

RACC
Automóvil Club

“Ensayos de choque como herramienta de protección al consumidor”

FUNDACIÓN RACC



- EL RACC
- EL MARCO DE CLUBES: FIA
- CASO DE ÉXITO 1: EURONCAP
- CASO DE ÉXITO 2: VEHICLE TYPE APPROVAL: BRILLIANCE, LANDWIND...
- OTROS CASOS:
 - MINICARS
 - SISTEMAS RETENCION INFANTIL
- CONCLUSIONES



El RACC, el mayor automóvil club de España

El RACC, con 100 años de historia, hoy es **el mayor automóvil club de España con más de 1.100.000 de socios.**



El mayor automóvil club de España

Como entidad con vocación de servicio a la sociedad, a través de la Fundación RACC trabaja para mejorar la seguridad vial promoviendo una movilidad respetuosa con el medioambiente y protegiendo los intereses de los ciudadanos.

Actividad empresarial



RACC
Automóvil Club

- Servicio a las personas
- RACC Grupo de empresas

Actividad social

RACC
Automóvil Club
Fundación

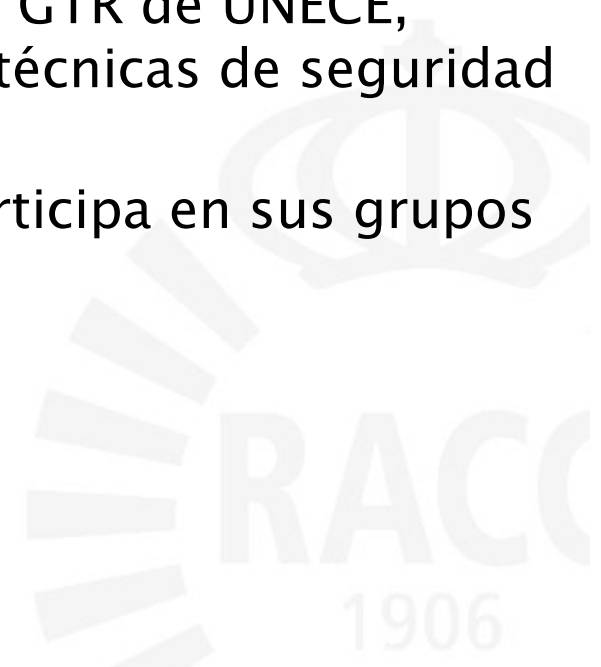
- Movilidad y seguridad vial

RACC
Automóvil Club
Motor Sport

- Promoción del deporte del motor

LA FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

- La F.I.A. cuenta con dos áreas de actividad: motor sport y public policy.
- Es una organización cuyos miembros son clubes del automóvil de todo el mundo (más de 100 millones de miembros)
- Interlocutor con voz propia a nivel UE, GTR de UNECE, donde se determinan las condiciones técnicas de seguridad de los vehículos a motor.
- El RACC es miembro desde 1998 y participa en sus grupos de trabajo.





- En 1997 se constituyó como consorcio independiente para fomentar la mejora de la seguridad pasiva de los turismos a través de la publicación de resultados de crash-test.
- La legislación de seguridad marca los mínimos pero no incentiva la mejora continua ni informa al consumidor.
- EuroNCAP introduce criterios más exigentes que en las pruebas de homologación y añade pruebas adicionales como el test de poste y el de peatones.
- El éxito ha sido replicado por J-NCAP, AusNCAP, etc.

Caso 1: Euroncap



1997....



...ningún vehículo
por encima de 3
estrellas.

2007...



...ningún vehículo
por debajo de 4
estrellas.



- El RACC ha difundido los resultados con presentaciones públicas y seminarios técnicos para que los consumidores incorporaran la seguridad como factor de compra.

