

## Pressmeddelande – publiceras inte förrän 2 februari 2017, 00:01 (CET)

### 20-årsjubileum för Euro NCAP:s krocktester som räddar liv

- Euro NCAP:s krocktester har bidragit till att rädda över 78 000 liv sedan 1997.
- Bilar är nu ”säkrare än någonsin” efter att Euro NCAP har krockat med 1 800 bilar under tester som har kostat 160 miljoner euro sedan 1997.
- Euro NCAP fortsätter att testa de senaste säkerhetsnyheterna inklusive autobromsteknik som känner av cyklister.

ÖVER 78 000 liv<sup>1</sup> har räddats sedan Euro NCAP:s tuffa krocktester började utföras för precis 20 år sedan denna vecka. Idag har Euro NCAP publicerat över 630 säkerhetsbetyg, krocktestat ca 1 800 bilar och sammanlagt spenderat över 160 miljoner euro<sup>2</sup> för att göra bilar säkrare.

De första testerna som utfördes avslöjade stora säkerhetsbrister hos de populäraste familjebilarna och tvingade fram grundläggande förändringar i hur fordon utformades för att förhindra olyckor och rädda liv. Tjugo år senare har 9 av 10 bilar som säljs på den europeiska marknaden ett Euro NCAP-betyg och motorindustrin stödjer aktivt utvecklingen av nya krav för de högsta säkerhetsbetygen.

Idag visar resultaten av krocktester<sup>4</sup> för två familjebilar som byggts med 20 års mellanrum de stora framsteg som gjorts inom fordonssäkerhet sedan 1997. Säkerhetstekniker som inte fanns eller i bästa fall var valfria – som krockkuddar för förare och passagerare, sidokrockkuddar, bältespåminnare och elektronisk stabilitetskontroll – är nu standard på alla bilar som säljs i Europa.

”Vi är stolta – när vi nu i 20 år har legat i framkant gällande vägsäkerhet – över att Euro NCAP:s program med säkerhetstester har bidragit till stora förbättringar som räddar liv i bilar och har hjälpt Europa nå de lägsta siffrorna för dödsolyckor i trafiken av alla regioner i världen<sup>3</sup>”, säger generalsekreterare Michiel van Ratingen.

”Euro NCAP har gett miljontals konsumenter kunskapen och självsäkerheten som behövs för att välja den säkraste bilen. De senaste åren har dock framstegen bromsat in, så vi får inte lätta på gasen nu. Vi vill säkerställa att Europas vägar blir ännu mer säkra under nästkommande 20 år, inte bara för bilister utan för alla trafikanter. Vi testar redan nu många fler aspekter av en bils säkerhet än vi gjorde 1997 och det ska vi fortsätta utveckla. Nästa år kommer vi testa system som känner av och undviker krockar med cyklister och vi har en tuff färdplan för åren 2020 till 2025.”

Med uppbackning från FIA (Federation Internationale de l'Automobile), ICRT (tidigare International Testing) samt brittisk och svensk regering avslöjades de första krocktestresultaten från Euro NCAP den 4 februari 1997. Innan dess behövde biltillverkare bara uppfylla grundläggande, lagstiftade krocktestkrav för nya bilar och dessa resultat publicerades inte. Det var omöjligt för kunder att jämföra säkerheten mellan bilarna.

Euro NCAP:s program var första gången som realistiska, likvärdiga tester utförts i Europa av oberoende experter och resultaten väckte starka känslor hos konsumentgrupper, allmänheten och media.

I första testrundan prövades sju populära polobilar. Ford Fiesta och Volkswagen Polo fick båda tre stjärnor av de då fyra möjliga baserat på skydds nivåerna för vuxna passagerare.

Bästsäljaren Rover 100 fick bara en stjärna medan Fiat Punto, Nissan Micra, Vauxall Corsa och Renault Clio bara fick två stjärnor. Inget fordon fick mer än två poäng vid bedömningen av fotgängarskydd vilket antydde att tillverkarna inte utformade bilar med utsatta vägtrafikanter i åtanke.

De ledande biltillverkarna smädade testerna och hävdade att de var så stränga att det var "omöjligt" för en bil att uppnå fyra stjärnor. Fem månader senare blev dock Volvo S40 den första bilen med fyrstjärnigt passagerarskydd.

