

## Nota de prensa – Embargo hasta el 2 de febrero de 2017, 00:01 (CET)

### Euro NCAP conmemora sus 20 años salvando vidas con los ensayos de choque

- **Los ensayos de choque de Euro NCAP han ayudado a salvar más de 78.000 vidas desde 1997.**
- **Los vehículos son ahora más "seguros que nunca" gracias a que Euro NCAP ha estrellado 1.800 coches en sus pruebas, con una inversión total de 160 millones de euros desde 1997.**
- **Euro NCAP continúa probando las últimas innovaciones en materia de seguridad, incluida la tecnología de detección de ciclistas con frenado automático.**

Se han salvado MÁS de 78.000 vidas<sup>1</sup> desde la incorporación de los estrictos ensayos de choque de Euro NCAP, hace justo 20 años esta misma semana. A día de hoy, Euro NCAP informa de que ha publicado alrededor de 630 valoraciones de seguridad, ha realizado ensayos de choque en, aproximadamente, 1.800 coches y ha gastado, en total, más de 160 millones de euros<sup>2</sup> para mejorar la seguridad de los vehículos.

Los primeros ensayos revelaron fallos de seguridad en algunos de los coches familiares más vendidos, forzando un replanteamiento fundamental en la forma de diseñar los vehículos para prevenir los accidentes y salvar vidas. Veinte años después, 9 de cada 10 coches vendidos en el mercado europeo tienen una valoración Euro NCAP y, además, la industria del motor respalda de forma activa el desarrollo de nuevos requisitos para las mejores valoraciones de seguridad.

En la actualidad, los resultados de los ensayos de choque<sup>4</sup> de dos vehículos familiares fabricados con 20 años de diferencia demuestran los grandes avances de seguridad que se han alcanzado desde 1997. Las tecnologías de seguridad que no existían o se consideraban opcionales (como los airbags del conductor y del acompañante, los airbags de protección laterales, los testigos de aviso del cinturón de seguridad o el control electrónico de estabilidad) se incluyen ahora de serie en todos los coches vendidos en Europa.

"Celebramos 20 años como líderes en materia de seguridad vial y estamos muy orgullosos de que el programa de pruebas de seguridad de Euro NCAP haya conseguido mejoras importantes para salvar vidas y, además, haya ayudado a Europa a alcanzar la menor tasa de mortalidad en carretera de todo el mundo<sup>3</sup>", afirmó el secretario general, Michiel van Ratingen.

"Euro NCAP ha proporcionado a millones de consumidores los conocimientos y la confianza que necesitan para escoger los coches más seguros. En los últimos años, ha disminuido la velocidad de progreso, aunque no debemos dejar de pisar el acelerador. Queremos conseguir que las carreteras europeas sean aún más seguras en los próximos 20 años, no solo para los que circulan en coche, sino también para todos aquellos que tengan relación con el tráfico. Ya ponemos a prueba muchos más aspectos de seguridad que al principio, en 1997, y continuaremos avanzando. El próximo año probaremos sistemas que reconocen y evitan accidentes con ciclistas y estamos desarrollando una hoja de ruta llena de desafíos para el periodo de 2020 a 2025."

El 4 de febrero de 1997, se presentaron los resultados de los primeros ensayos de choque, respaldados por la FIA (Federation Internationale de l'Automobile), la ICRT (anteriormente conocida como International Testing) y los gobiernos de Reino Unido y Suecia. Hasta entonces, los fabricantes de automóviles solo debían cumplir los requisitos legales más básicos de los ensayos de choque al fabricar nuevos vehículos; dichos resultados, además, no eran publicados. Era imposible para los consumidores comparar la seguridad de dos coches.

El programa de Euro NCAP fue pionero en la realización, por parte de expertos independientes, de pruebas realistas y comparables en Europa, y sus resultados causaron indignación entre los grupos de consumidores, los miembros del público y los medios de comunicación.

En el primer grupo de ensayos de siete coches populares y de tamaño "supermini", el Ford Fiesta y el Volkswagen Polo consiguieron tres estrellas de un máximo posible de cuatro, según los niveles de protección ofrecidos para ocupantes adultos.

El Rover 100, líder de ventas, solo consiguió una estrella, mientras que el Fiat Punto, Nissan Micra, Vauxhall Corsa y Renault Clio obtuvieron únicamente dos estrellas. Cuando se comenzó a evaluar la protección de los peatones, solo un vehículo consiguió más de dos puntos, lo cual indicó que los fabricantes no estaban diseñando coches pensando en los usuarios más vulnerables de la carretera.

Los principales fabricantes atacaron a las pruebas, declarando que eran tan estrictas que era "imposible" que un coche consiguiera cuatro estrellas. Sin embargo, cuatro meses después, el Volvo S40 se convirtió en el primer coches con cuatro estrellas en la protección de los pasajeros.

