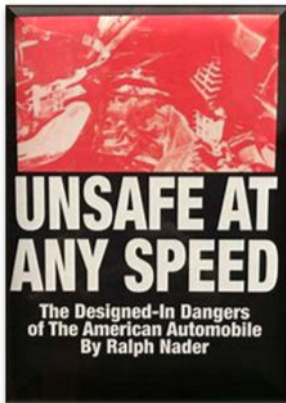




Verslag lezing – Real life Safety & EURO Ncap

Vanavond houdt uw secretaris, na de Algemene Leden Vergadering, een wat kortere lezing over het onderwerp Real life Safety en de EURO Ncap ontwikkelingen. In m'n huidige functie bij SAIC Motor Europe (fabrikant van o.a. MG en Maxus) heb ik, zeker de eerste jaren extra aandacht aan het onderwerp veiligheid besteed. Van aanvang aan was wel duidelijk dat je zonder goede EURO Ncap crashtest resultaten niet succesvol kunt worden in Europa.

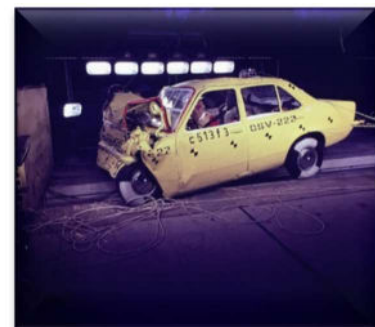


Daar heeft ook zeker het debacle met Landwind en enkele andere Chinese merken een rol bij gespeeld. Allereerst blikken we terug in de tijd. In 1965 schreef Ralph Nader een boek met de pakkende titel 'Unsafe at any speed'. Hij vroeg aandacht voor het beroerde veiligheidsniveau van de toenmalige Amerikaanse auto's.

In de 1^e hoofdstukken van dit boek moest vooral de Chevrolet Corvair het ontgelden, dit mede vanwege het onvoorspelbare weggedrag. (motor achter de achteras, pendelassen en een softe Amerikaanse onderstel afstemming) Kort daarop wordt de focus op de VW Kever en T1 bus gericht met het boek 'Small on Safety'

Ook in Europa wordt men wakker en beginnen Mercedes, Volvo en Saab aan uitgebreide studies en tests. Saab behoort dan al tot de voorlopers op het gebied van veiligheidsvoorzieningen met de Saab 99.

- o Opmerkelijk feit : De in 1973 geïntroduceerde Opel C Kadett is één van de eerste meer betaalbare auto's waarbij veel veiligheidsvoorzieningen tot standaard uitrusting zijn verworven.



Vanaf 1995 wordt voor Europa de **Europese Typegoedkeuring** geïntroduceerd waarbij een, door een EU Lidstaat afgegeven, Typegoedkeuring geldig is binnen alle EU Lidstaten.

Voor fabrikanten een vooruitgang omdat er niet meer specifiek per land geproduceerd hoeft te worden. Veel Landen kenden tot dan eigen Nationale keuringseisen. We doorlopen kort de onderliggende, veiligheid gerelateerde EU Reglementen (dus keuringseisen op component en systeem niveau) maar ook de heel recent ingevoerde General Safety Regulation. Het betreft hier o.a. de komst van verplichte ADAS systemen, standaard aansluitmogelijkheden alcoholslot en nieuwe onderwerpen als cyber security.

In 1997 is met name door belanghebbenden als Consumentenorganisaties **EURO Ncap** opgericht. Dit is echter geen verplichte test! Een voertuig met een 1 of 2 sterren Euro Ncap beoordeling kan wel aan de EU Typegoedkeuringseisen voldoen. Voor zowel de Consument als de Autofabrikanten is EURO Ncap qua veiligheid echter de norm geworden.

Ook zijn er tal van uitzondering voor kleine serie voertuigen en voertuigen die als Quad worden geregistreerd. (categorie L7e) Als bijzonderheid valt nog te melden dat deze in NL ook geen APK plicht kennen

Tijdens de EURO Ncap manufacturing day's is het vooral belangrijk om op details te letten en te kijken waarom een bepaald model erg goed of juist wat minder presteert bij de EURO Ncap beoordeling.



Real life onderzoek : In Zweden wordt al meer dan 40 jaar in detail onderzoek gedaan na meer ernstige ongevallen om tot een verdere verbetering van voertuig veiligheid te komen. Dit ook al vanwege de vele aanrijdingen met grootwild zoals de Eland.

Tot slot staan we nog kort stil bij de toekomstige ontwikkelingen op het gebied van voertuig veiligheid.

