



Sus resultados en EuroNCAP, pruebas de frenado, su estabilidad, datos sobre sus accidentes...

SON **MÁS SEGUROS** LOS TODOTERRENO?

¿Son los todoterreno un vehículo seguro, cómodo y funcional, como asegura un estudio de la Universidad de Zaragoza? O, por el contrario, ¿vuelcan con facilidad, frenan peor o son más agresivos con los otros coches y los peatones?

Analizamos los pros y los contras de estos vehículos de moda –el pasado año se vendieron más de 155.000 unidades– a partir de las opiniones de diferentes expertos.



Mercedes LÓPEZ
Infografía: DLIRIOS

Son los coches de moda. Son los todoterreno. A pesar de que en los cinco primeros meses de este año sus ventas han caído en picado (un promedio del 35%), su presencia es cada vez más frecuente y no sólo en lo que se puede considerar su entorno natural –los caminos más complicados–, sino también en las ciudades, para llevar a los niños al ‘cole’ o ir al ‘súper’. Las cifras lo corroboran. El pasado año sus ventas crecieron en España entorno al 13% de media (se matricularon más de 155.000 nuevas unidades),

SÓLO EL 24% DE DE LOS TODOTERRENO OBTUVO 5 ESTRELLAS EN LAS PRUEBAS DE EURONCAP

mientras que el conjunto del sector caía un 1,2%, según los datos de ANFAC (la asociación que agrupa a los fabricantes).

Sus clientes, desde conductores que buscan diseños modernos o exclusivos a amas de casa, “compran todoterrenos con el denominador común de pensar que son más seguros”, indica Juan José Alba, coordinador de un informe técnico sobre la seguridad de este tipo de vehículo que ha sido realizado por el Instituto de Investigación en Ingeniería de Aragón de la Universidad de Zaragoza.

MENOS ESTRELLAS. Sin embargo, su seguridad está en entredicho. Es fácil escuchar entre los expertos que vuelcan con más facilidad, frenan peor, que son más agresivos para los otros vehículos cuando se produce una colisión... En este sentido se pueden encuadrar las críticas recibidas desde la Agencia Federal de Seguridad de Estados Unidos (NHTSA), debido a su elevado índice de accidentalidad respecto al de los turismos. O los resultados obtenidos en la pruebas de EuroNCAP.

Si se analizan los ensayos realizados por esta organización europea a los grandes turismos (ver recuadro) –un segmento con el que se podría comparar por prestaciones y capacidad a los todoterrenos–, se observa que el 64% de los modelos obtuvo la máxima puntuación en protección a adultos (5 estrellas), mientras que sólo un 24% de los todoterrenos analizados consiguieron esa misma evaluación.

Pero no todos están de acuerdo. “Hay que cambiar el estado de opinión por el de información”, subraya Juan José Alba, quien afirma, siguiendo las conclusiones del estudio de la Universidad de Zaragoza, que “el todoterreno es un vehículo cómodo, funcional y seguro, preparado para resolver con éxito situaciones que no se podrían plantear ni abordar con otro tipo de vehículo turismo”. Y lo apoya, en primer lugar, con cifras sobre accidentalidad. En el informe se indica que están implicados en un 3,3% de los accidentes de tráfico y que más del 70% de sus ocupantes salieron ile-



➤ Se han convertido en el vehículo de moda.

MÁS METROS PARA FRENAR



Juan José ALBA

El todoterreno, Volkswagen "Touareg" a 100 km/h, necesita 2,76 metros más para frenar que el deportivo Porsche "Cayman", y 2,53 metros más que la berlina Opel "Vectra", según los resultados de las pruebas realizadas para la elaboración del estudio del Instituto de Investigación en Ingeniería de Aragón. Los ensayos comparativos se realizaron con esos tres vehículos sobre suelo seco.

➤ Según un informe sólo están implicados en un 3% de los accidentes.



► Amplitud, confort... La ergonomía de su interior favorece la comodidad durante el viaje.

sos. Los datos se refieren sólo a 273 accidentes ocurridos en la parte sur de la provincia de Huesca en 2007. Sin embargo, Alba los considera muy significativos, porque “son accidentes reales registrados tanto en carreteras nacionales como en autopistas, con una intensidad media de vehículos alta y con una peculiaridad: es una zona con mucha circulación de 4x4 porque se mueven muchos cazadores y agricultores”.

SU PUNTO MÁS DÉBIL. Además, Alba intenta desmitificar lo que él califica como “el perenne mito de su facilidad para volcar en curvas y cambios de dirección, especialmente forzados, debido a la superior altura de su centro de gravedad”. El informe indica que el todoterreno actual mantiene un comportamiento dinámico a la altura de muchos turis-

“A PESAR DEL ESP, LA ESTABILIDAD DE LOS 4X4 ES INFERIOR”

(RICARDO CHICHARRO, INGENIERO DEL INTA)

mos de gama media-alta, gracias a las nuevas tecnologías aplicadas a chasis, suspensiones, frenos y, especialmente, a la cada vez más frecuente presencia de sistemas de control de estabilidad. Este sistema permite al conductor mantener el control del vehículo en situaciones comprometidas de estabilidad debido a

una maniobra brusca. Y se aportan datos: en España, un 47% de los pequeños todocaminos y un 79% de los grandes lo equipan de serie. El promedio para todas las categorías es del 82%.

