

# Los neumáticos de los vehículos europeos: bajos de presión



La vigilancia del estado de los neumáticos por parte de los conductores europeos es más bien escasa. Un altísimo porcentaje de los encuestados en cada entrevista en la que se pregunta cada cuánto tiempo suele revisar la presión de los neumáticos de su vehículo contesta que nunca.

Algunos fabricantes de neumáticos también han realizado estudios para tratar de conocer el nivel de presión de los neumáticos de los usuarios. Estos análisis revelan que un 71% de los neumáticos controlados no cumplían con las exigencias en cuanto a presión definidas por los constructores de los vehículos (Fuente: Bridgestone 2010 Safety Campaign).

## La seguridad de los ocupantes

El fallo del funcionamiento del neumático durante la marcha constituye una de las causas de

accidente más habituales en autopista y autovía, calzadas en las que los vehículos circulan a elevadas velocidades durante prologados periodos de tiempo. La consecuencia directa de la escasa presión de los neumáticos es el calentamiento de los mismos, máxime cuando se incrementa la velocidad de circulación. Este hecho puede llegar a derivar en algunos casos en un reventón. Tras producirse un estallido, el vehículo tenderá a dirigirse hacia un lado. En este momento la gobernabilidad del vehículo se complica sobremanera, suscitándose un escenario que en la mayoría de las ocasiones provoca fatales consecuencias. Si se encuentra en esta situación resulta recomendable sujetar el volante con fuerza y dejar de pisar el acelerador poco a poco, tratando de controlar el vehículo sin dejar que el pánico se apodere de nosotros.

Los neumáticos son los únicos elementos del vehículo en contacto con el pavimento. Son los encargados de transmitir la fuerza motriz que imprimimos al acelerar, de guiar al vehículo siguiendo las instrucciones que marcamos al girar el volante o quienes detienen el vehículo en la menor distancia posible cuando llevamos a cabo una frenada intensa. Son razones más que suficientes para prestarles una mayor atención de lo que normalmente hacemos (al menos si atendemos a cualquier estudio que evalúa el mantenimiento efectuado habitualmente por los conductores sobre sus neumáticos), puesto que de ellos, de su buen estado y funcionamiento, depende nuestra seguridad y la de quienes viajan en nuestro vehículo.

Daniel Espinosa

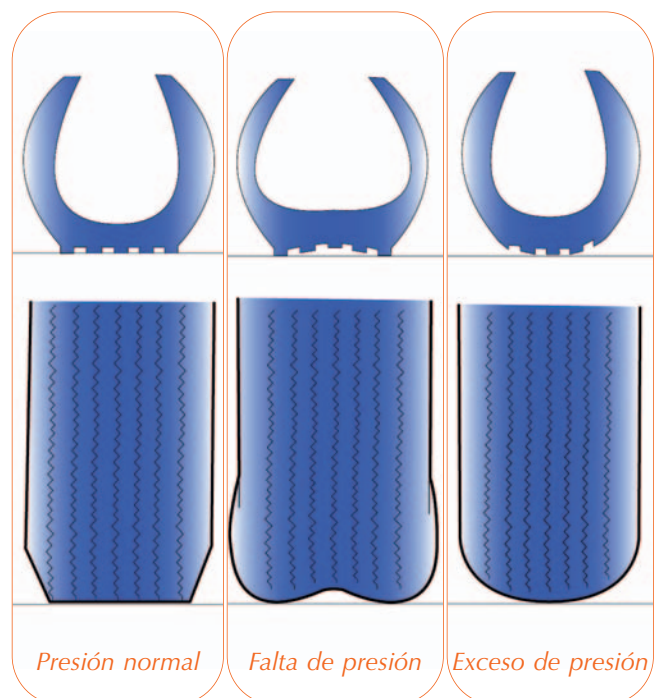
Sin ser necesario que llegue a reventar el neumático, otras muchas situaciones de peligro pueden acompañar a un inflado por debajo del recomendado. Así, negociar una curva con presión defectuosa provoca un mayor desplazamiento de la carrocería del vehículo hacia el exterior de la curva, debiendo ser soportado tal desplazamiento por los neumáticos, que se ven obligados a realizar un mayor esfuerzo, el cual podrían llegar a no ser capaces de soportar, dependiendo de la velocidad del vehículo, del radio de curvatura a negociar y de la presión y estado previo de los neumáticos.

