



Un compromiso permanente

Seguridad de Renault

La seguridad no es un lujo para Renault. Así lo demuestra en sus vehículos que vienen equipados con la última tecnología en seguridad activa y pasiva, y lo certifican los excelentes resultados que obtienen en las pruebas de impacto. Una historia de desarrollo e investigaciones para proteger cada vez mejor a los pasajeros.

Desde hace ya medio siglo Renault viene trabajando para mejorar la seguridad vial. Entre sus conceptos fundamentales, la automotriz francesa destaca la importancia de mejorar permanentemente en los aspectos de seguridad como parte esencial del progreso del automóvil.

Por eso, ya en 1954, Renault crea el Laboratorio de Fisiología y Biomecánica, del que confía la dirección a un médico. Medio siglo después, la empresa sigue con su compromiso en este aspecto, a través de un presupuesto



Ninguna otra marca tiene ocho vehículos con cinco estrellas en los crash tests de EuroNCAP: Laguna II, Mégane II, Vel Satis, Espace IV, Scénic II, Mégane II Coupé Cabriolet, Modus y el Clío III



anual de 100 millones de euros, con productos considerados como los más seguros de su categoría.

Vale la pena destacar que ninguna otra marca tiene ocho vehículos con cinco estrellas en los crash tests de EuroNCAP. En 2001, el Renault Laguna II fue el primer vehículo que obtuvo la máxima puntuación en las pruebas de impacto. Desde ese punto de partida se sumaron los modelos Mégane II, Vel Satis, Espace IV, Scénic II, Mégane II Coupé Cabriolet, Modus y el Clío III. Todos se subieron al podio brindando resultados sin precedentes en la industria automovilística mundial.

“La seguridad no es un lujo”

Para conocer más profundamente de qué manera trabaja Renault por la seguridad vehicular entrevistamos a Juan Marcelo De Carlo, Jefe de Prensa Producto de Renault Argentina, quien nos introdujo en un increíble mundo de investigación y desarrollo.

SITIO WEB DE CESVI ARGENTINA



...andás en bicicleta?]

Informate. Es más seguro.



○ ¿Qué significa para Renault la seguridad?

La seguridad es un eje fundamental de la marca. Renault fue una de las pioneras en investigar por qué la gente llegaba a provocarse daños conduciendo su auto. Y en los últimos tiempos se ha dedicado especialmente a eso invirtiendo 100 millones de euros por año en desarrollo de tecnologías que sirven para prevenir accidentes y para que la gente se encuentre segura dentro del vehículo. En este sentido se realizan 400 crash tests al año. También se llevan a cabo 4.000 crash tests virtuales para seguir desarrollando esta tecnología. La seguridad se ha convertido en algo primordial para toda la gama Renault. El Clío III acaba de obtener cinco estrellas en seguridad y se convirtió en el octavo de nuestros vehículos en alcanzar esa calificación.

○ Dentro del segmento Premium, ¿cómo puede ser que el Laguna obtenga cinco estrellas en sus diferentes versiones y autos de otras marcas del mismo segmento e incluso más caros, no lo logren?

En esto cuenta mucho la investigación y el desarrollo en materia de seguridad. Doce crash tests por día es muchísimo y costosísimo, pero da sus frutos. Son doce destrucciones reales por día y 4.000 ensayos virtuales.

○ ¿Dónde se hacen estas pruebas?

En Francia, a 50 kilómetros de París, hay un centro que



Crash test virtual

Crash test del Renault Clío III



Renault tiene específicamente para desarrollar estos impactos. Renault ya tiene ocho vehículos con cinco estrellas, dentro de un abanico grande, no solamente en Premium sino en gama baja, media y alta. Pero para nosotros lo más importante es traducir todo esto en los modelos que se comercializan en el mundo. Nadie haría desarrollos en seguridad o en cualquier cosa que se investigue si luego no lo va a aplicar en sus productos.

○ Claro, hoy todas las innovaciones tecnológicas que ustedes realizan en seguridad a través de proyectos nuevos y sistemas los aplican en los autos de calle.

Exactamente, hoy todos los elementos que tienen que ver con la seguridad, como el ESP, el ABS o el sistema AFU de frenado de emergencia, son siglas y sistemas conocidos, pero hace unos años no lo eran, tampoco formaban parte de la gama de serie como hoy. También los airbags, que hoy son muy conocidos, hasta hace un tiempo eran elementos de lujo. Renault tiene elementos de lujo en su gama pero no considera a la seguridad como un lujo sino como un eje fundamental para el desarrollo de la marca. No sólo en los autos sino que hay un compromiso por parte de los constructores. Renault invierte en el desarrollo de la seguridad y en concientizar a la comunidad definitivamente de que hay que manejar de manera segura, ni hablar de lo que tiene que ver con el cinturón de seguridad y de atar a los chicos.