“Pero la física es la física –explica Ricardo Chicharro, ingeniero del INTA– y con un centro de gravedad alto, la estabilidad es inferior”. Aunque Ricardo Chicharro reconoce que se ha evolucionado mucho en los últimos años con la inclusión de sistemas como el ABS o el ESP, afirma sin dudar “que en las maniobras inesperadas, cuando la adherencia disponible es crítica, un conductor medio con un vehículo con un centro de gravedad alto, como son los todoterreno, lo tiene más difícil, y las posibilidades de tener un accidente son mayores”.

MÁS AGRESIVOS. Además, la altura hace que, en caso de colisión, sean muy agresivos con los otros vehículos, señala Gema Pequerul, ingeniero del departamento de Reconstrucción de Accidentes y Seguridad Vial del Centro Zaragoza. Pero reconoce “que en las colisiones, el 4x4 suele salir beneficiado” salvo cuando se trata de salidas de la vía y colisiona contra un obstáculo rígido. Y lo explica: “El mayor peso va en su contra, porque hay más energía que disipar y el es propio vehículo el que la absorbe, por lo que puede provocar lesiones muy graves en sus ocupantes”.

Pero no es así en los casos de impacto lateral, “donde los todoterreno destacan por su buen comportamiento”, subraya Juan José Alba. En las pruebas de EuroNCAP, en colisión lateral, los todoterreno obtienen una media de casi 16 puntos, frente a los poco más de 15 pun-

CUESTIÓN DE ESTRELLAS: DE LOS TODOTERRENO...

Estos son los resultados de las pruebas que EuroNCAP ha realizado a los todoterreno y su comportamiento (en estrellas) en cuanto a protección de adultos y niños, y su agresividad a peatones en caso de accidente.



PARECIDOS PERO NO IGUALES



¿Es lo mismo un todoterreno que un 4x4, un SUV, un todocamino o un off-road? No. Se parecen, pero no son iguales. Cada término designa a un tipo diferente de coche.

TODOTERRENO: También llamado 4x4. Muy eficaz en el campo y en terrenos complicados. Altos, con mucho espacio, grandes ruedas y dotados con tracción total y caja de cambios con reductora. Surgieron durante la I Guerra Mundial y después se adaptaron a los usos civiles, para moverse por terrenos difíciles. Su comportamiento en pavimentos asfaltados es menos ágil que el de un turismo. Ejemplo: Jeep Grand Cherokee.

SUV: Los todocamino (en español) u 'off-road'. Se aplica a los modelos que combinan elementos de todoterreno y turismo. Se desarrollaron en los años 90, como alternativa a los turismos de lujo, manteniendo la estética del 4x4 pero mejorando sus prestaciones en el asfalto. Suelen estar equipados con tracción integral, ofrecen un gran confort de marcha y una altura superior a la de un turismo. Son los todoterreno que están de moda. Ejemplo: BMW "X6".

CROSSOVER: Es un turismo con carrocería familiar, tracción a las cuatro ruedas, protecciones contra los golpes en laterales y bajos, escasa altura al suelo, con funciones casi iguales a las de un turismo, pero que, además, puede transitar por pistas de tierra no muy complicadas. Ejemplo: Audi "A6 Allroad".



Jeep Grand Cherokee.



BMW X6.



Audi A6 Allroad.

➤ Los terrenos difíciles son su espacio 'natural'.

tos obtenidos por los grandes turismos familiares.

La altura también adquiere un papel relevante. El hecho de que el conductor se encuentre a una mayor altura durante la conducción influye "directamente sobre la seguridad", señala el estudio de la Universidad de Zaragoza. "Está claro -afirma Gema Pequerul- que ofrecen una mayor visibilidad y los conductores pueden advertir antes el peligro e incrementar la seguridad en maniobras como el adelantamiento". También mejora la seguridad durante la conducción nocturna, subraya Alba, "porque la mayor altura de sus luces favorece la reducción de sombras, y reduce la incidencia del haz de luz de los otros vehículos sobre el conductor del todoterreno".

Por último, Alba señala que el conductor medio se va a sentir muy cómo en un 4x4. La amplitud del interior y la posición poco forzada a la que se encuentran sometidas las distintas articulaciones, favorecen la comodidad durante el viaje. ♦

... A LOS GRANDES TURISMOS

Y estas las calificaciones, en las mismas pruebas, de los grandes turismos. Mientras que sólo 5 todoterrenos (cerca de un 25%) han conseguido las 5 estrellas (máxima protección a adultos), más del 60% de los turismos analizados superaron los ensayos con las notas más altas. En la lista de los más vendidos, en su categoría, hay un todoterreno y cuatro grandes turismos 5 estrellas.

★★★★★

ALFA ROMEO 159	PEUGEOT 407 COUPE
BMW SERIE 3*	RENAULT LAGUNA
CITROEN C5	SAAB 9-3
FIAT CROMA	TOYOTA AVENSIS
FORD MONDEO	TOYOTA PRIUS
LEXUS IS	VOLVO S40
MERCEDES CLASE C	VOLVO V70
PEUGEOT 407*	VW PASSAT*

★★★★★

HONDA ACCORD	HONDA	MAZDA 6
HYUNDAI SONATA		OPEL SIGNUM
JAGUAR X TYPE	JAGUAR	SKODA OCTAVIA
KIA MAGENTIS	KIA	SKODA SUPERB
SUBARU LEGACY	SUBARU	

Fuente.- EuroNCAP
(* Los más vendidos.
Datos del Instituto de Estudios de Automoción.