

Informacja prasowa — Zakaz publikacji do 2 lutego 2017, 00:01 (CET)

20 rocznica wprowadzenia ratujących życie testów zderzeniowych Euro NCAP

- Od 1997 r. testy zderzeniowe Euro NCAP pomogły ocalić życie ponad 78 000 osób.
- Samochody są teraz bezpieczniejsze niż kiedykolwiek dzięki testom za 160 milionów euro, w których od 1997 r. organizacja Euro NCAP rozbiła 1800 pojazdów.
- Organizacja Euro NCAP kontynuuje testy najnowszych rozwiązań technologicznych z zakresu bezpieczeństwa, takich jak funkcja automatycznego hamowania w przypadku wykrycia rowerzysty.

PONAD 78 000 — tyle wynosi liczba osób¹ ocalonych dzięki wymagającym testom zderzeniowym Euro NCAP, od wprowadzenia których w tym tygodniu minie 20 lat. Niedawno organizacja Euro NCAP poinformowała, że opublikowała ponad 630 ocen bezpieczeństwa, poddała testom zderzeniowym około 1800 samochodów i łącznie wydała sumę przekraczającą 160 milionów euro², aby poprawić bezpieczeństwo pojazdów.

Pierwsze testy ujawniły niedociągnięcia w systemach bezpieczeństwa najlepiej sprzedających się samochodów rodzinnych, co zmusiło producentów do zmiany sposobu projektowania pojazdów w celu zapobiegania wypadkom i ratowania życia. Dwadzieścia lat później 9 z 10 samochodów sprzedawanych na rynku europejskim uzyskuje ocenę Euro NCAP, a branża motoryzacyjna aktywnie wspiera opracowywanie nowych wymogów, które należy spełnić, aby uzyskać najwyższy wynik w teście bezpieczeństwa.

Dzisiaj rezultaty testów zderzeniowych⁴ dwóch samochodów rodzinnych, które różnią się datą produkcji o 20 lat, pokazują, jak wielkich zmian dokonano w dziedzinie bezpieczeństwa pojazdów od 1997 r. Rozwiązania zapewniające bezpieczeństwo, takie jak poduszki powietrzne kierowcy i pasażera, boczne poduszki powietrzne, system przypominający o zapięciu pasów oraz system elektronicznej kontroli stabilności, które dawniej nie istniały lub były jedynie wyposażeniem opcjonalnym, teraz są standardem we wszystkich samochodach sprzedawanych w Europie.

— Już od 20 lat działamy jako jedna z czołowych organizacji ds. oceny bezpieczeństwa i jesteśmy niezwykle dumni, że program testów bezpieczeństwa Euro NCAP przyczynił się do wprowadzenia kluczowych i ratujących życie udoskonaleń do pojazdów, a także pomógł Europie uzyskać status regionu świata o najniższej liczbie ofiar śmiertelnych wypadków drogowych³ — mówi sekretarz generalny, Michiel van Ratingen.

— Organizacja Euro NCAP wyposaża miliony konsumentów w odpowiednią wiedzę, dzięki której mogą z całkowitym przekonaniem wybrać jak najbezpieczniejszy samochód. Niestety, w ostatnich latach tempo czynionych postępów zmniejszyło się, nie możemy więc „zdejmować nogi z gazu”. Chcemy zagwarantować, że w ciągu kolejnych 20 lat europejskie drogi staną się jeszcze bezpieczniejsze, nie tylko dla osób poruszających się samochodami, ale również wszystkich uczestników ruchu. Już teraz sprawdzamy znacznie więcej aspektów bezpieczeństwa samochodów niż w 1997 r., kiedy zaczynaliśmy, i chcemy nadal rozwijać się w tym zakresie. W przyszłym roku poddamy testom systemy rozpoznające rowerzystów i zapobiegające zderzeniom z nimi. Poza tym przygotowujemy bardzo ambitny plan działań na lata 2020–2025.

