

El Vitara más polivalente

Cuarta generación del icono de Suzuki, con tracción delantera o integral



SUZUKI VITARA, CARROCERÍA DE 2015. ESTE PEQUEÑO SUV ALCANZA SU **CUARTA GENERACIÓN** TOTALMENTE RENOVADO. SE TRATA DE UN VEHÍCULO DE 4,18 METROS CON CINCO PUERTAS Y 375 LITROS DE MALETERO, QUE SE COMERCIALIZA CON **TRACCIÓN DELANTERA O A LAS CUATRO RUEDAS**. UN **VEHÍCULO POLIVALENTE**, TANTO EN ENTORNOS URBANOS COMO EN RURALES

por Francisco Javier López

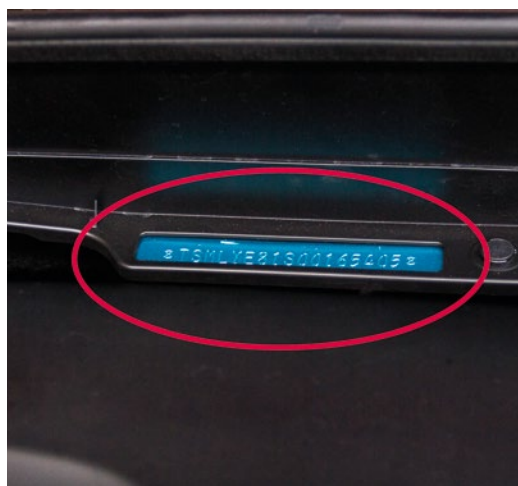


Para la correcta identificación del vehículo se localiza el número de bastidor, troquelado en la parte central del torpedeo de luna. Es visible al levantar un registro en el interior del hueco motor, en la parte superior central de la chapa salpicadero. El vehículo también cuenta con una placa de constructor, pegada en el pilar B del lado izquierdo.

Carrocería

El Suzuki Vitara cuenta con una única carrocería de 5 puertas. Está inspirada en la del prototipo Iv-4. La nueva plataforma empleada (similar a la del Suzuki S-Cross) incorpora aceros de alta elasticidad de hasta 1.500 MPa, contribuyendo a la ligereza del vehículo y dotándolo de gran rigidez torsional.

► Número de bastidor



► Placa de fabricante





El nuevo Vitara tiene unas dimensiones de 4.175 mm de longitud, 1.775 mm de ancho y 1.610 mm de alto; la distancia entre ejes es de 2.500 mm, con unas vías de 1.535 mm delante y 1.505 mm, detrás. En cuanto a sus características **SUV**, presenta un ángulo de ataque de 18,2 grados; ángulo ventral de 17,4 grados y de salida de 28,2 grados. La altura libre al suelo es 185

milímetros. Son cotas de un *crossover*, que posibilitan al vehículo la circulación por pistas y caminos sin riesgo de dañar los conjuntos mecánicos ni la carrocería.

Los espesores de los distintos elementos que configuran y cierran la carrocería del Suzuki Vitara son: 1,0 mm en los largueros, 1,0 mm en la travesía delantera, 1,3 mm en la travesía trasera y 0,6 mm en los paneles de puertas, aletas, capó y portón.

La dirección es de cremallera, eléctrica y asistida en función de la velocidad, con 3 vueltas de volante entre topes.

En CESVIMAP se ha sometido al Suzuki Vitara 2015 al *crash test* RCAR.

Se trata de dos pruebas de impacto, una frontal y un alcance trasero.