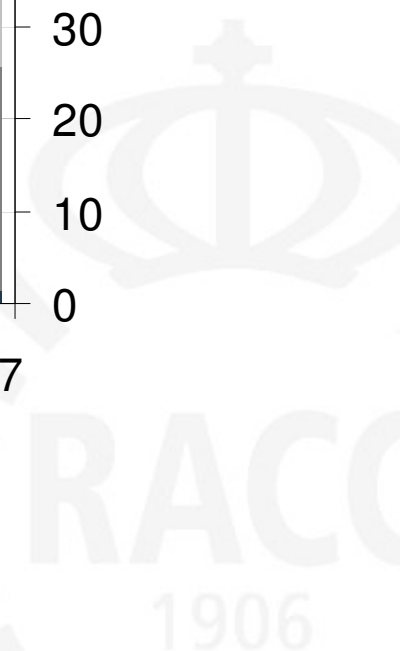
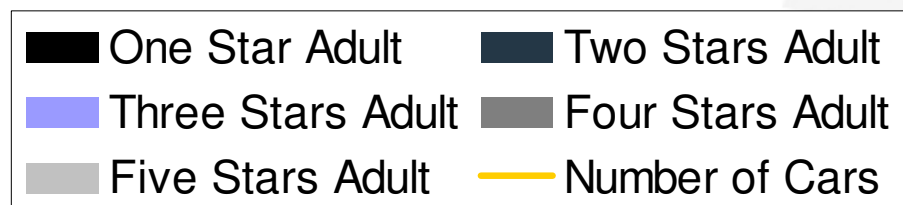
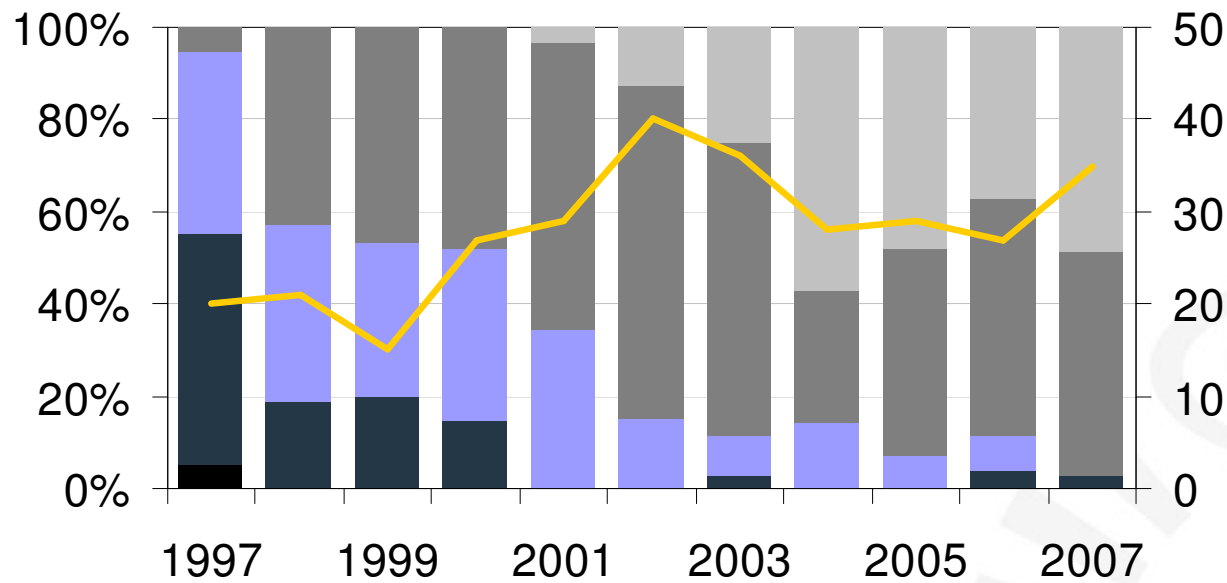


