EL POU de la gallina
Revista manresana d'informació i opinió

Temes del Pou | Josep M. Macià Roldan, gerent i secretari tècnic del Col·legi d?Enginyers Tècnics Industrials de Manresa | Actualitzat el 13/10/2021 a les 10:47

Cal legalitzar sempre la camperització d'una furgoneta!

En el número d'estiu del Pou, es parlava àmpliament de la febre de les càmpers. Per diferents raons, ara és això, una febre i una moda, fins al punt que costa molt trobar càmpers o furgonetes per adequar. Diversos casos eren analitzats i s'exposava l'ús, les vivències i les anècdotes de cadascun. Avui ens toca comentar que en tota reforma important que fem en un vehicle caldrà fer-ne l'homologació i legalització a la ITV, amb la documentació que ens pot preparar un enginyer.



El taller de Camper Tecnologies.

Una reforma d'importància no ho serà afegir un tendal de posar i treure o un nou equip de música o una nova capa de pintura, però sí que ho serà tot allò que incorpori nous elements al vehicle inicialment no previstos ni homologats, o que n'alterin les dimensions exteriors, com poden ser: finestres, dipòsits, bateries, mobiliari, plaques solars... o noves instal·lacions o canvis al motor, transmissió, suspensions, frens, carrosseria, enllumenat...

Incorporar una reforma s'ha de fer sempre segons indica el Manual de Reformes de Vehicles (Reial Decret 866/2010), on venen especificades i detallades totes aquestes modificacions. D'aquesta manera podrem convertir legalment la nostra furgoneta en un furgó habitatge, però no en una autocaravana. Una furgoneta és un vehicle de categoria N1 (comercials) i tan sols es pot convertir en furgó habitatge (codi reforma 8.31, «*Instalación o desinstalación de elementos fijos que*

afectan a la estructura del espacio destinado a carga del vehiculo»), però no en autocaravana, que és de categoria M (turismes i autobusos). Si tan sols es munta una taula, un sostre elevable, etc. s'haurà de fer en funció del codi reforma 8.22, «*Modificación, instalación o desinstalación de elementos en la zona de equipaje, o en el espacio destinado a los pasajeros distinto a la zona frontal del habitáculo del vehiculo*», del Manual de Reformes i no es podrà classificar per criteris d'utilització, com a habitatge, com dèiem.

Aprofitem per comentar que en un vehicle reformat es poden muntar nous seients, però no es podran utilitzar en ordre de marxa. Poder legalitzar seients que puguin funcionar en ordre de marxa és molt complicat i difícil, ja que han d'estar homologats (seients, ancoratges i cinturons) i s'haurien de fer assajos, cosa que ho fa força inviable. Per poder superar la prova final de la nostra reforma per part de la ITV necessitarem bàsicament un Projecte Tècnic, un Certificat de Direcció Final de la reforma, una documentació que ens lliurarà el taller que ens faci la reforma (cal que sigui registrat), i els butlletins elèctrics emesos per empresa instal·ladora autoritzada (si disposem de 220 V) i/o el butlletí de gas, si hem instal·lat gas per a la cuina, calefacció o aigua calenta sanitaria, també emès per una empresa instal·ladora autoritzada. I per últim, l'informe de conformitat o l'autorització de la reforma per part del fabricant del vehicle o bé d'un laboratori autoritzat en matèria de reformes de vehicles. En totes les reformes i modificacions que es fan en un vehicle, sempre cal aquesta autorització.

Cal també tenir molt present que la instal·lació elèctrica i de gas estiguin fetes per operaris competents i s'utilitzin proteccions, cables adequats, etc. De vegades ens podem trobar instal·lacions sense diferencials, ni magnetotèrmics i amb cablejat sense l'actual i reglamentària protecció. En relació a la instal·lació de gas, cal que es muntin reixes de ventilació dintre de l'habitacle. I si parlem de costos caldrà que hi sumem els honoraris de l'enginyer, els certificats emesos pel taller i la feina d'aquest, els materials incorporats, les taxes de la ITV, l'emissió dels butlletins dels instal·ladors, si escau, i l'informe de conformitat del fabricant del vehicle o laboratori.