

EuroNCAP: la seguridad a prueba

En Europa, a través del Nuevo Programa Europeo de Evaluación de Vehículos (European New Car Assessment Programme, Euro NCAP), se ha facilitado el acceso al público de cierta información relativa al comportamiento de seguridad de los coches en caso de colisión. Los coches se prueban en impactos frontales descentrados (offset) e impactos laterales, y también se evalúa la agresividad del frontal del vehículo frente a los peatones.



Los programas de información al consumidor se han mostrado eficaces a la hora de mejorar la seguridad de los vehículos en varios países. El Nuevo Programa Europeo de Evaluación de Vehículos (European New Car Assessment Programme, Euro NCAP), fue desarrollado

en el Reino Unido con el propósito de traer esas mejoras a la Unión Europea. El Euro NCAP ha crecido con el patrocinio de otros países europeos, la Comisión Europea, grupos de consumidores europeos y organizaciones internacionales relacionadas con el mundo del

motor. El Euro NCAP lleva a cabo crash-tests frontales, laterales y contra peatones e incluye una evaluación de lo bien que el coche y la silla de niño recomendada por el fabricante del coche protegen al niño.

Tras un período de hostilidad inicial, la mayoría de los fabricantes de vehículos se han vuelto más positivos sobre el programa Euro NCAP y la industria está contribuyendo ahora al desarrollo del programa. Lo que es más importante, muchos constructores están mostrando una respuesta rápida mediante la mejora de sus coches y mediante la estandarización de algunas características de seguridad a lo largo y ancho de la Unión Europea. La progresión en la mejora de la seguridad del ocupante es tal que pronto deberían poder identificarse reducciones en el número de víctimas reflejadas por las estadísticas de accidentes en carretera. Las mejoras respecto a los peatones se van desarrollando con más lentitud, pero hay una indicación clara de que los fabricantes al menos están considerando la protección a los peatones seriamente.


PROCEDIMIENTOS DE ENSAYO

Euro NCAP evalúa la protección para los ocupantes del vehículo en colisión frontal y en colisión lateral y la protección ofrecida por el frontal del coche a los peatones. Los procedimientos empleados se basan en los desarrollados por el Comité Europeo sobre Seguridad Ampliada de Vehículos (European Enhanced Vehicle-safety Committee, EEVC), para la legislación dentro de Europa. En los ensayos de colisión frontal y lateral, se instalan maniquíes de niños en sillas de niño en los asientos traseros del vehículo. La instalación y evaluación de las sillas de niño se basan en los procedimientos desarrollados por el reglamento ECE 44.03. Opcionalmente existe la posibilidad de realizar un ensayo de choque lateral contra un poste, que simula lo que ocurre cuando un coche derrapa y se sale de la carretera, golpeando, por ejemplo, contra una farola o un árbol.

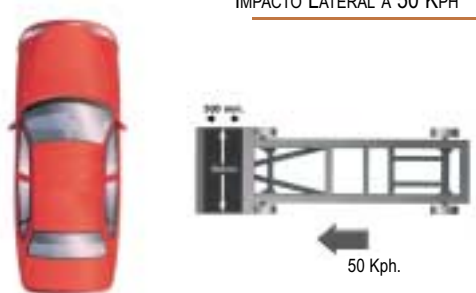
RESULTADOS MÁS RECIENTES DEL EuroNCAP

Recientemente fueron presentados en una rueda de

IMPACTO FRONTAL A 64 KPH 40 % Solape= 40% de la anchura del coche. (Excluyendo espejos)

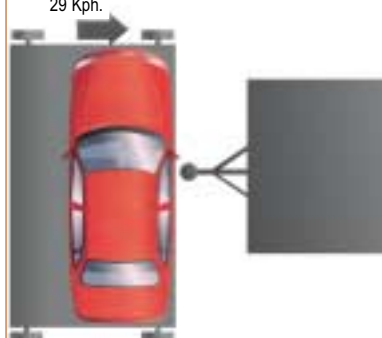


IMPACTO LATERAL A 50 KPH




CHOQUE CONTRA POSTE (OPCIONAL)

29 Kph.



EQUIVALENTE A UN COCHE GOLPEANDO A UN PEATÓN



Buena
 Adecuada
 Marginal
 Escasa
 Pobre

Impacto Frontal




Impacto Lateral



La estrella indica que pasa el ensayo contra poste.