Santiago Bernabéu, 2005



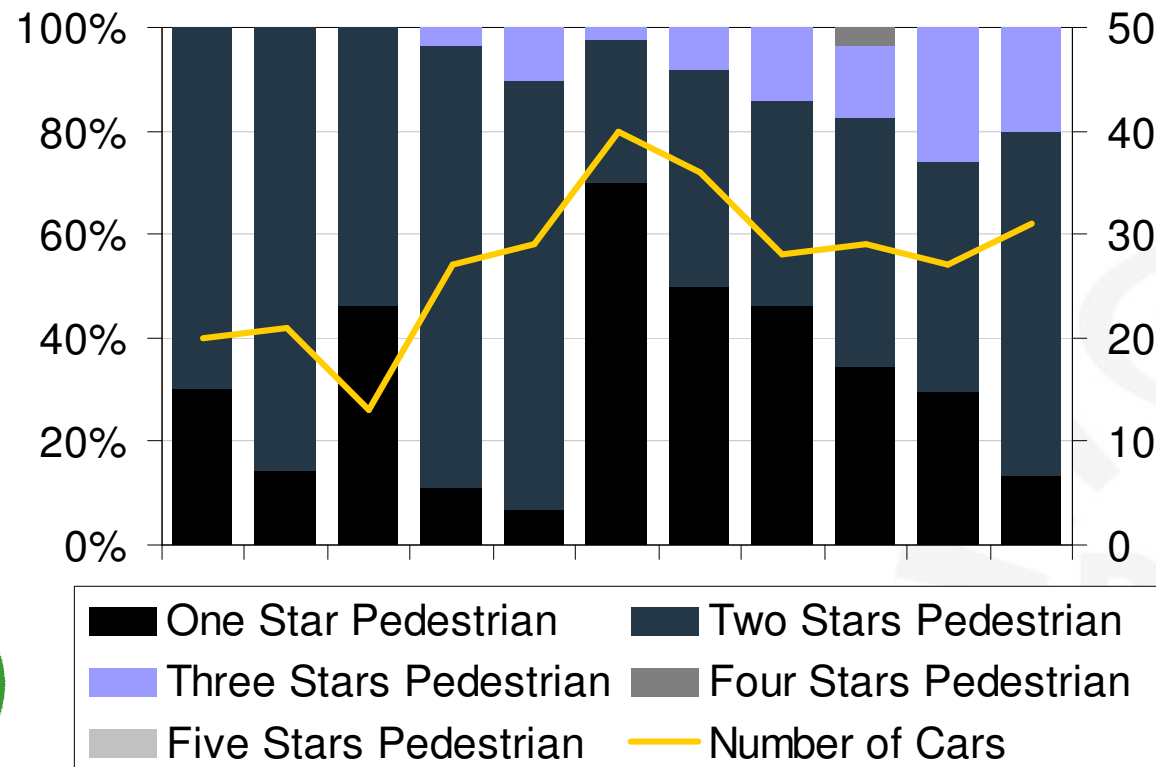


- Se estima que por cada estrella ganada, se reducen un 12% las lesiones mortales y graves, pero no es suficiente...





- Se estima que por cada estrella ganada, se reducen un 12% las lesiones mortales y graves, pero no es suficiente...






- Nuevo impulso en 2009: unificación de puntuación e introducción del test de latigazo cervical.
- Para fomentar un salto cualitativo en la seguridad de los vehículos, EuroNCAP ofrece una única puntuación que suma puntuaciones hasta ahora separadas: ocupante adulto, ocupante infantil y peatón. Se añade valoración de ESC, sin la cual no se puede conseguir la 5ª estrella.
- Los resultados por categoría (adulto, infantil, peatón) también disponibles pero en segundo plano.



Caso 1: Euroncap


HOME
TESTS
ABOUT US
PRESS
FAQ



Peugeot 1007


Peugeot 1007 1.4 Vitamine, 3 door

TEST 2009 ★★★★★




85%

ADULT OCCUPANT




74%

CHILD OCCUPANT



32%

PEDESTRIAN



66%

SAFETY ASSIST

Pictures (7) | Films (3)
Safety innovations beyond Euro NCAP
Detailed information (PDF)


DID YOU KNOW? Sed ut perspiciatis unde omnis iste natus error sit voluptatem accusantium doloremque laudantium. [Print this page](#)