Pierwsze wyniki testów zderzeniowych Euro NCAP zostały opublikowane 4 lutego 1997 r. przy wsparciu ze strony organizacji FIA (Federation Internationale de l'Automobile, pol. Międzynarodowa Federacja Samochodowa) i ICRT (wcześniej znana pod nazwą International Testing) oraz rządu brytyjskiego i szwedzkiego. Przed tą datą producenci samochodów byli zobowiązani spełnić jedynie podstawowe, przewidziane w przepisach prawa wymogi w zakresie testów zderzeniowych, których wyniki nie były publikowane. Konsumentom nie mieli możliwości porównania poziomu bezpieczeństwa, jakie oferowały poszczególne pojazdy.

Program organizacji Euro NCAP był pierwszym, który zakładał przeprowadzanie w Europie realistycznych i jednakowych testów przez niezależnych ekspertów. Ich wyniki wywołały oburzenie wśród grup konsumentów, opinii publicznej i w mediach.

W pierwszej serii testów siedmiu popularnych modeli samochodów supermini pojazdy marki Ford Fiesta i Volkswagen Polo uzyskały trzy gwiazdki na cztery możliwe (takie było maksimum w tamtym czasie) w kategorii poziomu ochrony, jakie zapewniały kierowcy i dorosłym pasażerom.

Najlepiej sprzedający się samochód Rover 100 otrzymał tylko jedną gwiazdkę, natomiast Fiat Punto, Nissan Micra, Opel Corsa i Renault Clio zdobyły tylko dwie gwiazdki. Kiedy ocenie poddano ochronę pieszych, żaden z tych pojazdów nie uzyskał wyniku lepszego niż dwie gwiazdki, co sugerowało, że podczas projektowania swoich samochodów producenci nie kierowali się dobrem szczególnie narażonych na niebezpieczeństwo użytkowników dróg.

Czołowi producenci samochodów skrytykowali testy, twierdząc, że są one tak restrykcyjne, że uzyskanie przez samochód czterech gwiazdek jest niemożliwe. Jednak pięć miesięcy później model S40 marki Volvo stał się pierwszym pojazdem, który uzyskał cztery gwiazdki w kategorii ochrony kierowcy i pasażerów.

Max Mosley, pierwszy przewodniczący organizacji Euro NCAP i przewodniczący organizacji Global NCAP, stwierdza: — Dwadzieścia lat temu nasz program był uważany za kontrowersyjny, spotkał się z odrzuceniem ze strony producentów, a nam zarzucano przyjęcie rzekomo nierealnych norm bezpieczeństwa. Teraz Euro NCAP zajmuje silną pozycję w głównym nurcie przemysłu motoryzacyjnego. Udało się zapobiec tysiącom ofiar śmiertelnych, oczekiwania konsumentów w zakresie bezpieczeństwa są wysokie, producenci rywalizują o jak najlepsze wyniki testów, a standardy bezpieczeństwa pojazdów są coraz wyższe.

Model zwiększania świadomości konsumentów, który organizacja Euro NCAP wdrożyła z tak wielkim powodzeniem, nie tylko całkowicie zmienił rynek europejski, ale również pomógł w stworzeniu nowych oddziałów NCAP na całym świecie, także w krajach o średnich i niskich dochodach. Konsumentom, wyposażeni w wiedzę zaczerpniętą z testów zderzeniowych, wywierają presję na producentów, co przekłada się na gwałtowne zmiany w poziomie bezpieczeństwa w Indiach, Ameryce Łacińskiej i regionie ASEAN. Organizacja Euro NCAP pomaga wprowadzać zmiany na całym świecie i może być dumna ze swojego dorobku w dziedzinie poprawy bezpieczeństwa drogowego i przyczynienia się do ocalenia wielu osób.

Andrew Miller, prezes organizacji Euro NCAP i dyrektor ds. technicznych w Thatcham Research Centre, dodaje: — Nie sposób przecenić znaczenia tych zmian. Przed rozpoczęciem działalności Euro NCAP konsumenci mogli jedynie wierzyć producentom na słowo. Obecnie samochody są naprawdę bezpieczne, a wyniki testów bezpieczeństwa każdego z nich: ogólnodostępne. Taki sukces można było osiągnąć tylko poprzez aktywną współpracę w całej Europie pod jednym patronatem, a także ciągle inwestycje w lepsze rozwiązania z zakresu bezpieczeństwa.

