

Grandes monovolúmenes para familias supernumerosas

Autor vbraque
 martes, 24 de abril de 2007
 Modificado el martes, 24 de abril de 2007

¿Crece la familia? Los coches también. Los principales fabricantes parecen dispuestos a satisfacer las demandas de más espacio, confort y versatilidad lanzando una nueva generación de grandes monovolúmenes a la vez lujosos y utilitarios: son los Viano, Multivan, Grand Voyager o el ya clásico Grand Espace.

Las ventas de monovolúmenes en Europa representan un 28% del mercado de gama alta (con el Renault Espace, el Volkswagen Sharan y el Ford Galaxy a la cabeza del ranking). Este éxito revela un cambio radical en la forma de entender los desplazamientos. La aparición de monovolúmenes aún más grandes trae consigo también la aparición de una nueva clientela.

Pero, ¿quién inventó el monovolumen? A nadie escapa la guerra sin cuartel que se hacen hoy los principales fabricantes mundiales para hacerse con el segmento del monovolumen, pero basta hacer un poco de memoria para darse cuenta de que los inicios de este brillante concepto no fueron nada fáciles. En 1977 el Grupo Chrysler empezaba a trabajar en un proyecto de break más espacioso y polivalente que la tradicional ranchera americana que se pudiera aparcar sin embargo en un garaje familiar medio. Philippe Guédon, responsable de Matra Automóvil, introdujo la idea en Europa y experimentó en 1979 el P16, un prototipo más bien utilitario inspirado en los vans americanos de Dodge, Chevrolet y Ford (como el Aerostar o el Voyager). Después de intentar sin éxito una alianza con Peugeot, fabricante por aquellos años del célebre Rancho, Philippe Guédon optó por dirigirse a Renault, que apoyó inmediatamente la idea del gran monovolumen.

© Renault La competencia europea mantuvo durante un tiempo su escepticismo al respecto, por lo que el Renault Espace encarnó durante 10 años, de 1984 a 1994, el arquetipo del monovolumen. En aquella época, el monovolumen representaba la síntesis inédita de varios estilos diferentes: berlina (por el confort y el comportamiento en carretera), break (por el volumen de carga) y furgoneta (por el habitáculo amplio y sin fragmentar). El pliego de condiciones del Renault Espace sigue siendo, 20 años después, una especie de herencia genética de los grandes monovolúmenes actuales: un suelo plano para que los pasajeros puedan pasar de la parte delantera a la trasera sin dificultad, entre 5 y 7 asientos independientes y abatibles y, sobre todo, un interior familiar pensado para todos como atestigua, entre otros detalles, un tablero de mandos situado a la vista de todos los ocupantes.

El "gran" monovolumen: la síntesis de la gama alta y del utilitario El monovolumen lo eligen los niños, lo compra el marido y lo conduce la madre La afirmación hecha por Philippe Guédon a finales de los años 80 no ha perdido vigencia. Los niños son en efecto sensibles al look, a la mayor altura y a las prestaciones de carácter lúdico que ofrece la mayoría de modelos (lectores DVD, espacios para jugar, asientos unos enfrente de otros...). Las madres parecen apreciar la sensación de seguridad que les da el monovolumen y su excepcional visibilidad. La impresión de que este tipo de vehículo es la síntesis de un coche de gama alta y de un utilitario es, al parecer, lo que hace que los padres sean menos reacios a la hora de echar mano de la cartera. De esta forma, y por un precio comparable, el padre de familia preferirá comprar un Renault Espace último modelo en detrimento de un Renault Vel Satis, que le resultará quizá demasiado arrogante y, sobre todo, menos espacioso. Este comportamiento es típico entre los mandos superiores de alrededor de 40 años, que ven en el monovolumen un medio para cultivar sus relaciones familiares y sociales (saliendo de fin de semana por ejemplo). La prudencia, la preocupación por la seguridad y la ausencia del culto a la velocidad son los principales rasgos de estos padres de familia que hace tiempo dejaron de soñar con conducir un bólido.

Todos estos elementos simbólicos (familia, prestigio, contacto humano...) siguen pesando en el mercado del monovolumen de gran tamaño. Sin embargo, la compra de un vehículo de gran capacidad responde ante todo a una exigencia de orden práctico. Comprar un vehículo con capacidad para 8 personas no es un gesto anodino. Una familia compuesta por 2 adultos y 5 niños (o más) necesita disponer de un medio de locomoción que le permita salir un domingo o de vacaciones. Este es el motivo por el cual los fabricantes proponen una versión XL de sus monovolúmenes tradicionales, vehículos capaces de transportar hasta 8 personas con su correspondiente equipaje. Es el caso del Chrysler Grand Voyager y del Renault Grand Espace, que hacen hincapié en la calidad de los acabados para seducir a los aficionados a los coches de lujo. El Mercedes Viano y el Volkswagen Multivan, con una capacidad impresionante y un amplio abanico de configuraciones, se inscriben más bien en la categoría de grandes monovolúmenes utilitarios (de hecho son muy utilizados en aeropuertos y resorts turísticos).