TESTS

- ▶ Latest results
- ▶ Test results
 - ▶ Pick-up
 - ▶ Supermini
 - ▶ Small Family Car
 - ▶ Large Family Car
 - ▶ Executive
 - ▶ Small MPV
 - ▶ Large MPV
 - ▶ Roadster sports
 - ▶ Small Off-Road 4x4
 - ▶ Large Off-Road 4x4
- ▶ Test procedures
- ▶ ESC Fitment


TEST RESULTS

Adult Occupant TOTAL 35 pts | 85%




Driver | Passenger

FRONTAL IMPACT 16 pts



Car | Pole

SIDE IMPACT CAR 8 pts
SIDE IMPACT POLE 8 pts



REAR IMPACT (WHIPLASH)

3 pts

GOOD

ADEQUATE


MARGINAL

WEAK

POOR

[See comments](#)

Child Occupant TOTAL 34 pts | 74%



PERFORMANCE 4 pts

INSTRUCTIONS 8 pts

INSTALLATION 3 pts


18 month old child

Restraint Britax Römer Duo Plus

Group 1+

Facing backward

Installation ISOFIX



PERFORMANCE 2 pts

INSTRUCTIONS 6 pts

INSTALLATION 8 pts

3 year old child

Restraint Britax Römer Duo Plus

Group 1

Facing forward

Installation ISOFIX

VEHICLE BASED ASSESSMENT 3 pts [See comments](#)

HOW SAFE IS YOUR CAR?

Choose below to begin your search

Class:

Make:

Search:



Caso 2: Loophole en VTA

- Vehicle Type Approval es un conjunto de unas 100 directivas que regulan los requerimientos técnicos a cumplir por un turismo en la UE. Mucha legislación técnica data de los 70's y ha quedado obsoleta ante el desarrollo técnico
- Escenario actual: competidores de países emergentes (China, India, incluso Chevrolet de EEUU) introducen sus productos de inferior calidad aprovechando lagunas normativas (“Individual Type Approval vs. European Type Approval)
- Ante este escenario rápidamente cambiante y la lentitud legislativa europea, los crash-test independientes juegan un papel decisivo para mantener el nivel de calidad en el mercado.

Caso 2: Loophole en VTA

Formas de importar vehículos en la UE:

- “European type approval” – el coche debe cumplir requerimientos de 56 Directivas EU. Entre ellas, coches de hasta 2.5 T de peso (peso del vehículo más la carga máxima según el fabricante) deben cumplir estándares de impacto (frontal y lateral) de las Directivas 96/79/EC y 96/27/EC.
- “Small series type approval” – bajo Directiva 70/156/ EEC, cuando se producen series cortas (máx. 500 unidades por año y por Estado Miembro), no es necesario cumplir los estándares de protección contra impacto. Así se intenta evitar costes desproporcionados para los fabricantes. → **elevar a 1000, máx.75 por EM**
- “Individual vehicle approval” – vía sistemas de aprobación nacionales también se puede evitar el cumplimiento de los estándares de seguridad, aunque se deben cumplir normativas nacionales (más suaves). Cada unidad debe aprobarse por separado, pero no hay límites al número de unidades. Por el principio de mutuo reconocimiento, una vez aprobado en un país, queda aprobado en otros Estados Miembros. → **aplicar VTA small series a partir de cierto ratio de ventas**