Testy Euro NCAP stały się jeszcze bardziej restrykcyjne, a samochody mogą w nich uzyskać maksymalnie pięć gwiazdek, przyznawanych nie tylko za jakość ochrony kierowcy, pasażerów i pieszych podczas zderzenia, ale również rozwiązania zapobiegające wypadkom. Testy odzwierciedlają sytuacje, w jakich można znaleźć się w prawdziwym życiu i ponieść obrażenia, a nawet śmierć. Producenci, których samochody uzyskują najlepszy wynik, są zobowiązani wykazać, że ich pojazdy są standardowo wyposażone w rozwiązania zapobiegające zderzeniom lub minimalizujące ich następstwa, a w sytuacjach gdy wypadkowi nie można zapobiec, zapewniają odpowiednią ochronę kierowcy, pasażerom i pozostałym użytkownikom dróg.

— Przez dwie dekady organizacja Euro NCAP była siłą napędową pozytywnych zmian w zakresie bezpieczeństwa pojazdów w Europie. W czasach coraz większej automatyzacji i postępu technologicznego znaczenie niezależnych testów będzie stale wzrastać. Mamy nadzieję, że Euro NCAP pozostanie czołową organizacją ds. oceny bezpieczeństwa pojazdów jeszcze przez wiele lat — mówi Antonio Avenoso, dyrektor wykonawczy European Transport Safety Council (ETSC, Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu).

Informacji prasowych udziela Marie Brasseur, menedżer ds. komunikacji. Prosimy o kontakt na adres Marie_Brasseur@euroncap.com.

Nota redakcyjna

1. Szacunkowa liczba kierowców i pasażerów samochodów, których śmierci udało się zapobiec w latach 1998–2015, na podstawie raportu ETSC PIN z 2016 r.: <http://etsc.eu/10th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>
2. Szacunkowe łączne koszty poniesione w związku z testowaniem pojazdów, z wyłączeniem kosztu samochodów, części zamiennych i innych materiałów eksploatacyjnych.
3. Komisja Europejska — Zestawienie statystyk dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego z 2015 r.: Co kryje się za liczbami? http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-16-864_en.htm
4. W Thatcham Research Centre, akredytowanym centrum testowym organizacji Euro NCAP w Wielkiej Brytanii, przeprowadzono rocznicowe testy zderzeniowe mające na celu zaprezentowanie różnic w poziomie bezpieczeństwa między wyprodukowanym w późnych latach 90. samochodem Rover 100 a najnowszym modelem Honda Jazz. Zdjęcia z przebiegu testu zderzeniowego i uzupełniające materiał wywiady są dostępne w Centrum mediowym.

O organizacji Euro NCAP

Organizacja Euro NCAP zajmuje się przeprowadzaniem testów zderzeniowych nowych pojazdów i udostępnianiem konsumentom na rynku motoryzacyjnym realistycznej i niezależnej oceny poziomu bezpieczeństwa oferowanego przez najpopularniejsze modele samochodów sprzedawanych w Europie. Powstała w 1997 r. i dzięki wsparciu rządów niektórych krajów europejskich, organizacji motoryzacyjnych, konsumenckich i ubezpieczeniowych szybko stała się promotorem wprowadzania udoskonaleń z zakresu bezpieczeństwa w projektach nowych samochodów. Odwiedź naszą witrynę: www.euroncap.com

Oceny Euro NCAP mają zastosowanie wyłącznie do pojazdów ze specyfikacją techniczną odpowiadającą wymogom rynku europejskiego. Oceny te nie zawsze mają zastosowanie do modeli sprzedawanych w innych regionach, nawet jeśli są to modele dostępne na danym rynku pod taką samą nazwą. Jest to spowodowane potencjalnymi różnicami w specyfikacji produkcyjnej i wyposażeniu.