Reporte de Prensa

Fase III

2012 -2013

Destaques Fase III

- Latin NCAP adquirió entidad en medios target de la región
- Comprensión de la dimensión del Programa en Latinoamérica por parte de las audiencias clave
- Apertura del diálogo con los distintos públicos de interés como consecuencia de la exposición en medios
- Notas en importantes medios fuera de la región
- Latin NCAP fue la noticia más leída del 2012 en el sitio www.autoblog.com.ar

Clipping
Año 2012

CISEV, Colombia

Junio 2012

La República - Colombia



AUTOMOTOR. LATIN NCAP EVALUÓ EN ALEMANIA 18 VEHÍCULOS QUE SE VENDEN EN LA ZONA

Autos básicos en la región no tienen 5 estrellas en seguridad

RESULTADOS DE LOS ENSAYOS DE CHOQUE HECHOS POR LATIN NCAP

¿Por qué el poco auge en Latinoamérica?

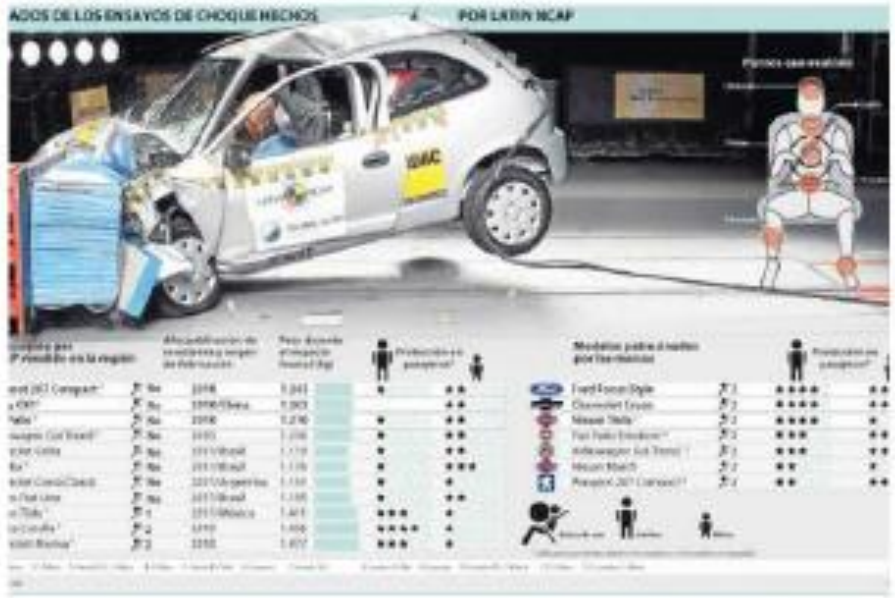
"La mayoría de los carros básicos que seleccionó Latin NCAP mostró estructuras inestables en el choque, es decir, el habitáculo se deforma y se afecta el espacio donde viajan los pasajeros".

80 POR CIENTO

89 POR CIENTO

La República - Colombia

Los autos básicos en la región no tienen 5 estrellas en seguridad, según Latin NCAP



Bogotá. La preocupación de los fabricantes de vehículos por hacer máquinas cada vez más seguras para los pasajeros no debe ser una obligación solo para las firmas de alta gama. A esta conclusión se llega después de observar los nada alentadores resultados de los ensayos de choque de carros que, desde hace tres años, realiza el programa Latin NCAP, una iniciativa independiente que avalúa el nivel de seguridad en los vehículos nuevos vendidos en la región.

El Tiempo - Colombia

A. Latina se raja en seguridad

LatinNcap alerta sobre el atraso tecnológico de los ensamblados en la región y pide más compromiso.



Gracias al programa ANcap de Australia, ese país no acepta autos de menos de 4 Estrellas".

Alejandro Furas

Ya son 18 los modelos de grandes ventas que han pasado por la rampa de choque de LatinNcap, un programa de seguridad similar a EuroNcap que nació en el 2000 en Río de Janeiro con el fin de evaluar la seguridad de los modelos que se ensamblan y más se venden desde México hasta Tierra del Fuego.

De todos ellos, tan solo dos –el Chevrolet Cruze y el Ford Ecosport– son fabricados en países por fuera de la región (Corea y China, respectivamente) y el resto de los ahogados salieron de las plantas de nuestro continente, específicamente de Brasil, Argentina y México. Todos son líderes de ventas en nuestros países.

"Nuestros compromisos al vehículo en cualquier concesionario sin que el vendedor sepa para qué va a ser utilizado –explica Alejandro Furas, director técnico de LatinNcap–. El día del crash, invitamos a los líderes de las marcas para que nos indiquen, por ejemplo, cuál silla de niños utilizan y unas tercianas de que el vehículo está tal cual lo venden en el mercado".

Pruebas independientes

Realizado el test, les mostramos el informe antes de hacerlo público en la página Web del programa y entregan una serie de recomendaciones sobre lo visto en las pruebas. Esto le permite a LatinNcap total autonomía y, lo más importante, les ayuda a los carros a tomar decisiones frente a la seguridad de sus vehículos.

"Estos son no son regulados, es decir, los gobiernos de cada país no les exigen a sus vehículos requisitos de nuestras pruebas, sin embargo, alentamos a los líderes de los países a mejorar las normas técnicas y a tomar decisiones frente a temas puntuales como la velocidad o el uso del cinturón de seguridad", añade Furas.

Cabe decir que los vehículos chocados presentan altas tecnologías hasta de 10 años respecto a los que son probados en Europa y Estados Unidos, en parte por carencia de normas, en parte por la falta de rigurosidad de los examinadores de los países analizados (ver: "Vehículos probados por LatinNcap).

LatinNcap estuvo presente en el pasado Congreso Latinoamericano de Seguridad Vial de Bogotá, en donde su director técnico anunció los resultados la tercera fase, los cuales serán presentados, en noviembre, en Buenos Aires.

"Los vehículos de 'una estrella' **dominan el mercado** en América Latina y el Caribe".

Vehículos probados por LatinNcap

Modelo	Adultos (estrellas)	Niños (estrellas)
Toyota Corolla XEI airbag [Brasil]	4	1
Chevrolet Cruze LTZ airbag [Brasil]	5	2
Chevrolet Corsa Classic air airbag [Argentina]	1	1
Chevrolet Corsa 1.7 doble airbag [Corea]	4	4
Chevrolet Montana GL Plus airbag [Argentina]	2	1
VW Gol Trend 1.6 airbag [Brasil]	3	2
VW Gol Trend 1.6 con airbag [Brasil]	1	2
Peugeot 207 Compact 1.4 airbag [Argentina]	2	2
Peugeot 207 Compact 1.4 con airbag [Argentina]	1	2
Geely CK 1.3 con airbag [China]	0	0
Ford Focus 1.6 doble airbag [Argentina]	4	3
Ford Ka 1.6 con airbag [Brasil]	1	3
Nissan March doble airbag [México]	2	1
Nissan Tiida 1.8 con airbag [México]	3	1
Nissan Tiida 1.8 doble airbag [México]	4	1
Fiat Palio 1.4 con airbag [Brasil]	1	0
Fiat Palio 1.3 airbag [Brasil]	0	0
Fiat Palio 1.3 1.4 con airbag [Brasil]	1	0

¿Qué evalúan?

El nivel de seguridad de los vehículos es calificado de 0 a 5 estrellas, teniendo en cuenta dos pasajeros adultos y dos niños.

El vehículo se impacta de frente contra una barrera fija, a 56 kph.

A los "dummies" les aplican unos sensores en cabeza, costillas, pelvis, tibia, entre otras, que indican cuáles partes del cuerpo sufren más con el impacto.

El 80 por ciento de la evaluación corresponde al choque frontal y el 20 por ciento al análisis técnico del vehículo después del golpe.

Los protocolos utilizados son los mismos de EuroNcap.



P.5 **LatinNcap.** Los autos que más ruedan en América Latina se rajan en seguridad.

El Tiempo - Colombia

Según las pruebas de choque realizadas por LatinNcap, la región se 'raja' en seguridad

Por: REDACCIÓN VEHÍCULOS. | 11:31 a.m. | 15 de Junio del 2012



Foto:

Comparte este artículo Compartir Tweet 0 0 Instapayer

Recomendar Enviar Sé el primero de tus amigos en recomendar esto.

LatinNcap, la calificadora latinoamericana de seguridad, alerta sobre el atraso tecnológico de los vehículos ensamblados en América Latina y pide más compromiso por parte de los fabricantes.

Ya son 18 los modelos de grandes ventas que han pasado por la rampa de choque de LatinNcap, un programa de seguridad similar a EuroNcap que nació en el 2009 en Río de Janeiro con el fin de evaluar la seguridad de los modelos que se ensamblan y más se venden desde México hasta Tierra del Fuego.

Caracol Radio - Colombia



Autocosmos.com - Colombia

autocosmos.com Me gusta 160

Inicio > Editorial > Noticias > Latin NCAP, gran invitado del
ial

Carros nuevos No

INVESTIGACIÓN

Latin NCAP, gran invitado del Tercer Congreso Latinoamericano de Seguridad Vial

El programa de evaluación para autos nuevos en América Latina y el Caribe, presenta un stand informativo para este evento.

En el congreso que se lleva a cabo en **Bogotá**, se darán a conocer toda la información sobre los avances de su investigación y se exhibirá el **Nissan TIIDA** (ubicado en el 4º puesto de ventas en Colombia para el año 2011) probado en la Fase II del Programa, realizado en **San Pablo, Brasil,** a finales del año anterior.

Durante el congreso, **Latin NCAP** ofrecerá una visión estratégica **sobre los desafíos y retos que enfrenta el sector en materia de seguridad** y promoverá entre los fabricantes, las mejores prácticas para perfeccionar los sistemas de seguridad de sus vehículos; con el propósito de reducir el número de muertos y lesionados por siniestros de tránsito. El programa tiene **como objetivo hacerle ver tanto a los ciudadanos como a los fabricantes, la importancia de adquirir o desarrollar vehículos con los estándares de calidad exigidos por la ONU**, entidad que aporta soluciones concretas para la seguridad de los conductores y pasajeros, a través de iniciativas que promueven la adopción de las tecnologías más avanzadas.

Cabe destacar que durante las dos fases de la investigación (2010-2011), se llevaron a cabo las **pruebas en 8 de los 10 carros fabricados y más vendidos en toda Latinoamérica y el Caribe**, elegidos por la representatividad de ventas en la región.

Por otra lado, el Programa quiere anunciar que ha elaborado un Documento de Consulta con el objetivo de conocer sugerencias, opiniones y aportes de los distintos actores de la región, respecto al **Programa Latin NCAP y su futuro**. Todo esto al ingresar al portal www.latinncap.com, **a partir del mes de julio.**

Finalmente, Latin NCAP presentará los resultados de la Fase III del Programa, el 13 de noviembre en Buenos Aires, Argentina.

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

Autocosmos.com - Colombia

autocosmos.com Me gusta 160

Inicio > Editorial > Noticias > Latin NCAP: "Colombia debe n

Carros nuevos Nc

INVESTIGACIÓN

Latin NCAP: "Colombia debe mejorar en materia de Seguridad Vial"

Esta fue la conclusión a la que llegó el programa de seguridad de Latinoamérica.

Los países de **América Latina y el Caribe (LAC)** deben **garantizar la seguridad de los conductores y ocupantes de los automóviles**, a través de planes y programas que reduzcan el número de siniestros viales.

Con el objetivo de estabilizar y reducir las cifras de muertes y lesiones por siniestros viales en la región, **Latin NCAP**, primer programa de ensayos de choque para los consumidores de **América Latina y el Caribe, anunció su apoyo al plan seguridad vial liderado por la ONU**, para promover a través de sus investigaciones y estudios, datos confiables que contribuyan a facilitar la consecución de las metas fijadas por el organismo mundial para cada estado miembro.

Recientemente Latin NCAP presentó una comparativa de precios y equipamientos para el **Nissan March comercializado en América Latina, vs. el Nissan Micra comercializado en Europa**; el primero probado por Latin NCAP en 2011 y el segundo por Euro NCAP en 2010.

En esta comparativa, quedó evidenciado, que En América Latina un **Nissan March con o sin airbags, se paga más caro que el Nissan Micra *con airbags frontal, lateral y de cortina, más ABS y ESC* (Control Electrónico de Estabilidad)**. Asimismo, en países como **Colombia y Uruguay**, se debe pagar al menos **2.000 euros sumados al precio del modelo standard**, para adquirir la versión del Nissan March con airbags.

Otra de las conclusiones del programa es la de que los automóviles más vendidos en cada país, ofrecen niveles de seguridad **20 años por detrás de los estándares "cinco estrellas" exigidos en Europa y Norteamérica** y desafortunadamente, los carros de **"una estrella" dominan el mercado en América Latina y el Caribe**.

Las cifras dejan claro que se trata de un problema de salud pública, que afecta a cerca de **1,3 millones de personas en Latinoamérica que fallecen a causa de siniestros viales**. Cabe destacar que entre **20 y 50 millones de personas que sufren dichos traumatismos, constituyen la mayor parte de la población que presenta problemas de discapacidad en todo el mundo** y de no encontrar una solución esta cifra aumentaría casi al doble.

El Decenio de Acción para la Seguridad Vial propone a los países de ingresos bajos y medianos, acelerar las inversiones destinadas a la seguridad vial, para redefinir políticas sostenibles entre la comunidad.

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

AutoShow Magazine- Colombia

América Latina 20 años atrás en seguridad vial

Posted by aa on junio 12, 2012 in Noticias Nacionales · 0 Comments



El Programa participará en el III Congreso Latinoamericano de Seguridad Vial en Bogotá y dará a conocer a las autoridades de gobierno, consumidores y fabricantes, importantes anuncios sobre los avances del mismo de cara a la próxima presentación de resultados de la III fase del programa.

Latin NCAP, el programa de evaluación para autos nuevos para América Latina y el Caribe, participará en III Congreso Latinoamericano de Seguridad Vial (CISEV), que se llevará a cabo los días 12 al 14 de junio en Corferias. El Programa presentará en un stand informativo diseñado exclusivamente para el evento, datos sobre los avances de su investigación y exhibirá el Nissan TIIDA testeado en la Fase II del Programa, presentado en San Pablo, Brasil, el pasado mes de noviembre de 2011.

Durante el congreso, Latin NCAP ofrecerá una visión estratégica sobre los desafíos y retos que enfrenta el sector en materia de seguridad y promoverá entre los fabricantes, las mejores prácticas para perfeccionar los sistemas de seguridad de sus vehículos; con el propósito de reducir el número de fallecidos y lesionados por siniestros de tránsito.

El programa tiene como objetivo concientizar a los ciudadanos y fabricantes sobre la importancia de adquirir o desarrollar vehículos con los estándares de calidad exigidos por la ONU, organismo global que aporta soluciones concretas a través de iniciativas que promueven la adopción de las tecnologías más avanzadas; para la seguridad de los conductores y ocupantes de los automóviles.

Bitácora - Colombia

COLOMBIA Y AMERICA LATINA DEBEN MEJORAR EN MATERIA DE SEGURIDAD VIDAL LATIN NCAP

Thursday, 14 June 2012

Con el objetivo de estabilizar y reducir las cifras de muertes y lesiones por siniestros viales en la región, Latin NCAP, el primer programa de ensayos de choque para los consumidores de América Latina y el Caribe, anunció su apoyo al plan seguridad vial liderado por la ONU, para promover a través de sus investigaciones y estudios, datos confiables que contribuyan a facilitar la consecución de las metas fijadas por el organismo mundial para cada estado miembro.

En el día de hoy, Latin NCAP presentó una comparativa de precios y equipamientos para el Nissan March comercializado en América Latina, vs. el Nissan Micra[1] comercializado en Europa; el primero testeado por Latin NCAP en 2011 y el segundo testeado por Euro NCAP en 2010.

En esta comparativa, queda evidenciado, que "en América Latina un Nissan March con o sin airbags, se paga más caro que el Nissan Micra con airbags frontal, lateral y de cortina, más ABS y ESC (Control Electrónico de Estabilidad). Asimismo, en países como Colombia y Uruguay, se debe pagar al menos Euros 2.000 sumados al precio del modelo standard, para adquirir la versión del Nissan March con airbags", según palabras del Ingeniero Alejandro Furas, Director Técnico de Global NCAP.

De acuerdo con el programa, "la evaluación de los vehículos testeados muestran que los automóviles más vendidos en cada país, ofrecen niveles de seguridad 20 años por detrás de los estándares "cinco estrellas" exigidos en Europa y América del Norte. Lamentablemente, los vehículos de "una estrella" siguen dominando el mercado en América Latina y el Caribe (LAC)".

Las cifras dejan claro que se trata de un problema de salud pública, que afecta cerca de 1,3 millones de personas en Latinoamérica que fallecen a causa de siniestros viales. Cabe destacar que entre 20 y 50 millones de personas que sufren dichos traumatismos, constituyen la mayor parte de la población que presenta problemas de discapacidad en todo el mundo. Si no se adoptan medidas inmediatas, estos traumatismos se convertirán en la quinta causa mundial de muerte, con unos 2,4 millones de fallecimientos anuales.

Bitácora - Colombia

AMERICA LATINA 20 ANOS ATRAS EN SEGURIDAD VIAL LATIN NCAP

Tuesday, 12 June 2012

Latin NCAP, el programa de evaluación para autos nuevos para América Latina y el Caribe, participará en el Congreso Latinoamericano de Seguridad Vial (CISEV), que se llevará a cabo los días 12 al 14 de junio en Corferias. El Programa presentará en un stand informativo diseñado exclusivamente para el evento, datos sobre los avances de su investigación y exhibirá el Nissan TIDA testeado en la Fase II del Programa, presentado en San Pablo, Brasil, el pasado mes de noviembre de 2011.

Durante el congreso, Latin NCAP ofrecerá una visión estratégica sobre los desafíos y retos que enfrenta el sector en materia de seguridad y promoverá entre los fabricantes, las mejores prácticas para perfeccionar los sistemas de seguridad de sus vehículos; con el propósito de reducir el número de fallecidos y lesionados por siniestros de tránsito.

El programa tiene como objetivo concientizar a los ciudadanos y fabricantes sobre la importancia de adquirir o desarrollar vehículos con los estándares de calidad exigidos por la ONU, organismo global que aporta soluciones concretas a través de iniciativas que promueven la adopción de las tecnologías más avanzadas; para la seguridad de los conductores y ocupantes de los automóviles.

Por otra parte, autoridades de gobierno, consumidores, fabricantes y especialistas podrán asistir el día miércoles 13 de junio a las 8:30 am, en el Salón 1 del Hotel AR Salitre, a la conferencia "Latin NCAP: aplicación en Latinoamérica de los sistemas de test de desempeño en vehículos", que será presentada por el Ingeniero Alejandro Furas – Director Técnico de Global NCAP.

"Sabemos que los siniestros de tránsito son la principal causa de muerte en jóvenes entre 15 y 29 años en la toda la región. Es por eso que impulsamos el desarrollo de pruebas, que nos permitan hacer un análisis profundo sobre los sistemas de seguridad que deben incluir los autos, en lo que se refiere – entre otros – a la retención infantil (SRI), airbags y estabilidad de la carrocería, para proteger la integridad de los pasajeros y reforzar las medidas preventivas en esta materia", comentó Ma. Fernanda Rodríguez, Secretaria Ejecutiva del Programa.

Caracol Radio - Colombia

TECNOLOGÍA

RSS

III Congreso Latinoamericano de Seguridad Vial

Caracol | Junio 12 de 2012

Vote: ☆☆☆☆☆ Promedio: ☆☆☆☆☆ 0 votos

Opinar sobre esta nota

Recommend 0 Twittear 10



Latin NCAP, el programa de evaluación para autos nuevos para América Latina y el Caribe, participará en III Congreso Latinoamericano de Seguridad Vial (CISEV), que se llevará a cabo los días 12 al 14 de junio en Corferias. El Programa presentará en un stand informativo diseñado exclusivamente para el evento, datos sobre los avances de su investigación, entre otros.

Durante el congreso, Latin NCAP ofrecerá una visión estratégica sobre los desafíos y retos que enfrenta el sector en materia de seguridad y promoverá entre los fabricantes, las mejores prácticas para perfeccionar los sistemas de seguridad de sus vehículos, con el propósito de reducir el número de fallecidos y lesionados por siniestros de tránsito.

El Tiempo - Colombia



EL TIEMPO.COM

Buscar Noticias De Colombia Y El Mundo

inicio | debes saber | debes hacer | debes leer | clasificados | especiales | secciones

Temas del día | Caso Colmenares | Luis Andrés Colmenares | Carlos Cardenas | Mario Iguarán | Violencia

eltiempo.com / Blogs / Todo sobre autos

Las opiniones de los blogueros son de su estricta responsabilidad y no representan la opinión de este portal.

A fondo: Mazda 3 All New sedan 2 litros caja de 5 automática en su reciente actualización. Noticias: Renault, Cesvi y Latin NCAP.

Por [illegible] el 12 de junio 2012 12:11 AM

Comparte este artículo | Compartir 6 | Twittear 2

El Programa participará en el III Congreso Latinoamericano de Seguridad Vial en Bogotá y dará a conocer a las autoridades de gobierno, consumidores y fabricantes, importantes avances sobre los avances del mismo de cara a la próxima presentación de resultados de la III fase del programa.

Bogotá. 12 de junio de 2012. Latin NCAP, el programa de evaluación para autos nuevos para América Latina y el Caribe, participará en III Congreso Latinoamericano de Seguridad Vial (CISEV), que se llevará a cabo los días 12 al 14 de junio en Corferias. El Programa presentará en un stand informativo diseñado exclusivamente para elevento, datos sobre los avances de su investigación y exhibirá el Nissan TIIDA testeado en la Fase II del Programa, presentado en San Pablo, Brasil, el pasado mes de noviembre de 2011.

Autos de Primera - Colombia

Latin NCAP participará en III Congreso Latinoamericano de Seguridad Vial (CISEV), que se llevará a cabo los días 12 al 14 de junio en Corferias.

+1 0 Martes, 12 Junio 2012 14:58

COMPARTIR

- **El Programa participará en el III Congreso Latinoamericano de Seguridad Vial en Bogotá y dará a conocer a las autoridades de gobierno, consumidores y fabricantes, importantes anuncios sobre los avances del mismo de cara a la próxima presentación de resultados de la III fase del programa.**

Bogotá - Latin NCAP, el programa de evaluación para autos nuevos para América Latina y el Caribe, participará en III Congreso Latinoamericano de Seguridad Vial (CISEV), que se llevará a cabo los días 12 al 14 de junio en Corferias.

El Programa presentará en un stand informativo diseñado exclusivamente para el evento, datos sobre los avances de su investigación y exhibirá el **Nissan TIIDA** testeado en la Fase II del Programa, presentado en San Pablo, Brasil, el pasado mes de noviembre de 2011.

