



Euro NCAP 2015: Nuevos criterios

DESDE SU FUNDACIÓN EN 1996 EL PROGRAMA EUROPEO DE EVALUACIÓN DE AUTOMÓVILES NUEVOS **EURO NCAP**, *EUROPEAN NEW CAR ASSESSMENT PROGRAMME*, BUSCA LA **MÁXIMA SEGURIDAD DE LOS VEHÍCULOS**. MÁS ALLÁ DE LAS PRUEBAS DE HOMOLOGACIÓN DEFINIDAS POR LA UNIÓN EUROPEA, ESTABLECE **CRITERIOS MÁS EXIGENTES** PARA QUE LOS CONSUMIDORES DISPONGAN DE INFORMACIÓN INDEPENDIENTE SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS VEHÍCULOS DEL MERCADO

Por Juan Rodríguez García

Euro NCAP está formado por varios gobiernos europeos, asociaciones de consumidores, la Federación Internacional de Automovilismo (FIA) y organizaciones relacionadas con el sector, por ejemplo, los clubs de automóviles. En España, la Generalitat de Cataluña, como organismo miembro, e IDIADA, como centro colaborador, realizan los diferentes ensayos.

Como resulta imposible que Euro NCAP realice sus protocolos de pruebas a todos los vehículos nuevos del mercado, anualmente seleccionan los modelos más interesantes y populares para ofrecer una información lo más amplia posible a los futuros compradores. En la mayoría de los

casos, se trata de vehículos nuevos que acaban de salir al mercado; sin embargo, Euro NCAP también realiza ensayos con vehículos ya a la venta.

Todos los organismos que forman parte de Euro NCAP patrocinan la evaluación de, al menos, un modelo de vehículo al año. Asimismo, los fabricantes de automóviles pueden patrocinar también sus propios vehículos. En ambos casos, se sigue exactamente el mismo proceso, precisando hasta cuatro unidades para las evaluaciones.

Interpretación de las estrellas

Euro NCAP ha creado un sistema de valoración de seguridad con asignación de estrellas. De este modo gráfico, ayuda a los compradores a

comparar vehículos e identificar las opciones más seguras en función de sus necesidades. **Cuanto más estrellas obtenga, mejor**, ya que su número refleja el rendimiento del vehículo en las pruebas realizadas. El sistema de valoración de seguridad evoluciona constantemente a medida que la tecnología se moderniza y las innovaciones se popularizan. Así, los criterios de evaluación son más rígidos, añadiendo nuevas pruebas al sistema y ajustando los niveles de estrellas. Por esta razón, es importante conocer el año de la prueba para obtener una interpretación correcta del resultado del vehículo y no comparar modelos con criterios de diferentes años (cinco estrellas de hace unos años no son cinco estrellas actuales).

Criterios de seguridad 2015 en relación al número de estrellas

- ★★★★★ Buen rendimiento general de protección en caso de colisión. Bien equipado con tecnología sólida de prevención de colisiones.
- ★★★★☆ Buen rendimiento general de protección en caso de colisión; posible presencia de tecnología de prevención de colisiones.
- ★★★☆☆ Buena protección de ocupantes en general, pero falta tecnología de prevención de colisiones.
- ★★☆☆☆ Protección ante colisiones correctas, pero falta tecnología de prevención de colisiones.
- ★☆☆☆☆ Mínima protección contra colisiones.

Descripción de las valoraciones



Ocupante adulto








Criterio 2015

Resultados



Ocupante infantil





Criterio 2015

Resultados

Descripción de las valoraciones



Valoración de los peatones: se determina a partir de las pruebas realizadas en el paragolpes, capó –y sus bordes frontales– y parabrisas. Determina el riesgo potencial de lesionar a un peatón en la cabeza, pelvis o parte superior e inferior de las piernas.



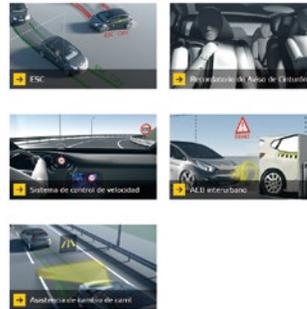
Criterio 2015



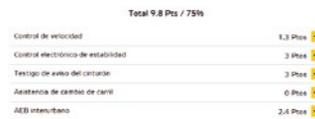
Resultados



Asistencia a la seguridad: se determina a partir de las pruebas realizadas a las tecnologías de asistencia a la conducción que contribuyen a una conducción segura para evitar accidentes y mitigar lesiones.