Tras los impactos se miden





► Desmontaje del salpicadero



Cuenta con una ÚNICA CARROCERÍA DE 5 PUERTAS. PUEDE CIRCULAR POR PISTAS Y CAMINOS SIN RIESGO DE DAÑAR LOS CONJUNTOS MECÁNICOS NI LA CARROCERÍA

las cotas de la estructura y se identifican los elementos afectados; posteriormente, se reparan los daños, describiendo el método de trabajo y las técnicas y herramientas. Aportan una abundante información sobre el coste de la reparación. En el caso del **crash test frontal**, según normas RCAR, la respuesta del vehículo propició que no se transmitieran daños al interior del habitáculo. Elementos como el paragolpes y su travesía, el frente de radiadores, el larguero (reparado en bancada para el restablecimiento de sus cotas), el capó o la aleta se encargaron de absorber la fuerza del impacto. En el interior del vehículo, para la protección de los pasajeros, saltaron los airbags de conductor y acompañante, así como

el airbag de rodilla del conductor, disparándose el pretensor de todos los cinturones del vehículo. Fue necesaria la sustitución del salpicadero (el coste de este recambio es de 154,08 €) como consecuencia del disparo de airbags frontales; también tuvo que ser sustituida la centralita.

El elemento de mayor coste en esta reparación fue el faro izquierdo, cuyo precio ascendió a 511,04 €.

En la prueba de **crash test trasero** su respuesta fue similar a la del impacto delantero, al proteger completamente el habitáculo, siendo mucho menor el número de elementos afectados. La mayor parte de la energía del alcance la asumieron el paragolpes y su travesía. Las tensiones producidas se manifestaron con una pequeña deformación en la parte alta de la aleta trasera.

El elemento de mayor coste sustituido fue el paragolpes trasero, con un importe de 304,05 €.

► Estiraje en bancada



► Reparación de lunas





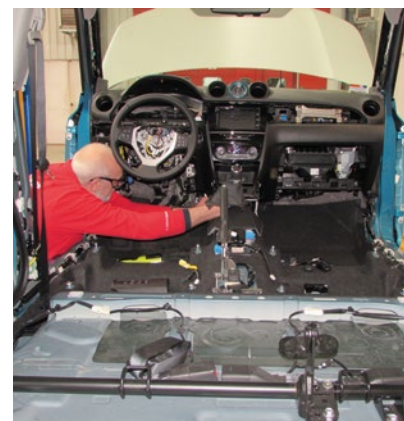
EL ELEMENTO DE MAYOR COSTE EN LA REPARACIÓN DEL CRASH TEST FRONTAL FUE EL FARO IZQUIERDO; EN EL CRASH TEST TRASERO, EL PARAGOLPES

Seguridad

El Suzuki Vitara analizado por CESVIMAP es el DDIS 1.6 GLX 4X4WD; con suspensión delantera tipo McPherson, resorte helicoidal y rueda tirada con elemento torsional y barra estabilizadora. La suspensión trasera cuenta con resorte helicoidal. Los frenos delanteros son de disco ventilado y los traseros, macizos. Las llantas, de 17".

El equipamiento GLX es el más alto de los tres, montando, entre otros sistemas de seguridad, airbag frontal de conductor y acompañante, airbag de rodilla de conductor, airbags de cabeza delanteros y traseros, airbags laterales delanteros, asistencia a la frenada, ABS, asistencia de frenada a baja velocidad (RBS), sistema dotado de un radar (*Radar Brake Support*) que, al detectar en la aproximación frontal un obstáculo, emite una señal acústica y otra visual, llegando a actuar sobre los frenos en caso necesario. Así mismo, dispone de cámara de visión trasera, control de estabilidad (ESP), control de velocidad adaptativo, control predictivo de la frenada (RBS), y faros leds para corta.

En CESVIMAP también hemos realizado baremización completa del vehículo, que abarca el desmontaje de todos los elementos, tanto de carrocería como de



mecánica, analizando los métodos de desmontaje y montaje. De esta forma, se obtienen datos como el material en el que está fabricado el elemento y los tiempos empleados en las operaciones ■

PARA SABER MÁS

✉ Área de Vehículos Industriales
vindustriales@cesvimap.com

🌐 Suzuki. <https://auto.suzuki.es/>

📖 Reparación de carrocerías de automóviles. CESVIMAP, 2009.

🌐 www.revistacesvimap.com

🐦 @revistacesvimap