Durante el congreso, **Latin NCAP** ofrecerá una visión estratégica sobre los desafíos y retos que enfrenta el sector en materia de seguridad y promoverá entre los fabricantes, las mejores prácticas para perfeccionar los sistemas de seguridad de sus vehículos; con el propósito de reducir el número de fallecidos y lesionados por siniestros de tránsito.

NotIngenio - Colombia

Colombia y América Latina deben mejorar en materia de Seguridad Vial: Latin NCAP

Transporte

Martes, 19 de Junio de 2012 00:00



Según el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020, de las Naciones Unidas, los países de América Latina y el Caribe (LAC) deben adoptar planes y programas que reduzcan el número de siniestros viales.

Con el objetivo de estabilizar y reducir las cifras de muertes y lesiones por siniestros viales en la región, Latin NCAP, el primer programa de ensayos de choque para los consumidores de América Latina y el Caribe, anunció su apoyo al plan seguridad vial liderado por la ONU, para promover a través de sus investigaciones y estudios, datos confiables que contribuyan a facilitar la consecución de las metas fijadas por el organismo mundial para cada estado miembro.

En el dia de hoy, Latin NCAP presentó una comparativa de precios y equipamientos para el Nissan March comercializado en América Latina, vs. el Nissan Micra[1] comercializado en Europa; el primero testeado por Latin NCAP en 2011 y el segundo testeado por Euro NCAP en 2010.

En esta comparativa, queda evidenciado, que "en América Latina un Nissan March con o sin airbags, se paga más caro que el Nissan Micra con airbags frontal, lateral y de cortina, más ABS y ESC (Control Electrónico de Estabilidad). Asimismo, en países como Colombia y Uruguay, se debe pagar al menos Euros 2.000 sumados al precio del modelo standard, para adquirir la versión del Nissan March con airbags", según palabras del Ingeniero Alejandro Furas, Director Técnico de Global NCAP.

De acuerdo con el programa, "la evaluación de los vehículos testeados muestran que los automóviles más vendidos en cada país; ofrecen niveles de seguridad 20 años por detrás de los estándares "cinco estrellas" exigidos en Europa y América del Norte. Lamentablemente, los vehículos de "una estrella" siguen dominando el mercado en América Latina y el Caribe (LAC)".

Tiempo Motor - Colombia

LATINOAMERICA DEBE MEJORAR EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL





Estamos en Línea - Colombia

América Latina 20 años atrás en seguridad vial: Latin NCAP

...Y gana DINERO
¡Por cada clic que obtengas!

El Programa participará en el III Congreso Latinoamericano de Seguridad Vial en Bogotá y dará a conocer a las autoridades de gobierno, consumidores y fabricantes, importantes anuncios sobre los avances del mismo de cara a la próxima presentación de resultados de la II fase del programa.

Bogotá, 14 de junio de 2012. Latin NCAP, el programa de evaluación para autos nuevos para América Latina y el Caribe, participará en III Congreso Latinoamericano de Seguridad Vial (CISEV), que se llevará a cabo los días 12 al 14 de junio en Corferias. El Programa presentará en un stand informativo diseñado exclusivamente para el evento, datos sobre los avances de su investigación y exhibirá el Nissan TIIDA testeado en la Fase II del Programa, presentado en San Pablo, Brasil, el pasado mes de noviembre de 2011.

Durante el congreso, Latin NCAP ofrecerá una visión estratégica sobre los desafíos y retos que enfrenta el sector en materia de seguridad y promoverá entre los fabricantes, las mejores prácticas para perfeccionar los sistemas de seguridad de sus vehículos, con el propósito de reducir el número de fallecidos y lesionados por siniestros de tránsito.

Acis - Colombia

12-06-12 14:32

América Latina 20 años atrás en seguridad vial: Latin NCAP

El Programa participará en el III Congreso Latinoamericano de Seguridad Vial en Bogotá y dará a conocer a las autoridades de gobierno, consumidores y fabricantes, importantes anuncios sobre los avances del mismo de cara a la próxima presentación de resultados de la III fase del programa.

Bogotá. 12 de junio de 2012. Latin NCAP, el programa de evaluación para autos nuevos para América Latina y el Caribe, participará en III Congreso Latinoamericano de Seguridad Vial (CISEV), que se llevará a cabo los días 12 al 14 de junio en Corferias. El Programa presentará en un stand informativo diseñado exclusivamente para el evento, datos sobre los avances de su investigación y exhibirá el Nissan TIIDA testeado en la Fase II del Programa, presentado en San Pablo, Brasil, el pasado mes de noviembre de 2011. Durante el congreso, Latin NCAP ofrecerá una visión estratégica sobre los desafíos y retos que enfrenta el sector en materia de seguridad y promoverá entre los fabricantes, las mejores prácticas para perfeccionar los sistemas de seguridad de sus vehículos; con el propósito de reducir el número de fallecidos y lesionados por siniestros de tránsito. El programa tiene como objetivo concientizar a los ciudadanos y fabricantes sobre la importancia de adquirir o desarrollar vehículos con los estándares de calidad exigidos por la ONU, organismo global que aporta soluciones concretas a través de iniciativas que promueven la adopción de las tecnologías más avanzadas; para la seguridad de los conductores y ocupantes de los automóviles. Por otra parte, autoridades de gobierno, consumidores, fabricantes y especialistas podrán asistir el día miércoles 13 de junio a las 8:00 am, en el Salón 1 del Hotel AR Salitre, a la conferencia "Latin NCAP: aplicación en Latinoamérica de los sistemas de test de desempeño en vehículos", que será presentada por el Ingeniero Alejandro Furas – Director Técnico de Global NCAP. "Sabemos que los siniestros de tránsito son la principal causa de muerte en jóvenes entre 15 y 29 años en la toda la región. Es por eso que impulsamos el desarrollo de pruebas, que nos permitan hacer un análisis profundo sobre los sistemas de seguridad que deben incluir los autos, en lo que se refiere – entre otros – a la retención infantil (SRI), airbags y estabilidad de la carrocería, para proteger la integridad de los pasajeros y reforzar las medidas preventivas en esta materia", comentó Ma. Fernanda Rodríguez, Secretaria Ejecutiva del Programa.

Auto Crash- Colombia



Revista Auto Crash
June 14

Colombia y América Latina deben mejorar en materia de Seguridad Vial: Latin NCAP
Según el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020, de las Naciones Unidas, los países de América Latina y el Caribe (LAC) deben garantizar la seguridad de los conductores y ocupantes de los automóviles, a través de planes y programas que reduzcan el número de siniestros viales.

Bogotá. 14 de junio de 2012. Con el objetivo de estabilizar y reducir las cifras de muertes y lesiones por siniestros viales en la región, Latin NCAP, el primer programa de ensayos de choque para los consumidores de América Latina y el Caribe, anunció su apoyo al plan seguridad vial liderado por la ONU, para promover a través de sus investigaciones y estudios, datos confiables que contribuyan a facilitar la consecución de las metas fijadas por el organismo mundial para cada estado miembro.

En el día de hoy, Latin NCAP presentó una comparativa de precios y equipamientos para el Nissan March comercializado en América Latina, vs. el Nissan Micra[1] comercializado en Europa; el primero testeado por Latin NCAP en 2011 y el segundo testeado por Euro NCAP en 2010.

Caracol Radio - Colombia

TECNOLOGÍA

RSS

América Latina: rajada en seguridad vial

Caracol | Junio 26 de 2012

Vote: ☆☆☆☆☆ Promedio: ★★★★★ 1 votos

Opinar sobre esta nota

Recommend 1 Twittear 3



Del 12 al 15 de junio 2012 se llevó a cabo el III Congreso Iberoamericano de Seguridad Vial (CISEV) en Bogotá, Colombia. En el mismo se elaboró la Declaración de Bogotá la cual establece varias medidas a tomar y compromisos a asumir por la región. Entre ellas se destaca la de establecer estándares de fabricación de vehículos que garanticen un comportamiento adecuado, tanto en caso de siniestros como en la prevención de los mismos, brindando la necesaria protección de acuerdo a las pautas prescriptas en las normas de las Naciones Unidas.

Las lesiones causadas por los siniestros viales se constituyen en un problema de salud pública, que representa un costo elevado para las economías mundiales, pues generalmente las víctimas que sufren dichas lesiones oscilan entre los 14 y 32 años, y afectan psicológicamente a sus familias. "A través de Latin NCAP hemos demostrado que actualmente los autos con el mayor volumen de ventas en la región, presentan niveles de seguridad similares a aquellos que se vendían en Europa y Estados Unidos hace veinte años. Esto implica que los autos más vendidos tienen una alta probabilidad de lesiones con riesgos de vida en algunos de los pasajeros, en un choque de solo 64 km/hr (40mph)", indica Ma. Fernanda Rodríguez, Secretaria Ejecutiva del Programa.

ABC Bebe.com - Colombia

Publicado en *ABC del bebé* (http://www.abcdelbebe.com)

Niños, ¿sin seguridad en los carros?

Por *betqui*
Creado *27 de Junio de 2012*

Multimedia



Lead:
Expertos uruguayos se han dado a la tarea de probar más de 16 autos nuevos.

El programa liderado por Latin Ncap (New car assessment programme) y que comenzó en el 2010 ha permitido evaluar la seguridad de los niños dentro de más de 16 carros nuevos comercializados en América Latina y El Caribe, "de los cuales tres de ellos han alcanzado tres estrellas en seguridad, donde cero es el nivel mínimo de protección y cinco, el máximo", según afirmó Rosa Gallego, coordinadora del Latin Ncap.

Rosa Gallego dice que con esta inciativa se pretende "evaluar la seguridad del niño a través del grado de compatibilidad entre la silla y el vehículo. Esto no quiere decir que ninguno de los artículos no sirvan".

El programa ha sido apoyado por la Federación Internacional del automóvil (FIA), el Global New Car Assessment Programme (GNCAP), la Fundación Gonzalo Rodríguez, el Banco Interamericano de Desarrollo e International Consumer Research & Testing (ICRT).

Así se hace la prueba

Alejandro Furas, director técnico de Global Ncap, explicó que los carros [1] a probar se compran en un concesionario, los transportan a un laboratorio independiente en Munich, Alemania y se informa al fabricante sobre el test para que estén presentes el día del experimento con ingenieros y representantes de la marca a fin de que haya total transparencia.

La prueba puede tardar alrededor de día y medio; cuatro horas en la preparación del carro, primero se ubican los sistemas de retención infantil (lo que se conoce como sillas [2] para niños y bebés, sugeridas por el fabricante de carros) y dummies que simulan el peso de niños de diferentes edades y tamaños; luego el auto que se dirige a una velocidad de 64 kilómetros por hora se estrella contra una barrera deformable que lo destruye casi por completo. El tiempo restante se dedica al análisis del mismo.

Con ayuda de piezas de metal, los dummies simulan el cuello, la columna y las piernas del menor, cada uno lleva un sensor que permite identificar las posibles lesiones [3] que sufriría el pequeño durante el impacto. Una computadora recibe los datos, los analiza y a través de gráficas coloridas se evidencia el nivel de protección del infante. Luego se entrega al fabricante un informe final para intercambiar ideas y conocer ítems a mejorar.

Para conocer más acerca de las pruebas y resultados, puede ingresar a la páginawww.latinncpa.com

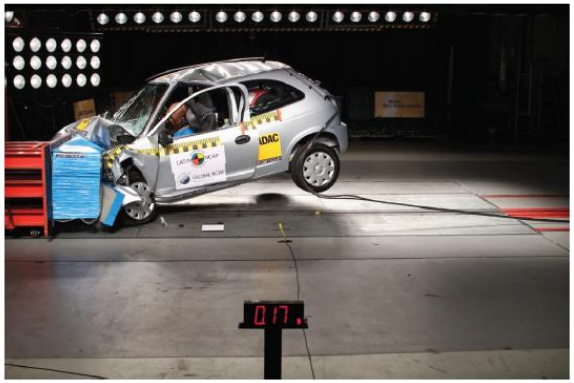
RPM - Colombia

Colombia y América Latina deben mejorar en materia de Seguridad Vial: Latin NCAP

junio 22, 2012 | Noticias

Con el objetivo de estabilizar y reducir las cifras de muertes y lesiones por siniestros viales en la región, Latin NCAP, el primer programa de ensayos de choque para los consumidores de América Latina y el Caribe, anunció su apoyo al plan seguridad vial liderado por la ONU, para promover a través de sus investigaciones y estudios, datos confiables que contribuyan a facilitar la consecución de las metas fijadas por el organismo mundial para cada estado miembro.

En el día de hoy, Latin NCAP presentó una comparativa de precios y equipamientos para el Nissan March comercializado en América Latina, vs. el Nissan Micra[1] comercializado en Europa; el primero testeado por Latin NCAP en 2011 y el segundo testeado por Euro NCAP en 2010.



En esta comparativa, queda evidenciado, que "en América Latina un Nissan March con o sin airbags, se paga más caro que el Nissan Micra con airbags frontal, lateral y de cortina, más ABS y ESC (Control Electrónico de Estabilidad). Asimismo, en países como Colombia y Uruguay, se debe pagar al menos Euros 2.000 sumados al precio del modelo standard, para adquirir la versión del Nissan March con airbags", según palabras del Ingeniero Alejandro Furas, Director Técnico de Global NCAP.

De acuerdo con el programa, "la evaluación de los vehículos testeados muestran que los automóviles más vendidos en cada país; ofrecen niveles de seguridad 20 años por detrás de los estándares "cinco estrellas" exigidos en Europa y América del Norte. Lamentablemente, los vehículos de "una estrella" siguen dominando el mercado en América Latina y el Caribe (LAC)".

Las cifras dejan claro que se trata de un problema de salud pública, que afecta cerca de 1,3 millones de personas en Latinoamérica que fallecen a causa de siniestros viales. Cabe destacar que entre 20 y 50 millones de personas que sufren dichos traumatismos, constituyen la mayor parte de la población que presenta problemas de discapacidad en todo el mundo. Si no se adoptan medidas inmediatas, estos traumatismos se convertirán en la quinta causa mundial de muerte, con unos 2,4 millones de fallecimientos anuales.

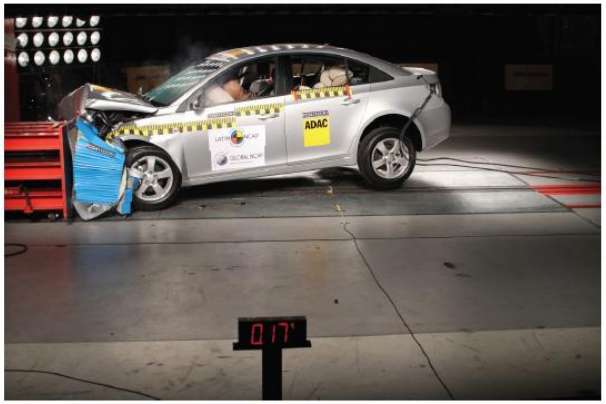
"Hacemos un llamado para que los gobiernos, fabricantes y consumidores se concienticen sobre la importancia de promover actividades y cumplir con las normas establecidas en el último decenio por la ONU, para reducir el número de personas heridas y las muertes causadas por siniestros viales. Sabemos que este problema trae consecuencias sanitarias, sociales y económicas devastadoras, que ponen en peligro la salud pública y el desarrollo de los países", concluye Ma. Fernanda Rodríguez, Secretaria Ejecutiva del Programa.

Por su parte, el Decenio de Acción para la Seguridad Vial propone a los países de ingresos bajos y medianos, acelerar las inversiones destinadas a la seguridad vial, para redefinir políticas sostenibles entre la comunidad. Así mismo, incentiva a los países con ingresos altos para que reformulen sus estrategias y mejoren los resultados; con el propósito de compartir sus experiencias y conocimientos con los demás miembros.

***Sobre Latin NCAP**

Latin NCAP (New Car Assessment Programme) es un programa que evalúa la seguridad de los autos comercializados y fabricados en Latinoamérica y el Caribe. Las evaluaciones realizadas por Latin NCAP se conocen mundialmente y utilizan pruebas de impacto frontales con una barrera deformable. Con sede en Montevideo, capital uruguaya.

[1] Nombre que recibe el Nissan March en Europa.



Tags: Latin NCAP, seguridad

NotIngenio - Colombia

América Latina 20 años atrás en seguridad vial: Latin NCAP

Martes, 26 de Junio de 2012 00:00

Tema de la Semana

Las lesiones causadas por los siniestros viales se constituyen en un problema de salud pública, que representa un costo elevado para las economías mundiales.

Del 12 al 15 de junio 2012 se llevó a cabo el III Congreso Iberoamericano de Seguridad Vial (CISEV) en Bogotá, Colombia. En el mismo se elaboró la Declaración de Bogotá la cual estable varias medidas a tomar y compromisos a asumir por la región.

Entre ellas se destaca la de establecer estándares de fabricación de vehículos que garanticen un comportamiento adecuado, tanto en caso de siniestros como en la prevención de los mismos, brindando la necesaria protección de acuerdo a las pautas prescriptas en las normas de las Naciones Unidas.

Las lesiones causadas por los siniestros viales se constituyen en un problema de salud pública, que representa un costo elevado para las economías mundiales, pues generalmente las victimas que sufren dichas lesiones oscilan entre los 14 y 32 años, y afectan psicológicamente a sus familias.



"A través de Latin NCAP hemos demostrado que actualmente los autos con el mayor volumen de ventas en la región, presentan niveles de seguridad similares a aquellos que se vendían en Europa y Estados Unidos hace veinte años. Esto implica que los autos más vendidos tienen una alta probabilidad de lesiones con riesgos de vida en algunos de los pasajeros, en un choque de solo 64 km/hr (40mph)", indica Ma. Fernanda Rodríguez, Secretaria Ejecutiva del Programa.

De acuerdo al Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020, que tiene como objetivo aportar al desarrollo de planes regionales y nacionales, para incentivar actividades que eviten el número de siniestros viales, las tres causas principales de defunciones de personas entre 5 a 44 años se deben a traumatismos ocasionados en accidentes de tránsito. De la misma manera, se estima que las colisiones de vehículos de motor tienen una repercusión económica del 1% al 3% en el PNB respectivo de cada país, lo que asciende a un total de más de $ 500 000 millones.

"Creemos que es de vital importancia crear alianzas con los gobiernos, para disminuir la mortalidad a causa de siniestros viales. De la misma manera, estamos seguros que a través de las pruebas que lideramos en la región, aportamos datos relevantes para disminuir las tasas de letalidad y lograr que los fabricantes ofrezcan automóviles con sistemas más seguros para los usuarios", agrega el Ingeniero Alejandro Furas, Director Técnico de Global NCAP.

El Ingeniero Furas presentó durante el Congreso una comparativa de precios y equipamientos para el Nissan March comercializado en América Latina, vs. el Nissan Micra[1] comercializado en Europa; el primero testeado por Latin NCAP en 2011 y el segundo testeado por Euro NCAP en 2010.

En esta comparativa, queda evidenciado, que en América Latina un Nissan March con o sin airbags, se paga más caro que el Nissan Micra con airbags frontal, lateral y de cortina, más ABS y ESC (Control Electrónico de Estabilidad). Asimismo, en países como Colombia y Uruguay, se debe pagar al menos Euros 2.000 sumados al precio del modelo standard, para adquirir la versión del Nissan March con airbags.

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

Rua Seguros - Colombia

Los autos básicos en la región no tienen 5 estrellas en seguridad, según Latin NCAP



La preocupación de los fabricantes de vehículos por hacer máquinas cada vez más seguras para los pasajeros no debe ser una obligación solo para las firmas de alta gama. A esta conclusión se llega después de observar los nada alentadores resultados de los ensayos de choque de carros que, desde hace tres años, realiza el programa Latin NCAP, una iniciativa independiente que evalúa el nivel de seguridad en los vehículos nuevos vendidos en la región.

Tal y como se publica en La República según explicó el director técnico de Global NCAP, Alejandro Furas, quien estuvo de visita en Colombia para el III Congreso Latinoamericano de Seguridad Vial en Corferias, de los 18 modelos de autos que ha probado este programa en un laboratorio de Alemania, ninguno logró una calificación de 5 estrellas, la máxima puntuación en seguridad.

'Testeamos modelos con bolsas de aire y sin ellas, que impactan de manera frontal a una velocidad promedio de más de 60 Km/h, y nos dimos cuenta que esto no es lo único indispensable para garantizar que un vehículo sea seguro', destacó Furas.

El vocero agregó: 'Por ejemplo, evaluamos un vehículo de origen chino cuyo habitáculo o cabina quedó completamente destruida, es decir, que el volante terminó pegado al techo. Esto significa que la estructura de este modelo de carro es muy inestable y, por ende, insegura. Por más bolsas de aire que tuviera, es poco lo que servirían'.

Latin NCAP otorga dos tipos de calificaciones de seguridad según los pasajeros: los adultos que siempre van en la línea de asientos delanteros (piloto y copiloto) y los niños que usualmente se ubican en la parte trasera. De los 11 modelos de vehículos que este organismo escogió por ser los más vendidos en algún país de la región (nueve sin bolsa de aire), ninguno superó las 3 estrellas en seguridad para los adultos, excepto el Toyota Corolla XEI que alcanzó las 4 estrellas con doble bolsa de aire. Para el caso de la protección de niños, no se superó la barrera de las 2 estrellas, con la salvedad del Ford Ka.

Si el análisis se hace de los siete vehículos restantes, los cuales entrega el propio fabricante para que se determine su nivel de seguridad, lo que se observa es que aumenta la protección de los pasajeros, pero porque todos los modelos están equipados al menos con una bolsa de aire para el conductor y otra para el copiloto.En este grupo destacaron el Ford Focus, el Chevrolet Cruze y el Nissan Tiida con 4 estrellas en seguridad para adultos. Las calificaciones más bajas en este sentido fueron dos estrellas, puntuación que fue asignada al Nissan March y al Peugeot 207 Compact.

¿Por qué el poco auge en Latinoamérica?

Cuando se habla de protección en los carros, la frase común es qutiene un determinado número estrellas en seguridad según la Euro NCAP. Mientras que China está haciendo sus propios esfuerzos para tener un programa de evaluación como el europeo, en América Latina esta iniciativa no surgió sino hasta la firma del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, de las Naciones Unidas, que tiene como fin reducir en 50% el número de muertos por accidentes de tránsito. El documento se firmó en 2010 y se unieron la Federación Internacional del Automóvil, Global New Car Assessment Programme, Fundación Gonzalo Rodríguez, el BID y el International Consumer Research & Testing, en lo que hoy conocemos como Lati NCAP

F1 Latam Autos - Colombia

Home >> Noticias

Video: Entrevista con Alejandro Furas - Director Técnico Global NCAP

Junio 26 /2012 Bogotá, Colombia 20:54 GMT



Por:
Giovanni Bonilla

Foto:
Latin NCAP

Follow @AutosF1Latam

Me gusta Regístrate para ver qué les gusta a tus amigos. Tweet 0 Seguir a @AutosF1Latam

Aprovechando el III Congreso Latinoamericano de Seguridad Vial (CISEV), que se llevó a cabo hace algunos días en Colombia, Autos F1Latam entrevistó en exclusiva a Alejandro Furas, Director Técnico del Global NCAP. El ingeniero uruguayo es una autoridad en el tema de seguridad en el Sector Automotor.