○ ¿Eso ya debería ser algo habitual y sin embargo no lo es?

Es verdad, la gente hoy se pone el cinturón de seguridad para que no la multen, pero el no utilizarlo atenta directamente contra tu vida, sobre todo si usás un auto con airbag.

○ ¿Los autos fabricados en Europa, los que ganan las cinco estrellas, llegan exactamente igual a la Argentina o les realizan algunas modificaciones (tal vez para abaratar costos) para los países de América Latina?

Para Renault la seguridad es un eje fundamental. En este sentido se realizan 400 crash tests al año y también se llevan a cabo 4.000 crash tests virtuales.

Tienen modificaciones para adaptarlos a los caminos que recorremos, en cuanto a la suspensión, pero en materia de seguridad, por ejemplo el Laguna, viene con la misma cantidad de airbags y con el mismo sistema de control de tracción y de frenado que se ve en Europa. El Mégane II, que acabamos de lanzar hace dos meses, trae seis airbags de serie, tal cual se comercializa en Europa.



que se ocupan de medir la resistencia del tubo de gas ante un impacto trasero, lateral y frontal. Son realmente muy interesantes.

○ Aquí en Argentina, en la planta de Santa Isabel, en Córdoba, ¿qué tipos de ensayos o prácticas de investigación en seguridad realizan?

Renault desarrolló desde hace dos años su gama de GNC, siendo la única terminal que comercializa GNC desde la línea, no hay otra marca que lo haga. Es decir, el equipo de GNC se coloca en la línea de montaje. Todo el desarrollo de seguridad de GNC para Kangoo, Clío y Mégane, que se han hecho en la Argentina, fueron exportados a las distintas plantas, como Turquía e Italia, que también fabrican GNC. Contamos con máquinas

○ ¿De qué manera Renault capacita a sus clientes en cuanto a la utilización de los elementos de seguridad?

Nuestra fuerza de venta existe desde el primer momento que el cliente experimenta con la marca. El vendedor tiene que estar capacitado para explicar de qué se tratan esos elementos de seguridad y qué beneficios le van a traer al consumidor. Al ser desarrollos cada vez más complejos, resulta también complejo transmitirlos. Los airbags están popularizados, el sistema ABS también pero, por ejemplo, el sistema Isofix no. Y el Mégane II es un auto que viene con una tecnología que hace que la sillita del bebé, que no viene con los asientos del vehículo, quede fija a la carrocería. Los puntos de fijación Isofix van agarrados al chasis y a la carrocería misma, eso te da una rigidez más



Funcionamiento del Sistema EDS

SITIO WEB DE CESVI ARGENTINA



[entrá a www.cesvi.com.ar]

y fijate qué tenés que hacer



Informate. Es más seguro.



grande a la sillita y al habitáculo, y muchos no lo saben. Por ese motivo, capacitamos primero a nuestra red de concesionarios y ellos lo hacen directamente con nuestros clientes.

○ ¿Cuáles son las últimas incorporaciones en materia de seguridad que han llegado a nuestro país e incluso aquellas que aún están en desarrollo en Europa?

En la Fórmula 1 se utiliza un sistema llamado Hans (Head And Neck Support) que es un soporte para el cuello de los corredores. Esto es algo que la FIA, la Federación Internacional de Automovilismo, ha puesto como obligatorio desde 2004. Renault desarrolló su propio sistema Hans que es de fibra de carbono, pesa entre 300 y 600 gramos, y protege a las vértebras de los corredores, para que ante un impacto la desaceleración no produzca muertes o lesiones irreparables. Esta tecnología sirvió de inspiración para un nuevo apoyacabezas para chicos, que se estrenó en Europa con el nuevo Clío. Es un suplemento que se compra aparte y se adapta a cualquier vehículo. Lo que hace es que ante un impacto la cabeza no pegue esos latigazos que dañan a las vértebras de los pequeños.

○ Hablando de chicos, ustedes también desarrollaron nuevas sillitas para niños.

