



A plena carga

INFLUENCIA DEL EQUIPAJE
EN LA CONDUCCIÓN

 **FUNDACIÓN
MAPFRE**
Instituto de Seguridad Vial

UN VEHÍCULO **SOBRECARGADO**, O CON LA **CARGA DISTRIBUIDA DE FORMA INCORRECTA**, **AUMENTA** CONSIDERABLEMENTE LA **POSIBILIDAD DE SUFRIR UN ACCIDENTE**. EL INSTITUTO DE SEGURIDAD VIAL DE LA FUNDACIÓN MAPFRE HA ENCARGADO LA REALIZACIÓN DE UN ESTUDIO SOBRE LA INCIDENCIA DEL FACTOR CARGA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO A "PREVIENE, GESTIÓN INTEGRAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO". MAPFRE, EN COLABORACIÓN CON LA REVISTA AUTOPISTA, QUIERE REALIZAR UNA APORTACIÓN ADICIONAL AL ESFUERZO PARA REDUCIR TANTO EL NÚMERO DE ACCIDENTES COMO EL DE VÍCTIMAS

La sobrecarga de un vehículo pone en riesgo la seguridad de los ocupantes, además de conllevar el aumento de combustible, un desgaste prematuro de las partes móviles de diversos órganos mecánicos y un cambio en el comportamiento dinámico del vehículo. Así pues, en ningún caso, la suma de la tara del vehículo –su peso total sin carga ni pasajeros– más la carga transportada debe exceder el peso máximo autorizado que figura en su tarjeta de características técnicas (MTMA/MMA).

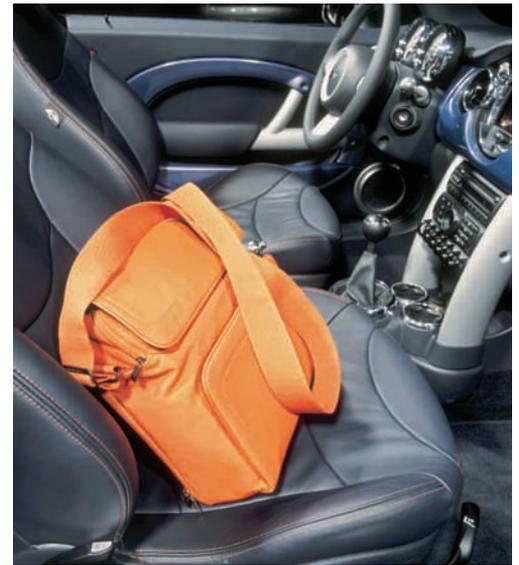
Colocación del equipaje

El equipaje debe ir situado siempre en el maletero, de forma compensada, es decir, distribuir el peso uniformemente, las cosas →

↓
 más necesarias a mano, reunir los pequeños objetos en una mochila para evitar que se diseminen, etc. Conviene que los bultos más pesados estén colocados en primer lugar, aunque no sean los más voluminosos, para que el centro de gravedad del vehículo esté lo más bajo posible. Una vez cargado el maletero, podemos rodearlo con una red protectora, anclada al suelo, para limitar el desplazamiento de la carga y su posible irrupción en el habitáculo.

Dentro de éste, o en la bandeja trasera, no debemos colocar equipaje alguno. Incomodaría a los ocupantes y, sobre todo, podría resultar peligroso en caso de frenazo. Si no cabe todo en el maletero, podemos recurrir a un portaequipajes de techo para los objetos ligeros de gran volumen. La legislación indica que el transporte de bidones de combustible en un vehículo particular está prohibido (ley sobre

Los objetos sueltos multiplicarán su peso en un impacto frontal, en función de la velocidad a la que circulemos



mercancías peligrosas) y que si la carga sobrealiera de la parte trasera del coche debe ir señalizada con un panel reflectante de rayas rojas y blancas (art. 15, Reglamento General de Circulación).

Animales de compañía

Viajar con nuestra mascota es posible, siempre que no sea causa de distracción (juegos con el conductor, limitación de su visibilidad, que el animal interfiera en los mandos del coche o saque la cabeza por la ventana...). Ante un choque frontal, una mascota sin un sistema de sujeción en el asiento trasero podría aplastar a los ocupantes de las plazas delanteras. Así, el mercado ofrece varias soluciones para crear una separación física entre los animales de compañía y los pasajeros: una red de seguridad de nylon, que se engancha entre el suelo y el techo, barreras separadoras universales, o a medida, proporcionadas por el fabricante del vehículo, e incluso jaulas o arneses de seguridad son, con sus ventajas e inconvenientes, una posible solución.