Observa la entrevista al Director Técnico de Global NCAP, Alejandro Furas

Lanzamiento de Resultados
Fase III – Argentina
Noviembre 2012

El Cronista - Argentina

ENFOQUE

Siniestros viales, problema de salud pública mundial

Fernanda Rodríguez

Secretaria Ejecutiva del Programa Latin NCAP



Según el "Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial", realizado por la Organización Mundial de la Salud (OMS), más del 90% de las víctimas mortales de siniestros viales que ocurren en el mundo corresponde a países de ingresos bajos y medianos, que tan sólo tienen el 48% de los vehículos existentes. Una estadística que, sin duda, nos llama a reconocer el rol estratégico de los gobiernos y la industria automotriz para aplicar las medidas de seguridad necesarias para preservar la vida de los peatones y conductores.

Las lesiones causadas por los siniestros viales afectan entre 20 y 50 millones de personas en el mundo, un fenómeno que impacta considerablemente la economía con pérdidas que ascienden a más de 500.000 millones de dólares por año. Por su parte, algunas de las consecuencias físicas a las que se enfrentan las víctimas de siniestros viales son los traumatismos y amputaciones así como traumas psicológicos y sociales.

A pesar del esfuerzo de organismos mundiales como la Organización de Naciones Unidas (ONU) y la OMS, los siniestros viales continúan siendo una importante causa de muerte, traumatismo y discapacidad. Está situación pone en peligro la salud pública mundial, pues se estima que cerca de 3 millones de personas fallecen a raíz de un siniestro de tránsito, lo que representa 3.000 defunciones diarias, que afectan a grupos vulnerables como peatones, ciclistas y usuarios de vehículos de motor de dos ruedas. Si no se toman medidas para el año 2030 los siniestros viales, se convertirán en la quinta causa de mortalidad.

La 'Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020' promovida por la ONU, propone a nivel global, concientizar a la sociedad, instituciones y gobiernos sobre la importancia de crear una legislación amplia y vigilar su cumplimiento, para mitigar las consecuencias de los traumatismos, mejorar la seguridad vial y reducir la mortalidad en las vías de tránsito.

De acuerdo con Latin NCAP, el programa de evaluación para autos nuevos en América Latina y el Caribe (www.latinncap.com), los vehículos con mayor volumen de ventas en la región presentan niveles de seguridad similares a aquellos que se vendían en Europa y Estados Unidos hace veinte años. Esto implica que los más vendidos tienen una alta probabilidad de provocar lesiones con riesgos de vida en algunos de los pasajeros, en un choque de solo 64 km/hr (40mph).

Bajo este panorama es urgente que los países fortalezcan sus políticas de protección tanto para conductores, peatones y niños, e impulsen la adopción de resoluciones y programas para que los fabricantes ofrezcan vehículos igual de seguros que en países desarrollados, los gobiernos garanticen la seguridad en las carreteras y ofrezcan servicios de salud capaces de atender a las víctimas y acompañarlas en su rehabilitación. Así mismo, gobiernos e instituciones relacionadas con la seguridad vial deben ocuparse de difundir campañas enfocadas en sensibilizar a conductores y peatones sobre los cuidados que debe tener en la vía.



Los Estados están llamados a trabajar multisectorialmente e invertir en la creación de sistemas de atención capaces de reducir la mortalidad y discapacidad causada por los traumatismos en siniestros viales. A través del fortalecimiento de la asistencia traumatológica y a través de programas de rehabilitación exitosa a las víctimas, se permitirá a más personas mejorar su calidad de vida. Asimismo, es necesaria una estrategia con acciones puntuales en materia de seguridad vial y asignar los recursos necesarios para evitar que los siniestros viales continúen siendo un problema de salud pública en América Latina y el Caribe.

El Cronista - Argentina

SEGÚN UN PROGRAMA DE EVALUACIÓN DE VEHÍCULOS

Las autos latinoamericanos más populares atrasan 20 años en seguridad

El resultado surge de pruebas de choques. Como contracara algunos modelos mejoraron la fortaleza de la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad

D. C. Buenos Aires

La industria automotriz de la región es uno de los pilares de la mayoría de las economías. Con grandes márgenes de crecimiento respecto de la cantidad de autos per capita en comparación con los mercados desarrollados, las marcas encuentran en los países de Latinoamérica terreno fértil para crecer.

Sin embargo, las automotrices no estarían proveyendo a las unidades más populares de la región el mismo nivel de sistemas de seguridad que en los países más desarrollados.

Así lo demuestran los resultados de pruebas de choque publicados por el Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América latina y el Caribe (Latin NCAP), institución conformada por Estados y entidades privadas como la Federación Internacional del Automóvil (FIA), que entre sus conclusiones asegura que "algunos de los vehículos más populares en la región aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados".

Esto se observa en que modelos como Peugeot 207 Compact 5 puertas 1.4, Gol Trend 1.6, Palio ELX 1.4 (modelo viejo), Chevrolet Corsa Classic y Novo Uno obtuvieron una sola estrella en lo referido a la seguridad de los conductores.



Un accidente en el centro de Buenos Aires, el auto irreconocible

En ese pelotón también figura la Sandero de Renault, vehículo señalado como uno de los de peor desempeño de los ocho testeados en la Fase III de Latin NCAP junto al JAC J3 (modelo que se comercializa en Brasil).

En el caso del modelo de la marca francesa, el trabajo le dio una estrella debido al desempeño "inestable de su carrocería así como a la falta de airbags". "Este es un resultado decepcionante de Renault, un fabricante con buena reputación en Europa en términos de seguridad", afirma el informe. "El fabricante es claramente capaz de ofrecer algo mucho mejor como se aprecia en el otro modelo testeado, el Fluence por ejemplo, que obtiene cuatro estrellas", agrega el trabajo presentado ayer en el INTI.

De todas formas no todos los datos fueron desalentadores. Cinco modelos obtuvieron cuatro estrellas y dieron cuenta de los beneficios combinados del mejoramiento de la fortaleza de la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad.

Los modelos que obtuvieron cuatro estrellas fueron el Ford New Fiesta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios hatchback y Vokswagen Polo hatchback. "En un muy alentador paso adelante, Ford y VW han confirmado que el airbag para el conductor y el acompañante son parte del equipamiento estándar", afirmaron desde la entidad con oficinas en Uruguay.

Otra señal de avance en estas es la obtención, por primera vez, de cuatro estrellas para la protección del ocupante niño.

El Ford Fiesta y el Honda City fueron los dos modelos que obtuvieron esta mejora, que según explica el trabajo se obtuvo con la utilización del sistema de retención infantil con ISOFIX, sistema que Latin Ncap "recomienda a los Gobiernos de la región".

Aceptan y prometen mejorar

■ Las automotrices que fueron evaluados aceptaron los resultados y prometieron modificaciones. Así se lo reconocieron a *El Cronista* varias de las compañías radicadas en el país.

Desde Honda, una de las compañías que fue bien tratada por el informe se mostraron orgullosa y afirmaron: "Nos pueden criticar otras cosas, pero somos buenos en seguridad".

Por el contrario, desde una de las marcas que obtuvo una calificación regular, reconocieron los resultados pero se defendieron afirmando que el modelo testeado "está en línea con el equipamiento de otros modelos del segmento".

Clarín - Argentina

CRASH TEST LATIN NCAP 2012

Leves mejoras en seguridad, pero falta...

La división lantinoamericana de Euro NCAP cerró una nueva fase: 5 de 8 modelos dieron 4 estrellas.

Se publicaron los resultados de la Fase III del programa Latin NCAP, el primer programa de independiente de evaluación de autos nuevos de América Latina y el Caribe. Entre algunos de los puntos más importantes de esta Fase, se encuentran:

1) Los niveles de seguridad de algunos de los vehículos más populares en la región aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados.

2) Los vehículos con peor desempeño de los ochos testeados en la Fase III de Latin NCAP fueron el Renault Sandero y el JAC J3 (de origen chino, no se vende en Argentina).

3) Cinco modelos obtuvieron cuatro estrellas, evidenciando los beneficios combinados del mejoramiento de la fortaleza de la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad. Los modelos que cuentan con cuatro estrellas son: Ford New Fiesta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios hatchback y VW Polo hatchback.

4) Otra señal de avance en estas pruebas de choque es la obtención, por primera vez, de cuatro estrellas para la protección del ocupante niño. La utilización del sistema de retención infantil con ISOFIX desempeñó un rol fundamental.

Se mejoró, pero aún falta más.



Toyota Etios. Otro japonés bien calificado, que en breve llegará a nuestro país.



Honda City. El producto fabricado en Argentina obtuvo un total de 4 estrellas.

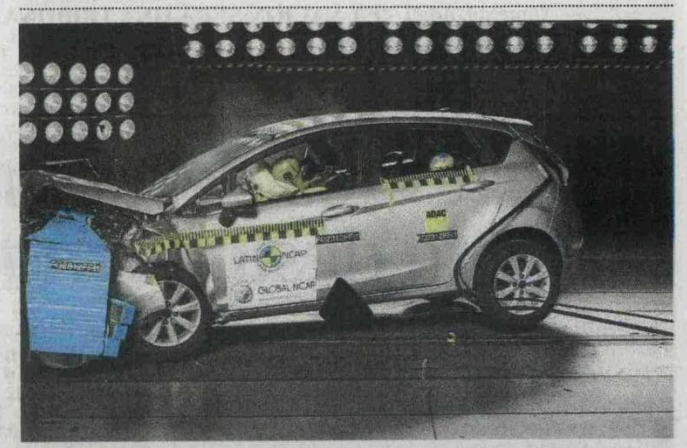


Renault Fluence. Producido en Santa Isabel, Córdoba, sacó un aprobado.

La Nación - Argentina

EUREKA!
Ciencia, salud, tecnología

Por **Nora Bär**



Seguridad vehicular, a prueba

En América latina y el Caribe, la seguridad en autos nuevos sigue siendo baja, aunque algunas marcas avanzaron. Es lo que indican los resultados del programa de pruebas de choque Latin NCAP, que presentó anteayer el INTI. "Algunos de los vehículos más populares aún están atrasados 20 años respecto de los países industrializados", afirman. El Instituto planea construir en la Argentina un laboratorio de *crash test* para toda la región. ●

Tiempo Argentino - Argentina

Las pruebas se realizaron con vehículos a una velocidad de 64 km/h, con dos muñecos adultos adelante y dos pequeños atrás

Con *test dummies*, el INTI comprobó cuáles son los autos más seguros

El programa obedece al objetivo del Ministerio de Industria de reducir el 50% de la siniestralidad para el año 2020. De acuerdo al estudio, los modelos más populares siguen siendo los menos avanzados en materia de seguridad.

Gustavo Sarmiento
gsarmiento@tiempoargentino.com

El Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI) fue el escenario en el que se llevaron a cabo pruebas de choques con automóviles fabricados en el continente, realizadas por el Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe (Latin NCAP), y que determinaron que los más populares atrasan 20 años en materia de seguridad. En contraposición, con un parque automotor que crece cada año un 10%, más vehículos alcanzaron un puntaje de seguridad elevado en relación con los ensayos hechos en años anteriores, sobre todo en airbags y cinturones de seguridad.

La ministra de Industria Débora Giorgi, que inauguró el programa, afirmó que el gobierno nacional trabaja para asumir el "compromiso de la década" expresado así por el Latin NCAP, que consiste en reducir el 50% de la siniestralidad hacia 2020.

Las pruebas de choque se realizaron en ocho automóviles a una velocidad de 64km/h, con dos *dummies* adultos sentados en el frente y dos pequeños que representaban a menores de 3 años y de 18 meses, ubicados en sillas de niños. Los de más bajo desempeño fueron el JAC J3 (sólo se comercializa en Brasil) y el Renault Sandero, por el desempeño inestable de su carrocería y la ausencia de airbags. Entre lo positivo, Ford y Volkswagen incorporaron airbags para conductor y acompañante en el equipamiento estándar en sus modelos New Fiesta y Clásico/Bora, aunque este último obtuvo sólo tres estrellas por su pobre integridad estructural.

Ricardo del Valle, presidente del INTI, anunció la próxima creación de un laboratorio de *crash test* para que las pruebas que hoy se realizan en países europeos puedan efectuarse aquí. Y aseguró que impulsará el desarrollo de autopartistas nacionales. En el tercer año de existencia del Latin NCAP, los resultados de los ensayos de seguridad pusieron de manifiesto la necesidad de incorporar en el continente estándares de seguridad y marcos legales equivalentes a los de países europeos.

Fabián Pons, gerente general de CESVI, remarcó que en el Viejo Continente es obligatorio el control de estabilidad (ESP), que aquí no se exige: "Fue premiado como uno de los mejores inventos del siglo XXI, ayudó a salvar un 30% de víctimas potenciales de siniestros viales", dijo, y criticó "la falta de ABS, doble airbag o apoya cabezas para todas las plazas en autos populares".

Más de un 60% de los hechos de tránsito con víctimas fatales tiene como protagonista a un automóvil particular. Adrián Tarditti, ex director provincial de Emergencias Sanitarias y actual titular de CUCAIBA, advirtió: "Muchos, por tener airbag, no usan cinturón. El cinturón debe usarse, y en la pelvis, no en el abdomen. Pensemos que sólo por utilizarlo hay tres veces más posibilidades de salir vivo de un incidente grave." «



Crash test - Así se denominan las pruebas de choques que se realizan para medir la seguridad de los automóviles.

Tránsito

Día de las víctimas

El domingo a las 12 se las recordará con un toque de sirena en los cuarteles de bomberos.

MODELOS QUE SUMAN ESTRELLAS

- Entre los autos que no superaron las pruebas de seguridad, están: Peugeot 207 Compact 5 puertas 1.4, Gol Trend 1.6, Palio ELX 1.4 (modelo viejo), Novo Uno y Renault Sandero sin airbags, con una sola estrella.
- Otros vehículos de gama superior mejoraron las condiciones de seguridad del diseño. Los modelos que obtuvieron cuatro estrellas: Chevrolet Cruze, Ford New Fiesta KD, Honda City 2013, Toyota Etios hatchback, Volkswagen Polo hatchback y Renault Fluence.
- Por primera vez dos modelos (el Ford Fiesta y el Honda City) obtuvieron cuatro estrellas para la protección del ocupante niño. El año pasado, el Fiesta KD ganó el premio de CESVI (costo-seguridad).

Buenos Aires Económico - Argentina

autos@diariobae.com

Los autos más populares de la región atrasan 20 años en materia de seguridad

Los últimos resultados de pruebas de choque publicados por Latin NCAP son reveladores y confirman lo que veníamos afirmando desde BAE Autos desde hace varios años: los niveles de seguridad de algunos de los vehículos más populares en la región aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países más industrializados. Igualmente, tal como lo muestran también los resultados de las pruebas hay avances con automóviles que han alcanzado un puntaje de seguridad de cuatro estrellas y dos fabricantes que han hecho los airbags equipamiento estándar en sus modelos testeados.

Los vehículos con peor desempeño de los ochos testeados en la Fase III de Latin NCAP fueron el Renault Sandero, (uno de los más vendidos en Argentina) y el JAC J3 chino, que solo se comercializa en Brasil y Chile. Los voceros de Latin NCAP afirmaron: "el Sandero obtuvo tan sólo una estrella debido al desempeño inestable de su carrocería así como a la falta de airbags. Este es un resultado decepcionante de Renault, un fabricante con buena reputación en Europa en términos de seguridad. La terminal es claramente capaz de ofrecer algo mucho mejor como se aprecia en el otro modelo testeado, el Fluence, que obtuvo cuatro estrellas". El JAC 3 sacó el mismo puntaje de una estrella a pesar de contar con dos airbags. Esto indica claramente, la vital importancia de la fortaleza de la carrocería en la protección de los ocupantes en caso de choque.

Asimismo la entidad aclaró: "Los airbags no compensan una pobre resistencia estructural al choque y Latin NCAP cree firmemente que los consumidores no deben ser confundidos por los fabricantes que se descansan solamente en los airbags para brindar una falsa impresión de seguridad. La sola inclusión de un airbag no garantiza la seguridad del vehículo. Es por esto que tanto el público como los gobiernos deben ser capaces de verificar la integridad estructural del automóvil. Esto se puede lograr mediante la aplicación de los estándares







de prueba de choque de las Naciones Unidas (reglamentaciones R94 y R95) y otorgando a los consumidores la posibilidad de comparar el desempeño en seguridad de los diferentes modelos como lo viene realizando Latin NCAP".

Sin embargo no todas fueron malas noticias. En esta Fase III hubo un incremento significativo en la cantidad de autos que obtuvieron cuatro estrellas. Cinco modelos obtuvieron esta calificación, evidenciando los beneficios combinados del mejoramiento de la fortaleza de la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad. Los modelos que fueron calificados con cuatro estrellas son el Ford Fiesta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios Hatchback (que llegará a la Argentina el año que viene) y VW Polo hatchback. El otro modelo testeado, el Volkswagen Bora obtuvo sólo tres estrellas debido a su pobre integridad estructural.

Asimismo se informó que Ford y VW han confirmado que el airbag para el conductor y el acompañante son parte del equipamiento estándar en el Ford Fiesta y el Volkswagen Bora para todos los mercados de Latin NCAP

Otra señal de avance en estas pruebas de choque es la obtención, por primera vez, de cuatro estrellas para la protección del ocupante niño. Dos modelos, el Ford Fiesta y el Honda City, obtuvieron esta mejora. La utilización del sistema de retención infantil con ISOFIX desempeñó un rol fundamental en reducir la probabilidad de instalación incorrecta y mejorar el desempeño dinámico en general. Esta entidad recomienda estos sistemas y alienta a los gobiernos, fabricantes y proveedores de la región, a apoyar el sistema ISOFIX basado en la reglamentación de las Naciones Unidas R44.

Un asunto preocupante para Latin NCAP es la "conformidad de producción" que los modelos deben mantener desde su aprobación original para la venta y el período restante en que se fabrican y venden en los mercados de la región. La falta de estándares de seguridad basados en los de la ONU para los vehículos en el Latinoamérica y la ausencia de laboratorios de testeo de vehículos hace difícil a los gobiernos asegurarse de que todos los fabricantes mantengan la calidad de los vehículos vendidos en sus mercados..

Al completar la Fase III, Latin NCAP cuenta ahora con 26 modelos testeados incluyendo la mayoría de los modelos más vendidos de la región com que se pueden ver en www.latinncap.com.

La Prensa - Argentina

Impacto de riesgo

Latin NCAP midió los niveles de seguridad que ofrecen los vehículos en la Argentina. El resultado no fue muy alentador ya que muchos de los autos obtuvieron bajas calificaciones. El Ford Fiesta KD, el Renault Fluence y el Honda City sobresalieron con 4 de 5 estrellas.



EL FIESTA KINETIC DESIGN ALCANZO UNA MUY BUENA CALIFICACION.

Algunos de los vehículos más vendidos en la región mostraron un comportamiento atrasado alrededor de 20 años en las pruebas de seguridad realizadas por Latin NCAP.

Pero dentro de este panorama alarmante, el Ford Fiesta Kinetic Design y el Honda City obtuvieron 4 estrellas en protección para adultos y otras 4 en lo que respecta al cuidado de los niños. Así, estos dos vehículos se posicionaron como los más seguros, en comparación con los demás coches testeados.

El vehículo que se vende en el mercado local con peor desempeño de los ocho testeados en la Fase III fue el Renault Sandero, que obtuvo tan sólo una estrella debido al desempeño inestable de su carrocería así como a la falta de airbags. Este es un resultado decepcionante de Renault, un fabricante con buena reputación en Europa en términos de seguridad.

Por otro lado, llega un alivio al conocer que el Ford NEW Fiesta KD, Honda City, Renault Fluence obtuvieron cuatro de cinco estrellas en la seguridad para adultos, aun que el último alcanzó sólo dos puntos en protección para niños.

Otro modelo testeado, el Volkswagen Clásico/Bora obtuvo tres estrellas debido a su pobre integridad estructural.

Dentro de lo que es un panorama alentador Ford y Volkswagen han confirmado que el airbag para el conductor y el acompañante son parte del equipamiento estándar en el Ford New Fiesta y el Volkswagen Clásico/Bora para todos los mercados de Latin NCAP.

Otra señal de avance en estas pruebas de choque es la obtención, por primera vez, de cuatro estrellas para la protección del ocupante niño. Dos modelos, el Ford Fiesta y el Honda City, obtuvieron esta tan bienvenida mejora. La utilización del sistema de retención infantil con ISOFIX desempeñó un rol fundamental en reducir la probabilidad de instalación incorrecta y mejorar el desempeño dinámico en general.

Para conocer más detalles, consultar la página *www.latinncap.com*



Perfil – Argentina

ENTRE LOS MAS SEGUROS

El Honda City se ubicó como uno de los autos más seguros de su categoría según los resultados de los recientes ensayos realizados por el Programa de Evaluación de Autos Nuevos para América Latina (Latin NCAP). Este modelo, tambien fabricado en la Argentina, obtuvo un puntaje de cuatro estrellas, resaltando la fortaleza de la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad. Además, alcanzó la marca de cuatro estrellas en protección infantil: es la primera vez que el Latin NCAP otorga esta calificación en este rubro.



Fortuna - Argentina

TESTS

Seguridad automotriz

Latin NCAP presentó las marcas y los modelos más seguros de la región luego de realizar pruebas de choque. Por qué no alcanza sólo con los airbags. La importancia de verificar la integridad estructural de los autos.

El diseño interno y externo, la comodidad al manejar, el equipamiento, el servicio de post venta y el precio son los items clave que se evalúan a la hora de compra un auto cero kilómetro. Todos estos aspectos están a la vista de los compradores, quienes también consultan a otros usuarios sobre esa marca y modelo que desean adquirir. Pero cada vez más la seguridad se está convirtiendo en el tema a tener en cuenta y, tanto en la Argentina como en la región, los autos que más se venden tienen mucho que mejorar en este aspecto. De acuerdo a los últimos resultados de pruebas de choque realizador por Latin NCAP, el programa de evaluación de autos nuevos para América latina, los niveles de seguridad de algunos de los vehículos más populares en la región "se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados. Sin embargo, ha habido algún avance con más autos que han alcanzado un puntaje de seguridad de cuatro estrellas (sobre cinco) y dos fabricantes que han hecho de los airbags, parte del equipamiento estándar de sus modelos".

