

¿Todo terreno?

CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS TODOTERRENO

EN LOS ÚLTIMOS AÑOS SE HA PRODUCIDO UN INCREMENTO ESPECTACULAR EN LAS VENTAS DE VEHÍCULOS TODOTERRENO, MOTIVADO POR MODAS, SENSACIÓN DE PROTECCIÓN –A VECES, EQUIVOCADA–, ROBUSTEZ Y VERSATILIDAD DE USO. PERO LA CONDUCCIÓN DE ESTOS VEHÍCULOS PRESENTA **CIERTAS PECULIARIDADES Y LIMITACIONES** QUE ES NECESARIO CONOCER PARA **CIRCULAR CON SEGURIDAD**

Por **Enrique Zapico Alonso**

Hace unos años, el uso de vehículos todoterreno se restringía casi exclusivamente a labores en el campo, trabajos en obras, fuerzas públicas y actividades *off-road*, siendo vehículos con acabados sobrios y resistentes, adecuados al uso previsto. Pero, actualmente, los todoterreno cuentan con un nivel de acabado, detalles y comodidades que no tiene nada que envidiar a los turismos de gama alta, por lo que muchas personas los eligen como medios de transporte habituales, aunque el uso que posteriormente hacen de él no se restringe a la circulación por el campo. Si bien las aptitudes de los todoterreno para la circulación por el campo son

notablemente superiores a las de cualquier turismo, su comportamiento en carretera presenta importantes diferencias respecto a un vehículo normal. Se debe tener en cuenta que los todoterreno son vehículos más pesados y menos ágiles que los turismos convencionales.

Seguridad

Las principales limitaciones de los todoterreno en circulación por carretera derivan de sus dimensiones y de su peso. El centro de gravedad se encuentra situado mucho más elevado que en un turismo, circunstancia que influye decisivamente en su estabilidad lateral y en la velocidad de paso por curvas. →



La mayor altura de estos vehículos proporciona mejor visibilidad



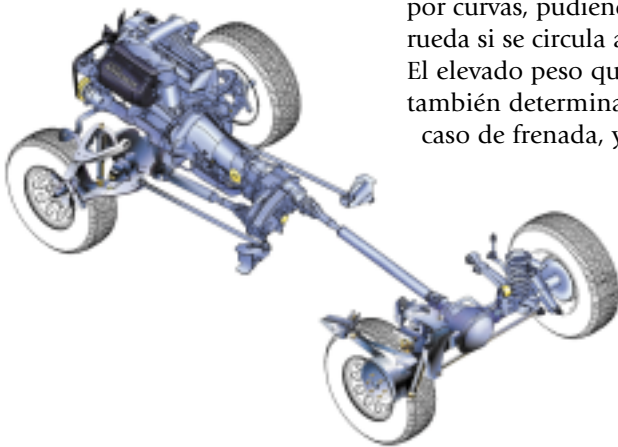
↓
Sus dimensiones también influyen en su comportamiento en condiciones de viento lateral, ya que la amplia superficie que presentan favorece la deriva e inestabilidad del vehículo en caso de vientos laterales, al rebasar a otro vehículo de grandes dimensiones, etc.

Por otra parte, presentan un tipo de neumático pensado para su uso fuera de carretera. Debido a la mayor altura del perfil, la deformación lateral del neumático incrementa el fenómeno de deriva al paso por curvas, pudiendo llegar a deslantar la rueda si se circula a gran velocidad.

El elevado peso que tienen los todoterreno también determina el comportamiento en caso de frenada, ya que los frenos deben

absorber mucha mayor energía cinética, por lo que se deberá frenar con la anticipación debida. La máxima en la conducción de un todoterreno es la suavidad y

anticipación de maniobras.



Sin embargo los todoterreno presentan ventajas frente a los turismos convencionales desde el punto de vista de la seguridad.

La mayor altura del puesto de conducción proporciona una mejor visibilidad de las condiciones del tráfico y de la carretera. En caso de colisión contra otro vehículo, su elevado peso se transforma en una ventaja, ya que el coche y los ocupantes sufrirán menores deceleraciones, saliendo peor parado el vehículo más ligero.

Por otro lado, la práctica totalidad de los todoterreno vienen dotados de tracción a las 4 ruedas, de serie, a elección del conductor o en función de las condiciones de adherencia, de manera automática. Este tipo de tracción se muestra especialmente efectiva en condiciones de baja adherencia del terreno, como nieve, barro o lluvia, permitiendo salir con éxito de situaciones difíciles, donde otro vehículo con tracción en uno solo de sus ejes podría encontrarse en serias dificultades.

Esta ventaja de la tracción a las cuatro ruedas no debe inducir a pensar en que siempre será mejor circular con la tracción total conectada, sobre todo en los vehículos cuya conexión se realiza manualmente a voluntad del conductor, ya que en esos casos, el sistema de transmisión no está diseñado para funcionar de manera continua a alta velocidad por carretera y podría dañarse la mecánica, además del elevado gasto de combustible y neumáticos que provocaría.

Medio Ambiente

El uso de vehículos todoterreno, tanto en carretera como en campo, puede tener consecuencias negativas para el medio ambiente.

