

EL VOLKSWAGEN MÁS MILITAR

El Tipo 181, alias «The Thing» (La Cosa), fue un todocamino nacido como vehículo militar para el ejército alemán y para el de la OTAN. Más tarde, gracias a su aspecto básico y desenfadado y a su coste de fabricación muy bajo, se vendió como vehículo de recreo para un público joven.

Por Óscar Ayerra

Cuando con ruedas, es muy posible que esta sea la imagen que todos guardamos en nuestro inconsciente al referirnos a este singular vehículo, un diseño que parece cosa de niños. Sin embargo, tras ese formato de líneas rectas para esconder una funcionalidad sorprendente, basada en la practicidad y optimización de costes.

Nació como vehículo militar ligero a finales de los 60 en Alemania. En aquel momento, la OTAN planificaba un proyecto conjunto entre países para diseñar un vehículo de apoyo y transporte ligero de tropas. Dicho plan, denominado «uno-jeep», sufrió diferentes demoras y apenas superó las primeras fases de planificación antes de ser abandonado. Sin embargo, el ejército alemán, necesitado de sustituir su vetusto DKW Munga militar, generó una necesidad a la que la fábrica Volkswagen respondió en 1968 con una propuesta de vehículo ligero con la que convenció a las fuerzas armadas de la Alemania federal.



Guerra Mundial.

Volviendo al Tipo 181, aunque muy parecido al original nazi, apenas compartía un 5% de las piezas. La plataforma, a diferencia de su antecesor, provenía del Volkswagen escarabajo (este la compartía con la furgoneta T2 Transporter, aunque el grupo motor sí venía directamente del escarabajo).

En 1968, Volkswagen inicia la producción ya no solo para el ejército alemán, sino también para la OTAN. Esta organización internacional encontró en este vehículo una herramienta

indispensable, adquiriendo cientos de unidades como todocaminos de apoyo hasta el final de su fabricación en 1983.

Tras dos años de producción, la fábrica alemana ve en el vertiente civil un nuevo mercado, sobre todo en EEUU, por lo que decide, con diversas actualizaciones, generar un producto adaptado a las necesidades ciudadanas. Además, en 1970 se instala una nueva planta en México como suministrador para el cliente americano. Dos años más tarde, las ventas en EEUU se disparan, generando números sorprendentes para este tipo de vehículos. Sus argumentos de ventas eran claros: duro y barato y sin concesiones a la comodidad de ningún tipo. Con un parecido a los buggies playeros y unas aptitudes *offroad* sorprendentes, se convirtió en un ícono para los más jóvenes, siendo su hábitat más común los arenales de costa.

A consecuencia de las estrictas normas de seguridad surgidas en 1975, que no pudo superar, el Tipo 181, el *shing*, fue retirado del mercado. Hecho que no ocurrió en Europa, con normas más laxas en cuanto a seguridad. Por poner un ejemplo, la distancia entre el volante y el asiento, con aquellas nuevas normas surgidas en EEUU,

debían ser mayores de las que ofrecía el Tipo 181, lo que obligaba a replantear el diseño del vehículo, algo insustentable para el constructor. A pesar de este revés, las plantas de México, Alemania y Yakarta en Indonesia, esta última creada en 1973, mantuvieron su producción hasta 1980 en el apartado civil y 1983 en el militar.

SEIS ALIAS PARA UN VEHÍCULO

Aunque la denominación oficial era Tipo 181, la verdad es que tuvo hasta otros seis denominaciones distintas. En Alemania el peso del concepto original obligaba, el nombre de *Käsebugen* salía otra vez a la palestra. En el resto de Europa y en concreto en EEUU, el apodo de «La Cosa», *The Thing*, tomó el relieve, siendo en Italia los más originales con su *Pencacota*. Los mexicanos, con el nombre de *Safari*, no dejaban lugar a dudas, siendo *Thöcker* y *Komar*, las otras denominaciones que cierran la lista, correspondiendo al Reino Unido e Indonesia, respectivamente.