En las últimas pruebas, cinco modelos (Ford New Fiesta; Toyota Etios, Honda City, Renault Fluence y VW Polo) obtuvieron cuatro estrellas, evidenciando los beneficios combinados del mejoramiento de la fortaleza de la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad. "En un muy alentador paso adelante, Ford y VW han confirmado que el airbag para el conductor y el acompañante son parte del equipamiento estándar. Otra señal de avance en estas pruebas de choque es la obtención, por primera vez, de cuatro estrellas para la protección del ocupante niño, en el Ford Fiesta y en el Honda City", explica el informe de Latin NCAP.

"Los airbags –agrega el estudio– no compensan una pobre resistencia estructural al choque. Los consumidores no deben ser confundidos por los fabricantes que descansan solamente en los airbags para brindar una falta impresión de seguridad. La sola inclusión de un airbag no garantiza la seguridad del vehículo. Es por esto que tanto el público como los gobiernos deben ser capaces de verificar la integridad estructural del vehículo. Vemos una buena disposición de algunos fabricantes líderes para cambiar su producción y ofrecer modelos más seguros para el mercado", asegura Latin NCAP.

En cada una de las pruebas, se llevan a cabo diferentes ensayos de choque. Hay impactos frontales, a 64 km/h, contra una barrera deformable descentrada. Las lecturas obtenidas a partir de los maniquíes se utilizan para evaluar la protección brindada a los pasajeros adultos que viajan en la parte delantera. Se analiza los impactos en la cabeza, cuello, brazos, pecho, piernas, pies y tobillo. A continuación presentamos las marcas y los modelos testeados que se venden en el país y sus resultados.

RANKING A PARTIR DE LAS PRUEBAS

Marca y modelo	Airbags	Protección al pasajero adulto	Protección al pasajero niño
Ford New Fiesta	2	★★★★☆	★★★★☆
Honda City	2	★★★★☆	★★★★☆
Chevrolet Cruze	2	★★★★☆	★★★☆☆
Ford Focus Style	2	★★★★☆	★★★☆☆
Renault Fluence	2	★★★★☆	★★☆☆☆
Nissan Tiida Hatchback	2	★★★★☆	★☆☆☆☆
Toyota Corolla XEI	2	★★★★☆	★☆☆☆☆
VW Clásico (Bora)	2	★★★☆☆	★★★☆☆
VW Gol Trend 1.6	2	★★★☆☆	★★☆☆☆
Fiat Palio ELX 1.4 Emotion	2	★★★☆☆	★★☆☆☆
Chevrolet Mediva GI Plus	2	★★★☆☆	★☆☆☆☆
Peugeot 207 Compact 5p 1.4	2	★★☆☆☆	★★☆☆☆
Renault Sendero	X	★☆☆☆☆	★★☆☆☆
Chevrolet Celta	X	★☆☆☆☆	★★☆☆☆
Chevrolet Corsa Classic	X	★☆☆☆☆	★☆☆☆☆

FASE I, II O III FUENTE: LATIN NCAP









Iprofesional - Argentina

Renault Sandero es el peor en seguridad; Honda Fit y Ford Fiesta KD los mejores

14/11/2012 | Según las pruebas de LatiNCAP, los autos más populares son inseguros. Además, destacan la importancia de la estructura más allá del número de airbags

Por iProfesional.com



Por primera vez en su historia, LatinNCAP eligió a Buenos Aires para presentar los resultados de las pruebas de choque de su Fase III.

El organismo de la FIA, encargado de evaluar la seguridad de los autos que se venden en América Latina, dio a conocer el informe ante autoridades del Gobierno nacional y representantes de las terminales automotrices.

Las pruebas se realizaron en Alemania, con impactos frontales a una velocidad de 64 km/h.

De acuerdo a los resultados, **los niveles de seguridad en vehículos de América Latina no han avanzado mucho en el último tiempo**, y los riesgos todavía son elevados.

El atraso en comparación con los autos de países más desarrollados es de 20 años, según el organismo.

Sin embargo, hubo avance con más vehículos que han alcanzado un puntaje de seguridad de cuatro estrellas y **dos fabricantes que hicieron los airbags como equipamiento estándar en sus modelos testeados.**

a

Los **vehículos con peor desempeño** de los ochos testeados en la Fase III de Latin NCAP **fueron el Renault Sandero** y el JAC J3.



El Sandero obtuvo tan sólo una estrella debido al desempeño inestable de su carrocería así como a la falta de airbags. Este es un resultado decepcionante de Renault, un fabricante con buena reputación en Europa en términos de seguridad.

"El fabricante es claramente capaz de ofrecer algo mucho mejor como se aprecia en el otro modelo testeado, el Fluence por ejemplo, que obtiene cuatro estrellas", indica el organismo.

El JAC 3 también obtuvo solamente una estrella a pesar de contar con dos airbags. Esto indica claramente, **la vital importancia de la fortaleza de la carrocería en la protección de los ocupantes en caso de choque.**

Los airbags no compensan una pobre resistencia estructural al choque y Latin NCAP cree firmemente que los consumidores no deben ser confundidos por los fabricantes que se descansan solamente en los airbags para brindar una falsa impresión de seguridad. **La sola inclusión de un airbag no garantiza la seguridad del vehículo.**

Es por esto que tanto el público como los gobiernos deben ser capaces de verificar la integridad estructural del vehículo. Esto se puede lograr mediante la aplicación de los estándares de prueba de choque de las Naciones Unidas (reglamentaciones R94 y R95) y otorgando a los consumidores la posibilidad de comparar el desempeño en seguridad de los diferentes modelos como lo viene realizando Latin NCAP.

Por otro lado, es alentador en la Fase III **el incremento en la cantidad de autos que obtuvieron cuatro estrellas.**

Cinco modelos obtuvieron cuatro estrellas evidenciando los beneficios combinados del mejoramiento de **la fortaleza de la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad.**

Los modelos que cuentan con **cuatro estrellas son el Ford NEW Fiesta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios hatchback y VW Polo hatchback.** El otro modelo testeado, el Volkswagen Clásico/Bora obtuvo sólo tres estrellas debido a su pobre integridad estructural.



En un muy alentador paso adelante, **Ford y VW han confirmado que el airbag para el conductor y el acompañante son parte del equipamiento estándar** en el Ford New Fiesta y el Volkswagen Clásico/Bora para todos los mercados de Latin NCAP.

Otra señal de avance en estas pruebas de choque es la obtención, por primera vez, de **cuatro estrellas para la protección del ocupante niño.**

Dos modelos, el Ford Fiesta y el Honda City, obtuvieron la mejora. La utilización del sistema de retención infantil con ISOFIX desempeñó un rol fundamental en reducir la probabilidad de instalación incorrecta y mejorar el desempeño dinámico en general.

Un asunto preocupante para Latin NCAP es la "conformidad de producción" que los modelos deben mantener desde su aprobación original para la venta y el período restante en que se fabrican y venden en los mercados de la región.

La falta de estándares de seguridad basados en los de la ONU para los vehículos en América Latina y la ausencia de laboratorios de testeo de vehículos hace difícil a los gobiernos asegurarse de que todos los fabricantes mantengan la calidad de los vehículos vendidos en sus mercados.

Latin NCAP recomienda la discusión con los hacedores de políticas sobre este tema especialmente en aquellos países con instalaciones significantes de producción de vehículos.

Según Max Mosley, presidente de Global NCAP: **"es realmente impactante que los principales fabricantes estén dispuestos a vender autos con una estrella en América Latina cuando sus autos obtienen cinco estrellas en Europa".**

Por su parte Guido Adriaenssens, director ejecutivo de International Consumer Research & Testing, dijo que: "recibimos con agrado el avance por parte de los fabricantes. Sin embargo, en términos de responsabilidad social, seguimos preguntando ¿por qué tanta discrepancia entre lo que están dispuestos a hacer para proteger a los consumidores europeos y lo que realizan actualmente por los consumidores de América Latina?. **Nos complace escuchar que algunos fabricantes han prometido avances serios** en los próximos años".

Por último Jorge Tomasi, presidente FIA IV Región y presidente del Automóvil Club del Uruguay, agregó que "si bien es importante destacar la promulgación de la ley que obliga a fabricar vehículos con dispositivos de seguridad, como **ABS y Airbags**, en algunos países como Brasil y Argentina a partir del año 2014, **este tipo de equipamiento no garantiza, en su totalidad, la seguridad de los vehículos".**

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

InfoBAE - Argentina

14-11-12 | NEGOCIOS

¿Tu auto es seguro? Mira el ranking regional

Recomendar 44 Twittear 15 2 Comenta Vota 1 voto A- A+

Un estudio sobre pruebas de choque determinó que los vehículos más populares en América Latina llegan a tener 20 años de demora en tecnologías de seguridad



Crédito foto: Reuters

El crecimiento de la industria automotriz de los últimos años resultó ser uno de los **puntales del crecimiento económico de la región**. Sin embargo, los vehículos más vendidos están fallando en cuanto a condiciones de seguridad.

Según los resultados de pruebas de choque publicados por el Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe (Latin NCAP), "**algunos de los vehículos más populares en la región aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados**".

Los autos que no superaron las pruebas de seguridad son algunos de los más vendidos en los últimos años, como el **Peugeot 207 Compact 5 puertas 1.4, el Gol Trend 1.6, el Palio ELX 1.4 (modelo viejo), el Chevrolet Corsa Classic, el Novo Uno y la Sandero de Renault sin airbags**, que obtuvieron una sola estrella en la evaluación.

Otros vehículos, de una gama superior, demostraron una mejora en las condiciones de seguridad del diseño, combinando una fortaleza mayor en su estructura, los airbags y los cinturones de seguridad.

Así, los modelos que obtuvieron cuatro estrellas fueron el **Ford New Fiesta KD, el Honda City, el Toyota Etios hatchback, el Volkswagen Polo hatchback y el Renault Fluence**.

Latin NCAP es una institución conformada por Estados y entidades privadas como la Federación Internacional del Automóvil, que tiene como objetivos "brindar a los consumidores evaluaciones de seguridad independientes e imparciales de los autos nuevos; alentar a los fabricantes a mejorar el desempeño en seguridad de sus vehículos a la venta en la región; y alentar a los Gobiernos de la región a aplicar las regulaciones exigidas por la ONU referentes a los ensayos de choque para los vehículos de pasajeros".

Lee en esta infografía cuáles son las marcas más vendidas en América Latina.

NOTAS RELACIONADAS

Los autos de lujo que no superan los test-crash

Facebook profundiza la crisis de Zynga

Las marcas de automóviles que prefieren los latinoamericanos





Infobae América en Facebook

Me gusta

Infobae América

Israel: terroristas aumentaron la compra de armas a Irán. Hamas y la Yihad adquirieron una capacidad misilística que pone en riesgo al 50% del país http://infob.ae/UIUsUP



InfoBAE - Argentina

La lista de los autos más y menos seguros

Un estudio sobre pruebas de choque realizadas por el Programa de **Evaluación de Vehículos** Nuevos para América Latina y el Caribe determinó que los vehículos más populares atrasan 20 años en seguridad



El crecimiento de la industria automotriz de los últimos años resultó ser uno de los puntales del crecimiento económico de la región. Sin embargo, las automotrices están fallando en cuanto a las condiciones de seguridad de los vehículos más vendidos.

Según los resultados de pruebas de choque publicados por el Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe (Latin NCAP), "**algunos de los vehículos más populares en la región aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados**".

Los autos que no superaron las pruebas de seguridad son algunos de los más vendidos en los últimos años, como el **Peugeot 207 Compact 5 puertas 1.4, el Gol Trend 1.6, el Palio ELX 1.4 (modelo viejo), el Chevrolet Corsa Classic, el Novo Uno y la Sandero de Renault sin airbags**, que obtuvieron una sola estrella en la evaluación.

Otros vehículos, de una gama superior, demostraron un mejoramiento en las condiciones de seguridad del diseño, combinando una fortaleza mayor en su estructura, los airbags y los cinturones de seguridad.

Así, los modelos que obtuvieron cuatro estrellas fueron el **Ford New Fiesta KD, el Honda City 2013 (fotos), el Toyota Etios hatchback, el Volkswagen Polo hatchback y el Renault Fluence**.

"En un muy alentador paso adelante, Ford y VW han confirmado que el airbag para el conductor y el acompañante son parte del equipamiento estándar", sostiene el informe.

Latin NCAP es una institución conformada por Estados y entidades privadas como la Federación Internacional del Automóvil, que tiene como objetivos "brindar a los consumidores evaluaciones de seguridad independientes e imparciales de los autos nuevos; alentar a los fabricantes a mejorar el desempeño en seguridad de sus vehículos a la venta en la región; y alentar a los gobiernos de la región a aplicar las regulaciones exigidas por la ONU referentes a los ensayos de choque para los vehículos de pasajeros".

Tags: choque múltiple, Autos 0 km, Accidente

FOTOS RELACIONADAS









InfoBAE - Argentina

Latin NCAP 2012, el informe de las colisiones

Noviembre 16, 2012

Twittear 0 Recomendar Enviar Sé el primero de tus amigos en recomendar esto.



Informe Latin NCAP

La organización que realizó las pruebas de choques resaltó el desempeño del Honda City y Ford Fiesta KD aunque remarcó las falencias en el Renault Sandero.

El Programa de Evaluación de Autos Nuevos para América Latina (Latin NCAP) ha concretado los test de colisiones sobre algunos modelos comercializados en Argentina para conocer en profundidad el nivel de seguridad que los vehículos ofrecen.

Asimismo, Latin NCAP ha informado que los niveles de seguridad de algunos vehículos vendidos en la región aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados.



Honda City

Según estas pruebas los vehículos de peor desempeño en la fase III, fueron el Renault Sandero y el JAC J3 (vendido en Brasil).
En tanto el el Renault Sandero una estrella debido al desempeño inestable de su carrocería y a la falta de airbags.

Por otro lado, en la misma fase III se ha notado un incremento en los vehículos que obtuvieron cuatro estrellas. Estos modelos fueron los Ford Fiesta KD, Renault Fluence, Honda City, Toyota Etios Hatch y Volkswagen Polo hatch (estos dos últimos comercializados en Brasil). A su vez, el Volkswagen Bora estuvo un escalón por debajo consiguiendo tres estrellas debido a pobre integridad estructural.

En tanto Latin NCAP también ha reconocido la inclusión de los airbags frontales de serie en los vehículos Ford Fiesta KD y Volkswagen Bora. Asimismo, también muestra como señal de avance, la obtención de las cuatro estrellas para la protección de los más pequeños mediante los ganchos de fijación ISOFIX, empleados en el Honda City y Ford Fiesta KD.

Gracias a estas pruebas de colisiones, el usuario recibe una información extra para conocer en detalle el comportamiento de su vehículo actual, o en tal caso, del que se convertirá en su próxima adquisición.



Ford Fiesta KD

Motor Business - Argentina

Latin NCAP: informe sobre la seguridad de los autos de la región

MotorBusiness | Nov 13, 2012 | Comentarios 0

3

Tweet



Un informe sobre los últimos resultados de pruebas de choque publicados por Latin NCAP indica que los niveles de seguridad de algunos de los vehículos más populares en la región aún se encuentran 20 años atrasados con respecto a los países industrializados. No obstante, hubo algún avance en cuanto a automóviles que alcanzaron un nivel de seguridad de cuatro estrellas y dos automotrices que incorporaron los airbags como equipamiento estándar en sus modelos evaluados.

Los modelos con peor desempeño de los ocho testeados en la Fase III del Programa de Evaluación de Autos Nuevos para América Latina fueron el Renault Sandero y el JAC J3, este último comercializado en Brasil. El Sandero consiguió apenas una estrella debido al desempeño inestable de su carrocería así como a la falta de airbags. "Este es un resultado decepcionante de Renault, un fabricante con buena reputación en Europa en términos de seguridad. El fabricante es claramente capaz de ofrecer algo mucho mejor como se aprecia en el otro modelo testeado, el Fluence por ejemplo, que obtiene cuatro estrellas", señala el comunicado. En cuanto al JAC J3 también obtuvo solamente una estrella a pesar de contar con dos airbags. Esto indica claramente, la vital importancia de la fortaleza de la carrocería en la protección de los ocupantes en caso de choque.



"Los airbags no compensan una pobre resistencia estructural al choque y Latin NCAP cree firmemente que los consumidores no deben ser confundidos por los fabricantes que se descansan solamente en los airbags para brindar una falsa impresión de seguridad", afirma la entidad, que agrega: "Por tal motivo tanto el público como los gobiernos deben ser capaces de verificar la integridad estructural del vehículo. Esto se puede lograr mediante la aplicación de los estándares de prueba de choque de las Naciones Unidas (reglamentaciones R94 y R95) y otorgando a los consumidores la posibilidad de comparar el desempeño en seguridad de los diferentes modelos como lo viene realizando Latin NCAP".

Como positivo en esta Fase III se destaca el significativo incremento en la cantidad de autos que consiguieron cuatro estrellas. Cinco modelos lograron este resultado evidenciando los beneficios combinados del mejoramiento de la fortaleza de la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad. Los modelos que cuentan con cuatro estrellas son el Ford Fiesta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios hatchback y Volkswagen Polo hatchback. El otro modelo testeado, el VW Clásico/Bora obtuvo apenas tres estrellas debido a su pobre integridad estructural.



En un muy alentador paso adelante, Ford y VW confirmaron que el airbag para el conductor y el acompañante son parte del equipamiento estándar en el Fiesta KD y el Clásico/Bora para todos los mercados de Latin NCAP.

Otra señal de avance en estos crash tests es la obtención, por primera vez, de cuatro estrellas para la protección del ocupante niño. Dos modelos lograron esta mejora: el Fiesta KD y el City. La aplicación del sistema de retención infantil con isofix desempeñó un rol fundamental en reducir la probabilidad de instalación incorrecta y mejorar el desempeño dinámico en general. Latin NCAP recomienda isofix y alienta a los gobiernos, fabricantes y proveedores de la región, a apoyar este dispositivo basado en la reglamentación de las Naciones Unidas R44.



Latin NCAP también destaca los continuos signos de diálogo constructivo con los fabricantes de automóviles. "La disposición de algunos fabricantes líderes para cambiar su producción y ofrecer modelos más seguros para el mercado es muy bienvenida y demuestra los beneficios de los esfuerzos de Latin NCAP para crear conciencia sobre el desempeño de seguridad de los autos vendidos en la región".

Un asunto que preocupa a Latin NCAP es la "conformidad de producción" que los modelos deben mantener desde su aprobación original para la venta y el período restante en que se fabrican y venden en los mercados de la región. La falta de estándares de seguridad basados en los de la ONU para los vehículos en América Latina y la ausencia de laboratorios de testeo de vehículos hace difícil a los gobiernos asegurarse de que todos los fabricantes mantengan la calidad de los vehículos vendidos en sus mercados. Sobre este tema recomienda la discusión con los hacedores de políticas especialmente en aquellos países con instalaciones significantes de producción de vehículos.



Latin NCAP realiza actualmente una consulta con gobiernos, grupos de consumidores, automóvil clubs, proveedores de seguros, fabricantes, expertos en seguridad y el público en general. La consulta ayudará a moldear el futuro de Latin NCAP mientras se prepara para establecerse como una entidad legal permanente de promoción de la seguridad vial al servicio de los intereses de los consumidores en toda América Latina y el Caribe.

Al completar la Fase III, Latin NCAP cuenta ahora con 26 modelos probados, incluyendo la mayoría de los modelos más vendidos de la región. Para mayor información, ingresar en el sitio **www.latinncap.com**.

Opiniones:

"Es realmente impactante que los principales fabricantes estén dispuestos a vender autos con una estrella en América Latina cuando sus autos obtienen cinco estrellas en Europa. Por suerte, Latin NCAP está instalando el tema de la seguridad vehicular en la agenda y se están viendo clientes avances. Nos complace ver un aumento en el número de autos que obtienen cuatro estrellas, y nos acerca al momento en que se eliminen definitivamente del mercado los autos con una sola estrella que no pasarían ni siquiera las pruebas de choque más básicas de las Naciones Unidas". **Max Mosley, presidente de Global NCAP.**

***

"Continuamos preocupados porque si bien comenzamos a ver una leve mejora en los ocupantes delanteros adultos, vemos que la seguridad del niño no acompaña al mismo ritmo. Todavía tenemos la gran mayoría de los vehículos testados, que son los más vendidos en la región, siendo tan sólo dos estrellas en niños. Este año pudimos ver como el anclaje isofix hace la diferencia. Creemos que el isofix un buen ejemplo de cómo un elemento de bajo costo puede generar un gran impacto. Este pequeño dispositivo debe estar en todos los vehículos nuevos cuanto antes, como así lo está en los países desarrollados". **María Fernanda Rodríguez, Presidenta Fundación Gonzalo Rodríguez.**

***

Terra - Argentina

GIORGI: "HEMOS GANADO UNA DECADA EN MATERIA INDUSTRIAL"

13 de noviembre de 2012 • 15:38

AAA

NOTICIA

La ministra de Industria, Débora Giorgi, resaltó el salto cualitativo dado por la actividad industrial en la última década, a partir del mayor uso de la tecnología y los avances científico-técnicos.

0 Twittear 0 Me gusta comentar 0

Pasamos de una producción en masa de commodities manufacturados, con integración vertical, a una definición industrial donde la articulación, calidad, innovación y diseño permiten realizar productos a la medida de los clientes, aseguró Giorgi.

La funcionaria encabezó en la sede central del Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI), en Miguelete, provincia de Buenos Aires, el acto de presentación de los últimos avances en materia de seguridad para automóviles, verificados por la fase tercera de la organización Latin NCAP, informó el ministerio a través de un comunicado.

Sin duda hemos ganado una década en materia industrial, resumió Giorgi, y consideró que Argentina está a la vanguardia del software en Latinoamérica; es el primer exportador de la región y eso hay que aprovecharlo en cada una de las cadenas productivas, como la automotriz, ejemplificó.

La ministra aseguró que para avanzar en materia de seguridad vial es necesario articular los avances tecnológicos de los sectores software y electrónico, con la industria automotriz.

De esta forma haremos carne una política de seguridad que consideramos un eje de la gestión y también alimentaremos esa seguridad con más trabajo y más conocimiento en Argentina, dijo Giorgi.

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

Mega Autos - Argentina

Seguridad en la región

Latin NCAP: Honda City y Ford Fiesta KD, los más seguros



En el día de hoy se llevó a cabo la Fase III de Latin NCAP, las pruebas de choque que revelan los niveles de seguridad de algunos de los vehículos más populares en la región. A continuación te contamos cuáles son los mejores puntuados... y los peores. No te lo prendas.