Mercedes Viano: la potencia de un utilitario © Mercedes-Benz El Viano de Mercedes-Benz ha conseguido convertirse en toda una referencia para las familias numerosas. Sus 6 u 8 asientos individuales (que en la parte trasera permiten a los niños viajar frente a frente) y sus banquetas corridas de dos o tres plazas convertibles en cama son sus mayores argumentos. Los asientos corredizos quizá resulten poco manejables (pesan 30 kg), pero en contrapartida cuentan con cinturones de seguridad con tres puntos de anclaje, doble reposabrazos y reposacabeza. El Viano responde en realidad a la concepción alemana del gran monovolumen, muy utilitario y más parecido a un minibus merced a su enorme maletero, sus chasis de furgoneta y sus motores (4 cilindros diesel CDI o V6 gasolina) capaces de remolcar un barco o una roulotte. Con 7 personas y sus respectivos equipajes a bordo, el Viano de base puede rodar a 140 km/h. Su diseño resulta más llamativo que el del antiguo Clase V, sobre todo si nos fijamos en la versión larga (5,22 m). La seguridad nunca deja de ser una prioridad para Mercedes, por lo que el Viano ha sido sometido a diferentes pruebas de resistencia a lo largo de todo su proceso de fabricación. Así, para velar mejor por la integridad de los ocupantes, la parte frontal incluye una zona de deformación controlada que absorbe un máximo de energía en caso de que se produzca un impacto.

Especificaciones técnicas del Viano Trend CDI 2.2

- Longitud total: entre 4,75 y 5,22 m
- Número de plazas: 8
- Motor: 4 cilindros
- Potencia: 150 (110) CV
- Consumo (ciclo combinado): 8,6 l/100 km
- Emisiones CO2: 227 g/km
- Capacidad de carga máxima: 4.610 litros
- Precio: entre 34.325 y 35.760 euros (versiones compacta, larga y extralarga)
- <http://www.mercedes-benz.es/>

Volkswagen Multivan: un habitáculo de excepción © Volkswagen Como el Viano, el Multivan de quinta generación de Volkswagen está -por su aspecto macizo (4,89 m de largo, 1,904 m de ancho y 1,945 m de alto (cuidado en los aparcamientos subterráneos), sus potentes motores (dos de ellos de gasolina, un 2 litros de 115 CV y un V6 de 3,2 litros de 235 CV) y sus puertas correderas- más cerca del utilitario que del monovolumen. Podría decirse, como ya apuntábamos antes, que se trata de la seña de identidad de los fabricantes alemanes. Comercializado desde junio de 2003, el precio franco fábrica del Multivan oscila entre los 28.745 y los 40.555 euros de la versión Highline (lo que equivale a 52.195 euros en venta al público). Un precio elevado sin duda pero que garantiza un espacio interior de excepción. El espacio previsto para las piernas entre las filas de banquetas o asientos individuales consigue que hasta el viaje más largo resulte infinitamente más llevadero. Sus siete plazas, su mesa central extraíble y multifuncional y los prácticos portaobjetos repartidos por todo el habitáculo le darán la sensación de desplazarse en el interior de un salón sobre ruedas. Entre las configuraciones posibles cabe colocar los asientos alrededor de la mesa o transformar las banquetas en cama. La amplitud del Multivan también se pone de manifiesto en el maletero, cuyo volumen puede pasar de 650 a 4.525 litros (ideal para los deportistas o aficionados al bricolaje con mucho material que transportar). El tren de rodaje deportivo y las barras antibalaneo aseguran la estabilidad del vehículo hasta el punto de que el Multivan se conduce prácticamente como una berlina de gama alta. Otro detalle a tener en cuenta es la presencia de la caja de cambios en el tablero de a bordo. Otra innovación interesante en este segmento de gama alta es el asistente de frenada de emergencia, que amplifica la frenada cuando detecta que el pedal se ha accionado bruscamente.

Especificaciones técnicas del Multivan Confort 2.5 I TDI 130

- Longitud total: 4,89 m
- Número de plazas: 7
- Motor: 5 cilindros
- Potencia: 130 CV
- Consumo (ciclo combinado): 8,2 l/100 km
- Emisiones CO2: 221 g/km
- Capacidad de carga máxima: 4.610 litros
- PVP: entre 42.015 y 45.035 euros
- <http://www.multivan.es>

