

El único ensayo sobre colisiones de vehículos con equipaje en el maletero

Villaägarna, la Asociación Sueca de Propietarios de Vivienda, ha llevado a cabo ensayos sobre colisiones para verificar en qué situaciones el equipaje del maletero del vehículo sale disparado hacia los pasajeros en el momento de un impacto. El resultado demuestra que las redes de equipaje de nailon logran soportar la carga cuando se conduce a un máximo de 52 km/hora. Los vehículos¹ con redes de equipaje de acero soportan mayor velocidad antes de que el equipaje salga disparado hacia el compartimento de los pasajeros en caso de colisión.

El ensayo sobre colisiones llevado a cabo por Villaägarna es el único; ninguna otra organización que valora la seguridad de los accidentes, tales como Euro NCAP, IIHS o ANCAP, ha hecho ensayos similares con vehículos que llevan equipaje.

«Todos los vehículos cuentan con un maletero, pero no existen ensayos oficiales sobre colisiones que describan lo que sucede con el equipaje en caso de colisión. Aunque muchos propietarios de viviendas y demás consumidores en todo el mundo conducen con mucho equipaje en el maletero», dice Ulf Stenberg, responsable del departamento legal de la organización Villaägarna.

Un ensayo realista sobre colisiones

En el ensayo los vehículos chocaron a una velocidad de 52 km por hora, todos tenían la inspección técnica del vehículo (ITV) al día y tenían la red de equipaje original de nailon o acero. Cada vehículo llevaba una carga de diez maletas² y un total de 135 kg; equivalente al equipaje que suele llevarse de vacaciones. La carga que se utilizó en el ensayo es similar a la

¹ En el ensayo se utilizaron dos coches modelo Volvo V70N; un modelo fabricado de 2000 a 2008. Se trata de un modelo que tiene una red de equipaje de nailon o acero montada en la fabricación del automóvil. Muchos otros modelos no llevan esa red de equipaje y no existe la posibilidad de añadirla. El riesgo de que el equipaje salga disparado a los asientos traseros con el impacto es mayor cuando el vehículo no cuenta con esa red de equipaje y el espacio entre el respaldo del asiento trasero y el techo interior está abierto. Sucede lo mismo si no se coloca adecuadamente la red de equipaje disponible en el vehículo.

² En el maletero había cinco maletas de plástico amarillas con 19 kg cada una. En la parte superior colocamos cuatro maletas blandas en un tono negro azulado con 9 kilos cada uno y un bolso blando negro de 4 kilos. En cada uno de los bultos había bolsas de plástico llenos de grava de jardín de 4-8 mm, una carga bastante amortiguadora.

que tenemos cuando, por ejemplo, vamos a una tienda de jardinería y cargamos el coche con dos pedestales de cemento sólido y una bolsa de tierra o cinco paquetes de losetas. En otras palabras, podría decirse que el equipaje que se lleva en el maletero suele ser pesado.

«Quisimos hacer un ensayo realista para comprobar la carga que soporta la red de equipaje de un vehículo. Por eso hemos descartado los vehículos que no tienen red de equipaje o tienen un respaldo menos resistente», comenta Ulf Stenberg.

Se descartó una colisión a alta velocidad y con sobrecarga

Villägarna quiso además descartar colisiones a alta velocidad, sobrecargar el vehículo y usar equipaje duro como cemento o tejas. Y para que el equipaje no saliera disparado de inmediato hacia adelante en caso de colisión tampoco dejamos distancia entre el equipaje y el respaldo.

«La idea no era destrozarse de manera espectacular los coches en la colisión, sino averiguar lo que sucede en el momento de la colisión y ver si existe alguna diferencia entre contar con una red de equipaje (de nailon o de acero) o no. Si hubiéramos elegido una velocidad de colisión equivalente a 100 km/hora y puesto diez pedestales de cemento sólido con una carga equivalente a 600 kg de equipaje, los vehículos hubieran quedado en un estado en el que no se los hubiera podido reconocer», añade Ulf Stenberg.

La carga que lleva el vehículo afecta la colisión

El resultado del ensayo sobre colisiones demuestra que el coche azul que llevaba una red de equipaje de nailon apenas pudo mantener el contenido del maletero en su lugar. Sin embargo, el asiento trasero se deformó casi en su totalidad. A una mayor velocidad, con más peso o carga más dura, el contenido del maletero no hubiera permanecido en su lugar y hubiera salido disparado al asiento de los pasajeros. En el caso del coche gris la red de equipaje era de acero, se deformó mucho y el asiento trasero se deformó más que en el caso del coche azul. En este caso el contenido del maletero se pudo mantener más en su lugar que en el ensayo anterior. En ambos coches el protector de cuello de los asientos del lado derecho se torció de forma evidente hacia delante.

«Nuestro ensayo sobre colisiones pone en evidencia lo que ocurre en caso de colisión. Sería interesante que se hicieran ensayos sobre colisiones en vehículos nuevos con carga en el maletero», dice Ulf Stenberg.

En el caso del coche gris los *airbags* del vehículo no se desplegaron con el impacto.

«No sabemos por qué no se activaron los *airbags*. La luz de advertencia de los *air bags* no se encendió en ningún momento. Una de las explicaciones posibles podría ser que el mecanismo se haya averiado con las reparaciones del coche a lo largo de los años, pero podría deberse a alguna otra razón», dice Ulf Stenberg.

¿Se reduce la seguridad del vehículo al llevar carga en el maletero?

El equipaje podría constituir un riesgo para la seguridad del vehículo, pero usted puede reducir ese riesgo.

«Si va a llevar equipaje, asegúrese de utilizar la red de equipaje. Coloque la carga pegada al respaldo. Y si lleva mucho peso, intente colocarlo lo más abajo posible y, en lo posible, asegúrelo ajustándolo de alguna forma», dice Ulf Stenberg.

La red de equipaje mejora la seguridad

Muchos automóviles no tienen red de equipaje y por eso el contenido del maletero sale disparado sobre el respaldo y hacia el asiento de los pasajeros en el momento del impacto. Es probable que los fabricantes de coches hayan dejado de incluir la red de equipaje en el vehículo y por eso ya no están disponibles en el mercado porque no suelen ir en los coches de fábrica.

Según el ensayo llevado a cabo con coches con red de equipaje puede concluirse que Volvo se ha tomado muy en serio el riesgo de lesiones causadas por el equipaje que sale disparado hacia adelante en una colisión.

«Es lamentable, sin embargo, que otras marcas de automóviles ni siquiera cuenten con una red de equipaje a modo de protección, a pesar de que el contenido del maletero puede salir disparado hacia delante y sobre los pasajeros en una colisión. Y dado que los ensayos oficiales actuales se hacen sin equipaje en el maletero, muchos consumidores no son conscientes de que una red de equipaje podría contribuir a mejorar considerablemente la seguridad del vehículo», dice Ulf Stenberg.

Elija con cuidado el modelo de automóvil

Los fallos en la seguridad del vehículo que no se ponen a prueba en un ensayo para informar a los consumidores, tampoco los soluciona el fabricante que elige no priorizar seguridad.

«Si usted es de los que suele conducir con mucho equipaje en el maletero, podría considerar no adquirir un vehículo en el que la carga salga disparada hacia delante y sobre el respaldo del pasajero, lo que causa lesiones físicas a las personas en caso de colisión», dice Ulf Stenberg.