SORBIENDO A SU SUCESOR

A lo largo de sus 15 años de producción se fabricaron más de 160.000 unidades, de las que más de la mitad tuvieron destino militar. Sus características dinámicas en todo tipo de terrenos, unidas a su bajo coste de producción, hicieron que las ventas se mantuvieran altas a pesar de que en 1978 apareciese su rival. Denominado *Iltis* o Tipo 183. Un digno sucesor que incluso en 1980 ganaba el *Paris-Dakar* en su categoría. Con el *händicap* de un alto precio y

un interior espartano, no pudo hacer sonrojar al incómodísimo Tipo 181.

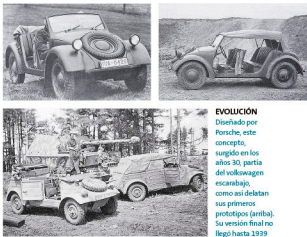
SORIEDAD MILITAR ALEMANA

La unidad de las fotos, perteneciente a la Fundación Jorge Ivo, está exhibida en el nuevo Museo MAH, un espacio expositivo en el que se combinarán, de forma sorprendente, todos aquellos hechos y circunstancias históricas que modelaron la historia automotriz. Este novedoso museo, ubicado en A Coruña, tiene prevista su inauguración en poco tiempo.

Paintada en verde camuflaje, esta unidad, perteneciente a la última hornada de finales de los 70, fue adquirida hace más de veinte años a un restaurador coruñés, cuyo trabajo en muchos puntos del vehículo dejó entrever su pasado militar alemán, con una calefacción como única diferencia a la comodidad de sus ocupantes.



DE CALLE Y DE CAMPO. La buena acogida del público se debió a su dureza, sencillez y sobre todo, su bajo precio.



EVOLUCIÓN

Diseñado por Porsche, este concepto, surgido en los años 30, partía del Volkswagen escarabajo como así delatan sus primeros prototipos (arriba). Su versión final no llegó hasta 1939.

EL ABUELO MILITAR

Aunque el Tipo 181 fue un vehículo nuevo surgido en 1968, el concepto, que había nacido en la Alemania nazi, permaneció intacto. Con una premisa de funcionalidad básica, fiabilidad y bajo coste de construcción, consumaba su gestión en 1934 de la mano de Ferdinand Porsche. Aunque la esencia ya había aparecido a mediados de los años 20 con algunos prototipos de una empresa carrocería alemana de vehículos militares llamada *Nikolatus Trutz*.

Con la intención de crear un vehículo ligero todoterreno, Adolf Hitler se reúne con Ferdinand Porsche para que pueda crear un nuevo concepto para dentro y fuera de la carretera. Tomando como base el escarabajo, en los primeros bocetos se se aleja de las líneas del bueño, con algunos refuerzos de chasis; sin embargo, conforme se fueron añadiendo requerimientos y exigencias de los mandos del Ejército, el resultado fue cambiando hasta que en los últimos prototipos de 1938 ya se observa una clara diferenciación, pasando de formas ovaladas a rectas por cuestiones de coste. Además, Porsche contrató al carrocería militar *Trutz* para adaptar el vehículo a la producción de la historia, con 15.894 unidades construidas hasta 1944.

En las primeras presentaciones y pruebas reales por terrenos accidentados, su poco peso, un diferencial sobrio que compensaba la falta de tracción a las cuatro ruedas, un cuerpo liviano y una suspensión independiente le permitían superar obstáculos mejor que algunos 4x4. Además, la carencia de refrigeración líquida lo hacía especialmente fiable en las campañas desérticas.

Probado en la invasión de Polonia por el ejército alemán, en septiembre de 1939, generó una gran satisfacción entre el cuerpo militar, por lo que, tras unas pequeñas modificaciones, comenzó la producción en febrero de 1940 con el nombre de Tipo 82. También fue denominado *käbelwagen*, contracción de la palabra *käbelstreifenwagen* (automóvil de asientos de cubo), el nombre hace referencia a la forma especial de los asientos, que permitían encajar a los pasajeros para evitar que saliesen despedidos al caer el vehículo de puertas.