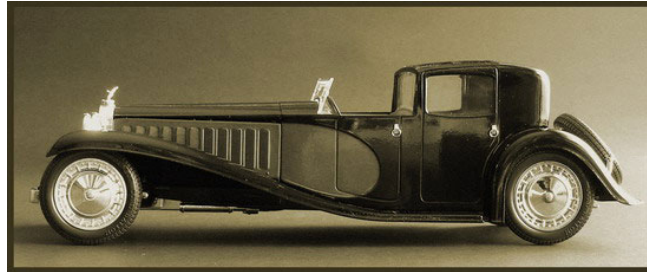


GRANDE, ANDE O NO ANDE

Tal dicho da para un pequeño estudio, tanto a nivel técnico como sociológico, un coche grande o un motor grande claro que pueden contar con ventajas, sobre todo si se cuenta con otro pequeño en la casa para cubrir las desventajas...



Desde los inicios de la motorización en nuestro país los usuarios de aquellos Seat 600 y similares miraban de reojo a quienes se permitían importar un enorme y majestuoso coche, ya que, si se lo podían permitir, porqué no exteriorizar que se “jugaba en otra liga” con unos gastos imposibles de asumir sin el correspondiente respaldo económico, hasta aquí no tiene porqué surgir ningún problema aparte de la envidia (sana o no, en perjuicio de quien la sufra) mientras no se cometan errores de cálculo que den lugar a un buen patinazo, resultado que cobra probabilidad en los casos en que el propietario se encuentre en la franja intermedia entre claramente poder permitírselo, y claramente no poder hacerlo.

Mayor confort de marcha y mayores prestaciones son un gran atractivo, no cabe duda, al igual que mayor capacidad de carga, mayor aguante al volante en viajes largos, mayor presencia en momentos importantes (bodas etc)... ¿qué podría ser mejor? Pues que otro sea quien lo aparque, o quien lo lave, lo mantenga... y a ser posible, ya puestos, quien lo conduzca... y si además nos abre la puerta paraguas o sombrilla en mano para entrar o salir de él, mejor que mejor.

En la historia del automóvil, se han dado algunos fenómenos contribuyentes de éste efecto, por ejemplo al principio de extenderse el uso de los automóviles su mayor baza para desplazar a la tracción animal era la velocidad que alcanzaban, reduciendo así los tiempos de trayecto, incluso se decía que “acercaba” los destinos... y las pasiones que levantaban dichas velocidades hicieron surgir las competiciones de múltiples configuraciones con un único denominador común: la velocidad. Pues bien, al principio para aumentar dicha velocidad la solución más común era la de aumentar la cilindrada, llegando a verse motores inmensos de hasta más de 20.000 cc.

Por otra parte, antes de la primera crisis causada por el precio del petróleo, el consumo no era una preocupación de los usuarios, y hay que tener en cuenta la clara diferencia entre los países productores de petróleo y los que no lo son... en USA se estudia en las escuelas de secundaria la proliferación del automóvil en los 50-60 como fenómeno sociológico, asociada a la emancipación familiar y el indiscutible papel en transportar personas a lo largo de extensiones de terreno que

son tan inmensas comparadas con las de países europeos que habrían de medirse a otra escala, lo que también era una influencia en los diseños de automóviles.

También cuenta con un arrebataador atractivo un deportivo con un gran motor, por supuesto, pero hoy en día, aunque la construcción de las carreteras ha evolucionado a un nivel de seguridad nunca conocido hasta ahora, y la formación con la que cuentan los conductores ha evolucionado a niveles igualmente hasta ahora desconocidos, provoca que de todos esos CV un gran porcentaje no nos producen ningún beneficio marginal, dado que las limitaciones legales de velocidad no permiten usarlos y tampoco lo harán en el futuro porque siempre se buscará reducir efectos de siniestros con un utópico "0" como objetivo teórico.