El peso más elevado del vehículo y las mayores pérdidas mecánicas por rozamiento en los sistemas de tracción integral empleados en los todoterreno



implican necesariamente mayor consumo de combustible. A pesar de la optimización de la combustión de los motores y los sistemas anticontaminación, que limitan las emisiones de gases tóxicos, las altas cilindradas que emplean este tipo de vehículos llevan aparejadas mayores emisiones de CO₂, uno de los gases causantes del efecto invernadero y del calentamiento de la atmósfera.

La segunda consecuencia negativa deriva de un uso no racional e irrespetuoso de la naturaleza. Existe la opinión de una posible utilización negligente del todoterreno en el campo, por lo que habrá que hacerlo siempre por las zonas permitidas, con el máximo respeto hacia los demás y con las suficientes precauciones para no causar ningún daño. Se debe circular despacio, a velocidad sostenida y sin cambiar de marchas ni hacer giros bruscos. De esta forma, no se levanta polvo, no se arrancan piedras, sobre todo con neumáticos estrechos o de tacos, se evita descarnar el terreno y se reduce el ruido.

Siempre que sea posible, se debe alternar el paso por las diferentes zonas de rodadura, con el fin de cambiar las rodadas y evitar que se formen profundas huellas en los caminos. Tampoco se debe circular fuera de los caminos ya trazados, ensanchando las vías y deteriorando más aún la capa vegetal.

La práctica del todoterreno disciplinada y ecológica puede ser muy útil para el campo, contribuyendo a mantener en buen estado los cortafuegos, los caminos y las vías pecuarias.

Alternativas

Paralelamente al aumento de ventas de los vehículos todoterreno, han aparecido en el mercado los denominados SUV (*Sport Utility Vehicles*) que se encuentran a medio camino, tanto en ventajas como en inconvenientes, entre los turismos y los verdaderos todoterreno.

Son vehículos más ligeros que un todoterreno, con características constructivas más próximas a un turismo tradicional, pero conservan o incorporan alguna de las características distintivas de los todoterreno, como son una mayor altura libre al suelo y, en muchos casos, tracción a las 4 ruedas.

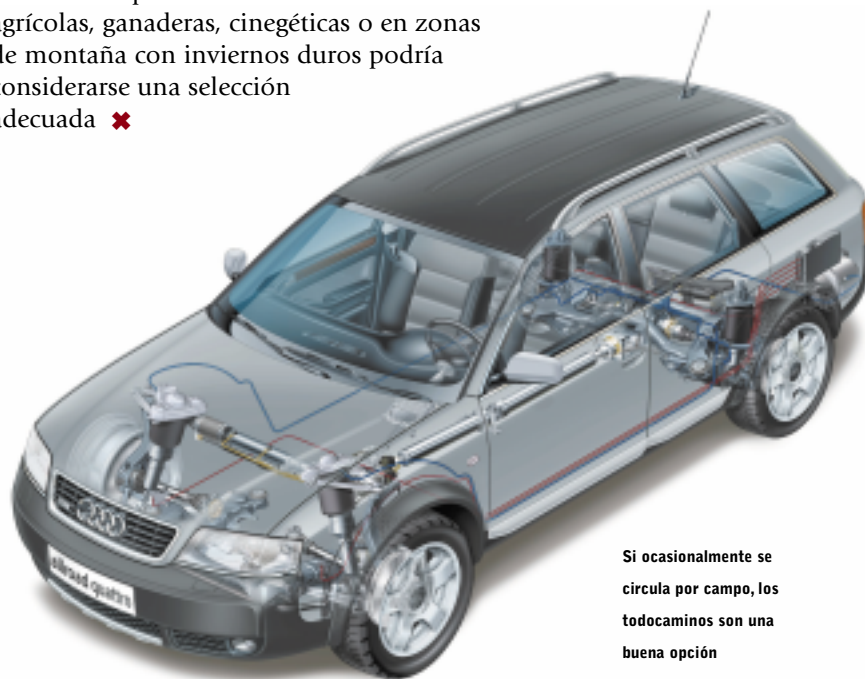
Su conducción es más próxima a la de un turismo aunque, ocasionalmente, pueden



Hay que evitar aceleraciones bruscas que deterioren el terreno

circular sin demasiados contratiempos por caminos y terrenos difíciles. Se conocen como vehículos "todocamino".

Los vehículos todoterreno, si bien aportan mayor seguridad a la conducción en condiciones difíciles, no son los vehículos más apropiados para el uso diario en ciudad o carretera, por su tamaño, consumo y capacidades dinámicas en ruta. Por el contrario, la elección de un vehículo todoterreno para su uso en actividades agrícolas, ganaderas, cinegéticas o en zonas de montaña con inviernos duros podría considerarse una selección adecuada ✘



Si ocasionalmente se circula por campo, los todocaminos son una buena opción

PARA SABER MÁS

- **Manual Ecológico del Conductor de Caminos** (Eduardo Coca Vita, Ministerio de Medio Ambiente, http://www.mma.es/info_ciud/camp/manual/index.htm)
- **Boletín Seguridad Vial nº 39 (CESVIMAP)**
- **Anclados al asfalto. Seguridad Vial.** Revista nº 43. Cevimap
- <http://motor.terra.es/motor/zona4x4/consejos/conse.htm>
- www.revistacesvimap.com