Volver ↑
Inicio ↑

"Los niveles de seguridad en vehículos de América Latina continúan siendo muy bajos aunque algunas marcas muestran avances", expresa el comunicado difundido tras la finalización de la Fase III del Latin NCAP, el primer programa de independiente de evaluación de autos nuevos de América Latina y el Caribe.

RESULTADOS
FASE III

FASE III	JAC J3	✓2	★☆☆☆☆	★★☆☆☆
	Renault SANDERO	✗	★☆☆☆☆	★★☆☆☆
	VW CLÁSICO (BORA)	✓2	★★★☆☆	★★★☆☆
	VW POLO*	✓2	★★★★☆	★★★☆☆
	Renault FLUENCE*	✓2	★★★★☆	★★☆☆☆
	Honda CITY*	✓2	★★★★☆	★★★★☆
	Toyota ETIOS HATCHBACK*	✓2	★★★★☆	★★☆☆☆
	Ford NEW FIESTA	✓2	★★★★☆	★★★★☆

*Patrocinados por fabricantes

Los últimos resultados de pruebas de choque publicados por Latin NCAP revelan que los niveles de seguridad de algunos de los vehículos más populares en la región aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados. Sin embargo, ha habido avances con los vehículos que han alcanzado un puntaje de seguridad de cuatro estrellas, y dos fabricantes que han hecho los airbags equipamiento estándar en sus modelos testeados.



Los vehículos con peor desempeño de los ocho testeados en la Fase III de Latin NCAP fueron el Renault Sandero y el JAC J3.

El Sandero obtuvo tan sólo una estrella debido al desempeño inestable de su carrocería, así como a la falta de airbags. Cabe destacar que el fabricante es capaz de ofrecer algo mucho mejor teniendo en cuenta el otro modelo testeado, el Fluence por ejemplo, que obtuvo cuatro estrellas.



Renault Fluence

"Es realmente impactante que los principales fabricantes estén dispuestos a vender autos con una estrella en América Latina cuando sus autos obtienen cinco estrellas en Europa. Por suerte, Latin NCAP está instalando el tema de la seguridad vehicular en la agenda y se están viendo ciertos avances. Nos complace ver un aumento en el número de autos que obtienen cuatro estrellas, y nos acerca al momento en que se eliminen definitivamente del mercado los autos con una sola estrella que no pasarían ni siquiera las pruebas de choque más básicas de las Naciones Unidas", expresó Max Mosley, Presidente de Global NCAP.



JAC J3

El JAC J3 también obtuvo solamente una estrella a pesar de contar con dos airbags. Esto indica claramente, la vital importancia de la fortaleza de la carrocería en la protección de los ocupantes en caso de choque.

Por esto mismo, Latin NCAP expresó que "los airbags no compensan una pobre resistencia estructural al choque y creo firmemente que los consumidores no deben ser confundidos por los fabricantes que se descansan solamente en los airbags para brindar una falsa impresión de seguridad. La sola inclusión de un airbag no garantiza la seguridad del vehículo".



Ford Fiesta KD

Pasando a los resultados positivos, es muy alentador el significativo incremento de autos que obtuvieron cuatro estrellas. Cinco modelos obtuvieron cuatro estrellas evidenciando los beneficios combinados del mejoramiento de la fortaleza de la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad.

Los modelos que cuentan con cuatro estrellas son el Ford NEW Fiesta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Ethios hatchback y VW Polo hatchback.

En un muy alentador paso adelante, Ford y VW han confirmado que el airbag para el conductor y el acompañante son parte del equipamiento estándar en el Ford New Fiesta y el Volkswagen [illegible] para todos los mercados de Latin NCAP.



Honda City

Otra señal de avance en estas pruebas de choque es la obtención, por primera vez, de cuatro estrellas para la protección del ocupante niño. Dos modelos, el Ford Fiesta y el Honda City, obtuvieron esta tan bienvenida mejora. La utilización del sistema de retención infantil con ISOFIX desempeñó un rol fundamental en reducir la probabilidad de instalación incorrecta y mejorar el desempeño dinámico en general.

RESULTADOS
FASES I, II y III

FASES I, II y III	Toyota COROLLA XEI - />	✓2	★★★★☆	★☆☆☆☆
	Ford FOCUS STYLE* - />	✓2	★★★★☆	★★★☆☆
	Chevrolet CRUZE* - />	✓2	★★★★☆	★★★☆☆
	Nissan TIDA HATCHBACK* - />	✓2	★★★★☆	★☆☆☆☆
	Toyota ETIOS HATCHBACK* - />	✓2	★★★★☆	★★☆☆☆
	Ford NEW FIESTA - />	✓2	★★★★☆	★★★★☆
	Honda CITY* - />	✓2	★★★★☆	★★★★☆
	Renault FLUENCE* - />	✓2	★★★★☆	★★☆☆☆
	VW POLO* - />	✓2	★★★★☆	★★★☆☆
	Fiat PALIO ELX 1.4 EMOTION* - />	✓2	★★★☆☆	★★☆☆☆
	VW CLÁSICO (BORA) - />	✓2	★★★☆☆	★★★☆☆
	VW GOL TREND 1.6* - />	✓2	★★★☆☆	★★☆☆☆
	Nissan TIDA HATCHBACK - />	✓1	★★★☆☆	★☆☆☆☆
	Chevrolet MERIVA GL PLUS - />	✓2	★★★☆☆	★☆☆☆☆
	Nissan MARCH* - />	✓2	★★☆☆☆	★☆☆☆☆
	Peugeot 207 COMPACT Sp 1.4* - />	✓2	★★☆☆☆	★★☆☆☆
	Peugeot 207 COMPACT Sp 1.4 - />	✗	★☆☆☆☆	★★☆☆☆
	VW GOL TREND 1.6 - />	✗	★☆☆☆☆	★★☆☆☆
	Fiat PALIO ELX 1.4 - />	✗	★☆☆☆☆	★★☆☆☆
	Renault SANDERO - />	✗	★☆☆☆☆	★★☆☆☆
	Chevrolet CELTA - />	✗	★☆☆☆☆	★★☆☆☆
	JAC J3 - />	✓2	★☆☆☆☆	★★☆☆☆
	Ford KA FLY VIRAL - />	✗	★☆☆☆☆	★★★☆☆
	Chevrolet CORSA CLASSIC - />	✗	★☆☆☆☆	★☆☆☆☆
	Fiat NOVO UNO - />	✗	★☆☆☆☆	★★☆☆☆
	Geely CK1 1.3 - />	✗	☆☆☆☆☆	★★☆☆☆

*Patrocinados por fabricantes

Más detalles en www.latinncap.com

También podés leer

GM líders la Industria de Evaluación de Dummies

El nuevo Ford Mondeo tendrá cinturones de seguridad inflables

BMW Serie 3, Hyundai i30 y Peugeot 208, con más protección a peatones

Volvo presenta un nuevo V40, ahora con figura de hatchback

EuroNCAP: Jeep Compass regrabado, nuevo Honda Civic, 5 estrellas

EuroNCAP: los 5 mejores de cada clase en 2011

Cars Magazine - Argentina

Latin NCAP presenta sus últimos resultados en seguridad

11 NOVIEMBRE 2012

Si te interesó este artículo, te invitamos a compartirlo...



Latin NCAP, el Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe, presentará este martes 13, en Buenos Aires, los resultados de las últimas pruebas de choque realizadas en automóviles fabricados en la región. CarsMagazine estará presente en la revelación de los resultados.

El informe sobre la Fase 3 de Latin NCAP (la primera edición se comunicó en 2010 desde Uruguay y la segunda en 2011 desde Brasil) se realizará en el Parque Tecnológico Miguelete, sede central del Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI).

En la apertura estarán presentes la Ministra de Industria, Débora Giorgi, y el Ministro del Interior y Transporte, Florencio Randazzo, entre otras autoridades nacionales y representantes de la industria automotriz.

Los crash tests se realizan para evaluar automóviles a través de ensayos, que consisten en producir el impacto de forma controlada, utilizando muñecos especialmente diseñados (dummies), que permiten monitorear no sólo los daños al vehículo sino también a los pasajeros.

El experimento busca replicar las condiciones en las que un auto pasa a otro en una ruta de doble vía y al hacerlo impacta de frente con un vehículo similar. En la parte anterior del vehículo van dos dummies de tamaño adulto y en la posterior otros dos, de tamaño menor, que simulan ser niños.

El objetivo del Latin NCAP es brindar información transparente, directa y estandarizada a todos los consumidores para que conozcan la performance de los automóviles ante choques o impactos de diferente tipo, así como el nivel de protección que dicho vehículo ofrece a sus ocupantes.

A su vez, Latin NCAP propone alentar a los fabricantes a que cumplan con los requisitos mínimos. *"La idea es que las tecnologías y exigencias dejen de ser exclusivas de China, Japón o Europa, para que también sean adoptadas en América Latina y específicamente en el Mercosur"*, destaca el organismo.

Los resultados de la Fase 2 de Latin NCAP, revelados en noviembre de 2011 desde San Pablo, Brasil, pueden consultarse aquí.

Taringa - Argentina

LatinNcap [Difundir]

Anuncios Google
Plan de ahorro Volkswagen
Autoahorro.info - Nuevos planes 100% financiados. Tener tu VW ahora es más fácil.

Bueno gente, les traigo esto para que difundamos lo que nos estan vendiendo acá en nuestro pais, como tambien en casi toda sur america.

Ante que nada, primero veamos que es LatinNCAP y sus propósitos, esto para aquellos que todavía desconocen de su existencia:



Las condiciones de seguridad de los autos fabricados y comercializados en América Latina comenzará a ser evaluada, por medio de pruebas de choque, por un organismo independiente creado por la Federación Internacional del Automóvil y el Banco Interamericano de Desarrollo.
Su nombre es LatinNCAP y no es otra cosa que una subsidiaria local de la prestigiosa EuroNCAP, que en Europa cambió para siempre las exigencias de seguridad para los autos que se comercializan en ese mercado. El peso de la opinión de EuroNCAP es tan grande que llevó a algunos países europeos a prohibir la comercialización de los modelos que no aprobaran sus crash tests.

Todos los videos y resultados de las pruebas de choque LatinNCAP 2012

Autoweb - Argentina

Análisis

Latin NCAP: todo sobre la Fase III

Los últimos resultados de pruebas publicados por Latin NCAP dejaron mucha tela por cortar. Aquí, algunas observaciones del organismo.



13 / 11 / 2012 | 0 Comentarios

En primer lugar, y como ya ha comentado el organismo en otra oportunidad, el mismo indica que los niveles de seguridad de algunos de los modelos de la región están **20 años atrasados** respecto de los comercializados en los países del primer mundo.

A pesar de ello, el Latin NCAP ha registrado un **avance en algunos de los modelos evaluados** en esta tercera fase, alcanzándose puntajes de hasta cuatro estrellas, mientras que dos de los vehículos además poseen airbags como equipamiento estándar en todos los mercados de Latin NCAP: Fiesta y Bora.

Los modelos más inseguros de la tercera fase resultaron ser el **Renault Sandero** (fabricado en Brasil) y el **JAC J3** de origen chino (no disponible a nivel local; sí en Brasil). En el modelo del rombo, el organismo subrayó un "**desempeño inestable de su carrocería**", al mismo tiempo que comentó: "El fabricante es claramente capaz de ofrecer algo mucho mejor como se aprecia en el otro modelo testeado, el Fluence por ejemplo, que obtuvo cuatro estrellas"

En contrapartida, en la fase que nos ocupa se vio incrementado el número de vehículos que lograron una puntuación de **cuatro estrellas**. Ellos son el Ford Fiesta KD, el Honda City, el Renault Fluence, el Toyota Etios hatchback y el VW Polo hatchback, mientras que el Volkswagen Bora adquirió tres estrellas, "debido a su pobre integridad estructural".

Por otro lado, por primera vez un modelo regional obtuvo cuatro estrellas en cuanto a la **protección de los niños**. No fue uno sino dos los modelos: el Ford Fiesta y el Honda City, que cuentan con ganchos Isofix para la correcta sujeción de las sillitas de bebés, un elemento fundamental para haber logrado dicha "nota".

Con los últimos resultados, **ya son 26 los modelos testeados** por el Latin NCAP. Entre ellos, algunos de los autos más vendidos de la región.

Modelos patrocinados

Algunos de los modelos protagonistas de las pruebas de choque son patrocinados por las automotrices. Así fue el caso de los Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios y Volkswagen Polo. Para despejar dudas, Latin NCAP se encargó de aclarar que esta condición no influye en los resultados, obtenidos de forma independiente por el organismo.

¿Cómo se realizan los crash test?

Las pruebas de choque se llevan a cabo lanzando al vehículo -en línea recta- a una velocidad de 64 km/h. Así, se consuma un choque frontal contra un objeto sólido y estático que abarca el 40 por ciento del sector frontal del vehículo. En la prueba se utilizan cuatro dummies (sofisticados muñecos que representan las lesiones que sufriría una persona).

Autoblog - Argentina

Honda es la primera marca que reconoce a las pruebas de LatinNCAP

PUBLICADO EL MIÉRCOLES 14 NOVIEMBRE 2012 | 53 COMENTARIOS
ETIQUETAS : HONDA, LATINNCAP



A más de tres años de la creación de LatinNCAP -el organismo de la FIA encargado de evaluar la seguridad de los autos que se venden en la región-, Honda se convirtió hoy en la primera automotriz en reconocer la validez de los resultados y utilizarlos como estrategia de promoción de sus modelos.

Este reconocimiento a LatinNCAP, también hay que decirlo, vino por el lado de una marca que obtuvo buenos resultados, y no de otras que fueron duramente cuestionadas por el organismo.

El City, unidad que LatinNCAP compró en Brasil y que sometió a un crash test en Alemania, obtuvo cuatro estrellas en protección de adultos y cuatro estrellas en protección de niños.

Carlos Maoaya, presidente de la Fundación FIA, le comentó ayer a Autoblog tras la conferencia de prensa realizada en el INTI que espera que *"pronto las automotrices comiencen a esforzarse por fabricar vehículos más seguros y que utilicen las estrellas de LatinNCAP como un argumento de venta para sus modelos, como ocurre desde hace una década con las calificaciones de EuroNCAP"*.

El blanqueo que Honda realizó esta mañana sobre LatinNCAP seguramente abrirá la puerta a la difusión de los resultados en muchos medios de comunicación que hasta ahora ignoraban y hasta cuestionaban la validez de estas pruebas.

Para ver todos los videos y resultados de las pruebas de choque de LatinNCAP se recomienda leer esta nota.

Comunicado de prensa de Honda Argentina

El Honda City 2013 fue designado como uno de los modelos más seguros del año

Buenos Aires, noviembre de 2012 – El Programa de Evaluación de Autos Nuevos para América Latina (Latin NCAP) designó al Honda City 2013 como uno de los autos más seguro del año, otorgándole un puntaje de seguridad de 4 estrellas, resaltando la fortaleza de la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad.

Además, por primera vez Latin NCAP otorgó 4 estrellas a la protección del ocupante niño y el City 2013 fue uno de los modelos destacados por incorporar el sistema de retención infantil con ISOFIX, que desempeña un rol fundamental en la seguridad del vehículo al reducir la probabilidad de instalación incorrecta y mejorar el desempeño dinámico en general.

Comunicado de prensa de Honda Argentina

El Honda City 2013 fue designado como uno de los modelos más seguros del año

Buenos Aires, noviembre de 2012 – El Programa de Evaluación de Autos Nuevos para América Latina (Latin NCAP) designó al Honda City 2013 como uno de los autos más segur del año, otorgándole un puntaje de seguridad de 4 estrellas, resaltando la fortaleza de la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad.

Además, por primera vez Latin NCAP otorgó 4 estrellas a la protección del ocupante niño y City 2013 fue uno de los modelos destacados por incorporar el sistema de retención infantil con ISOFIX, que desempeña un rol fundamental en la seguridad del vehículo al reducir la probabilidad de instalación incorrecta y mejorar el desempeño dinámico en general.

"Estamos muy orgullosos de recibir este reconocimiento por parte de un entidad tan respetada en materia de seguridad vial como es Latin NCAP. En Honda hemos asumido el compromiso de ofrecer vehículos cada vez más seguros y de la mayor calidad. Por eso, este importante reconocimiento nos alienta a seguir esforzándonos para garantizar una mejor y más segura movilidad para las generaciones futuras", destacó Martín De Gaetani, Gte de Relaciones Institucionales.

Latin NCAP es un programa independiente de evaluación de vehículos nuevos en América Latina y el Caribe (LAC), que distingue la seguridad de los mismos mediante tres fases de ensayos de choques, valorando los autos más vendidos disponibles en los principales mercados de la región LAC. Este programa, lanzado en 2010, busca estimular la concientización del público, los gobiernos y los fabricantes para prestar mayor atención a la seguridad de los vehículos.

Me gusta 10 Envía Tweet 4 +1 0

Cosas de Autos - Argentina

Etiquetas: | Alejandro Furas, crash test, EuroNCAP, Latin NCAP, LatinNCAP, test de choque

Alejandro Furas, de LatinNCAP: "Todo el mundo está en contra hasta que se alcanzan las 5 estrellas"

Posted on 14 November 2013 by Sergio Cutuli



El uruguayo Alejandro Furas es Director técnico del GlobalNCAP, el organismo que evalúa a nivel mundial la seguridad de los vehículos que se fabrican y comercializan en diferentes mercados, a través de las filiales regionales como el LatinNCAP. Además, desde el años pasado es miembro de la delegación de la FIA Foundation ante el WP29 de las Naciones Unidas.

Específicamente en el programa LatinNCAP tiene a su cargo nada menos que la selección, compra, transporte, testing e inspección de los autos que se ensayan (ya son 26 en las tres fases), así como de la publicación de los resultados.

Su oficina está Londres, en el número 60 de la famosa Tragalguar Square, pero se la pasa viajando por el mundo (sobre todo por América) con la misión de difundir los objetivos del LatinNCAP tanto a consumidores como fabricantes y gobiernos. Con él dialogamos para conocer su visión acerca de este programa que, año a año, va tomando más entidad y ganando reconocimiento en nuestro continente.

- ¿Qué análisis hacés de la evolución de LatinNCAP desde su lanzamiento hace dos años a esta parte?

- Yo estoy trabajando en esto desde 2009, cuando se comenzó a desarrollar el programa, y el cambio ha sido notorio y muy rápido. Creo que ninguno de nosotros esperaba ver cambios tan pronto en algunos fabricantes pero también debo decir que la mayoría de los vehículos que se venden en la región son de una estrella. Lamentablemente esos vehículos representan un gran volumen de ventas, siguen estando en el mercado y no hemos visto reacción de los fabricantes del tipo "voy a cambiar o equipar estos modelos" o "lo voy a dejar de producir".

- ¿Qué cambios positivos resaltarías?

- Ya hemos visto en este año que ya hay fabricantes que han decidido cambiar producción, cambiar equipamiento, puntualmente en el caso de dos modelos, de dos marcas. Y está el caso del Toyota Etios, un vehículo accesible en precio que apunta al segmento más importante y masivo, que acaba de alcanzar las cuatro estrellas en seguridad para el adulto. Esto antes,

Esto quiere decir que se pueden fabricar autos en América Latina con buena seguridad, los autos no tienen que ser caros para alcanzar buenos niveles de seguridad y en un tiempo de desarrollo muy rápido.



Furas destacó el resultado obtenido por el Toyota Etios (cuatro estrellas) a pesar de ser un vehículo de entrada de gama.

- ¿Cómo ha sido el comportamiento gubernamental en este tiempo?

- Lo que nosotros realmente hacemos es informar a los consumidores, con datos claros y transparentes, sobre cómo hacemos los test. Esa información la ponemos a disposición de quien quiera. En muchos casos los gobiernos se nos han acercado, nos han pedido recomendaciones, hemos conversado con ellos sobre cómo se deberían establecer ciertos criterios y hemos sugerido la implementación de la norma de crash test de las Naciones Unidas, como una manera de empezar.

Cuando hablamos de la norma lo hacemos de manera literal, no sólo de crash test sino también de una serie de criterios que tiene como son la conformidad de producción, que lo señalamos como una de las faltas en la región, y también lo relacionado a la independencia de los testing para aprobar esa norma. Esos dos puntos, sumados a la norma en sí, seguramente va a traer al mercado bastante rápido vehículos más seguros.

Los gobiernos deberían suceder esa acción, Brasil está tomando acciones en esa línea, Argentina lo hará también y esperemos que otros también lo hagan. La norma de las Naciones Unidas es menos exigente que las nuestras y muchos autos la pueden cumplir fácilmente, y los fabricantes han demostrado que saben cómo hacerlo porque en otros mercados las pueden cumplir.

- Este es un punto clave, ustedes han marcado que hay modelos que en América Latina tienen un nivel de seguridad inferior al de sus pares en Europa. ¿A qué lo atribuyen?

- Hemos tenidos dos casos, el año pasado con el Nissan March y ahora con el Renault Sandero, si bien en este caso no en cuanto al equipamiento sino en lo relacionado a la estructura. Hay muchas razones técnicas para esto, puede ser una diferencia de materiales, puede ser que el fabricante haya decidido remover refuerzos estructurales o emplear procesos de soldadura distintos. Incluso a veces hay mantenimiento de equipos de soldadura o ajustes que no se hacen de manera adecuada y termina con este tipo de resultados

- Este es un punto clave, ustedes han marcado que hay modelos que en América Latina tienen un nivel de seguridad inferior al de sus pares en Europa. ¿A qué lo atribuyen?

- Hemos tenidos dos casos, el año pasado con el Nissan March y ahora con el Renault Sandero, si bien en este caso no en cuanto al equipamiento sino en lo relacionado a la estructura. Hay muchas razones técnicas para esto, puede ser una diferencia de materiales, puede ser que el fabricante haya decidido remover refuerzos estructurales o emplear procesos de soldadura distintos. Incluso a veces hay mantenimiento de equipos de soldadura o ajustes que no se hacen de manera adecuada y termina con este tipo de resultados

Los fabricantes tienen procesos de calidad internos para que esto no suceda y cuando tiene que ver con la seguridad tienen forma de verificarlo. Al no estar regulado, evidentemente esos controles no se están haciendo y es necesario que los hagan. Hay fabricantes que lo hacen en forma deliberada, que eliminan o cambian la producción buscando una reducción de costos, y otros que simplemente no sabían que esto estaba sucediendo internamente en sus plantas de otras regiones.



Los casos del Nissan March y del Renault Sandero inquietan a LatinNCAP.

- ¿Ustedes les piden a los fabricantes algún tipo de justificación al respecto o se limitan sólo a informarles los resultados?

- Nosotros les damos los resultados y en casos de eventos inusuales los pedimos que nos expliquen. A veces las preguntas quedan abiertas porque tienen que buscar internamente las respuestas. Recordemos que estos tests son recientes, las empresas son grandes y muchas veces demoran en dar respuestas.