Objetos sueltos en el habitáculo

Los objetos que llevamos sueltos en el interior del coche multiplicarán su peso en un impacto frontal, en función de la velocidad a la que circulemos, con el peligro que ello conlleva. Así, por ejemplo, si circulamos a 60 km/h y hay depositada una guía de viajes de 600 g en la bandeja trasera, ante un choque contra un objeto rígido ésta podría golpear a los ocupantes del vehículo con un peso de 33 kg.

Por tanto, habrá de echar una ojeada al interior de nuestro coche e identificar los





objetos que llevamos sueltos (gafas, teléfono móvil, maletines...), con el fin de guardarlos en la guantera o maletero. Otro tanto habrá que hacer con los juguetes para que se entretengan los niños. Si van sueltos por el habitáculo, se debe verificar que no dispongan de aristas y que, en la medida de lo posible, sean de un material blando.

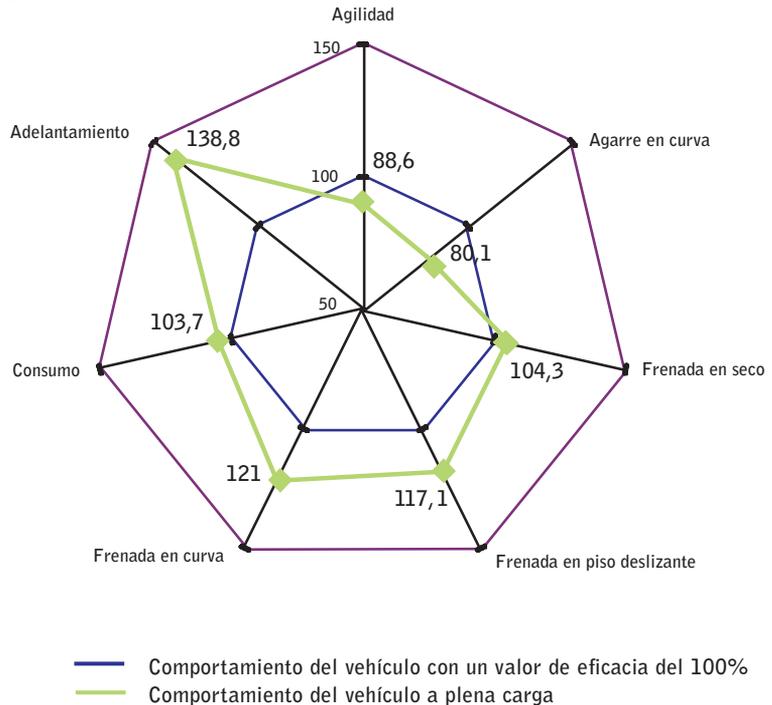
Neumáticos y carga

No todos los neumáticos están diseñados para soportar el mismo peso ni la misma velocidad. El neumático tiene unas medidas específicas de anchura y diámetro, de forma que garantice la estabilidad en todo momento, pero también, en su flanco, unos códigos indican el peso máximo de carga que puede soportar sin perder prestaciones. Circular con una carga que no sobrepase la capacidad del neumático evita un trabajo de flexión excesivo, que aceleraría enormemente su desgaste. Sin embargo, tan importante como el índice de carga es la presión del neumático (se estima que circular de forma constante con una presión un 20% por debajo de la correcta puede suponer 10.000 km menos de vida del neumático). Los fabricantes de vehículos recomiendan aumentar la presión de inflado para circular con plena carga (la presión correcta está especificada en el manual de uso del vehículo). Circular con una presión por debajo de la recomendada puede generar la destrucción del neumático, debido, entre otros motivos, a su sobrecalentamiento interior.

Comportamiento dinámico en función de la carga

El Instituto de Seguridad Vial de la FUNDACIÓN MAPFRE, en colaboración con la revista Autopista y Chevrolet

España, ha realizado pruebas de situaciones reales para comparar las variaciones en el comportamiento del vehículo en función del peso de la carga y de si ésta se encontraba adelantada o retrasada. Las pruebas –eslalon, agarre en curva, frenada en asfalto seco y deslizante, frenada en curva, consumo y adelantamiento– indican que la agilidad y estabilidad en maniobras se complican a plena carga, alargándose la frenada en piso deslizante un 17,1% y en curva un 21%; o necesitando hasta un un 38,8% más de distancia para adelantar ✘



PARA SABER MÁS

- Instituto de Seguridad Vial de la FUNDACIÓN MAPFRE
www.fundacionmapfre.com
- www.revistacesvimap.com