Así es. Se comercializan a través de la boutique de Renault. El departamento de post venta trajo estas sillitas desde Francia, que traen la posibilidad de usar el Isofix. Las sillas poseen unos ganchos que van agarrados directamente a unos anclajes y si vos tenés tu silla podés comprar el arnés para poder ponerlo.

Renault tiene un compromiso permanente con la seguridad. Así lo marca su historia que está repleta de innovaciones tecnológicas para la protección de los ocupantes. En el presente, la automotriz francesa continúa con los desarrollos en busca de un futuro cada vez más seguro.

✦ Pablo Olivieri
crashtest-revista@cesvi.com.ar

Apoyacabezas para niños



Sistema Isofix



Un Programa para todos

Desde el año 2000 Renault lleva a cabo el Programa de educación vial "Seguridad para Todos", que se extiende a 15 países europeos. Comprende al mismo tiempo la difusión de un kit pedagógico "La carretera y yo" para chicos con edades comprendidas entre 7 y 11 años. De esta manera, 6 millones de alumnos de nivel de educación primaria fueron capacitados en educación vial. Además, Renault también capacita en la conducción a jóvenes de entre 15 y 25 años.

RENAULT AÑO POR AÑO

- 1898. La primera voiturette incorpora una transmisión por engranajes, más fiable y menos peligrosa que las cadenas o las correas utilizadas en aquella época.
- 1909. Los modelos más grandes, el 35 CV 4 litros y 50 CV 6 litros, están equipados con un sistema de arranque automático mediante aire comprimido. Primer paso para el reemplazo de la manivela, responsable de numerosas lesiones.
- 1922. Los 6 cilindros 18 CV y 40 CV llevan frenos en las ruedas delanteras. El 40 CV, incluso, puede equiparse con un servofreno mecánico, que es patentado por Louis Renault.
- 1933. El Juvaquatre es el primer Renault con suspensión delantera independiente y con estructura monocasco toda de acero. El resto de la gama de modelos incorpora servofreno mecánico.
- 1951. Creación del centro técnico de Lardy, en la región parisina, que concentra las pruebas de los futuros vehículos Renault. Allí se realizan los primeros tests de resistencia a los choques.
- 1954. Creación del laboratorio de fisiología y biomecánica, que ayuda a desarrollar el confort y la seguridad de automóviles. En esta época los crash tests pasaron a ser elementos principales del estudio de la seguridad.
- 1962. El Renault 8 fue el primer coche compacto en recibir los frenos de disco en las 4 ruedas.
- 1969. Creación del Laboratorio de accidentología y de biomecánica, común a Renault y PSA Peugeot-Citroën.
- 1974. Renault presenta un vehículo de estudio sobre la seguridad pasiva: el BRV (Basic Research Vehicle).
- 1979. Presentación del vehículo de estudio EPURE (Estudio para la Protección de los Usuarios de la Carretera y del Medio ambiente).
- 1985. Algunas versiones de la gama alta del Renault 25 se benefician con el sistema electrónico de antibloqueo de ruedas ABS.
- 1993. Los Renault Clío, Renault 19 y Renault Safrane están equipados con airbag para conductor y con pretensores de cinturón en la parte delantera.
- 1995. El Mégane incorpora el Sistema de retención programada (SRP), que agrupa al limitador de esfuerzo, al pretensor y al enrollador, revolucionando de esta manera el cinturón de seguridad.
- 1996. Toda la gama Renault se equipa con ABS y airbag de conductor y pasajero.
- 1998. El Clío y el Mégane presentan el SRP de segunda generación que asocia airbags conductor y pasajero, limitador de esfuerzo, pretensor y apoyacabezas con protección programada.
- 2000. Aparición en el Scénic de la asistencia al frenado de emergencia.
- 2001. El Laguna es el único vehículo de Europa que obtiene 5 estrellas en los tests de EuroNCAP. El vehículo viene equipado con control electrónico de estabilidad (ESP), sistema antipatinado y la tercera generación del SRP.
- 2002. El nuevo Mégane y el nuevo Vel Satis obtienen 5 estrellas en las pruebas de EuroNCAP.
- 2003. EuroNCAP le otorga 5 estrellas al nuevo Renault Escape. Con 35,11 sobre 37, obtiene la mejor puntuación jamás alcanzada por un vehículo. El Scénic pasa a ser el quinto producto de Renault en obtener esta calificación.
- 2004. El Mégane II Coupé Cabriolet obtiene 5 estrellas.
- 2005. El Clío III también obtiene 5 estrellas.

R8 (1962)

