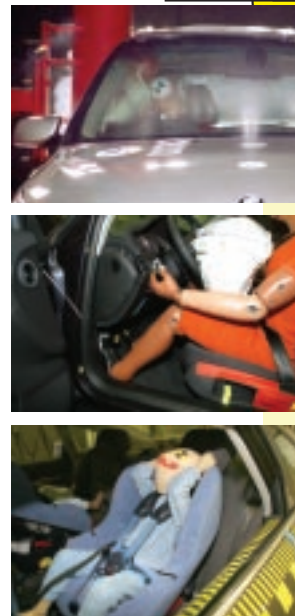


Euro NCAP.



La protección como objetivo.



El nivel de protección que ofrece un vehículo a sus ocupantes y peatones puede ser el argumento decisivo en la compra de un nuevo modelo.

El consorcio Euro NCAP presentó el pasado mes de noviembre los resultados de las pruebas de choque realizadas a los nuevos modelos aparecidos en los últimos meses. Las pruebas realizadas suponen un completo conjunto de ensayos de choque que dan una idea muy fiel del comportamiento de los vehículos en caso de colisión, per-

mitiendo una valoración adecuada del nivel de protección de los ocupantes y también de los peatones.

La prueba frontal se realiza a una velocidad de 64 Km/h contra una barrera deformable y una superposición del 40 %, sobre el lado del conductor. La evaluación se efectúa en función de la posibilidad de sufrir lesiones en

las diferentes partes del cuerpo (cabeza, tronco y extremidades inferiores).

Se realiza una prueba de impacto lateral, como medida de la protección de los ocupantes en caso de una colisión en una intersección con control semafórico, por ejemplo. En este caso, el impacto se realiza con una


barrera móvil deformable de 1,5 m de anchura y 950 Kg de peso, a una velocidad de 50 Km/h. Una segunda prueba de impacto lateral, realizada en ocasiones, reproduce las condiciones de un impacto contra un árbol o una farola en caso de deslizamiento sobre la calzada. La velocidad de impacto es de 29 Km/h.

La protección que presenta el vehículo respecto a los peatones en caso de atropello, se verifica comprobando los daños sufridos por las extremidades inferiores y las posibles lesiones en la cabeza por el impacto contra el capó. La velocidad del atropello es de 40 Km/h y se comprueba para niños y adultos.



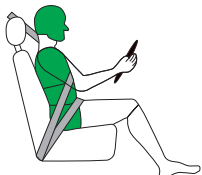
Desde finales del año 2.003 también se realiza una

Grado de protección	Clasificación
 Bueno	 Seguridad de los ocupantes
 Aceptable	 Seguridad de los peatones
 Suficiente	 Seguridad de los niños
 Escaso	
 Malo	


AUDI 6






Fuente: EuroNCAP

★★★★★	
★☆☆☆☆	
★★★★★	
★★★★★	
★★★★★	
★★★★★	


BMW serie 1






Fuente: EuroNCAP

★★★★★	
★☆☆☆☆	
★★★★★	
★★★★★	
★★★★★	
★★★★★	

BMW serie 5



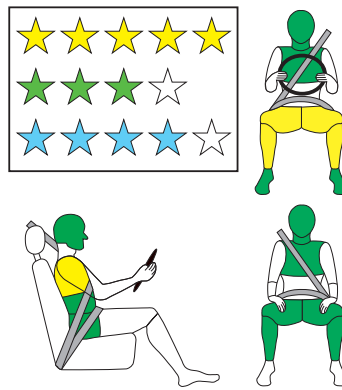
Fuente: EuroNCAP

★★★★★	
★☆☆☆☆	
★★★★★	
★★★★★	
★★★★★	
★★★★★	

CITROËN C4



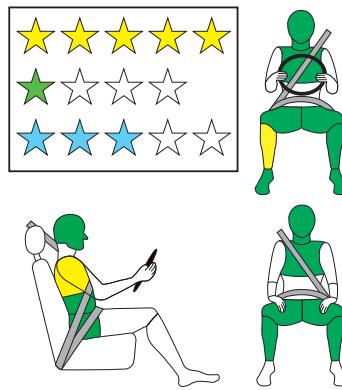
Fuente: EuroNCAP



CITROËN C5



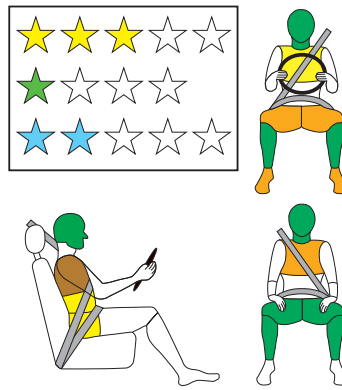
Fuente: EuroNCAP



FIAT PANDA



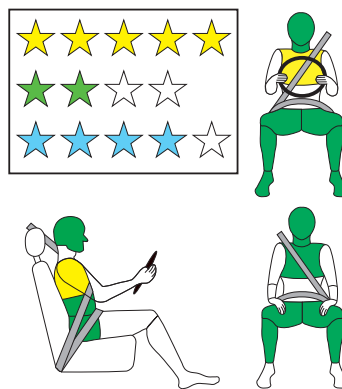
Fuente: EuroNCAP



FORD FOCUS



Fuente: EuroNCAP



valoración de la protección que ofrece el habitáculo a los niños, aunque los resultados obtenidos dependen en gran medida de la silla infantil utilizada.

