

REPOSACABEZAS:
un estudio británico
asegura que sólo el
16% protege
eficazmente

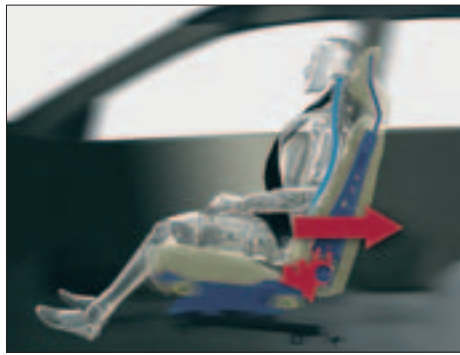
NOS JUGAMOS EL CUELLO

Tan sólo 18 de los 114 reposacabezas analizados en un estudio británico protege adecuadamente en caso de colisión por alcance. Unos resultados muy preocupantes si tenemos en cuenta que, en 2003, el 13% de los accidentes registrados en carretera fueron por alcance y que más de 20.000 españoles sufren cada año lesiones cervicales debido a un accidente de tráfico.

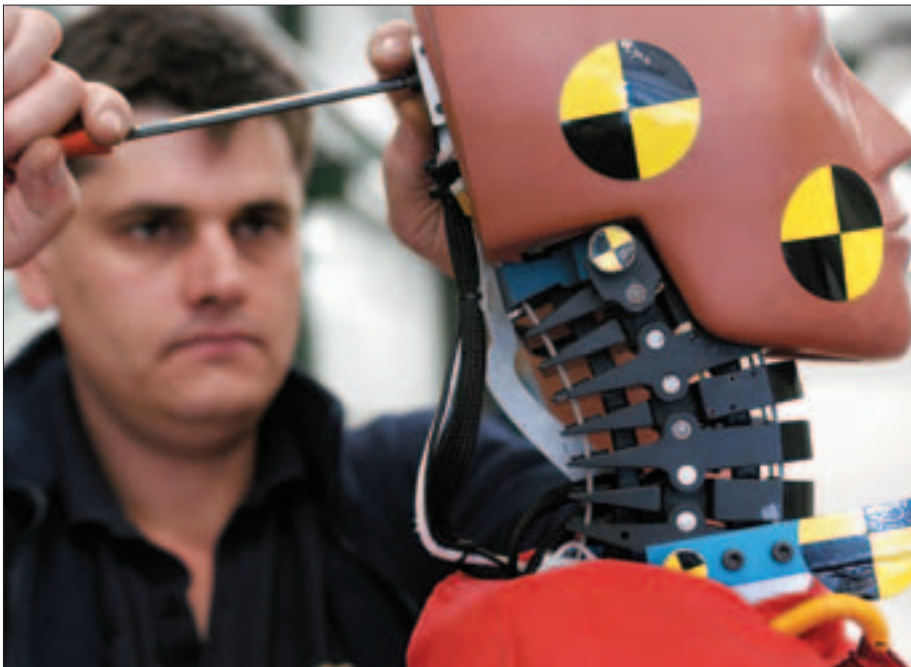


Mercedes LÓPEZ

“**D**esalentadores”. Así han sido calificados los resultados de un reciente estudio realizado por el Centro de Investigación del Instituto Británico de Aseguradoras Thatcham, por el responsable del mismo, Matthew Avery. Se analizaron los reposacabezas de 114 vehículos y sólo 18 de ellos demostraron proteger adecuadamente frente a las lesiones cervicales que se pueden producir en caso de colisión por alcance. Este tipo de accidente representa en España, según datos de la Dirección General de Tráfico (DGT) correspon-



► En el sistema WHIPS de Volvo actúan juntos el asiento y el reposacabezas. Lo equipan de serie todos sus modelos y ha obtenido las mejores calificaciones.



► El dummy que utiliza el Instituto Thatcham lleva una espina dorsal capaz de moverse como la de una persona.

dientes a 2003, el 13% de las colisiones en carretera y el 16% de los accidentes registrados en zona urbana. Lo que supone que, cada año, unos 20.000 españoles sufran lesiones cervicales de diferente gravedad debido a un accidente de tráfico. Según el Instituto de Investigación “Centro Zaragoza”, “casi el 10% de las lesiones leves lleva a la incapacidad permanente”.

Las pruebas se realizaron con los modelos más vendidos en Europa de todas las marcas. Desde los novedosos Citroën “C4” y Renault “Modus” a veteranos como el Opel “Corsa”, pasando por todoterrenos de la categoría del Volvo “XC90” o monovolúmenes, como el Chrysler “Voyager” o el Volkswagen “Touran”, sin olvidar las berlinas familiares (Seat “Toledo”) o de lujo (Jaguar

CÓMO COLOCARLO

Para que un reposacabezas actúe eficazmente debe estar bien colocado. Para ello, basta con seguir unas reglas muy sencillas.

1º CERCA: Sitúelo lo más cerca posible de la parte posterior de la cabeza: unos 4 centímetros es la distancia adecuada según la mayoría de los expertos.

2º ALTURA: Regule la altura, elevando el reposacabezas hasta que la parte superior del mismo quede a la altura de la parte superior de la cabeza del usuario.