Chrysler Grand Voyager: el lujo de la versatilidad © Chrysler El Grand Voyager ocupa un lugar aparte en la familia de los grandes monovolúmenes. No en vano, el grupo Chrysler siempre ha reivindicado la paternidad del concepto: el Voyager nació en 1983 como una "mutación" de los célebres breaks americanos. A diferencia de éstos, el Voyager hace gala desde su creación de un diseño a la vez cuidado y con personalidad que lo distingue de los vehículos utilitarios. El look característico de Chrysler se perpetúa hasta nuestros días, aunque las líneas nuevas, una nueva calandra y los faros de 4 elementos le dan un aire rejuvenecido. Tan silencioso como sus predecesores, el último Grand Voyager innova sobre todo en su versión Stow'n Go™, un sistema que permite una mayor versatilidad: los asientos (sumamente confortables) de la segunda y tercera filas pueden replegarse bajo el piso creando así un amplio espacio de carga. Un sencillo mecanismo manual (accionable con una sola mano) permite pasar en cuestión de segundos de 7 a 2 plazas. En su afán por ofrecer cada vez más espacio, el Grand Voyager presenta una longitud de 5,09 m y un impresionante ancho de 2 m. Incluso configurado para acoger a 7 pasajeros (el máximo), los compartimentos de carga del suelo suman entre sí 340 litros de capacidad. A esto se añaden otros equipamientos destinados a hacer más agradable la vida a bordo: apertura eléctrica de las puertas correderas y de las ventanillas traseras, portavasos abatibles, tercera fila de asientos reclinable... La versatilidad y el confort se alían además con la potencia: el motor turbo diesel de 2,8 l utiliza la tecnología common rail y consigue desarrollar 150 CV en lugar de los 115 de la antigua versión. Única pega, el Voyager pesa 2 toneladas. Adaptado a las carreteras rectilíneas de los grandes espacios, la conducción no resulta demasiado ágil y el consumo nada desdeñable.

Especificaciones técnicas del Grand Voyager Confort SE 2.8 CRD

- Longitud total: 5,09 m
- Número de plazas: 7
- Motor: 4 cilindros turbo diesel
- Potencia: 150 (110) CV
- Consumo (ciclo combinado): 8,5 l/100 km
- Emisiones CO2: 225 g/km
- Capacidad de carga (detrás de los asientos delanteros): 4,55 m3
- Precio: 34.500 euros
- <http://www.chrysler.es>

Renault Espace: líder indiscutible en el mercado europeo © Renault El Renault Espace, lanzado en 1984 y vendido hasta

1994 sin competidores en Europa, sigue siendo la referencia en el mercado de los monovolúmenes. Como sus rivales el nuevo Grand Espace IV presume de ser más amplio, potente y lujoso. El vehículo hace gala igualmente de un diseño más masculino y anguloso y de un morro más aerodinámico. Renault ha querido posicionar adrede este gran monovolumen en lo más alto de su gama junto al Vel Satis.

Su habitáculo, revolucionario en 1984 a causa de su piso plano y sus asientos modulables, es hoy día una característica común a todos los monovolúmenes. Los 5 asientos traseros, aún más envolventes, se deslizan sobre unas guías que atraviesan el habitáculo. El paso hacia los asientos del fondo se ha agrandado asimismo un 30%. Cada uno de los 7 pasajeros puede disfrutar además de una climatización individualizada: tanto delante como detrás, las salidas de aire regulables permiten orientar el aire hacia donde se desee. En verano podrá disfrutar de un techo panorámico inédito en el mundo del automóvil: su superficie récord de 2,16 m² garantiza un máximo de luminosidad. El Grand Espace IV incluye igualmente un sistema de DVD (centralizado en el tablero de mandos) ideal para tener entretenidos a los niños durante los viajes largos.

A pesar de todo, lo más sorprendente de este modelo es su nervio: 11,5 segundos bastan para pasar de 0 a 100 km. El vehículo responde de forma instantánea a las instrucciones del conductor y el tren de rodaje (idéntico al del Laguna y el Vel Satis) asegura un control en las curvas muy superior al del Espace III. Ausencia casi total de vibraciones, excelente insonorización, control de estabilidad ESP, asistente a la frenada de emergencia, respaldos de asientos delanteros más altos, gruesos y anchos... no es exagerado afirmar que el Espace IV se conduce como una berlina.

El Grand Espace es por otra parte el único monovolumen propuesto hoy día con dos motores de 6 cilindros (V6 gasolina y diesel). El motor 3,5 V6 de gasolina desarrolla una potencia de 245 CV, lo que lo convierte en el más potente del segmento: ningún problema pues para remolcar un barco o una caravana. No debemos olvidar tampoco que el organismo independiente Euro Ncap ha premiado al Espace IV con 5 estrellas, su nota máxima. Un atractivo adicional para un gran monovolumen que no escatima medios cuando se trata de seguridad.

Especificaciones técnicas del Grand Espace IV (versión 3.5 V6 BVA5 proactive)

- Longitud total: 4,86 m
- Número de plazas: 7
- Motor: 4 cilindros turbo diesel
- Potencia: 177 (245) CV
- Consumo (ciclo combinado): 12,4 l/100 km
- Emisiones CO₂: 297 g/km
- Volumen interior habitable: 4,74 m³
- Precio: 40.750 euros
- <http://www.renault.es/> Visto en www.viamichelin.es