- Para quien todavía duda de la calidad de los test que realiza el LatinNCAP, ¿están a la misma altura que los que realiza el EuroNCAP?

- El test que realizamos nosotros es exactamente el mismo que el que realiza EuroNCAP, en todo sentido, incluso en el mismo laboratorio y los mismos dummies. Ellos hacen cinco tests y nosotros sólo hacemos uno solo por el momento, el frontal, pero van a venir otros tests.

Quiero aclarar que nuestro test se realiza a 64 km/h cuando la norma de las Naciones Unidas lo exige a 56 km/h y nosotros, además, le sumamos un ocupante niño mientras que la norma mencionada no lo exige.

- ¿Es por un tema de costos?

- No solamente es un tema de costos, es una cuestión de evolución. Hay también un tema logística que es un "cuello de botella" importante del programa porque no hay laboratorios independientes en la región. En la medida que los haya será mucho más rápido ampliar la gama de tests.

- ¿Están evaluando tener su propio laboratorio en la región?

- Eso es algo que no nos compete, nosotros somos una entidad de evaluación. Así como EuroNCAP no lo tiene, LatinNCAP tampoco. Somos entidades que no nos dedicamos a eso, esos laboratorios tienen - por lo

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

CARS - Argentina

Latin NCAP presentó los nuevos resultados

Latin NCAP puso a prueba a 8 modelos regionales



Latin NCAP, el programa que evalúa la seguridad de los vehículos más populares en la región a través de crash test, presentó en Buenos Aires los resultados de la Fase III. ¿Cuáles son los más seguros?



Servicios

Con el objetivo de mejorar la seguridad de los vehículos más populares, Latin NCAP presentó los resultados de las últimas pruebas de choque realizadas a algunos de los modelos que más se venden en Latinoamérica y el Caribe. La apertura del evento estuvo a cargo de la ministra de Industria Débora Giorgi y del presidente del INTI, Ricardo del Valle.

Los últimos resultados de los crash test realizados por Latin NCAP revelan que los niveles de seguridad de algunos de los autos más populares en la región aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados. Sin embargo, ha habido avances con los vehículos que han alcanzado un puntaje de seguridad de cuatro estrellas, y dos fabricantes que han asumido un compromiso y han ubicado a los airbags como equipamiento estándar en sus modelos testeados.

De los ocho vehículos testeados, uno de los resultados más impactantes fue el del **Renault Sandero** (sin airbags), uno de los autos que integra el ranking de los 10 más vendidos en Argentina. Este compacto sólo alcanzó una estrella en protección para el adulto y dos para el ocupante niño. En la prueba frontal, la cabeza del conductor impactó en el volante y la del acompañante recibió buena protección. La zona de los pies permaneció intacta luego del impacto. El habitáculo presentó un comportamiento inestable durante el impacto, que fue para los representantes de Latin NCAP el detalle más preocupante.

Otro que obtuvo un bajo desempeño fue el **JAC J3** (modelo que sólo se comercializa en Brasil), que alcanzó solamente una estrella a pesar de contar con dos airbags. De todas maneras, el director técnico de Global NCAP, Alejandro Furas, destacó el significativo incremento en la cantidad de autos que obtuvieron cuatro estrellas. De esa forma, se evidencian los beneficios combinados de la estructura que incluyen a los airbags y a los cinturones de seguridad.

Los modelos que cuentan con cuatro estrellas son el **Nuevo Ford Fiesta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios hatchback y VW Polo hatchback**. El otro modelo testeado, el **Volkswagen Clásico/Bora** obtuvo sólo tres estrellas debido a su precaria integridad estructural.

¿Cómo se realizan los crash test de Latin NCAP?

Las pruebas de choque se llevan a cabo con dos dummies adultos sentados en el frente y con dos pequeños que representaban menores de 3 años y de 18 meses, ubicados en sillas de niños (Sistema de Retención Infantil). Los crash test se realizaron en ocho vehículos a una velocidad de 64 km/h.

Además de los resultados, cabe destacar que Ford y Volkswagen han confirmado que el airbag para el conductor y el acompañante son parte del equipamiento estándar en el Ford New Fiesta y el Volkswagen Clásico/Bora para todos los mercados de Latin NCAP.

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

Cars Magazine - Argentina

La seguridad de los autos de Latinoamérica sigue retrasada 20 años

13 NOVIEMBRE 2012 2 COMENTARIOS

Si te interesó este artículo, te invitamos a compartirlo...



Latin NCAP presentó la Fase III desde Buenos Aires. Allí estuvo CarsMagazine...

Los últimos resultados de pruebas de choque publicados por **Latin NCAP** revelan que los niveles de seguridad de algunos de los vehículos más populares de América Latina **aún se encuentran 20 años atrasados frente a los de países industrializados.**

En el siguiente informe, **CarsMagazine** te contará todos los **resultados** de la **Fase III** de **Latin NCAP**, presentados desde Buenos Aires, y te mostrará videos de los modelos testeados.

A pesar del retraso de dos décadas en seguridad automotriz frente a países del Primer Mundo, **en América Latina hubo algún avance** –señala Latin NCAP– con más vehículos que han alcanzado un puntaje de seguridad de cuatro estrellas, y dos fabricantes que han convertido a los airbags en equipamiento estándar en sus modelos testeados.

Los vehículos con peor desempeño de los ocho testeados en la Fase III de Latin NCAP fueron el **Renault Sandero** y el **JAC J3** (este último modelo, analizado sólo para el mercado brasileño).

El Sandero obtuvo **tan sólo una estrella** debido al desempeño inestable de su carrocería, así como a la falta de airbags. *'Este es un resultado decepcionante de Renault, un fabricante con buena reputación en Europa en términos de seguridad'*, sostiene el informe de Latin NCAP.

'El fabricante (por Renault) es claramente capaz de ofrecer algo mucho mejor, como se aprecia en el otro modelo testeado, el Fluence, que obtuvo cuatro estrellas', agrega.

Resultados Fase III



El Renault Sandero, entre los más inseguros; Fiesta KD y City, entre los mejores.

Por su parte, el JAC 3 también obtuvo **solamente una estrella** a pesar de contar con dos airbags. Esto indica claramente la vital importancia de la fortaleza de la carrocería en la protección de los ocupantes en caso de choque.

Los airbags no compensan una pobre resistencia estructural al choque, y Latin NCAP cree firmemente que los consumidores no deben ser confundidos por los fabricantes que se descansan solamente en los airbags para brindar una falsa impresión de seguridad.

La sola inclusión de un airbag no garantiza la seguridad del vehículo. Es por esto que tanto el público como los gobiernos deben ser capaces de verificar la integridad estructural del vehículo.

Esto se puede lograr mediante la aplicación de los estándares de prueba de choque de las Naciones Unidas (reglamentaciones R94 y R95) y otorgando a los consumidores la posibilidad de comparar el desempeño en seguridad de los diferentes modelos, como lo viene realizando Latin NCAP.

Es muy alentador en esta Fase III el **significativo incremento en la cantidad de autos que obtuvieron cuatro estrellas**, sostiene Latin NCAP. Cinco modelos obtuvieron cuatro estrellas, evidenciando los beneficios combinados del mejoramiento de la fortaleza de la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad.

Los modelos que cuentan con cuatro estrellas son el **Ford Fiesta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios hatch** y **VW Polo hatch** (los dos últimos, también analizados únicamente para el mercado brasileño). El otro modelo testeado, el **VW Bora**, obtuvo sólo tres estrellas debido a su pobre integridad estructural.



'En un muy alentador paso adelante, Ford y VW han confirmado que el airbag para el conductor y el acompañante son parte del equipamiento estándar en el Ford New Fiesta y el Volkswagen Bora para todos los mercados de Latin NCAP', destacó la entidad. *'Latin NCAP saluda con gran beneplácito esta acción, antes de que los requisitos legales en algunos países de América Latina lo indiquen'*, agregó.

Otra señal de avance en estas pruebas de choque es la obtención, por primera vez, de **cuatro estrellas para la protección del ocupante niño.** Dos modelos, el **Ford Fiesta KD** y el **Honda City**, obtuvieron la tan bienvenida mejora.

La utilización del sistema de retención infantil con ISOFIX desempeñó un rol fundamental en reducir la probabilidad de instalación incorrecta y mejorar el desempeño dinámico en general.

Latin NCAP **recomienda ISOFIX** y alienta a los gobiernos, fabricantes y proveedores de la región, a apoyar el sistema ISOFIX basado en la reglamentación de las Naciones Unidas R44.

Latin NCAP también se complace con los **continuos signos de diálogo constructivo con los fabricantes de automóviles.** La disposición de algunos fabricantes líderes para cambiar su producción y ofrecer modelos más seguros para el mercado es muy bienvenida, y demuestra los beneficios de los esfuerzos de Latin NCAP para crear conciencia sobre el desempeño de seguridad de los autos vendidos en la región.



María Fernanda Rodríguez, Secretaria Ejecutiva de Latin NCAP, en la presentación.

Un asunto preocupante para Latin NCAP es la 'conformidad de producción' que los modelos deben mantener desde su aprobación original para la venta y el período restante en que se fabrican y venden en los mercados de la región.

La falta de estándares de seguridad basados en los de la ONU para los vehículos en América Latina y la ausencia de laboratorios de testeo de vehículos hace difícil a los gobiernos asegurarse de que todos los fabricantes mantengan la calidad de los vehículos vendidos en sus mercados.

Latin NCAP recomienda la discusión con los hacedores de políticas sobre este tema, especialmente en aquellos países con instalaciones significantes de producción de vehículos.

Latin NCAP realiza actualmente una consulta con gobiernos, grupos de consumidores, clubes de automóviles, proveedores de seguros, fabricantes, expertos en seguridad y público en general. La consulta ayudará a moldear el futuro de Latin NCAP, mientras se prepara para establecerse como una entidad legal permanente de promoción de la seguridad vial al servicio de los intereses de los consumidores en toda América Latina y el Caribe.

Al completar la Fase III, Latin NCAP cuenta ahora con **28 modelos testeados** incluyendo la mayoría de los modelos más vendidos de la región. A continuación, los resultados completos...

Auto Plus - Argentina

Presentarán en el INTI los últimos avances en seguridad de automóviles

Categorías: Novedades



08-11-2012

La LatinNCAP presentará en el INTI los últimos resultados de las pruebas de choque en automóviles. Además, estarán exhibidos varios modelos ya testeados por la institución.

El próximo 13 de noviembre se realizará el evento anual de Latin NCAP (Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe, por sus siglas en inglés), donde se presentarán los resultados de ensayos de choque en automóviles, conocidos como crash test.

En este marco se exhibirán los vehículos utilizados en las pruebas, cuyas marcas y modelos serán recién dados a conocer por la entidad durante el evento.

Los crash tests se realizan para evaluar automóviles a través de ensayos que consisten en producir el impacto de forma controlada, utilizando muñecos especialmente diseñados (dummies) que permiten monitorear no sólo los daños al vehículo sino también a los pasajeros.

El experimento busca replicar las condiciones en las que un auto pasa a otro en una ruta de doble vía y al hacerlo impacta con un vehículo similar de frente. En la parte anterior del vehículo van dos dummies de tamaño adulto y en la posterior otros dos, de tamaño menor, que simulan ser niños.

El objetivo del Latin NCAP es brindar información transparente, directa y estandarizada a todos los consumidores para que conozcan la performance de los automóviles ante choques o impactos de diferentes tipo, así como el nivel de protección que dicho vehículo ofrece a sus ocupantes.

La idea es que las tecnologías y exigencias dejen de ser exclusivas de China, Japón, o Europa, para que también sean adoptadas en América Latina y específicamente en el Mercosur.

Mundo Motor - Argentina

El Renault Sandero obtuvo 1 estrella en las pruebas realizadas por LatinNCAP

Anuncios Google Euro Ncap Renault Logan Sandero Renault Clio



El Renault Sandero sin airbags fue sometido a las pruebas de choque realizadas por la LatinNcap obteniendo tan solo una estrella debido al desempeño inestable de su carrocería así como a la falta de airbags. Los resultados obtenidos y los comentarios de los ensayos realizados por LatinNcap son los siguientes:



Pasajero adulto: En el impacto frontal la cabeza del conductor impactó el volante, sin embargo, el impacto fue leve. La cabeza del acompañante recibió buena protección. Se observaron estructuras peligrosas en la zona del tablero contra las que podrían impactar las rodillas de los pasajeros y la protección brindada a la parte inferior de las piernas fue marginal debido al desplazamiento de los pedales hacia el conductor. El área de los pies permaneció intacta luego del impacto. El habitáculo se presentó un comportamiento inestable durante el impacto.

Pasajero infantil: El asiento infantil para los pasajeros de 3 y 1 ½ años mostró una protección ajustada, ambos muñecos recibieron cargas altas en la zona del pecho. Las instrucciones de instalación en ambos asientos infantiles fueron insuficientes y no estaban unidas de forma permanente al asiento.



Explicación de las clasificaciones

Protección del pasajero adulto

Se acreditan puntos a partir de ensayos de impacto frontal. También se utilizan modificadores para extender las evaluaciones para así cubrir diferentes tamaños de personas sentadas en una variedad de posiciones, especialmente para el área de contacto de las rodillas.

Protección de pasajero niño

Basándose en el modelo Euro NCAP, Latin NCAP ha realizado la evaluación de seguridad del Pasajero Niño desde el primer ensayo llevado a cabo para asegurar que los fabricantes asuman responsabilidad por los niños que viajan en sus vehículos. En noviembre 2003, Euro NCAP presentó una clasificación de protección del pasajero niño para brindar información más clara a los consumidores sobre los resultados de estos ensayos.





Tiempo Motor - Argentina

LATIN NCAP: FORD FIESTA KD Y HONDA CITY CON EL MEJOR DESEMPEÑO





Renault Sandero

El Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe (Latin NCAP) llegó a Buenos Aires para presentar una nueva fase de ensayos de choque en automóviles. En su tercera edición, parte de los ocho modelos testeados, los vehículos más populares en la región, aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados en materia de seguridad.

En la sede central del INTI, el evento contó con la presencia de la ministra de Industria, Débora Giorgi y entre los modelos puestos bajo prueba, tanto el Fiat Fiesta KD como el Honda City fueron los mejor posicionados en materia de seguridad al alcanzar las 4 estrellas (adultos y niños), mientras que el Renault Sandero y Jac J3 quedaron en la más bajo, con una estrella para adultos y 2 para niños.

EN BAJA

1- RENAULT SANDERO:

El Renault Sandero, sin airbags, obtuvo tan sólo una estrella para adultos debido al desempeño inestable de su carrocería así como a la falta de airbags. En el caso de los pasajeros traseros –niños- la calificación fue de dos estrellas. Esta es un resultado que la entidad califica como "decepcionante".

En adultos el puntaje se ubicó en 4.61 sobre un máximo de 16 y en el caso de protección para niños el puntaje fue de 16.75 sobre un máximo de 49.

Dada la experiencia de los modelos de la firma gala en Europa, "el fabricante es claramente capaz de ofrecer algo mucho mejor como se aprecia en el otro modelo testeado, el Fluence por ejemplo, que obtiene cuatro estrellas", destacó Alejandro Furas, director técnico Global NCAP.

2- JAC J3 con airbags:

El JAC J3-que se testeó a pedido para el mercado brasileño-también obtuvo solamente una estrella y dos para pasajeros traseros y posiblemente el resultado sea peor que el del Sandero, puesto que el JAC ofrece doble airbag frontal. "Es la primera vez que un auto con doble airbag se queda con una estrella", destacó Furas.

En el caso de protección de adultos el puntaje fe de 2.50 sobre un máximo de 16 y en caso de niños el puntaje alcanzó 12.03 sobre un máximo de 49 puntos.

"Esto indica claramente, la vital importancia de la fortaleza de la carrocería en la protección de los ocupantes en caso de choque. Y eso es en lo que trabajamos. Que haya un piso mínimo de exigencia en materia de seguridad y que los Gobiernos exijan la norma 94/95 que permite asegurar que la estructura sea lo suficientemente fuerte porque con el doble airbag no es suficiente", destacó ante la consulta de TN, María Fernanda Rodríguez, Secretaria Ejecutiva de LatinNCAP.



Honda City

"Los airbags no compensan una pobre resistencia estructural al choque y Latin NCAP cree firmemente que los consumidores no deben ser confundidos por los fabricantes que se descansan solamente en los airbags para brindar una falsa impresión de seguridad. La sola inclusión de un airbag no garantiza la seguridad del vehículo. Es por esto que tanto el público como los gobiernos deben ser capaces de verificar la integridad estructural del vehículo. Esto se puede lograr mediante la aplicación de los estándares de prueba de choque de las Naciones Unidas (reglamentaciones R94 y R95) y otorgando a los consumidores la posibilidad de comparar el desempeño en seguridad de los diferentes modelos como lo viene realizando Latin NCAP".

NIVEL ACEPTABLE

Cinco modelos obtuvieron cuatro estrellas y dieron cuenta de los beneficios combinados del mejoramiento de la fortaleza de la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad.



Renault Fluence

3- FORD NEW FIESTA airbags

El compacto del óvalo quedó con 4 estrellas para adultos con un puntaje de 12.67 sobre 16 de máxima, e igual cantidad de estrellas en el caso de la protección a niños con 27.60 puntos sobre la máxima de 49.

En este caso, la utilización del sistema de retención infantil con ISOFIX desempeñó un rol fundamental en reducir la probabilidad de instalación incorrecta y mejorar el desempeño dinámico en general.

4- HONDA CITY con airbags

El modelo de la marca japonesa fabricado en la Argentina y Brasil se quedó con la misma calificación que el Fiesta 4/4 estrellas (adultos/niños).

El modelo mediano de Honda puntualmente acumuló 12.03 sobre 16 en caso de adultos por debajo del Fiesta y 37.99 sobre 49 en caso de niños mejorando la performance del modelo del óvalo en este caso. Aquí también, la utilización del sistema de retención infantil con ISOFIX desempeñó un rol fundamental en reducir la probabilidad de instalación incorrecta y mejorar el desempeño dinámico en general.

5- RENAULT FLUENCE: 1.6 doble airbag

Mientras que el Sandero quedó para el olvido, el modelo que sale de la planta de Santa Isabel en Córdoba recibió cuatro estrellas en protección a adultos (11.97 puntos por sobre 16) y dólo dos estrellas en caso de protección de niños (20.92 sobre 49).

6- TOYOTA ETIOS HATCHBACK con airbags

El nuevo compacto regional de la marca japonesa que llegará al mercado argentino el año próximo en versión hatch y sedán fue testeado en su versión bi cuerpo y quedó con 4 estrellas en el caso de protección de adultos (12.67 sobre 16) y sólo dos estrellas en caso de protección para niños con un puntaje de 17.26 sobre 49.

7- VW POLO hatchback.

El modelo que fue patrocinado (especialmente pedido para que ponga bajo prueba) se quedó con cuatro estrellas para adultos (con un puntaje de 11.34 sobre 16) y tres estrellas en el caso de la protección de pasajeros trasero (niños) con un puntaje de 36.95 sobre 49.

DIVISION DE AGUAS

8- VW SUCHA.

El otro modelo testeado, el Volkswagen Clásico o Sora, para nuestro mercado, obtuvo sólo tres estrellas debido a su "pobre integridad estructural". Las 3 estrellas se basaron en el puntaje de 10.27 sobre un máximo de 16 en el caso de protección a adultos. En protección de niños también obtuvo 3 estrellas con un puntaje de 25.52 sobre 49.

RECAMBIO:

Los tests realizados en Europa, se efectúan a 64 km/h, choque frontal 40% solapado utilizando dummies (dos adultos al frente y dos pequeños) que permiten monitorear no sólo los daños al vehículo sino también a los pasajeros.

El experimento busca replicar las condiciones en las que un auto pase a otro en una ruta de doble vía y al hacerlo impacta con un vehículo similar de frente. En la parte anterior del vehículo van dos dummies de tamaño adulto y en la posterior otros dos, de tamaño menor (simulando un bebe de 18 meses y un niño de 3 años.



Toyota Etios

"El objetivo del Latin NCAP es brindar información transparente, directa y estandarizada a todos los consumidores para que conozcan la performance de los automóviles ante choques o impactos de diferente tipo, así como el nivel de protección que dicho vehículo ofrece a sus ocupantes. A su vez, Latin NCAP propone alentar a los fabricantes a que cumplan con estos requisitos mínimos", destacó Rodríguez.



VW Sora

La idea es que las tecnologías y exigencias dejen de ser exclusivas de China, Japón, o Europa, para que también sean adoptadas en América Latina y específicamente en el Mercosur.

Autoblog - Argentina

LatinNCAP: "Los airbags no compensan una pobre resistencia estructural"

PUBLICADO EL MARTES 13 NOVIEMBRE 2012 | 144 COMENTARIOS
ETIQUETAS : LATINNCAP



LatinNCAP difundió este mediodía en Buenos Aires los resultados de sus pruebas de choque 2012 (ver videos). En este texto, el organismo de la FIA denuncia los problemas estructurales y de equipamiento de los vehículos que se venden en América Latina.

Declaración oficial de LatinNCAP sobre las pruebas de choque 2012
Niveles de seguridad en vehículos de América Latina continúan siendo muy bajos aunque algunas marcas muestran avances

Los últimos resultados de pruebas de choque publicados por Latin NCAP revelan que los niveles de seguridad de algunos de los vehículos más populares en la región aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados. Sin embargo, ha habido algún avance con más vehículos que han alcanzado un puntaje de seguridad de cuatro estrellas y dos fabricantes que han hecho los airbags equipamiento estándar en sus modelos testeados.

Los vehículos con peor desempeño de los ocho testeados en la Fase III de Latin NCAP fueron el Renault Sandero y el JAC J3.

El Sandero obtuvo tan sólo una estrella debido al desempeño inestable de su carrocería así como a la falta de airbags. Este es un resultado decepcionante de Renault, un fabricante con buena reputación en Europa en términos de seguridad. El fabricante es claramente capaz de ofrecer algo mucho mejor como se aprecia en el otro modelo testeado, el Fluence por ejemplo, que obtiene cuatro estrellas.

El JAC 3 también obtuvo solamente una estrella a pesar de contar con dos airbags. Esto indica claramente, la vital importancia de la fortaleza de la carrocería en la protección de los ocupantes en caso de choque.

Los airbags no compensan una pobre resistencia estructural al choque y Latin NCAP cree firmemente que los consumidores no deben ser confundidos por los fabricantes que se descansan solamente en los airbags para brindar una falsa impresión de seguridad.

La sola inclusión de un airbag no garantiza la seguridad del vehículo.

Es por esto que tanto el público como los gobiernos deben ser capaces de verificar la integridad estructural del vehículo. Esto se puede lograr mediante la aplicación de los estándares de prueba de choque de las Naciones Unidas (reglamentaciones R94 y R95) y otorgando a los consumidores la posibilidad de comparar el desempeño en seguridad de los

Es muy alentador en esta Fase III el significativo incremento en la cantidad de autos que obtuvieron cuatro estrellas.