3º BLOQUEAR: Asegúrese que el reposacabezas queda bloqueado, coloque adecuadamente el asiento y abroche el cinturón de seguridad.

“S-Type”). El balance es desastroso. Fueron calificados como ‘buenos’ 18 de ellos (ver lista en recuadro); 27 modelos obtuvieron un raspado ‘aceptable’; y del resto, 29 se quedaron en el ‘escaso’ y 41 obtuvieron un contundente ‘pobre’. Asimismo, destacan algunos datos que se pueden calificar, cuanto menos, como sorprendentes. Un mismo fabricante, como es el caso de Renault o Seat, tiene modelos en los que su reposacabezas ha entrado en la lista de los ‘buenos’ (“Modus” o “Toledo”) y otros, en la de ‘pobres’ (“Clio” o “Ibiza”).

También hay que subrayar que los lla-

EL LATIGAZO CERVICAL



El reposacabezas tiene como objetivo controlar el desplazamiento de la cabeza del ocupante del asiento en relación con el tronco y reducir, en caso de accidente, el riesgo de lesión en las vértebras que forman el cuello. En caso de colisión trasera, el tórax se desplaza hacia adelante. La cabeza realiza este movimiento más tarde: primero va hacia atrás y luego, hacia adelante, en un movimiento de vaivén o zig-zag que se denomina latigazo cervical. Si no existe un reposacabezas que actúe adecuadamente, las vértebras cervicales resultan dañadas y las consecuencias pueden ir desde patologías leves, como esguinces o rigidez, hasta lesiones medulares muy importantes que pueden conllevar la paralización de las cuatro extremidades (paraplejías).





► En estas pruebas se evalúan tanto el reposacabezas como el asiento.

mados reposacabezas 'activos' han obtenido muy buenas calificaciones. Así lo indica el fabricante sueco Saab, que equipa de serie su modelo "9-3 Sport Sedán" con el sistema de reposacabezas activo SAHR. En este sistema, el asiento y el reposacabezas actúan juntos y, en caso de impacto, la mitad superior del asiento se mueve hacia arriba y hacia adelante, 'capturando' la cabeza del ocupante y ayudándole a minimizar las lesiones. Otro buen ejemplo es el de Volvo –todos sus modelos analizados han obtenido las mejores puntuaciones–, cuyos vehículos equipan de serie el sistema de retención para la cabeza denominado WHIPS, lanzado en 1998, en el que también asiento y reposacabezas se activan al mismo tiempo. Los cálculos de Volvo indican que "este sistema reduce la incidencia de problemas cervicales inmediatamente posteriores a un choque en un 33% y la de dolores de cuello, que duran más de un año, disminuye un 53%".

LA MEJOR COMBINACIÓN. La combinación de reposacabezas y asiento parece esencial para la eficacia de este sistema de seguridad. El Centro de Investigación Thatcham subraya que "un buen reposacabezas no garantiza una buena protección del ocupante" y que las características del asiento (longitud del marco o dureza del 'foam') también juegan una fun-

ción importante. Por ello, comienza sus pruebas evaluando la geometría del asiento. Si en este análisis el asiento no reúne los requisitos mínimos, automáticamente se le otorga el resultado de 'pobre' al vehículo.

Cuando el asiento posee el mínimo nivel de protección, comienza el test dinámico: en el asiento con el reposacabezas se sitúa un dummy especialmente diseñado –lleva una espina dorsal capaz de moverse como la de una persona y va equipado con sensores que miden las cargas y las aceleraciones que soporta el cuello– para recoger las fuerzas que se desarrollan en este tipo de accidentes. Entonces, el asiento es impulsado a 16

km/h en una décima de segundo y se recoge toda la información: La capacidad del asiento para absorber energía, las aceleraciones que soporta el dummy, el tiempo que el reposacabezas aguanta la cabeza, las fuerzas que confluyen en el cuello y se mide la geometría del reposacabezas para asegurar si los ocupantes más altos que la media también son protegidos. El resultado final se expresa en forma de calificación: bueno, aceptable, escaso o pobre. ♦

Más información y lista completa de los modelos y calificaciones en: www.thatcham.org

UNA MISMA MARCA HA OBTENIDO LA MEJOR CALIFICACIÓN CON ALGUNO DE SUS MODELOS Y CON OTROS, MUY MALOS RESULTADOS

LOS MEJORES DE CADA CLASE

Estos son todos los vehículos cuyos reposacabezas, tras las pruebas realizadas, presentaron un nivel de protección 'bueno'.

UTILITARIOS

Opel "Corsa".
Renault "Modus".



COMPACTOS

Ford "Focus II".



BERLINAS FAMILIARES

Ford "Mondeo".
Nissan "Primera".



Renault "Laguna II".
Saab "9-3".
Seat "Toledo".
Volvo "S40".
Volvo "S60".



BERLINAS DE LUJO

Jaguar "S-Type".
Volvo "S80".
Volvo "V70".



MONOVOLÚMENES

Ford "C-Max".
Nissan "Almera Tino".
Renault "Scenic".
Seat "Altea".



TODOTERRENOS

Volvo "XC-90".

