

DE TODOCAMINOS Y CROSSOVER



Por **Guillermo Vilar González**
ÁREA DE VEHÍCULOS
✉ vehiculos@cesvimap.com

*La caída en las unidades de vehículos vendidos es una realidad, acrecentada por la pandemia tras la COVID-19. Aun así, **entre los 20 coches más vendidos en España durante 2020, la mitad corresponden a la familia SUV, Sport Utility Vehicle.***

¡Empecemos con este dato! De los 851.211 vehículos matriculados durante 2020, más del 51% de cuota de mercado la copan los SUV matriculados (436.991 unidades). Y, de enero a octubre de 2021, varios SUV están en la cima de matriculaciones. Y es que esta tipología de vehículos continúa conquistando a los usuarios.

1. **Seat Arona: 18.725 ud**
2. **Hyundai Tucson: 16.730 ud**
3. **Dacia Sandero: 15.988 ud**
4. **Peugeot 2008: 15.167 ud**
5. Seat León: 14.624 ud
6. Fiat 500: 14.176 ud
7. Toyota Corolla: 13.688 ud
8. Seat Ibiza: 13.560 ud
9. **Peugeot 3008: 13.463 ud**
10. Citroën C3: 13.423 ud

Fuente Anfac, en azul, los modelos SUV vendidos de 1-1-2021 a 30-10-2021

¿Por qué elegir un SUV?

Comparados con turismos, las diferencias de los SUV respecto a dinamismo, motorizaciones, comodidad de marcha, consumo, equipamiento, etc., no son especialmente ventajosas para estos últimos. Son más inestables -centro de gravedad más elevado-, más caros -también en su mantenimiento-, consumen más por su peso y tienen peor coeficiente aerodinámico -por tanto, son más contaminantes-, para casi igual espacio interior en el mismo segmento. Ganan, por otro lado, en comodidad de carga y acce-



so al interior por su mayor altura al suelo. Y su postura de conducción más elevada aporta mayor visión del entorno y mejor control del tráfico.

Si buscamos un vehículo con aptitudes camperas, válido para circular por zonas abruptas fuera del asfalto, tendremos que decantarnos por un todoterreno puro. Los SUV, aun con mayor altura libre al suelo y sistemas de tracción 4X4, en la mayoría de los casos están concebidos para un uso esporádico fuera del asfalto y siempre por zonas y pistas de escasa dificultad.

A diferencia de los todoterreno puros -con la clásica fórmula de chasis independiente- los SUV como los turismos cuentan con **carrocería autoportante**, se autosoporta a

SUV / Turismo	SEAT ARONA	SEAT Ibiza	Peugeot 2008	Peugeot 208	Renault Captur	Renault Clio
Longitud (mm)	4.138	4.059	4.300	4.055	4.227	4.050
Altura total (mm)	1.543	1.444	1.530	1.430	1.576	1.440
Libre suelo (mm)	190	95	170	123	174	120
Anchura (mm)	1.780	1.780	1.770	1.475	1.797	1.798
Peso (kg)	1.233	1.166	1.280	1.240	1.257	1.157
Consumo mixto l/100km	5,9	5,8	6,0	5,4	5,9	5,2
CO ₂ mixto g/km	135	132	136	122	133	118

Hemos tomado una muestra de piezas de recambio coincidentes en ambos modelos, y comparamos su precio, calculando la diferencia en euros y porcentualmente

Comparativa vehículos PEUGEOT:

Peugeot 2008 GT Line SUV
Principales piezas afectadas en los crash test de CESVIMAP
Paragolpes delantero
Rejilla de paragolpes delantero
Traviesa paragolpes delantero
Faro delantero izquierdo
Capó delantero
Aleta delantera izquierda
Soporte paragolpes trasero
Tapa remolcado de paragolpes trasero
Soporte paragolpes trasero
Traviesa paragolpes trasero
Piso del maletero

Peugeot 208 GT Line, turismo
Principales piezas afectadas en los crash test de CESVIMAP
Paragolpes delantero
Rejilla de paragolpes delantero
Soporte paragolpes delantero
Capó delantero
Faro delantero izquierdo
Aleta delantera izquierda
Larguero delantero izquierdo
Soporte paragolpes trasero

PIEZAS	PEUGEOT 2008	PEUGEOT 208	Diferencia a favor 208	
	Euros	Euros	%	Euros
Capó delantero	434,00	383,93	11,54	50,07
Paragolpes delantero	382,00	421,38	-10,31	-39,38
Rejilla paragolpes	120,00	121,44	-1,20	-1,44
Faro delantero izq.	1.067,41	1.067,41	0,00	0,00
Traviesa delantera	200,14	196,25	1,94	3,89
Paragolpes trasero	562,98	597,52	-6,14	-34,54
Traviesa trasera	222,31	175,58	21,02	46,73
TOTAL	2.988,84	2.963,51	0,85	25,33



sí misma y a todos los conjuntos mecánicos, con una estructura más rígida, estable y ligera. Generalmente monocasco, está formada por un gran número de piezas de chapa unidas con puntos de soldadura y adhesivos. Solo algunas, como puertas, portones, aletas delanteras, frentes y en algunos casos, las aletas traseras, van ensambladas mediante tornillos. Este sistema facilita enormemente su reparación, sustitución o pintado.