Zonas de Impacto	
	<div style="width: 10px; height: 10px; background-color: green; border: 1px solid black; display: inline-block;"></div> <div style="width: 10px; height: 10px; background-color: red; border: 1px solid black; display: inline-block;"></div> <div style="width: 10px; height: 10px; background-color: yellow; border: 1px solid black; display: inline-block;"></div>
Cabeza niño	3 1 2
Cabeza adulto	3 0 3
Zona fémur	0 2 1
Zona Tibia	0 0 3



En prensa en Barcelona los últimos resultados de las pruebas realizadas por el EuroNCAP, dentro de la categoría de vehículos familiares. Lo más destacable es que si bien hace cuatro años, en 1997, cuando Euro NCAP analizó por primera vez la seguridad de esta categoría de vehículos, sólo uno de los trece modelos, el Volvo S40, obtuvo una calificación máxima de cuatro estrellas, hoy en día, de los 19 vehículos analizados, 1 ha conseguido cinco estrellas y 12 han conseguido 4 estrellas, lo que pone de manifiesto que la seguridad ha evolucionado muy positivamente en un breve espacio de tiempo.

La señal más obvia de progreso se observa en el número de airbags instalados incluso en los modelos más baratos de la gama. En 1997, se podía esperar que el equipamiento de serie incluyese, como mucho, un airbag frontal

para el conductor y poco más. Hoy en día en cambio el doble airbag frontal y lateral es cosa habitual, y cada vez más modelos incluyen airbags de cortina para proteger a sus ocupantes.

Esto repercute positivamente sobre la seguridad, como se ha demostrado en el caso del Peugeot 406 o el Opel Vectra, que ya habían sido probados por EuroNCAP anteriormente y que ahora han conseguido mejores resultados gracias a los airbags extra incluidos y a algunos cambios estructurales. Sin embargo, a pesar de las mejoras significativas en la seguridad en general, algunos modelos todavía no se comportan muy bien en caso de choque. En este extremo negativo están el Hyundai Elantra y el Alfa Romeo 147, que ofrecieron un mal comportamiento en la prueba de choque frontal.

No obstante, hoy por hoy el referente a imitar por el resto de fabricantes, en cuanto a seguridad se refiere, es el Renault Laguna, que es el primer y único coche, hasta el momento, que en su categoría ha conseguido una puntuación global de cinco estrellas.

Sin embargo, mientras que la protección a los ocupantes del vehículo ha mejorado a pasos agigantados, ha habido poco progreso en la protección ofrecida a los peatones. El último Honda Civic es el único coche que hasta el momento ha conseguido una protección de tres estrellas (casi cuatro) en este apartado específico de la seguridad. Lo que esto viene a demostrar es que los coches pueden hacerse mejor. En particular, el BMW Serie 3 sólo consigue una puntuación de una estrella en la prueba de peatones, lo que es un valor muy decepcionante para un vehículo de diseño reciente.

Por último, la protección ofrecida a los niños tampoco ha mejorado mucho con el tiempo, por lo que Euro NCAP está considerando la ampliación del sistema de puntuación empleado en sus pruebas para otorgar puntos específicos por la seguridad infantil. ■

Modelo	Puntuación			Clasificación ensayo de peatones
	Frontal	Lateral	Global	
Citröen C5	13 (81%)	18 (100%)	30 (88%)	16 (44%)
Skoda Octavia	10 (63%)	15 (83%)	25 (74%)	14 (39%)
Volvo S60	10 (63%)	18 (100%)	28 (82%)	14 (39%)
Hyundai Elantra	6 (38%)	14 (78%)	20 (59%)	16 (44%)
Peugeot 406	8 (50%)	10 (56%)	18 (53%)	14 (39%)
Vauxhall / Opel Vectra	9 (56%)	15 (83%)	24 (71%)	14 (39%)
Peugeot 307	12 (75%)	18 (100%)	30 (88%)	14 (39%)
Alfa Romeo 147	3 (19%)	18 (100%)	21 (62%)	17 (47%)
Audi A4	12 (75%)	18 (100%)	30 (88%)	7 (19%)