Max Mosley, den förste ordföranden för Euro NCAP och ordförande för Global NCAP sade: "Tjugo år efter inledningen som ett kontroversiellt program som avvisades av tillverkare och tydligen siktade på en orealistisk säkerhetsstandard är Euro NCAP nu en självklar del av bilindustrin. Tusentals dödsolyckor har förhindrats, konsumenternas krav på säkerhet är höga, tillverkare använder sig av säkerhetsbetyg för att konkurrera och säkerhetsstandarder för fordon fortsätter att förbättras."

"Modellen för kundmedvetande som så effektivt har utvecklats av Euro NCAP har inte bara förändrat den europeiska marknaden i grunden utan också bidragit till att andra NCAP-filialer startats världen över i mellan- och låginkomstländer. Konsumentpåtryckningar baserade på krocktester bidrar till snabba förändringar i säkerhetsnivån i Indien, Latinamerika och ASEAN-regionen. Euro NCAP har verkligen haft en global inverkan, ett vägsäkerhetsarv som vi är stolta över och som har räddat otaliga liv."

Euro NCAP:s vd och Thatchams chefstekniker Andrew Miller: "Dessa testers inverkan kan inte överskattas. Innan Euro NCAP hade kunder inget annat val än att tro på tillverkarnas ord. Nu har vi de säkraste bilarna någonsin och varje bils säkerhetsnivå finns för allmän beskådan. Denna framgång kunde bara uppnås genom ett aktivt samarbete inom Europa under ett tak och genom fortsatta investeringar i bättre säkerhet."

Euro NCAP:s tester har blivit ännu mer krävande och bilar kan nu få maximalt fem stjärnor. Testerna tar inte bara hänsyn till hur väl bilarna skyddar passagerare och fotgängare vid en krock utan även bilens förmåga att undvika en krock från första början. Testerna representerar verkliga scenarion som kan orsaka dödsfall eller skada. Toppresterare måste visa att deras bilar som standard är utrustade med teknik som undviker eller lindrar sådana krockar och, när en krock är oundviklig, ger tillräckligt skydd för bilens passagerare och andra vägtrafikanter.

"Euro NCAP har varit den drivande kraften bakom förbättringar inom fordonssäkerhet i Europa under två årtionden. I en tid med ökande automatisering och teknisk förändring kommer rollen som oberoende testare bli än mer viktig. Vi hoppas att organisationen kommer fortsätta hålla sig i framkant inom fordonssäkerhet under den överskådliga framtiden", sade Antonio Avenoso, verkställande direktör för European Transport Safety Council.

Vänligen kontakta kommunikationschef Marie Basseur på [Marie\\_Basseur@euroncap.com](mailto:Marie_Basseur@euroncap.com) för mediainformation.

#### Redaktörens kommentarer

1. Uppskattat antal förhindrade dödsolyckor för bilpassagerare mellan 1998 och 2015, baserat på ETSC PIN Report 2016: <http://etsc.eu/10th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>
2. Uppskattad sammanlagd totalkostnad för fordonstestning, inte inklusive bilkostnad, reservdelar och andra förbrukningsvaror.
3. EU-kommissionen – faktablad 2015, vägsäkerhetsstatistik: Vad ligger bakom dessa resultat?  
[http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-16-864\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-16-864_en.htm)
4. Två krocktester har utförts inför jubileet vid Thatcham Research Centre, en ackrediterad testanläggning för Euro NCAP baserad i Storbritannien, som visar skillnader i säkerhet mellan en Rover 100 från sent 90-tal och en nyproducerad Honda Jazz. Krocktestmaterial och styrkande intervjuer finns i vårt mediacentrum.

#### Om Euro NCAP

Euro NCAP organiserar krocktester på nya fordon och lämnar realistiska och oberoende bedömningar av säkerhetsprestandan hos några av de mest populära bilarna som säljs i Europa till fordonskonsumenter. Euro NCAP inrättades 1997 med uppbackning av flera europeiska regeringar samt motor-, konsument- och försäkringsorganisationer och har snabbt blivit en katalysator för omfattande säkerhetsförbättringar inom ny bildesign. Besök vår webbplats: [www.euroncap.com](http://www.euroncap.com)

Euro NCAP-betygen gäller endast för fordon med de specifikationer som erbjuds i Europa. Betygen gäller inte nödvändigtvis för modeller som erbjuds i andra regioner, även om de säljs under samma namn, då tillverkningsspecifikationer och utrustning kan variera.