Comparativa vehículos SEAT:

Seat Arona Fr, SUV
Principales piezas afectadas en los crash test de CESVIMAP
Paragolpes delantero
Rejilla de radiador
Traviesa delantera
Capó delantero
Faro delantero izquierdo
Frente - coraza frontal
Paragolpe trasero
Traviesa trasera
Piso de maletero
Faldón trasero

Seat Ibiza Fr, Turismo
Principales piezas afectadas en los crash test de CESVIMAP
Paragolpes delantero
Rejilla de radiador
Traviesa delantera
Capó delantero
Faro delantero izquierdo
Frente - coraza frontal
Amortiguador de espuma parag. delantero
Paragolpes trasero
Traviesa trasera
Piso de maletero
Faldón trasero

PIEZAS	SEAT ARONA	SEAT IBIZA	Diferencia a favor IBIZA	
	Euros	Euros	%	Euros
Capó delantero	365,00	325,00	10,96	40,00
Paragolpes delantero	318,00	320,00	-0,63	-2,00
Faro delantero	766,00	766,00	0,00	0,00
Traviesa delantera	140,30	140,30	0,00	0,00
Frente delantero	182,00	180,00	1,10	2,00
Paragolpes trasero	653,40	452,51	30,75	200,89
Piloto trasero	175,00	175,00	0,00	0,00
Faldón trasero	82,50	79,20	4,00	3,30
TOTAL	2.682,20	2.438,01	9,10	244,19

A igualdad de piezas dañadas suelen salir beneficiados los turismos porque el valor de las piezas de recambio es inferior

Análisis CESVIMAP

CESVIMAP realiza diversos ensayos para comprobar la reparación de los vehículos, sustitución de piezas, análisis de su pintura..., comenzando por sus crash test, delantero y trasero. De los vehículos analizados en CESVIMAP, hemos tomado como referencia dos vehículos de la misma marca, uno tipo SUV y otro tipo turismo, semejantes en tamaño, motorización y equipamiento.



Una de las características que diferencian a un SUV es la altura total, mucho mayor que en turismos, siendo el SEAT Arona uno de los SUV con menos altura total del mercado -154 cm-, pero a la vez con una considerable altura libre al suelo (190 mm).

Muchos ejemplos comparten plataforma y diversos elementos mecánicos. Varían características como la batalla -distancia entre ejes-, suspensiones, transmisión o el diseño exterior, y esto influye de manera directa en su aspecto y dimensiones exteriores.

La plataforma **CMP**, compartida por el **Peugeot 2008 y el 208**, es también utilizada por otros modelos PSA (Opel Corsa, nuevo Citroën C4, DS3 Crossback...).

La plataforma **MQB-A0** del grupo Volkswagen es compartida por los modelos **SEAT Arona e Ibiza**, asimismo, por el Skoda Kamiq, Volkswagen Polo o T-Cross.

La plataforma **CMF-B**, de Renault, es compartida por **Captur y Clio**.

A estos tres grupos mencionados hemos realizado los crash test delantero y trasero, siguiendo las normas RCAR¹.

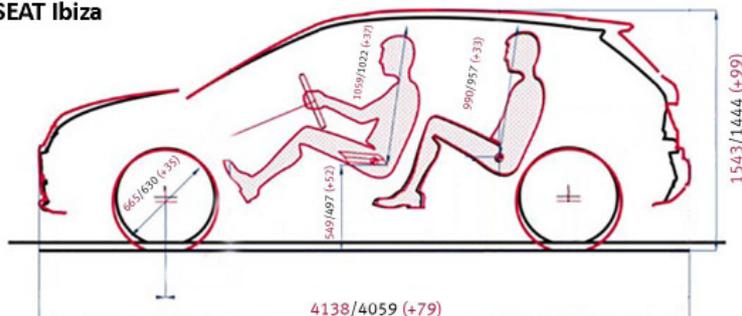
Hemos visto en CESVIMAP que los daños sufridos por los crash test son parejos en ambos vehículos; a igualdad de piezas dañadas suelen salir beneficiados los turismos, ya que el precio de las piezas de recambio habitualmente es inferior.

Los SUV son de fácil manejo, con niveles de equipamiento semejantes a los turismos, cargados de tecnología inteligente, además de una generosa habitabilidad pensada para todos los ocupantes. Por tanto, a favor de la compra de un SUV frente a un turismo, es imagen y tendencia.

O te gustan, o no te gustan ●

SEAT Arona

SEAT Ibiza



¹ Crash test delantero a 15 km/h, contra un muro indeformable de acero y hormigón, que afecta al 40% de la superficie delantera izquierda del vehículo.