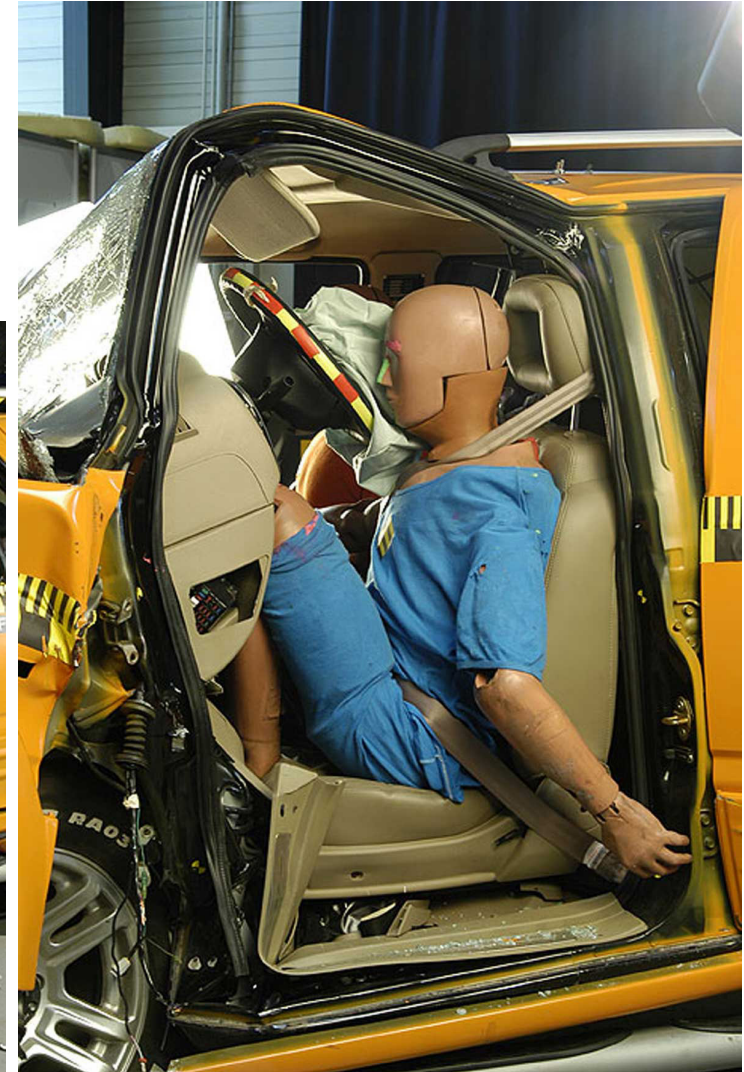
Caso 2: Loophole en VTA

- La FIA reclama desde 2006 eliminar las lagunas, lo cual no podrá ocurrir efectivamente hasta 2009 (Comisión Europea, Comisión del mercado único y protección al consumidor del Parlamento Europeo...)
- Mientrastanto se ponen a la venta series cortas de vehículos que no han pasado las directivas de seguridad ante impacto frontal/lateral:
 - Jiangling Landwind (2005), China
 - Brilliance BS6 (2007), China
 - Chevrolet HHR (2008), EEUU