Las medidas que se realizan son principalmente la aceleración y desplazamiento que experimentan cada una de las partes del cuerpo de interés, determinando su magnitud y el tiempo durante el cual se producen, para obtener unos índices que se traducen en forma de estrellas, de una a cinco para la protección de los ocupantes y de los niños, y de una a cuatro estrellas para la protección de los peatones.

El objeto principal de las pruebas es presionar a los

constructores a mejorar sus niveles de protección y concienciar a los consumidores de la importancia que tiene esto, con el único fin de reducir el número de fallecidos y lesionados graves en los accidentes de tráfico.

De los resultados se desprende que todavía queda algún constructor rezagado en la protección de los ocupantes y que hay mucho por hacer en la protección a los peatones. Entre los modelos ensayados destacan el Citroën C4 y el SEAT Altea, con la máxima puntuación en cuanto a protección interior, y de las más altas respecto a la protección de los niños y de los peatones, siendo los únicos que poseen tres estrellas en este apartado. ■

HYUNDAI GETZ



Fuente: EuroNCAP

★ ★ ★ ★ ☆	★ ☆ ☆ ☆	★ ★ ★ ★ ☆	
★ ☆ ☆ ☆	★ ☆ ☆ ☆	★ ★ ★ ★ ☆	
★ ★ ★ ★ ☆	★ ☆ ☆ ☆	★ ★ ★ ★ ☆	


KIA PICANTO





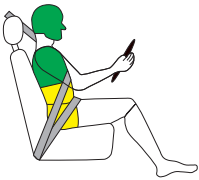
Fuente: EuroNCAP

★ ★ ★ ★ ☆	★ ☆ ☆ ☆	★ ★ ★ ★ ☆	
★ ☆ ☆ ☆	★ ☆ ☆ ☆	★ ★ ★ ★ ☆	
★ ★ ★ ★ ☆	★ ☆ ☆ ☆	★ ★ ★ ★ ☆	

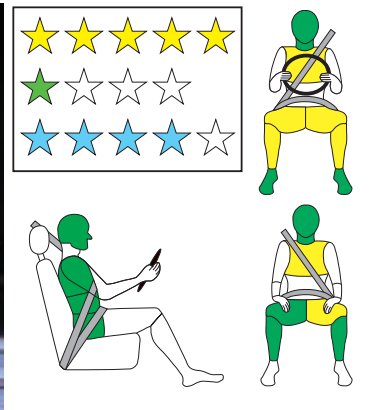
MAZDA 2



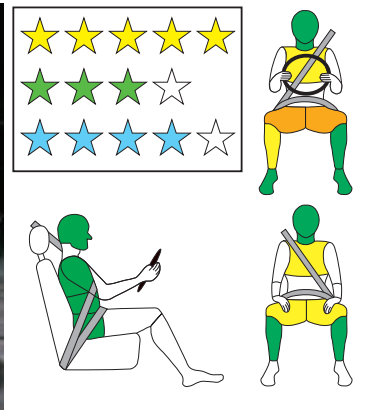
Fuente: EuroNCAP

★ ★ ★ ★ ☆	★ ☆ ☆ ☆	★ ★ ★ ★ ☆	
★ ☆ ☆ ☆	★ ☆ ☆ ☆	★ ★ ★ ★ ☆	
★ ★ ★ ★ ☆	★ ☆ ☆ ☆	★ ★ ★ ★ ☆	

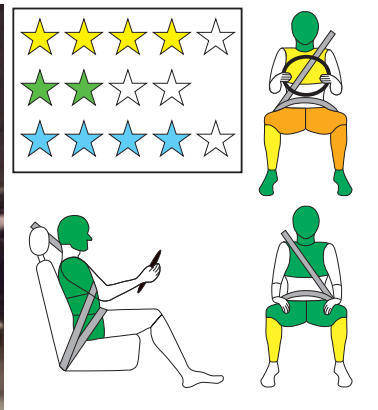
RENAULT MODUS



SEAT ALTEA



SKODA OCTAVIA



VOLKSWAGEN TOUAREG