Max Mosley, el primer presidente de Euro NCAP y presidente de Global NCAP, dijo: "Veinte años después del inicio de un programa considerado controvertido, rechazado por los fabricantes y, en teoría, centrado en normas de seguridad no realistas, Euro NCAP se ha convertido en una parte de la actualidad del automóvil. Se han evitado miles de accidentes, la demanda de seguridad de los consumidores es elevada, los fabricantes compiten por los mejores resultados de seguridad y las normas de seguridad en los vehículos siguen mejorando."

"El modelo de concienciación del consumidor ha sido tan efectivo que Euro NCAP no solo ha cambiado fundamentalmente el mercado europeo, también ha ayudado a catalizar otros NCAP por todo el mundo, en países de rentas bajas y medias. La presión ejercida por un consumidor informado ayudó a realizar cambios rápidos en los niveles de seguridad de India, América Latina y la región ASEAN. Euro NCAP ha tenido un auténtico impacto global, un legado de seguridad en la carretera que ha salvado incontables vidas."

El presidente de Euro NCAP y director técnico en Thatcham, Andrew Miller, declaró: "El impacto de estas pruebas no puede pasarse por alto. Hasta Euro NCAP, los consumidores solo podían fiarse de la palabra del fabricante. Ahora disponemos de los vehículos más seguros y los niveles de seguridad de cada coche son accesibles para todos. Este éxito solo podía conseguirse trabajando juntos y de forma activa en Europa, todos en la misma dirección, y manteniendo la inversión para mejorar la seguridad."

Las pruebas de Euro NCAP son cada vez más exigentes y, a día de hoy, los coches consiguen un máximo de cinco estrellas, no solo por su protección de los pasajeros y de los peatones ante una colisión, sino también por su capacidad de evitar accidentes. Las pruebas representan casos reales de accidentes que podrían ocasionar lesiones personales o la muerte. Los fabricantes deben demostrar que sus coches están equipados, de serie, con la tecnología necesaria para evitar o mitigar accidentes y, cuando se produzcan, que la protección ofrecida sea la adecuada para los pasajeros y los demás usuarios de la carretera.

"Euro NCAP ha sido la fuerza que ha impulsado las mejoras en los sistemas de seguridad de los vehículos europeos durante dos décadas. En una época de aumento de la automatización y los cambios tecnológicos, el papel de las pruebas independientes cobrará aún más importancia. Confiamos en que la organización siga liderando el campo de la seguridad automovilística durante muchos años", afirmó Antonio Avenoso, director ejecutivo del Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte.

Si desea obtener más información de prensa, póngase en contacto con Marie Brasseur, directora de comunicaciones, a través de la siguiente dirección: [Marie\\_Brasseur@euroncap.com](mailto:Marie_Brasseur@euroncap.com).

---

#### Notas del editor

1. Número estimado de muertes de pasajeros evitadas entre 1998 y 2015, según el Informe PIN de 2016 del ETSC: <http://etsc.eu/10th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>
2. Estimación del coste total derivado de las pruebas en vehículos, sin incluir el coste de los coches, las piezas de repuesto y otros consumibles.
3. Comisión Europea: ficha informativa 2015, estadísticas de seguridad en carretera: ¿Qué hay detrás de las cifras? [http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-16-864\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-16-864_en.htm)
4. Se han realizado dos ensayos de choque en conmemoración por el aniversario en el centro de investigación de Thatcham, una instalación de pruebas acreditada de Euro NCAP con sede en el Reino Unido, para mostrar las diferencias de seguridad entre un Rover 100 de finales de los 90 y el reciente Honda Jazz. Podrá encontrar los vídeos de los ensayos de choque y entrevistas adicionales en el Centro multimedia.

#### Acerca de Euro NCAP

Euro NCAP realiza ensayos de choque en vehículos nuevos y ofrece a los consumidores de la industria automovilística una evaluación realista e independiente del comportamiento en seguridad de algunos de los vehículos más vendidos de Europa. Euro NCAP, fundada en 1997, cuenta con el respaldo de varios gobiernos europeos, organizaciones automovilísticas, asociaciones de consumidores y empresas de seguros, y se ha convertido rápidamente en un catalizador para fomentar importantes mejoras de seguridad en el diseño de vehículos nuevos. Visite nuestro sitio web: [www.euroncap.com](http://www.euroncap.com)

Las valoraciones de Euro NCAP se aplican estrictamente a los vehículos con las especificaciones ofrecidas en Europa y no tienen por qué afectar a los modelos de otras regiones, aunque se vendan con el mismo nombre, ya que las especificaciones y el equipamiento pueden variar.