Cinco modelos obtuvieron cuatro estrellas evidenciando los beneficios combinados del mejoramiento de la fortaleza de la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad. Los modelos que cuentan con cuatro estrellas son el Ford NEW Fiesta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios hatchback y VW Polo hatchback. El otro modelo testeado, el Volkswagen Clásico/Bora obtuvo sólo tres estrellas debido a su pobre integridad estructural.

En un muy alentador paso adelante, Ford y VW han confirmado que el airbag para el conductor y el acompañante son parte del equipamiento estándar en el Ford New Fiesta y el Volkswagen Clásico/Bora para todos los mercados de Latin NCAP. Latin NCAP saluda con gran beneplácito esta acción, antes de que los requisitos legales en algunos países de América Latina lo indiquen.

Otra señal de avance en estas pruebas de choque es la obtención, por primera vez, de cuatro estrellas para la protección del ocupante niño.

Dos modelos, el Ford Fiesta y el Honda City, obtuvieron esta tan bienvenida mejora. La utilización del sistema de retención infantil con ISOFIX desempeñó un rol fundamental en reducir la probabilidad de instalación incorrecta y mejorar el desempeño dinámico en general. Latin NCAP recomienda ISOFIX y alienta a los gobiernos, fabricantes y proveedores de la región, a apoyar el sistema ISOFIX basado en la reglamentación de las Naciones Unidas R44.

Latin NCAP también se complace con los continuos signos de diálogo constructivo con los fabricantes de automóviles. La disposición de algunos fabricantes líderes para cambiar su producción y ofrecer modelos más seguros para el mercado es muy bienvenida y demuestra los beneficios de los esfuerzos de Latin NCAP para crear conciencia sobre el desempeño de seguridad de los autos vendidos en la región.

Un asunto preocupante para Latin NCAP es la "conformidad de producción" que los modelos deben mantener desde su aprobación original para la venta y el período restante en que se fabrican y venden en los mercados de la región.

La falta de estándares de seguridad basados en los de la ONU para los vehículos en América Latina y la ausencia de laboratorios de testeo de vehículos hace difícil a los gobiernos asegurarse de que todos los fabricantes mantengan la calidad de los vehículos vendidos en sus mercados.

Latin NCAP recomienda la discusión con los hacedores de políticas sobre este tema especialmente en aquellos países con instalaciones significantes de producción de vehículos.

Latin NCAP realiza actualmente una consulta con gobiernos, grupos de consumidores, automóvil clubs, proveedores de seguros, fabricantes, expertos en seguridad y el público en general. La consulta ayudará a moldear el futuro de Latin NCAP mientras se prepara para establecerse como una entidad legal permanente de promoción de la seguridad vial al servicio de los intereses de los consumidores en toda América Latina y el Caribe. Por más detalles ver www.latinncap.com

Al completar la Fase III, Latin NCAP cuenta ahora con 26 modelos testeados incluyendo la mayoría de los modelos más vendidos de la región. Se incluye un resumen de estos resultados en el presente comunicado de prensa.

La opinión de los Socios del Programa

Max Mosley, Presidente de Global NCAP: "Es realmente impactante que los principales fabricantes estén dispuestos a vender autos con una estrella en América Latina cuando sus autos obtienen cinco estrellas en Europa. Por suerte, Latin NCAP está instalando el tema de la seguridad vehicular en la agenda y se están viendo ciertos avances. Nos complace ver un aumento en el número de autos que obtienen cuatro estrellas, y nos acerca al momento en que se eliminen definitivamente del mercado los autos con una sola estrella que no

La opinión de los Socios del Programa

Max Mosley, Presidente de Global NCAP: "Es realmente impactante que los principales fabricantes estén dispuestos a vender autos con una estrella en América Latina cuando sus autos obtienen cinco estrellas en Europa. Por suerte, Latin NCAP está instalando el tema de la seguridad vehicular en la agenda y se están viendo ciertos avances. Nos complace ver un aumento en el número de autos que obtienen cuatro estrellas, y nos acerca al momento en que se eliminen definitivamente del mercado los autos con una sola estrella que no pasarían ni siquiera las pruebas de choque más básicas de las Naciones Unidas".

Carlos Maoaya, Miembro del Consejo de Fundación FIA y Presidente del Automóvil Club de Costa Rica: "Ahora que Latin NCAP está en su tercer año, se comienzan a ver beneficios reales en términos de mejoras en la seguridad vial en América Latina. Latin NCAP está demostrando que vale la pena. Se ha producido un aumento en el número de autos con cuatro estrellas que han ingresado al mercado, y el mensaje es claro: no sólo es posible aumentar mucho más los niveles de seguridad vehicular en la región, es absolutamente crucial. Debe mantenerse esta tendencia al aumento en la seguridad. No podemos permitir otra cosa ya que hay vidas que dependen de ello".

María Fernanda Rodríguez, Presidenta Fundación Gonzalo Rodríguez: "Continuamos preocupados porque si bien comenzamos a ver una leve mejora en los ocupantes delanteros adultos, vemos que la seguridad del niño no acompaña al mismo ritmo. Todavía tenemos la gran mayoría de los vehículos testados, que son los más vendidos en la región, siendo tan sólo 2 estrellas en niños. Este año pudimos ver como el anclaje ISOFIX hace la diferencia. Creemos que el ISOFIX un buen ejemplo de cómo un elemento de bajo costo puede generar un gran impacto. Este pequeño dispositivo debe estar en todos los vehículos nuevos cuanto antes, como así lo está en los países desarrollados".

Guido Adriaenssens, Director Ejecutivo de International Consumer Research & Testing: "Recibimos con agrado el avance por parte de los fabricantes. Sin embargo, en términos de responsabilidad social, seguimos preguntando ¿por qué tanta discrepancia entre lo que están dispuestos a hacer para proteger a los consumidores europeos y lo que realizan actualmente por los consumidores de América Latina?. Nos complace escuchar que algunos fabricantes han prometido avances serios en los próximos años".

Jorge Tomasi, Presidente FIA IV Región y Presidente del Automóvil Club del Uruguay: "Si bien es importante destacar la promulgación de la ley que obliga a fabricar vehículos con dispositivos de seguridad (ABS, Airbags) en algunos países como Brasil y Argentina a partir del año 2014, este tipo de equipamiento no garantiza, en su totalidad, la seguridad de los vehículos. Hasta ahora los resultados del Programa Latin NCAP han demostrado algunas diferencias en la seguridad estructural en determinados modelos fabricados en Latinoamérica respecto a los producidos en Europa. Los recursos y la tecnología deben facilitar la circulación de automóviles con mayores estándares de seguridad en Latino América, y para que ello ocurra, es necesario impulsar acciones integrando a gobiernos, fabricantes, organizaciones privadas y sobre todo concientizando a los consumidores sobre las ventajas y la necesidad de comprar automóviles seguros"
Acerca de Latin NCAP"

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

Autoblog - Argentina

Después de LatinNCAP: el Renault Sandero vendrá con doble airbag de serie

PUBLICADO EL MIÉRCOLES 14 NOVIEMBRE 2013 | 104 COMENTARIOS
ETIQUETAS : LATINNCAP, RENAULT, SANDERO



La china JAC y la francesa Renault fueron las dos marcas que obtuvieron las calificaciones más bajas en las pruebas de choque de LatinNCAP conocidas ayer (ver nota y videos).

El Renault Sandero recibió sólo una estrella en protección para adultos en caso de choque frontal y dos estrellas en protección para niños. LatinNCAP fue particularmente dura con la marca del Rombo al declarar: *"Este es un resultado decepcionante de Renault, un fabricante con buena reputación en Europa en términos de seguridad. El fabricante es claramente capaz de ofrecer algo mucho mejor como se aprecia en el otro modelo testeado, el Fluence por ejemplo, que obtiene cuatro estrellas"*.

Ante las consultas realizadas por los usuarios en sus canales de las redes sociales, Renault elaboró una respuesta modelo que incluye una novedad importante para el mercado argentino: a partir de marzo próximo, el Sandero vendrá con doble airbag frontal de serie. Estos elementos de seguridad hoy no están disponibles en las versiones Authentique Pack I (78.750 pesos) y Authentique Pack II (81.550 pesos).

La respuesta modelo que Renault envía a todos los que realizan consultas sobre LatinNCAP es la siguiente: *"El Sandero Renault fue lanzado por primera vez en América del Sur a fines de 2007. Se ajusta a las leyes y regulaciones locales. Actualmente, los airbags no son obligatorios en la región. El resultado obtenido para las pruebas LatinNCAP son iguales a los obtenidos por otros vehículos en este segmento cuando no están equipados con airbags (Peugeot 207 Compact, VW Gol Tendencia 1.6, Fiat Palio ELX 1.4 Chevrolet Celta, Ford KA Fly Viral, Chevrolet Corsa Classic y Fiat Novo Uno, todo ello sin airbags, obtuvieron también una estrella). Renault da la bienvenida a una mejora de la legislación para la seguridad de los vehículos y la especificación de sus productos locales cambiará en consecuencia. Antes de cualquier cambio legislativo, a partir de marzo del próximo año, la especificación de todos los Sandero incluirá un Airbag para conductor y acompañante de serie. 30% de los autos vendidos en la región de América del Sur estarán equipados con bolsas de aire en el 2012. Esta proporción subirá al 60% en 2013 y finalmente al 100% en 2014. Saludos"*.

Más allá de esta decisión, LatinNCAP lanzó ayer una advertencia a las automotrices: *"Los airbags no compensan una pobre resistencia estructural"* (ver nota).

A Todo Motor - Argentina



Más pruebas de Latin NCAP

El organismo que se dedica a comprobar los niveles de seguridad de los autos vendidos en la región dio los resultados de la Fase III. Las conclusiones, ambiguas.

Email 0 Tweet! 11 Share 133 Like 0 +1 0

FOTOS

Ford Fiesta KD.

En el mundo existen varias instituciones que se dedican a probar los autos que se venden en diferentes mercados observando solamente su desempeño ante la eventualidad de un accidente. Para eso, compran las unidades 0 km y las someten a choques en condiciones controladas para medir el grado de efectividad de sus sistemas de protección a los pasajeros.

En nuestro continente esa institución es la denominada Latin NCAP que, con sede en Montevideo, Uruguay, desde 2010 viene cumpliendo con la tarea de testear a vehículos que se venden en América Latina y el Caribe. En este tiempo ya llevó a cabo tres etapas, cuyos resultados de la última acaban de ser publicados.

Las pruebas de choque de la Fase III muestran resultados diversos. Por un lado, denotan la imperiosa necesidad de que los autos incorporen al menos airbags frontales y ABS en los frenos, elementos ambos que en la Argentina serán obligatorios en todos los 0 km en 2014. Pero por otra parte, dejan al descubierto que también se necesita contar con una estructura capaz de soportar choques a 60 km/h.

En definitiva, para Latin NCAP "los niveles de seguridad de algunos de los vehículos más populares en la región aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados". Pero esta afirmación no tan positiva tiene su contraposición, también en las propias palabras de la institución: "Sin embargo, ha habido algún avance con más vehículos que han alcanzado un puntaje de seguridad de cuatro estrellas y dos fabricantes que han hecho los airbags equipamiento estándar en sus modelos testeados".

Noticias Relacionadas

A Todo Motor TV on Facebook

Me gusta

A 14,116 personas les gusta A Todo Motor TV.

Javier Isaac Javier Maru Damian

Lucia Isaac Pablo Gon Ezra Javier

Plugin social de Facebook

Últimas Noticias

Más pruebas de Latin NCAP

Los mejores en posventa de VW

+ conectividad = + seguridad

A Todo Motor

ATodoMotor

ATodoMotor Resultados ambiguos de las nuevas pruebas de choque de la Latin NCAP. Detalles en nota de A Todo Motor: ahor.ca/GUSlO

21 hours ago · reply · retweet · favorite

ATodoMotor ¿Quénes y por qué son las mejores empleadas en posventa de VW? Las ganadoras, a Alemania. Detalles acá: ahor.ca/GX4A1 @vivargorOna

yesterday · reply · retweet · favorite

ATodoMotor Fórmula equilibrada: + conectividad = + seguridad. ¿Por qué? Mirala en esta nota en ATM sobre los sistemas de conexión: ahor.ca/GhoYI

3 days ago · reply · retweet · favorite

ATodoMotor Acá tenés el programa del sábado online: ahor.ca/GGZSb Especial con Matías Rossi; también, DiscoFiatCCI y Salón San Pablo. @rossimatias

3 days ago · reply · retweet · favorite

ATodoMotor A Todo Motor se emite los sábados a las 13 por las señales 3 de Cablevisión, 1000 y 5 de Telecentro, y 720 de DirecTV. @canal13notICias

5 days ago · reply · retweet · favorite

Join the conversation

En definitiva, para Latin NCAP "los niveles de seguridad de algunos de los vehículos más populares en la región aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados". Pero esta afirmación no tan positiva tiene su contraposición, también en las propias palabras de la institución: "Sin embargo, ha habido algún avance con más vehículos que han alcanzado un puntaje de seguridad de cuatro estrellas y dos fabricantes que han hecho los airbags equipamiento estándar en sus modelos testeados".

Las pruebas

En esta ocasión, Latin NCAP estrelló ocho modelos, en pruebas de choque realizadas en un laboratorio ubicado en Alemania, un ámbito de vasta trayectoria en este tipo de experiencias. Tres de ellos no se comercializan en nuestro país, aunque uno estará llegando próximamente. Se trata de los JAC J3, Volkswagen Polo y Toyota Etios, que llegará próximamente al mercado argentino.

Cinco modelos obtuvieron cuatro estrellas de calificación, siendo cinco la máxima. Para este puntaje se toman en cuenta los beneficios combinados del mejoramiento de la fortaleza de la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad, y los modelos que así calificados fueron el Ford Fiesta Kinetic Design, el Honda City, el Renault Fluence, el Volkswagen Polo hatchback (no se vende en Argentina) y el mencionado Etios hatchback. El Volkswagen Polo, en tanto, obtuvo sólo tres estrellas "debido a su pobre integridad estructural".

Es para destacar que tanto el Fiesta KD como el Bora incorporan doble airbag como equipamiento de serie. Otro punto a resaltar es que por primera vez fueron alcanzadas las cuatro estrellas en la protección a los niños.

Los resultados desglosados de la Fase III, en cantidad de estrellas, son los siguientes. Tener en cuenta que todos tenían dos airbags, menos el Sandero, que no poseía.

MODELO	CINTURÓN	NIÑO
JAC J3	1	2
Renault Sandero	1	2
VW Bora	3	3
VW Polo	4	3
Renault Fluence	4	2
Honda City	4	4
Toyota Etios hatch	4	2
Ford Fiesta KD	4	4

El título Latin NCAP responde al denominado "Programa de Evaluación de Autos Nuevos para América Latina", lanzado en 2010 como un proyecto piloto de tres años para explorar la contribución potencial que un programa independiente de evaluación de vehículos nuevos pueda realizar a la seguridad vial en América Latina y el Caribe (LAC). Replica programas similares desarrollados en los últimos treinta años en América del Norte, Europa, Asia y Australia.

Imprimir esta nota

NotiTrans - Argentina

NOTITRANS » SOCIEDAD | AUTOMOTOR » RESULTADOS DE LATIN NCAP: LOS VEHÍCULOS MÁS VENDIDOS DE LA REGIÓN ATRASAN 20 AÑOS EN SEGUR...

Resultados de Latin NCAP: los vehículos más vendidos de la región atrasan 20 años en seguridad



"En un muy alentador paso adelante, Ford y VW han confirmado que el airbag para el conductor y el acompañante son parte del equipamiento estándar", sostiene el informe.// Foto: autoblog.com.ar

Por Redacción | 14.11.2012 16:26

Según los resultados de pruebas de choque publicados por el Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe (Latin NCAP), "algunos de los vehículos más populares en la región aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados". La lista de los autos más y menos seguros.

Me gusta 0 Tweet 1 Share 2

El crecimiento de la industria automotriz de los últimos años resultó ser uno de los puntales del crecimiento económico de la región. Sin embargo, las automotrices están fallando en cuanto a las condiciones de seguridad de los vehículos más vendidos, según informa Infobae.

Los autos que no superaron las pruebas de seguridad son algunos de los más vendidos en los últimos años, como el Peugeot 207 Compact 5 puertas 1.4, el Gol Trend 1.6, el Palio ELX 1.4 (modelo viejo), el Chevrolet Corsa Classic, el Novo Uno y la Sandero de Renault sin airbags, que obtuvieron una sola estrella en la evaluación.

Otros vehículos, de una gama superior, demostraron un mejoramiento en las condiciones de seguridad del diseño, combinando una fortaleza mayor en su estructura, los airbags y los cinturones de seguridad. Así, los modelos que obtuvieron cuatro estrellas fueron el Ford New Fiesta KD, el Honda City, el Toyota Etios hatchback, el Volkswagen Polo hatchback y el Renault Fluence. "En un muy alentador paso adelante, Ford y VW han confirmado que el airbag para el conductor y el acompañante son parte del equipamiento estándar", sostiene el informe.

Evaluaciones de seguridad

Latin NCAP es una institución conformada por Estados y entidades privadas como la Federación Internacional del Automóvil, que tiene como objetivos "brindar a los consumidores evaluaciones de seguridad independientes e imparciales de los autos nuevos; alentar a los fabricantes a mejorar el desempeño en seguridad de sus vehículos a la venta en la región; y alentar a los gobiernos de la región a aplicar las regulaciones exigidas por la ONU referentes a los ensayos de choque para los vehículos de pasajeros".

Link: América Latina y el Caribe, atrasados, autos más y menos seguros, Latin NCAP, más vendidos, Programa de Evaluación, Vehículos Nuevos, Seguridad, vehículos

Diario de Autos - Argentina

Martes, 13 de Noviembre de 2012 18:15

Latin NCAP mostró los resultados de la Fase III, de las pruebas de choques a vehículos regionales

Escrito por Fernando

Imprimir | E-mail



Los niveles de seguridad en vehículos de América Latina continúan siendo muy bajos, aunque algunas marcas muestran avances, estas son las primeras declaraciones de los responsables de Latin NCAP, el Programa de Evaluación de Autos Nuevos para América Latina, luego de realizar las pruebas a algunos vehículos que se venden en el Mercosur, algunos producidos en Brasil y en la Argentina.

Además indicaron, luego de mostrar los resultados, en un evento en el que participó Diariodeautos.com.ar, que se realizó en el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI), que los resultados de las pruebas de choque publicados por este programa de evaluación de vehículos revelan que los niveles de seguridad de algunos de los autos más populares en la región, aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados. Sin embargo, ha habido algún avance con más vehículos, que han alcanzado un puntaje de seguridad de cuatro estrellas y dos fabricantes que han hecho los airbags equipamiento estándar en sus modelos testeados.

RESULTADOS
FASE III

JAC J3	✓2	★☆☆☆☆	★★☆☆☆	Válido sólo para Brasil
Renault SANDERO	✗	★☆☆☆☆	★★☆☆☆	
VW CLÁSICO (BORA)	✓2	★★★☆☆	★★★☆☆	
VW POLO*	✓2	★★★★☆	★★★☆☆	Válido sólo para Brasil
Renault FLUENCE*	✓2	★★★★☆	★★☆☆☆	
Honda CITY*	✓2	★★★★☆	★★★★☆	No válido para México, Chile y América Central
Toyota ETIOS HATCHBACK*	✓2	★★★★☆	★★☆☆☆	Válido sólo para Brasil
Ford NEW FIESTA	✓2	★★★★☆	★★★★☆	

FASE III

*Patrocinados por fabricantes

Desempeño

Los vehículos con peor desempeño de los ocho testeados en la Fase III de Latin NCAP fueron el Renault Sandero, producido en Brasil, y el JAC J3, producido en China y que sólo se comercializa en Brasil.

El Sandero, indicaron desde Latin NCAP, obtuvo tan sólo una estrella (de las 5 posibles), debido al desempeño inestable de la carrocería, así como a la falta de airbags. Este es un resultado decepcionante de Renault, un fabricante con buena reputación en Europa en términos de seguridad. El fabricante es claramente capaz de ofrecer algo mucho mejor como se aprecia en el otro modelo testeado, el Fluence, por ejemplo, que obtiene cuatro estrellas.

Los airbags no compensan una pobre resistencia estructural al choque y Latin NCAP cree que los consumidores no deben ser confundidos por los fabricantes que se descansan solamente en los airbags para brindar una falsa impresión de seguridad. La sola inclusión de un airbag no garantiza la seguridad del vehículo. Es por esto que tanto el público como los gobiernos deben ser capaces de verificar la integridad estructural del vehículo.

Esto se puede lograr mediante la aplicación de los estándares de prueba de choque de las Naciones Unidas (reglamentaciones R94 y R95) y otorgando a los consumidores la posibilidad de comparar el desempeño en seguridad de los diferentes modelos como lo venimos realizando desde nuestra empresa, afirmaron durante la presentación los responsables de este instituto evaluador de la seguridad en nuevos vehículos.



Latin NCAP mostró los resultados de la fase 3, con el Renault Fluence

Alentador Incremento

Es muy alentador en esta Fase III el significativo incremento que demostraron los cinco modelos, de los ocho testeados, que obtuvieron cuatro estrellas, evidenciando los beneficios combinados del mejoramiento de la fortaleza de la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad. Los modelos que cuentan con cuatro estrellas son el Ford NEW Fiesta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios hatchback y VW Polo hatchback, que no se vende en nuestro mercado. "El otro modelo testeado, el Volkswagen Clásico/Bora obtuvo sólo tres estrellas debido a su pobre integridad estructural", indicaron desde el programa de evaluación, que también informaron que, en un muy alentador paso adelante, Ford y VW han confirmado que el airbag para el conductor y el acompañante son parte del equipamiento estándar en el Ford New Fiesta y el Volkswagen Clásico/Bora para todos los mercados.

Otra señal de avance en estas pruebas de choque es la obtención, por primera vez, de cuatro estrellas para la protección del ocupante niño. Dos modelos, el Ford Fiesta y el Honda City, obtuvieron esta mejora. La utilización del sistema de retención infantil con ISOFIX desempeñó un rol fundamental en reducir la probabilidad de instalación incorrecta y mejorar el desempeño dinámico en general.

Los representantes de este programa de evaluación indicaron que también se complacen con los continuos signos de diálogo constructivo con los fabricantes de automóviles. La disposición de algunos productores líderes, para cambiar su producción y ofrecer modelos más seguros para el mercado, es muy bienvenida y demuestra los beneficios de nuestros esfuerzos para crear conciencia sobre el desempeño de seguridad de los autos vendidos en la región.



