



## CONVENCIÓN DE CENTROS DE INVESTIGACIÓN EN REPARACIÓN DEL AUTOMÓVIL

# RCAR 2005

EN 1972, REPRESENTANTES DE ALGUNOS CENTROS DE INVESTIGACIÓN, COMO AZT, DE ALEMANIA, O THATCHAM, INGLÉS, SE REUNIERON PARA SENTAR LAS BASES DE UNA FUTURA ORGANIZACIÓN MUNDIAL QUE INVESTIGARA EN REPARACIÓN DEL AUTOMÓVIL. ERA EL EMBRIÓN DE RESEARCH COMMITTEE (HOY COUNCIL) FOR AUTOMOBILE REPAIRS, RCAR; UNA ASOCIACIÓN QUE AUNA A CENTROS DE INVESTIGACIÓN EN REPARACIÓN DEL AUTOMÓVIL, **CUYO OBJETIVO ES QUE LOS VEHÍCULOS SEAN MÁS FÁCILMENTE REPARABLES Y MÁS SEGUROS**

Por Teresa Majeroni

**RCAR se** ha constituido en estos años como el mejor foro internacional de referencia para el intercambio de experiencias entre los centros de investigación en reparación del automóvil. Del 5 al 9 de septiembre se ha celebrado la convención RCAR 2005. En Milán y organizado por Cestar, el centro italiano, se han reunido los 25 centros de investigación actuales, pertenecientes a 18 países, dando la bienvenida a un miembro más, el número 26, y de un nuevo país: Centro de Investigación Winterthur, de Suiza. Cada miembro RCAR presenta anualmente sus investigaciones en reparación, este año agrupadas en torno a los siguientes apartados: *Materiales constructivos y procesos de reparación; Seguridad vial; Daños personales; Seguridad frente al robo; Nuevos*

*desarrollos de cada centro o la Colaboración con los talleres de reparación y constructores de vehículos.*

La búsqueda de nuevos materiales en la fabricación de un vehículo, como el aluminio o la fibra de carbono, que reduzcan su peso, posibiliten innovadoras ideas de diseño y mantengan los niveles de seguridad es una constante entre los constructores. El empleo de estos materiales exige un equipamiento y formación específicos para su reparación. Asimismo, se insistió en la conveniencia de que los componentes más comúnmente afectados en las colisiones se comercialicen con un mayor despiece, de forma que se evite la sustitución de la pieza entera, solución que repercutiría en el coste total de la reparación.

## Daños personales

Dentro del RCAR existen diversos grupos de trabajo. Uno de ellos, el IIWPG, *International Insurance Whiplash Prevention Group*, continúa investigando qué daños personales supone el latigazo cervical, analizando diversos modelos de vehículos, sus asientos y sus reposacabezas. Otro de los desarrollos presentados en RCAR 2005 ha sido *Electronic Data Recorder*, un módulo que detecta aceleraciones y deceleraciones del vehículo y la activación de otros elementos de seguridad activa. En caso de accidente, el EDR registrará el comportamiento del coche: velocidad, frenado, activación o no de los airbags... En *Desarrollos de cada centro* destacó la creación de nuevas instalaciones en la zona de crash-test o de centros de tratamiento de vehículos fuera de uso. Corea, Japón o Argentina quieren desarrollar centros de este tipo, tomando como referencia a Cevsimap y su centro Cesvi Recambios. La colaboración con los talleres, otro de los puntos tratados, versó sobre su certificación, la rentabilidad de sus áreas o el establecimiento de baremos. En este sentido, el *Korea Automobile Insurance Repair Research and Training Center (KART)* presentó sus baremos de sustitución y de pintura, que han sido declarados por el gobierno de su país como "de obligado cumplimiento entre talleres y aseguradoras".

## Investigaciones de Cevsimap

En RCAR 2005 Cevsimap ha realizado tres ponencias: *La recuperación de componentes eléctricos dañados en inundaciones*; *Investigación en incendio de vehículos y Proceso de sustitución de cabinas de camiones*. El cambio climático o las catástrofes naturales implican que los vehículos sufran inundaciones. El tiempo que se tarde en acometer la



intervención es determinante para recuperar satisfactoriamente los elementos eléctricos y electrónicos. Sobre *Investigación en incendio de vehículos*, Cevsimap ha presentado las pautas de trabajo para investigar los incendios en turismos, camiones, autobuses y maquinaria agrícola e industrial, y en elementos como baterías, asientos, cableado, neumáticos, etc. Por último, el *Proceso de sustitución de cabinas de camiones* supone la determinación de un método estándar de valoración de daños en vehículos industriales, aportando Cevsimap información sobre los tiempos, comercialización y tipos de recambio. Entre los acuerdos tomados en este congreso sobresalen que todos los miembros de RCAR adoptan un sistema, desarrollado por el IIWPG, que clasifica a los vehículos según sus asientos y reposacabezas para evitar el *whiplash*. También se acogerán a partir de 2006 a las nuevas condiciones técnicas para la realización de los *crash test* a baja velocidad. Se realizará un documento común que refleje los defectos detectados en la fabricación de algunos vehículos o sus aspectos constructivos mejorables y se efectuará una guía de reparabilidad de vehículos, dirigida a los constructores, para que en su diseño incorporen criterios que faciliten la reparación de los modelos. RCAR 2006 tendrá lugar en Japón y estará organizado por Jiken Center ✕



## COMPONENTES DEL RCAR

CENTROS	PAÍS
AZT	(Alemania)
Biiskadekomiteen	(Noruega)
Centro Zaragoza	(España)
Cestar	(Italia)
Cesvi Argentina	(Argentina)
Cesvi Brasil	(Brasil)
Cesvi Colombia	(Colombia)
Cesvi France	(Francia)
Cesvi México	(México)
Cevsimap	(España)
Folksam Auto AB	(Suecia)
IAG Technical Research Centre	(Australia)
Insurance Corporation of British Columbia	(Canadá)
Insurance Institute for Highway Safety, IIHS	(Estados Unidos)
Jiken Center	(Japón)
Kidi Kart	(Corea)
KTI	(Alemania)
Länsförsäkringar	(Suecia)
Manitoba Public Insurance	(Canadá)
Motordata Research Consortium	(Malasia)
State Farm Research	(Estados Unidos)
Tech-Cor Inc.	(Estados Unidos)
Thatcham	(Gran Bretaña)
VAT	(Finlandia)
Vesta	(Noruega)
Winterthur Research Centre	(Suiza)

## PARA SABER MÁS

- [www.rcar.org](http://www.rcar.org)
- [www.revistacesvimap.com](http://www.revistacesvimap.com)