

RCAR: 1972-2007

RESEARCH COUNCIL FOR AUTOMOBILE REPAIRS...
LLEVAMOS AÑOS HABLANDO DE LA PERTENENCIA DE
CESVIMAP A ESTA ORGANIZACIÓN, DESDE 1986. PERO,
¿SABEMOS REALMENTE LO QUE RCAR SIGNIFICA?

Por Teresa Majeroni



Este organismo internacional está constituido por diversos centros de investigación para reducir los costes relativos a la reparación de los vehículos, mediante el estudio y su posterior puesta en común de análisis sobre dañabilidad, reparabilidad, seguridad y protección de los automóviles.

Su objetivo es influir en el diseño de los vehículos, a través de una comunicación fluida con los fabricantes de los mismos, de forma que sean menos "dañables" y más fáciles de reparar después de un accidente. A través de la divulgación y la formación, los centros adheridos a RCAR pretenden transmitir todos estos conocimientos.

Historia

La historia de RCAR se remonta a la década de los 60. El crecimiento económico de Suecia, al no participar en la Segunda Guerra Mundial, motivó que el parque automovilístico aumentara rápidamente, de forma que el número y capacidad de los talleres era insuficiente. La calidad de las reparaciones no era alta, el precio de las mismas, elevado, y el conocimiento de los procesos, pobre. Vistas estas circunstancias, Folksam, una compañía de seguros sueca, se impone reducir los gastos de reparación de los vehículos en pro de los asegurados. Por este motivo, crea Folksam Auto, tomando como base un taller de reparación innovador y aplicador de nuevas técnicas de reparación, para desarrollar tareas de investigación. Esta empresa crea un comité para reducir los precios de las reparaciones en 1966; pero será en 1972 cuando se una a otros centros similares, formados en Alemania, Allianz Zentrum für Technik, e Inglaterra, Thatcham. Ha nacido RCAR. El mayor logro de RCAR es el de establecer un sistema de clasificación de vehículos según sus costes de reparación que, en determinados países, está en la base de la fijación de la prima del seguro en los coches.

Uno de los valores diferenciadores fijados por RCAR es su crash test a baja velocidad (15 km/h), en el que se impacta un vehículo de reciente aparición en el mercado contra un muro rígido, en una colisión que simula un pequeño impacto en ciudad, el más habitual en el parque



móvil. Los centros realizan sus pruebas según este estándar, bien para sus propias investigaciones, bien en cooperación con los fabricantes de automóviles. RCAR tiene un gran potencial para convertirse en una organización con una influencia considerable en el sector de automoción, lo que supone una gran ventaja para las compañías aseguradoras, y, en definitiva, para los usuarios.

“Position papers” del RCAR

Tras diversos estudios, RCAR ha fijado su posición, en los que denomina *position papers*, respecto a su objetivo de mejorar la seguridad, calidad, diseño y método de reparación de los vehículos. Las materias sobre las que ha fijado su posición abarcan aspectos como:

- ▶ Latigazo cervical: RCAR ha estudiado las características que deben tener los reposacabezas para reducir o evitar las lesiones de cervicales en impactos traseros
- ▶ Características del crash test a velocidad reducida: especifica las características bajo las cuales se debe realizar el impacto,

velocidad, orientación del vehículo respecto a la barrera, dimensiones de la misma, etc.

- ▶ Guía de la reparación: recomendaciones de los fabricantes de los vehículos de forma que estos sean más fácilmente reparables.
- ▶ Test de paragolpes y esquinas: el test de paragolpes estudia la estructura y constitución de los mismos y de sus absorbedores de energía para ver si, en una colisión a baja velocidad, evitan o reducen la transmisión de daños a la estructura del vehículo. El de esquinas, por su parte, simula cuando, en una maniobra de evasión, un coche golpea a otro esquina con esquina, para evaluar qué daños se producen ✘

PARA SABER MAS

- ▶ RCAR. www.rcar.org
- ▶ CESVIMAP. www.cesvimap.com
- ▶ www.revistacesvimap.com

RCAR 2007

Los 25 miembros actuales se reúnen anualmente para intercambiar sus experiencias y poner en común sus investigaciones. En esta ocasión, CESVI BRASIL ha sido el anfitrión de la reunión de este año, que tuvo lugar en Salvador de Bahía (Brasil).

En la reunión de 2007, CESVIMAP ha presentado tres estudios:

- Influencia de la calidad de la reparación en un segundo impacto (estudio comparativo de dañabilidad y de costes con una reparación buena y una de inferior calidad).
- Barnices resistentes al rayado.
- Herramientas de reparación para el techo del modelo C70.

Según el que fue secretario general de RCAR, Hans Gustafsson, CESVIMAP ha contribuido al prestigio de esta organización con el establecimiento de su taller piloto, predeterminando el tiempo de reparabilidad de forma objetiva a través de sus baremos. Además, con la creación de Cesvi Argentina, Cesvi Brasil, Cesvi Colombia, Cesvi Francia y Cesvi México ha facilitado enormemente la labor divulgadora de nuevas tecnologías de reparación y el establecimiento de un nuevo marco de relaciones entre aseguradoras, fabricantes de vehículos y empresas de reparación en todo el mundo.

CESVIMAP es miembro del Comité Directivo de RCAR y ha sido la organizadora de dos de sus reuniones anuales en 1986 y 1999