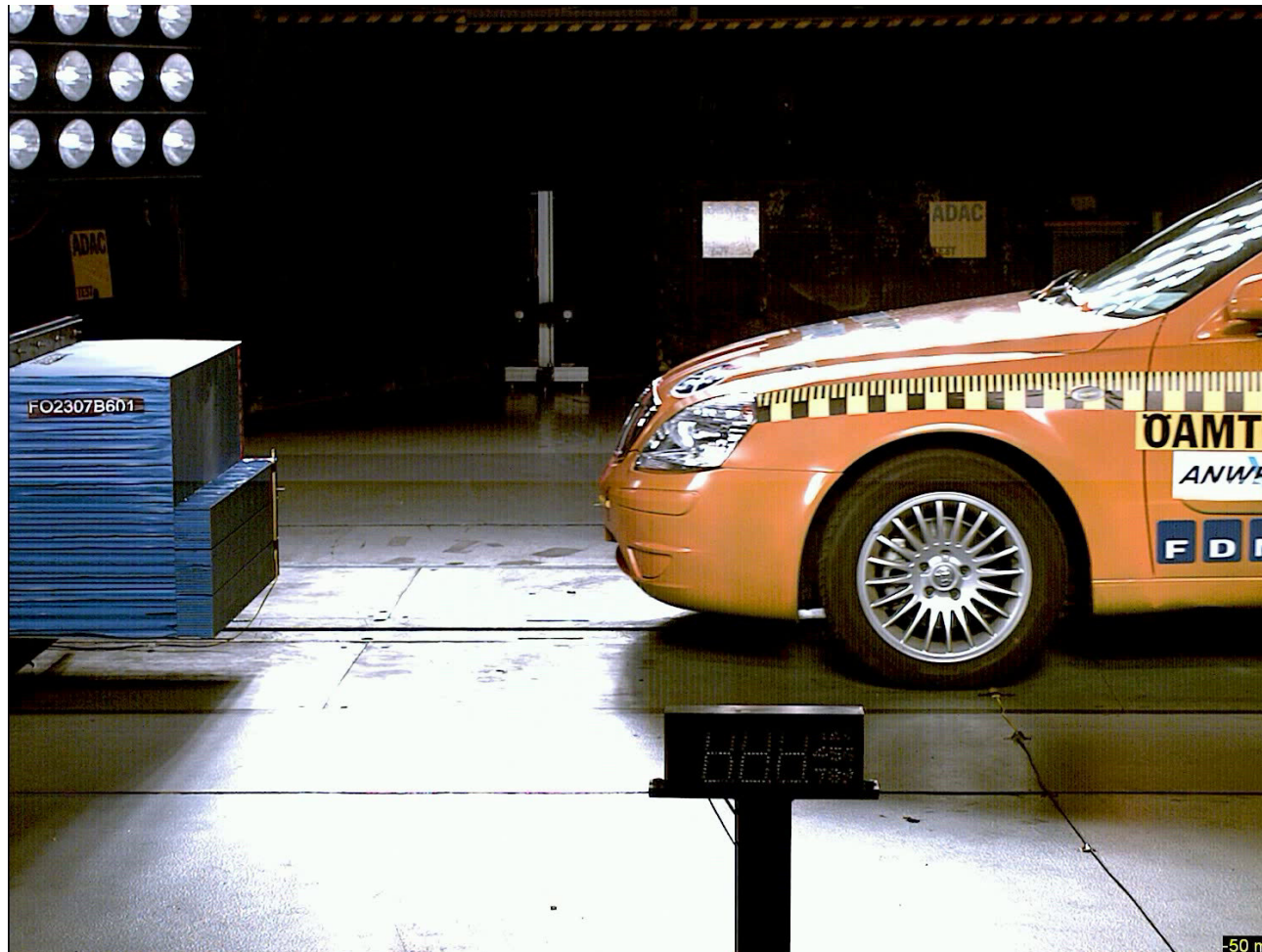
Caso 2: Loophole en VTA

- Jiangling Landwind
 - Intrusión columna dirección (rígida)
 - Intrusión rueda delantera en compartimento
 - No supera la norma 96/79/EG