Aquí se abre un pequeño debate... está demostrado que un atropello a un peatón a 50 Km/h cuenta con un 90% de probabilidades de resultar en un fallecimiento. Con esta premisa se puede intuir que jamás se aumentará el límite de velocidad en vía urbana, lo que, en cascada, es causa de que tampoco vaya a ocurrir en el 99% de las vías, que han de adecuarse a velocidades inferiores en sus vías adyacentes dejando espacios proporcionados para maniobrar sin sorpresas al cambiar de vía o atravesar poblaciones, accidentes del terreno, climatología adversa, etc. Y la autobahn alemana queda en la geografía como una anécdota que también tiene sus pros, y sus contras, y si, Dios no lo quiera, ocurriese algo de suficiente gravedad en el futuro, sería evidente que incluso en ella se impondrían ciertos límites.

Y eso es lo que provoca la pregunta del millón: ¿Porqué no se prohíben los vehículos potentes y veloces?

Para empezar hay que entender que en ciertas situaciones también es peligroso ir demasiado despacio. En cualquier maniobra de adelantamiento en carretera de doble sentido, la potencia nunca, repito, nunca sobra, si tenemos en cuenta que es la maniobra más peligrosa, y es la colisión frontal la de peores consecuencias. También nos puede salvar un buen pisotón al acelerador en algún cruce donde surja un inesperado conflicto o en variedad de casos donde el poderío del motor cobra importancia como incorporándonos a la autovía con buena aceleración, o subiendo pendientes pronunciadas o con el vehículo muy cargado, e incluso en situaciones donde una distancia de frenada deba ser escasa y crucial, dado que el coche más potente, por lógica, se dota de frenos más potentes.

Los costes también juegan un papel decisivo, ya que si se dota de frenos potentes y potentes suspensiones al coche de motor poco potente, que por lógica suele ser más pequeño porque el motor pequeño no mueve bien la carga grande, se encarece de forma absurda el precio de un producto que se destina/diseña a gente preocupada por su precio, consumo y mantenimiento, y en eso queda patente que una motorización comunista no cabe en un sistema capitalista donde, aunque no haya una diferencia sociológica de clases, sí que la hay, a perpetuidad, económica.

Existen usuarios más temerosos de las carreteras, que sueñan con un mundo en que los coches sean como pequeños trenecitos que siempre vayan despacio y siempre guarden una gran distancia entre ellos al circular, pero

lamentablemente si se diesen esos requisitos a escala global en que la vía sea utilizada por todos los usuarios que somos, los trayectos serían infinitamente más largos, y, lamentablemente, el cansancio afecta muy negativamente a la seguridad. Por otra parte, los coches-robot que se están desarrollando serán de todo menos baratos mientras no se extienda (y mucho) su demanda, cuando la realidad es que ni siquiera se sabe cómo se va a legislar la responsabilidad derivada de los daños que pueda ocasionar una posible avería de un coche que circula conduciéndose a sí mismo, sobre todo cuando el accidente puede darse a causa de fenómenos externos que a veces no son ni humanos... no me pondría en la piel de quien tenga que evaluar las primas a cobrar por sus seguros.

Por último cabe destacar que la elección del automóvil para muchos usuarios es algo que se aprende con la experiencia, con el tiempo vas aprendiendo el rango de tamaño y potencia que te gusta disfrutar (y soportar) y también se suele dar por nuestra elección alguna pequeña pista sobre nosotros, pero no siempre, porque hay quien prefiere aparentar una situación económica más boyante que la real y hay quien busca todo lo contrario, hay quien tiene un marcado sentido práctico y hay quien simplemente, "hereda" el vehículo o quien tiene como único criterio una compra de ocasión de confianza eligiendo más el vendedor que el propio vehículo. Hay quien compra coche grande y siempre lo lleva medio vacío y quien lo compra pequeño y siempre lo lleva a reventar... y qué sería lo mejor? Por supuesto, y como casi todo en la vida, el dinero hace que estos problemas sean sólo problemillas... pensar qué coche elegir para usar los próximos años por supuesto es muy distinto que pensar qué coche escoger de nuestro surtido garaje en función de cada desplazamiento...

www.enquien.com