

LOBBY

Autos



MOVILIDAD

La necesidad de adaptarse

En muchos países, México entre ellos, adaptar un vehículo a personas con capacidades diferentes es una tarea difícil. Y cara. **TEXTO: SERGIO OLIVEIRA**

Basta con que pisemos en falso, tengamos un esguince de tobillo o algo similar, para que sintamos un poco lo que viven todos los días las personas con capacidades diferentes. Caminar, subir escaleras o ducharse representa una lucha en sí. Andar en un auto también lo es. Pero no hay por qué renunciar a la movilidad que nos ofrece un vehículo, ya que existen adaptaciones que permiten a quienes quieren seguir usándolo como medio de locomoción, sea como pasajero o como chofer.

En México la mayoría de las marcas ofrece accesorios para permitir o facilitar el uso del auto a alguien con capacidad diferente. La mayoría no está disponible para entrega inmediata y esto es comprensible, ya que al no existir un patrón determinado de lesiones o diferencias físicas en las personas que requieren equipo adicional, es necesario estudiar cada caso para ver cómo resolverlo.

El problema más común, no sólo para los que tienen capacidades distintas sino también para los adultos mayores, es entrar y salir del vehículo. Y para ello hay muchas opciones, como rampas que permiten el acceso a sillas de ruedas o asientos especiales, que salen del auto, bajan y suben para permitir el ingreso y egreso de quien lo necesita. Uno de los ejemplos es el Chevrolet Uplander —arriba en la foto—, que ofrece este asiento montado en la parte trasera derecha de la minivan.

Desafortunadamente es un accesorio muy caro, que rebasa los 80 mil pesos, más el precio del vehículo, obviamente.

Otras marcas traen accesorios similares de Europa o Japón y no sólo son asientos, también son volantes o pedales que pueden ser operados con los pies, los primeros, o con las manos, los segundos.

En Japón es tan común el uso de esas adaptaciones, que muchas veces al presentar un nuevo vehículo en un salón mundial importante como el de Tokio, presentan junto a una unidad ya adaptada.

Pero también es posible transformar autos ya existentes, claro, observando que el vehículo en cuestión se preste para la adaptación requerida. Los indicados para la mayoría de los casos son las van y miniván, pero hay que tener en cuenta si se tiene, en casa y/o en el trabajo, espacio para operar, digamos, la silla que sale del vehículo.

En la Ciudad de México existe la empresa Mobility-Car Solutions (www.mobilitycarsolutions.com), que se dedica a la venta e instalación de equipos especiales, así como del entrenamiento necesario para toda persona que requiera este tipo de equipos.

Todos sabemos que no es fácil vivir con capacidades diferentes, pero es un consuelo saber que hay formas de ayudar a convivir más amigablemente con el problema, incluso en los autos. •

MOTOR DE ARRANQUE

Aún olemos a gasolina

A pesar de que la historia del “calentamiento global” está más que cuestionada, debido en buena parte a las declaraciones de John Coleman, fundador de The Weather Channel, quien afirma que el supuesto calentamiento del planeta “es un fraude”, no hay salón de automóviles donde no se vea al menos un intento de presentar una novedad “ecológica”, llámense híbridos, eléctricos o, con un poco menos de fuerza, diesel.

En este sentido, el salón de Nueva York fue la excepción que confirma la regla y parece que las marcas la eligieron como la más pragmática de las ferias de autos, al mostrar coches que la gente compra y, por lo visto, seguirá comprando durante un buen tiempo, es decir, autos que usan la gasolina como combustible. Y mucha gasolina.

Ni siquiera el precio del petróleo, que rebasó los 120 dólares por barril, frena el apetito de los fabricantes por vender coches cada vez más poderosos, que la gente por su parte aún compra con singular alegría.

Los ejemplos son muchos y entre ellos el más “tranquilo” es el Acura TSX, que con sus 201 caballos de fuerza no encaja precisamente en la categoría de auto económico, a pesar de sus cuatro cilindros. La sueca y políticamente correcta Volvo mostró la camioneta compacta XC60, que con una máquina V6 de 281

caballos de fuerza, tampoco conseguiría un lugar en la cochera de Al Gore. Pontiac destapó dos versiones del G8, un sedán y una pick-up que, con motores V8 y 361 caballos vapor, no ganará premio por su comportamiento ecológico. Ni siquiera el diminuto Pontiac Solstice cupé se muestra favorable al medio ambiente, con sus motores de 177 y 260 CV.

Vaya, ni qué decir del Nissan Altima, un gigante de más de cinco metros de largo y motor V6 de 290 CV.

La excepción, si es que se puede llamar así, fue Mercedes-Benz, que puso en el mercado estadounidense tres modelos que comparten la misma máquina diesel, turbo alimentada, con seis cilindros y 210 caballos de fuerza. ¿Mejores que un V8? Sin duda. ¿Ecológicos? De ninguna manera.

Los fabricantes de autos sólo pueden ofrecer lo que la gente quiere y puede comprar. Sería maravilloso si todos pudiéramos tener un auto como el BMW Serie 7 de hidrógeno, pero ni la tecnología está realmente lista, ni el precio del coche ni la distribución del combustible lo hace viable, ni siquiera considerando que lo único que sale por sus escapes es agua. Por lo tanto, aún nos queda mucho tiempo para oler la gasolina de los autos que viajan enfrente de nosotros. Y el diesel de los camiones también. •



El Nissan Maxima 2009, con un motor V6 de 290 caballos de fuerza, es una muestra de que la potencia aún es un argumento de ventas más fuerte que la ecología.

FOTOS: CORTESÍA DE LAS DISTRIBUIDORAS