Caso 2: Loophole en VTA

- Brilliance BS6, ensayo EuroNCAP en laboratorio ADAC



Impacto frontal. Colapso del compartimiento ocupantes

Caso 2: Loophole en VTA

Colapso techo

Colapso montante A,
20cm intrusión estática

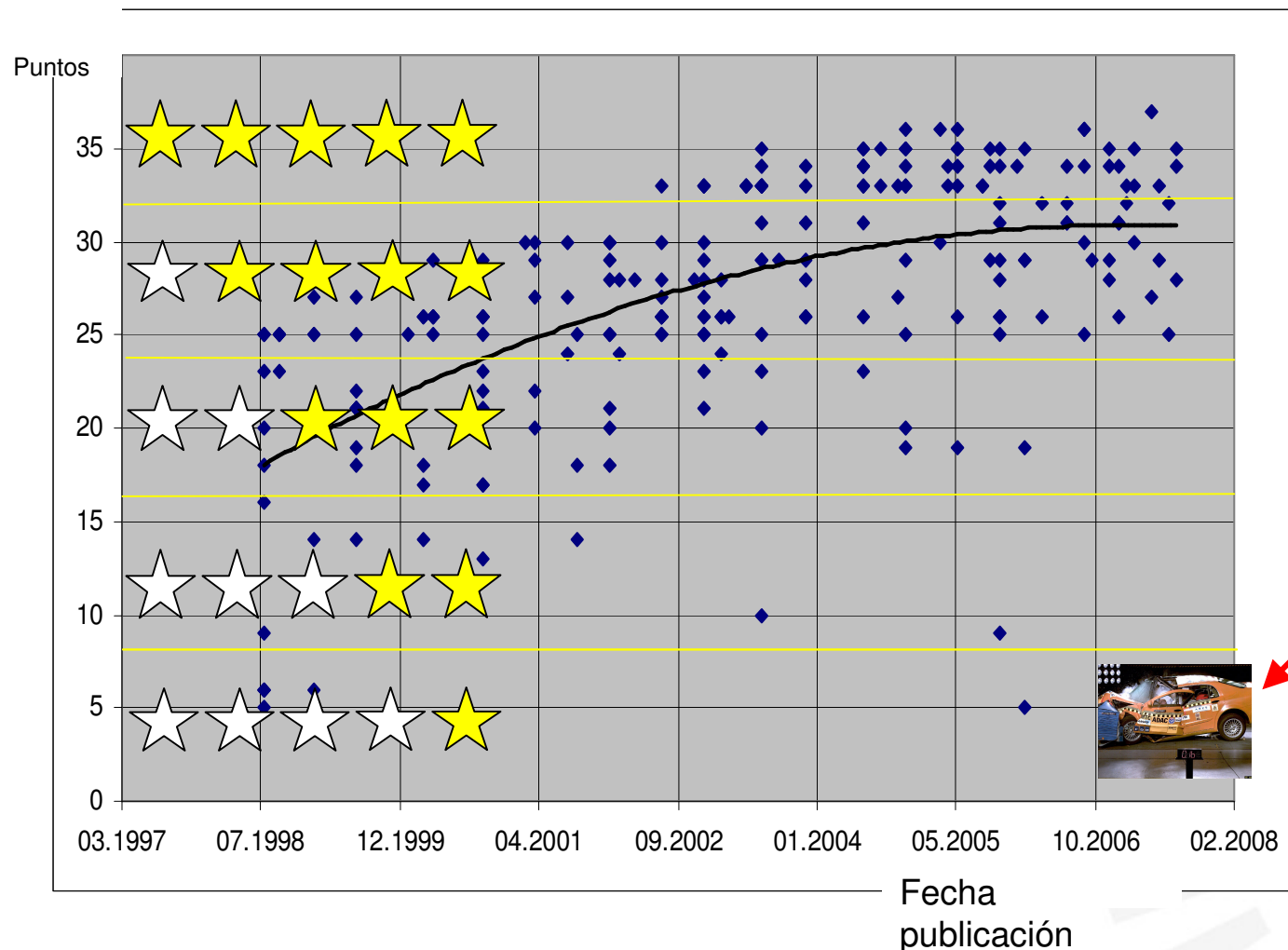
Colapso estructura
puerta y
problemas rescate
dummies

