



# Comodidad y seguridad, de la mano

**Los fabricantes de coches dan prioridad a los sistemas que aportan seguridad y confort, renunciando a otros ámbitos de actuación**

**S**i hiciéramos un ejercicio de memoria sobre las campañas de publicidad que han contado las bonanzas de los automóviles en los últimos años, descubriríamos que se ha pasado de presentar coches rápidos y deportivos a primar la seguridad y comodidad como principales valores. Este cambio de los mensajes publicitarios evidencia que usuarios y fabricantes conceden la mayor importancia a los sistemas que aportan protección y confort. Este proceso no es casual. Unido a la trágica cifra de muertos en las carreteras (en torno a 5.300 víctimas mortales en 2003 sólo en España, según la Dirección General de Tráfico), las leyes de seguridad vial son cada vez más estrictas –incluso penan la apología publicitaria de la velocidad– y la población ha tomado con-

ciencia de que pisar a fondo el acelerador está directamente relacionado con los accidentes de circulación. Así, se han desarrollado sistemas cada vez más eficaces de seguridad.

## Seguridad y ergonomía

La seguridad se divide en dos tipos:

**PASIVA:** su objetivo es proteger a los ocupantes **en caso de accidente**. En ella se engloban cinturones de seguridad, airbags, zonas de absorción del impacto, asientos y cabeceras, interruptor inercial (en caso de choque interrumpe la alimentación de corriente de la bomba de combustible) y sistema de prevención de incendios.

**ACTIVA:** sirve **para evitar accidentes**. Aglutina los sistemas de frenos,

luces, control de tracción, control de estabilidad y bloqueo electrónico del diferencial, además de la ergonomía.

La consideración de la **ergonomía** –es decir, la búsqueda del diseño más adecuado de las máquinas o de los objetos para un mejor uso humano de los mismos– como un sistema más de la seguridad le ha conferido un tratamiento preferencial en el diseño de los vehículos. Pero, ¿qué aporta la ergonomía a la seguridad de los vehículos? Los asientos ya no están subordinados a la estética y, ante todo, deben procurar comodidad porque así aumenta la seguridad del ocupante; los paneles de control deben ser claros, pero también evitar distracciones; el maletero ha de ser amplio, pero también facilitar su llenado.

## POSICIÓN MÁS ADECUADA PARA CONDUCIR

### Reposacabezas

Su zona central debe colocarse a la altura de las orejas

### Inclinación

Asiendo inclinado hacia atrás entre 15 y 25 grados, para que el muslo y la cadera formen un arco de 110 a 120 grados

### Cinturón de seguridad

Ajustado sobre la clavícula y el pecho, sin oprimir, tensándolo en la pelvis para no colarnos por debajo de él en caso de accidente frontal

### Volante ajustable

Los hombros y músculos de la espalda deben quedar relajados



### Climatizador

Si el vehículo dispone de climatizador, la temperatura ideal es de 20 grados

### Adelantado

Las piernas deben formar un ángulo respecto a los muslos de unos 135 grados para llegar a los pedales con comodidad



Todo ello beneficia la conducción y, si bien los adelantos más sofisticados se encuentran en modelos de alta gama, su extensión a los utilitarios más sencillos se demora cada vez menos.

### La ergonomía en tres niveles

La conducción de un coche, aunque sea una actividad muy usual, requiere compromiso por parte de quien lleva el volante. Esta persona es responsable del manejo de una máquina y, si viaja acompañada, también lo es de los ocupantes del vehículo. Por eso, su comodidad ha de prevalecer. Esta comodidad es lo que se define como ergonomía o soluciones ergonómicas y puede dividirse en tres niveles. El primero ofrece **soluciones para el pilotaje directo**, como el equilibrio en la colocación del asiento, pedales y volante. El segundo se ocupa de ofrecer un **acceso rápido y controlado a los instrumentos de navegación**, como los interruptores de las luces, la regulación de espejos o los ajustes de la tem-

peratura, y el tercero procura **intuición y sencillez en el manejo de otras funciones**, ajenas a la conducción pero no al viaje, como la apertura y llenado del maletero o el uso del equipo de sonido. Con mayor o menor desarrollo, cada uno de los tres niveles funcionará si logra lo que busca, el confort y bienestar para garantizar un buen viaje.

El usuario debe ser un agente activo de la ergonomía al volante. Poco puede hacer ante la distribución del habitáculo, pero sí está en su mano la elección del que mejor se adapte a su fisonomía. A pesar de que cada persona tiene un peso, una complexión, una altura y unos hábitos de conducción propios, los ingenieros y diseñadores que desarrollan los modelos se basan en estudios de datos antropométricos (medidas corporales) para universalizar los resultados y, aunque el automóvil es un producto fabricado en serie, el abanico de posibilidades de elección ha crecido en los últimos años. <

- Tómese el tiempo que precise para colocar el asiento. Si el coche tiene tres puertas, opte de manera habitual por la puerta del copiloto para ocupar el asiento de atrás, así evitará tener que regular el asiento del conductor cada vez que lleve pasajero en la parte de atrás.
- Antes de ponerse en movimiento ajústese el cinturón de seguridad, independientemente del recorrido que vaya a realizar. Aprenda cómo hacerlo correctamente.
- No coloque nada en el salpicadero, ni deje elementos sueltos por el coche (guías, juguetes, zapatos...).

LA ERGONOMÍA SE CONSIDERA HOY COMO UN ELEMENTO CLAVE DE SEGURIDAD EN LOS AUTOMÓVILES