Criterio 2015



Resultados

LA ÚLTIMA
VALORACIÓN DE
ESTRELLAS SIEMPRE
ES LA MÁS
IMPORTANTE

Descripción de las pruebas según año

A partir de 2009 se estrena un nuevo sistema de valoración. A los aspectos sometidos a examen –protección de ocupantes adultos, infantiles y de peatones–, se añade la asistencia a la seguridad. Con todos ellos se obtiene una sola puntuación general. Al evolucionar los ensayos y las valoraciones no se deben comparar modelos con pruebas efectuadas en diferentes años, o modelos de distintos segmentos, aunque sean del

mismo año, debido a que vehículos con diferentes masas no se comportan igual ante los diferentes ensayos. Es decir, si queremos comparar modelos se debe hacer del mismo segmento y año. Como hemos dicho, las valoraciones por estrellas obtenidas a partir de 2009 no pueden compararse con las valoraciones obtenidas en años anteriores. Los vehículos se someten a los siguientes *crash test*: ensayo de impacto frontal contra una barrera deformable con solape parcial,

2010	2011	2012	2013	2014
<ul style="list-style-type: none"> Se introducen mejoras en los ensayos y aumentan los umbrales de protección para <ul style="list-style-type: none"> Adultos Ocupantes infantiles Peatones <p>Las valoraciones por estrellas de 2010 son mucho más exigentes que las de 2009</p>	<ul style="list-style-type: none"> Iguals criterios que en 2010, con pequeñas mejoras en: <ul style="list-style-type: none"> Ensayos Protocolos de evaluación Se incluyen ensayos para probar el ESC 	<ul style="list-style-type: none"> Incremento notable de los umbrales de protección de peatones respecto a los niveles de 2011 Los vehículos deben obtener una puntuación general más alta para conseguir una valoración de cuatro o cinco estrellas 	<ul style="list-style-type: none"> Importantes mejoras en protección infantil y de peatones Contenido técnico de las valoraciones mucho mayor que en años anteriores 	<ul style="list-style-type: none"> Se añaden ensayos de los sistemas anticolidión: <ul style="list-style-type: none"> Sistema de frenado de emergencia autónomo Sistema de aviso de cambio/permanencia de carril

ensayo de impacto contra una barrera deformable móvil, ensayo de impacto lateral contra un poste (si el vehículo dispone de sistema de protección para la cabeza), ensayos de los asientos para prevenir el latigazo cervical, de los sistemas secundarios para peatones, de sistemas de aviso del cinturón de seguridad y de dispositivos de limitación de velocidad (si procede).

En **2015**, se ha añadido una nueva prueba que exige la máxima respuesta a los sistemas de sujeción de los asientos delanteros y traseros. Consiste en un *crash test* a 50 km/h en el que se coloca un *dummy* pequeño femenino en el asiento del conductor y otro en el asiento lateral trasero de los acompañantes. La puntuación total de la protección contra impactos frontales se comparte de forma equitativa entre esta nueva prueba y el ensayo de barrera deformable con solape parcial (sin modificaciones), ya que hay que encontrar un equilibrio entre un sistema de retención que sea lo suficientemente rígido como para sujetar a un *dummy* masculino en la prueba de 64 km/h y uno que sea lo suficientemente suave como para no ejercer demasiada fuerza de desaceleración sobre una mujer pequeña. El ensayo de barrera lateral emplea un impactador más largo y pesado. El impacto en la prueba lateral con mástil se realiza desde un ángulo más oblicuo y cerrado. Ambas pruebas de impacto lateral emplean un *dummy* más realista (*WorldSID*) para proporcionar una evaluación más precisa de la protección ofrecida en los ensayos. No hay modificaciones en la protección de ocupantes infantiles.

El contenido técnico de la sección **Asistencia a la Seguridad** no ha variado, pero han



► Han incorporado crash test a vehículos eléctricos

aumentado los umbrales necesarios para obtener tres, cuatro y cinco estrellas. Así mismo, las pruebas con peatones –que solían evaluar las esquinas delanteras del capó– ahora determinan la protección que proporcionan en la parte superior de las piernas, independientemente de la ubicación en la que impacte contra el vehículo. Estos nuevos criterios pasan factura a los fabricantes, como sucedió con el Renault Mégane III, que en 2014 se sometió a un *restyling*. En protección a pasajeros adultos y niños sigue teniendo la misma seguridad. Sin embargo, ha bajado de cinco estrellas a tres, debido a la mayor importancia que el organismo concede ahora a la protección a peatones y al equipamiento tecnológico de asistencia a la conducción.

Euro NCAP, a la vez, otorga premios denominados **Advanced Systems** a los fabricantes cuando desarrollan sistemas avanzados de seguridad que influyen en la reducción de accidentes. Por ejemplo: el sistema de control del ángulo muerto, la alerta de velocidad, la llamada de emergencia automática o la alerta por pérdida de atención ■



EL ESQUEMA DE VALORACIÓN GLOBAL DE ESTRELLAS ACTUAL NO SE PUEDE COMPARAR CON AÑOS ANTERIORES



PARA SABER MÁS

- ✉ Área de Electromecánica.
electromecanica@cesvimap.com
- 🌐 Euro NCAP
www.euroncap.com
- 🌐 www.revistacesvimap.com
- 🐦 @revistacesvimap