*Ante un reventón, resulta recomendable sujetar el volante con fuerza y dejar de pisar el acelerador poco a poco, tratando de controlar el vehículo sin dejar que el pánico se apodere de nosotros.*

### Mayor gasto de combustible

Una parte de la energía generada por el motor es consumida por el vehículo para vencer la resistencia a la rodadura, resistencia que se incrementa cuando la presión de los neumáticos está por debajo de la recomendada. Este hecho conlleva, inevitablemente, un incremento en el consumo de combustible del vehículo. El estudio realizado por Bridgestone cifra en 2800 millones de euros el gasto extra debido a la inadecuada presión de los neumáticos de los conductores europeos.

Además del despilfarro económico que supone la utilización de los neumáticos con una presión inferior a la recomendada por el constructor, deben ser tenidas en cuenta las nocivas consecuencias para el medio ambiente. Cada año, 4,8 millones de toneladas de emisiones de carbono adicionales son producidas por nuestros vehículos (1,8 gramos por cada kilómetro recorrido).



*Una escasa presión de inflado provoca un mayor desgaste de los neumáticos por sus extremos.*



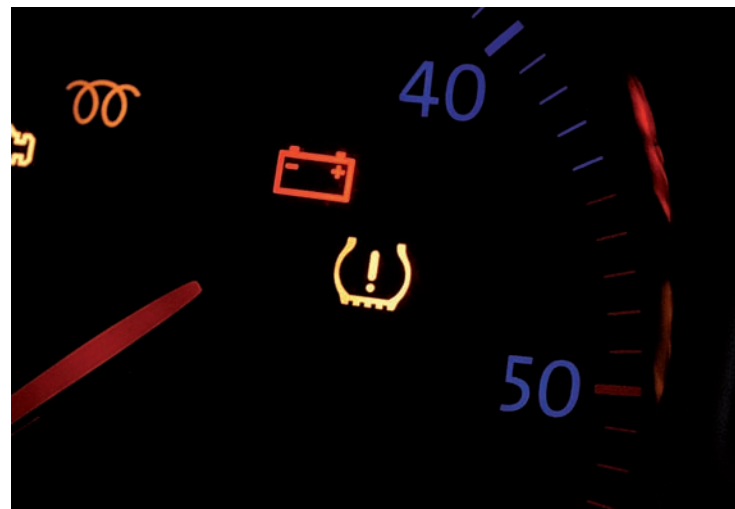
*El fallo del neumático es el tercer factor de accidentalidad más importante en autopista tras la distracción y el sueño (estudio realizado por FESVIAL y MICHELÍN según datos facilitados por Autopistas Aumar-Abertis relativos al año 2008).*

No solamente se produce un mayor gasto de combustible, sino que nuestros bolsillos también se resienten cuando llega la hora de cambiar los neumáticos. Si circulan bajos de presión su vida útil se ve importantemente afectada. Los neumáticos que circulan bajos de presión tienden a desgastarse más por los lados, debiendo ser sustituidos con anterioridad.

### **Medición automática de presión**

La utilización de un sistema de medición automática de presión, que avisa al conductor cuando la presión de los neumáticos es inferior a la recomendada, supone una eficaz mejora para la seguridad vial y para reducir el insensato consumo de los vehículos. Este sistema será obligatorio en todos los vehículos que se matriculen en Europa desde la segunda mitad de 2012, y permitirá conocer al conductor, en tiempo real, si la presión de alguno de sus neumáticos sufre variaciones con respecto a la ideal.

*Si su vehículo todavía no incorpora un sistema de medición automática de presión, recuerde que debe vigilar la presión de sus neumáticos en frío (sin haber circulado más de tres kilómetros) al menos una vez al mes, y siempre que antes de iniciar un viaje. —*



*El sensor de presión contribuirá de manera efectiva a evitar accidentes provocados por una escasa presión de los neumáticos.*

Si su vehículo todavía no incorpora este sistema, recuerde que debe vigilar la presión de sus neumáticos en frío (sin haber circulado más de tres kilómetros) al menos una vez al mes, y siempre que antes de iniciar un viaje. La rueda de repuesto también debe ser controlada, pues debe encontrarse en óptimas condiciones de utilización si necesitamos hacer uso de ella. ●