Colapso talonera



Caso 2: Loophole en VTA

- Brilliance BS6: se sitúa en el área de 1 estrella de 2007

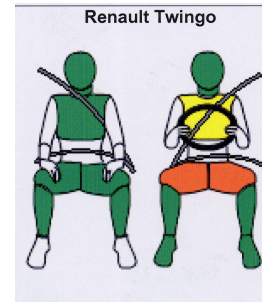
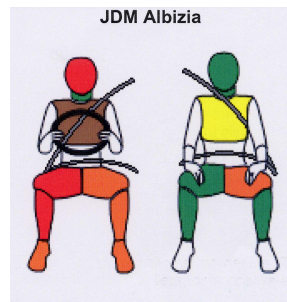
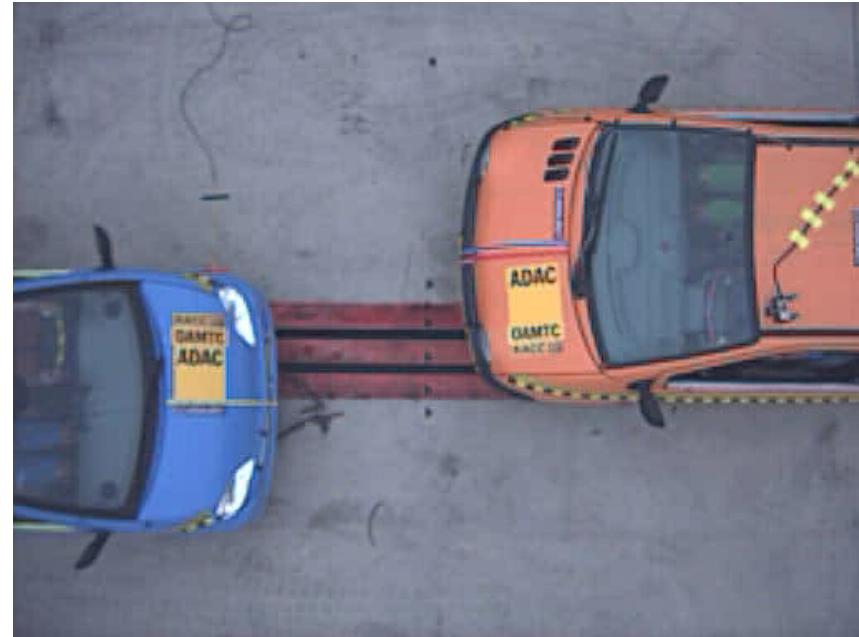


Otros casos: minicars

- Los cuadriciclos ligeros cumplen unas características concretas de potencia y peso máximo.
- Están exentos asimismo de superar normativas de seguridad al tratarse de ciclomotores de cuatro ruedas.
- Además, se pueden conducir sin necesidad de haber superado ningún examen de circulación (modificado septiembre 2008)
- El RACC y los clubes del automóvil reclaman que se admita un aumento de peso (actualmente 350 Kg en vacío) de estos vehículos para que se pueda incrementar su seguridad, puesto que circulan por carreteras junto a otros vehículos más pesados.

Otros casos: minicar

- Compatibilidad Cuadriciclo vs R.Twingo a 50 Km/h

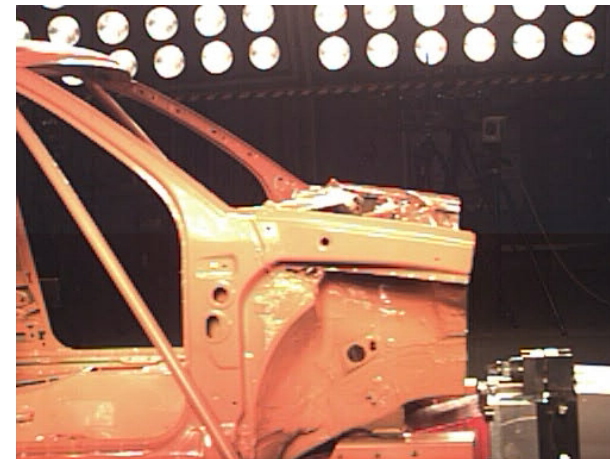


Grado de protección

■ Bueno	■ Escaso
■ Aceptable	■ Malo
■ Suficiente	

Otros casos: Sistemas de retención infantil

- Los clubes de la FIA, junto a organizaciones de consumidores, organizan el test europeo independiente más completo de sistemas de retención infantil.
- Cada año se realizan más de 250 crash tests y 500 tests de usabilidad.
- Pruebas más exigentes que la homologación tipo: pulso Euroncap y ensayo lateral (no existente en homologación)



CONCLUSIONES

- El RACC se posiciona como entidad independiente que protege los intereses de los usuarios en materia de movilidad.
- El análisis de benchmarking es una herramienta excelente para estimular la mejora en seguridad y calidad a través de la competencia, además de extender las mejores prácticas.
- La legislación sólo asegura los estándares mínimos, pero no asegura la mejora continua, y necesita revisión frecuente para evitar abusos legales.
- Quedan muchos ámbitos de mejora a través de los test independientes: seguridad activa, protección de peatones en SUV, compatibilidad entre vehículos, etc.

Muchas Gracias
lluis.puerto@racc.es

www.euroncap.com
www.fundacionracc.es
www.fiabrussels.com