Toyota Etios, en los resultados de Latin NCAP Fase 3



Renault Sandero, en los resultados del Latin NCAP Fase 3



Honda City, en los resultados del Latin NCAP Fase 3

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

Mundo Motor - Argentina

Ford Fiesta KD obtuvo 4 estrellas en la LatinNCAP

Anuncios Google Ford Fiesta Euro Ncap Ford Vehiculo Sillas Coche



El Ford Fiesta KD con doble airbag fue sometido a las pruebas de choque realizadas por la LatinNcap obteniendo 4 estrellas en las pruebas de choque realizadas por la LatinNcap. Los resultados obtenidos y los comentarios de los ensayos realizados por LatinNcap son los siguientes:

RESULTADOS

Junio | 2012 Videos Fotos + info

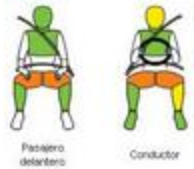
FORD FIESTA CON DOBLE AIRBAG

Válido solo para Brasil

★★★★☆ 12,87 max. 16,00 Pasajero adulto

★★★★☆ 37,80 max. 49,00 Pasajero niño

Protección al pasajero adulto



PROTECCIÓN

- BUENO
- ADECUADO
- MARGINAL
- DÉBIL
- POBRE

El nuevo portal de empleo de la Ciudad
mi próximo trabajo
www.buenosaires.gob.ar/TrabajoBA
Buenos Aires Ciudad

El ford fiesta KD incorpora entre su equipamiento de serie el airbag para el conductor y para el acompañante como así también cuenta con el sistema de retención infantil con ISOFIX el cual, con su desempeño tuvo un rol fundamental en reducir la probabilidad de instalación incorrecta y ayudó a mejorar el desempeño dinámico en general.

Pasajero adulto: En el impacto frontal la cabeza del conductor toca fondo del airbag. El pecho recibió una buena protección. Se observaron estructuras peligrosas en la zona del tablero contra las que podrían impactar las rodillas de los pasajeros. La estructura mostró que puede soportar cargas mayores a las del impacto.

Pasajero Infantil: Las sillas infantiles con ISOFIX para los niños de 3 y 1 1/2 años fueron capaces de evitar un movimiento excesivo hacia delante durante el impacto y brindar una buena protección en ambos casos. Las instrucciones de instalación en ambos asientos infantiles fueron suficientes y estaban unidas de forma permanente al asiento. El vehículo no ofrecía ninguna advertencia respecto a los peligros asociados a la instalación de una silla infantil con vista hacia atrás en el asiento del acompañante con un airbag activo.





EN AUTOS, HOMO / POR DANIEL / EL 13/11/2012 @ 5:17 PM /

PARA AUTOS MAS SEGUROS LATIN NCAP

Autos.cienradios - Argentina

Sigue siendo pobre el nivel de seguridad de los autos de la región

Martes, 13 de noviembre de 2012



Hoy por la mañana se llevó a cabo en el Inti, la presentación de los resultados de las pruebas de choque a ocho vehículos de producción Mercosur, los cuales fueron realizadas por Latin NCAP, el Programa de Evaluación de Autos Nuevos para América Latina y el Caribe.

El sistema de evaluación es el siguiente: Latin NCAP adquiere un vehículo de una marca determinada en un concesionario, tal cual lo hace cualquier persona. Luego, éstos son llevados hacia Alemania, país en donde se encuentra la central de evaluación, ya que en el continente no existe ninguna que trabaje para esta organización. Allí, se choca cada vehículo contra un montículo a 64 km/h. En el habitáculo, se sitúan dos dummies en las plazas delanteras, y otros dos (que simulan la estatura y peso de un niño de un año y medio) en las plazas traseras, ubicados en los asientos adaptados para estas personas. Luego del choque, se evalúa con un máximo de cinco estrellas los daños ocasionados a los dummies. En esta tercera fase de pruebas, los resultados fueron los siguientes:



Como conclusión, Latin NCAP, comunicó: "Los últimos resultados de pruebas de choque publicados por Latin NCAP revelan que los niveles de seguridad de algunos de los vehículos más populares en la región aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados. Sin embargo, ha habido algún avance con más vehículos que han alcanzado un puntaje de seguridad de cuatro estrellas y dos fabricantes que han hecho los airbags equipamiento estándar en sus modelos testeados.

Los vehículos con peor desempeño de los ochos testeados en la Fase III de Latin NCAP fueron el Renault Sandero y el JAC J3. El Sandero obtuvo tan sólo una estrella debido al desempeño inestable de su carrocería así como a la falta de airbags. Este es un resultado decepcionante de Renault, un fabricante con buena reputación en Europa en términos de seguridad. El fabricante es claramente capaz de ofrecer algo mucho mejor como se aprecia en el otro modelo testeado, el Fluence por ejemplo, que obtiene cuatro estrellas. El JAC J3 también obtuvo solamente una estrella a pesar de contar con dos airbags. Esto indica claramente, la vital importancia de la fortaleza de la carrocería en la protección de los ocupantes en caso de choque.

Los airbags no compensan una pobre resistencia estructural al choque y Latin NCAP cree firmemente que los consumidores no deben ser confundidos por los fabricantes que se descansan solamente en los airbags para brindar una falsa impresión de seguridad. La sola inclusión de un airbag no garantiza la seguridad del vehículo. Es por esto que tanto el público como los gobiernos deben ser capaces de verificar la integridad estructural del vehículo. Esto se puede lograr mediante la aplicación de los estándares de prueba de choque de las Naciones Unidas (reglamentaciones R94 y R95) y otorgando a los consumidores la posibilidad de comparar el desempeño en seguridad de los diferentes modelos como lo viene realizando Latin NCAP".

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

Conduciendo - Argentina

Los resultados del 2013 NCAP

Esto organismo que concret las pruebas de colisiones destac las virtudes del Ford Fiesta KD y Honda City aunque critic el desempe o del Renault Sandero.



El Programa de Evaluación de Autos Nuevos para América Latina (Latin NCAP) ha concretado los test de colisiones sobre algunos modelos comercializados en Argentina para conocer en profundidad el nivel de seguridad que los vehículos ofrecen.

Asimismo, Latin NCAP ha informado que los niveles de seguridad de algunos vehículos vendidos en la región aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados.

Según estas pruebas los vehículos de peor desempeño en la fase III, fueron el **Renault Sandero** y el JAC J3 (vendido en Brasil).

En tanto el el **Renault Sandero** una estrella debido al desempeño inestable de su carrocería y a la falta de airbags.

Por otro lado, en la misma fase III se ha notado un incremento en los vehículos que obtuvieron cuatro estrellas. Estos modelos fueron los **Ford Fiesta KD**, **Renault Fluence**, **Honda City**, **Toyota Etios Hatch** y **Volkswagen Polo hatch** (estos dos últimos comercializados en Brasil). A su vez, el **Volkswagen Bora** estuvo un escalón por debajo consiguiendo tres estrellas debido a pobre integridad estructural.

En tanto Latin NCAP también ha reconocido la inclusión de los airbags frontales de serie en los vehículos **Ford Fiesta KD** y **Volkswagen Bora**. Asimismo, también muestra como señal de avance, la obtención de las cuatro estrellas para la protección de los más pequeños mediante los ganchos de fijación ISOFIX, empleados en el **Honda City** y **Ford Fiesta KD**.

Gracias a estas pruebas de colisiones, el usuario recibe una información extra para conocer en detalle el comportamiento de su vehículo actual, o en tal caso, del que se convertirá en su próxima adquisición.

Mira todos los videos de las pruebas desde de **YouTube**

En tanto el el **Renault Sandero** una estrella debido al desempeño inestable de su carrocería y a la falta de airbags.

Por otro lado, en la misma fase III se ha notado un incremento en los vehículos que obtuvieron cuatro estrellas. Estos modelos fueron los **Ford Fiesta KD**, **Renault Fluence**, **Honda City**, **Toyota Etios Hatch** y **Volkswagen Polo hatch** (estos dos últimos comercializados en Brasil). A su vez, el **Volkswagen Bora** estuvo un escalón por debajo consiguiendo tres estrellas debido a pobre integridad estructural.

En tanto Latin NCAP también ha reconocido la inclusión de los airbags frontales de serie en los vehículos **Ford Fiesta KD** y **Volkswagen Bora**. Asimismo, también muestra como señal de avance, la obtención de las cuatro estrellas para la protección de los más pequeños mediante los ganchos de fijación ISOFIX, empleados en el **Honda City** y **Ford Fiesta KD**.

Gracias a estas pruebas de colisiones, el usuario recibe una información extra para conocer en detalle el comportamiento de su vehículo actual, o en tal caso, del que se convertirá en su próxima adquisición.

Mira todos los videos de las pruebas desde de **YouTube**



Conduciendo.com

PARA AUTOS MAS SEGUROS
LATIN NCAP

Yahoo! - Argentina

Los niveles de seguridad automotor en América Latina continúan siendo muy bajos

NeoMundo – mar, 13 nov 2012

Correo electrónico | Recomendar 2 | Twittear 5 | Share | +1 0 | Imprimir

CONTENIDO RELACIONADO



Imagen cortesía Autoblog.com.ar

MÁS DE ESTACADO EN TECNOLOGÍA



Bill Gates apuesta por la educación
Profesional.com - Hace 10 horas



Revela NASA que habrá cinco eclipses en 2013
Notimex - mié, 14 nov 2012

Más en Tecnología »

YAHOO! NOTICIAS EN TWITTER

Seguí a @YahooNoticiasAR en Twitter y recibí titulares y últimas noticias

(www.neomundo.com.ar) La organización Latin NCAP acaba de publicar los resultados de sus pruebas sobre los niveles de seguridad de algunos de los vehículos más populares de la región. Y allí se revela que muchos modelos aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados.

Sin embargo, ha habido algún avance con más vehículos que han alcanzado un puntaje de seguridad de cuatro estrellas y dos fabricantes que han hecho los airbags equipamiento estándar en sus modelos testeados.

Los vehículos con peor desempeño de los ocho testeados en la Fase III de Latin NCAP fueron el Renault Sandero y el JAC J3.

El Sandero obtuvo tan sólo una estrella debido al desempeño inestable de su carrocería así como a la falta de airbags. Este es un resultado decepcionante de Renault, un fabricante con buena reputación en Europa en términos de seguridad.

El fabricante es claramente capaz de ofrecer algo mucho mejor como se aprecia en el otro modelo testeado, el Fluence por ejemplo, que obtiene cuatro estrellas.

El JAC 3 también obtuvo solamente una estrella a pesar de contar con dos airbags. Esto indica claramente, la vital importancia de la fortaleza de la carrocería en la protección de los ocupantes en caso de choque.

NO ES SOLO CUESTION DE AIRBAG

Los airbags no compensan una pobre resistencia estructural al choque y Latin NCAP cree firmemente que los consumidores no deben ser confundidos por los fabricantes que se descansan solamente en los airbags para brindar una falsa impresión de seguridad.

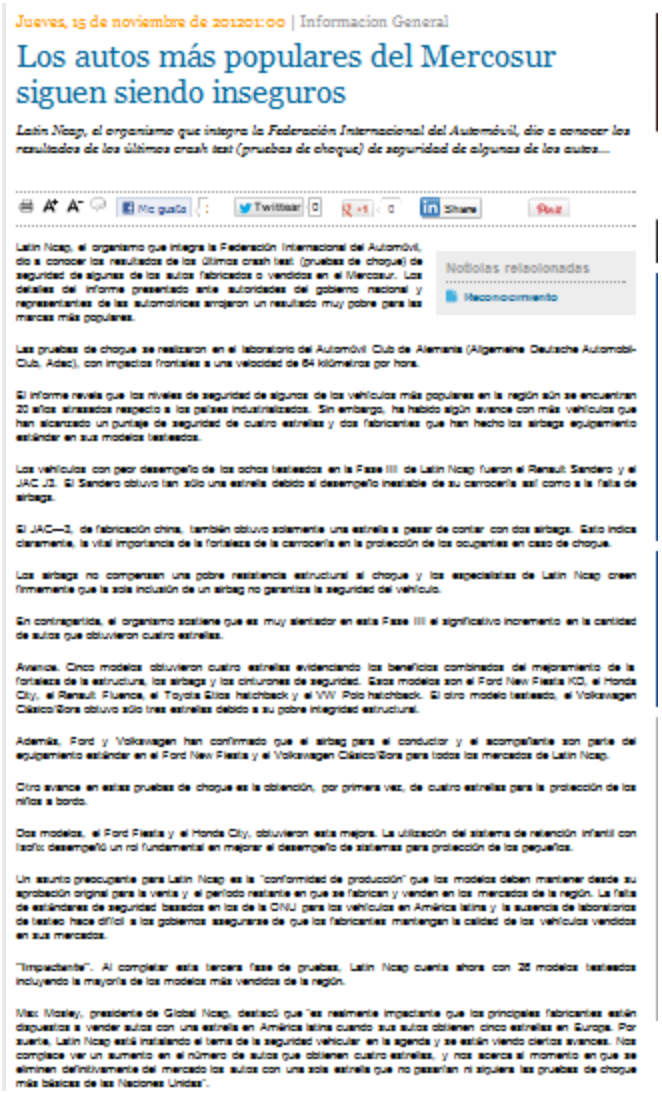
La sola inclusión de un airbag no garantiza la seguridad del vehículo.

Es por esto que tanto el público como los gobiernos deben ser capaces de verificar la integridad estructural del vehículo.

Por otra parte, es muy alentador en esta Fase III el significativo incremento en la cantidad de autos que obtuvieron cuatro estrellas.

Cinco modelos obtuvieron cuatro estrellas evidenciando los beneficios combinados del mejoramiento de la fortaleza de la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad. Los modelos que cuentan con cuatro estrellas son el Ford NEW Fiesta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios

La Capital - Argentina



Jueves, 15 de noviembre de 2012 01:00 | Informacion General

Los autos más populares del Mercosur siguen siendo inseguros

Latin Ncap, el organismo que integra la Federación Internacional del Automóvil, dio a conocer los resultados de los últimos crash test (pruebas de choque) de seguridad de algunas de los autos...

Me gusta | Twittear | Share | Pinit

Latin Ncap, el organismo que integra la Federación Internacional del Automóvil, dio a conocer los resultados de los últimos crash test (pruebas de choque) de seguridad de algunas de los autos fabricados o vendidos en el Mercosur. Los detalles del informe presentado ante autoridades del gobierno nacional y representantes de las automotrices arrojaron un resultado muy pobre para las marcas más populares.

Noticias relacionadas

Reconocimiento

Las pruebas de choque se realizaron en el laboratorio del Automóvil Club de Alemania (Allgemeine Deutsche Automobil-Club, Adac), con impactos frontales a una velocidad de 64 kilómetros por hora.

El informe revela que los niveles de seguridad de algunos de los vehículos más populares en la región aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados. Sin embargo, ha habido algún avance con más vehículos que han alcanzado un puntaje de seguridad de cuatro estrellas y dos fabricantes que han hecho los airbags equipamiento estándar en sus modelos testeados.

Los vehículos con peor desempeño de los ochos testeados en la Fase III de Latin Ncap fueron el Renault Sandero y el JAC J3. El Sandero obtuvo tan sólo una estrella debido al desempeño inestable de su carrocería así como a la falta de airbags.

El JAC—3, de fabricación china, también obtuvo solamente una estrella a pesar de contar con dos airbags. Esto indica claramente, la vital importancia de la fortaleza de la carrocería en la protección de los ocupantes en caso de choque.

Los airbags no compensan una pobre resistencia estructural al choque y los especialistas de Latin Ncap creen firmemente que la sola inclusión de un airbag no garantiza la seguridad del vehículo.

En contrapartida, el organismo sostiene que es muy alentador en esta Fase III el significativo incremento en la cantidad de autos que obtuvieron cuatro estrellas.

Avances. Cinco modelos obtuvieron cuatro estrellas evidenciando los beneficios combinados del mejoramiento de la fortaleza de la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad. Estos modelos son el Ford New Fiesta KD, el Honda City, el Renault Fluence, el Toyota Etios hatchback y el VW Polo hatchback. El otro modelo testeado, el Volkswagen Clásico/Bora obtuvo sólo tres estrellas debido a su pobre integridad estructural.

Además, Ford y Volkswagen han confirmado que el airbag para el conductor y el acompañante son parte del equipamiento estándar en el Ford New Fiesta y el Volkswagen Clásico/Bora para todos los mercados de Latin Ncap.

Otro avance en estas pruebas de choque es la obtención, por primera vez, de cuatro estrellas para la protección de los niños a bordo.

Dos modelos, el Ford Fiesta y el Honda City, obtuvieron esta mejora. La utilización del sistema de retención infantil con Isofix desempeñó un rol fundamental en mejorar el desempeño de sistemas para protección de los pequeños.

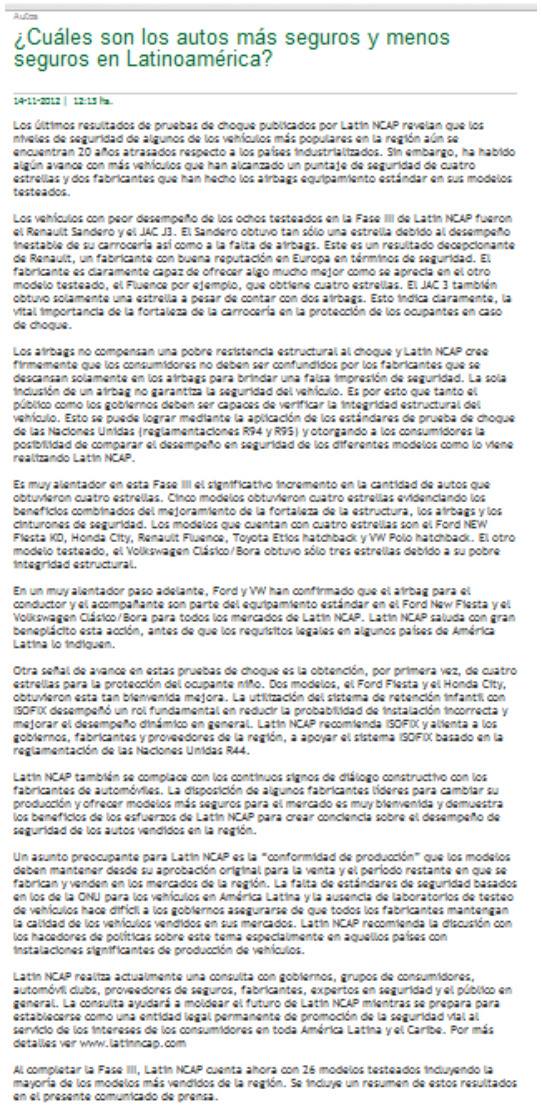
Un asunto preocupante para Latin Ncap es la "conformidad de producción" que los modelos deben mantener desde su aprobación original para la venta y el período restante en que se fabrican y venden en los mercados de la región. La falta de estándares de seguridad basados en los de la ONU para los vehículos en América latina y la ausencia de laboratorios de testeo hace difícil a los gobiernos asegurarse de que los fabricantes mantengan la calidad de los vehículos vendidos en sus mercados.

"Impactante". Al completar esta tercera fase de pruebas, Latin Ncap cuenta ahora con 26 modelos testeados incluyendo la mayoría de los modelos más vendidos de la región.

Max Mosley, presidente de Global Ncap, destacó que "es realmente impactante que los principales fabricantes están dispuestos a vender autos con una estrella en América latina cuando sus autos obtienen cinco estrellas en Europa. Por suerte, Latin Ncap está instalando el tema de la seguridad vehicular en la agenda y se están viendo ciertos avances. Nos complace ver un aumento en el número de autos que obtienen cuatro estrellas, y nos acerca al momento en que se eliminen definitivamente del mercado los autos con una sola estrella que no pasarían ni siquiera las pruebas de choque más básicas de las Naciones Unidas".

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

Puntobiz - Argentina



AuCos

¿Cuáles son los autos más seguros y menos seguros en Latinoamérica?

14-11-2012 | 12:13 hs.

Los últimos resultados de pruebas de choque publicados por Latin NCAP revelan que los niveles de seguridad de algunos de los vehículos más populares en la región aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados. Sin embargo, ha habido algún avance con más vehículos que han alcanzado un puntaje de seguridad de cuatro estrellas y dos fabricantes que han hecho los airbags equipamiento estándar en sus modelos testeados.

Los vehículos con peor desempeño de los ochos testeados en la Fase III de Latin NCAP fueron el Renault Sandero y el JAC J3. El Sandero obtuvo tan sólo una estrella debido al desempeño inestable de su carrocería así como a la falta de airbags. Este es un resultado decepcionante de Renault, un fabricante con buena reputación en Europa en términos de seguridad. El fabricante es claramente capaz de ofrecer algo mucho mejor como se aprecia en el otro modelo testeado, el Fluence por ejemplo, que obtiene cuatro estrellas. El JAC 3 también obtuvo solamente una estrella a pesar de contar con dos airbags. Esto indica claramente, la vital importancia de la fortaleza de la carrocería en la protección de los ocupantes en caso de choque.

Los airbags no compensan una pobre resistencia estructural al choque y Latin NCAP cree firmemente que los consumidores no deben ser confundidos por los fabricantes que se descansan solamente en los airbags para brindar una falsa impresión de seguridad. La sola inclusión de un airbag no garantiza la seguridad del vehículo. Es por esto que tanto el público como los gobiernos deben ser capaces de verificar la integridad estructural del vehículo. Esto se puede lograr mediante la aplicación de los estándares de prueba de choque de las Naciones Unidas (reglamentaciones R94 y R95) y otorgando a los consumidores la posibilidad de comparar el desempeño en seguridad de los diferentes modelos como lo viene realizando Latin NCAP.

Es muy alentador en esta Fase III el significativo incremento en la cantidad de autos que obtuvieron cuatro estrellas. Cinco modelos obtuvieron cuatro estrellas evidenciando los beneficios combinados del mejoramiento de la fortaleza de la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad. Los modelos que cuentan con cuatro estrellas son el Ford NEW Fiesta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios hatchback y VW Polo hatchback. El otro modelo testeado, el Volkswagen Clásico/Bora obtuvo sólo tres estrellas debido a su pobre integridad estructural.

En un muy alentador paso adelante, Ford y VW han confirmado que el airbag para el conductor y el acompañante son parte del equipamiento estándar en el Ford New Fiesta y el Volkswagen Clásico/Bora para todos los mercados de Latin NCAP. Latin NCAP saluda con gran beneplácito esta acción, antes de que los requisitos legales en algunos países de América Latina lo indiquen.

Otra señal de avance en estas pruebas de choque es la obtención, por primera vez, de cuatro estrellas para la protección del ocupante niño. Dos modelos, el Ford Fiesta y el Honda City, obtuvieron esta tan bienvenida mejora. La utilización del sistema de retención infantil con ISOFIX desempeñó un rol fundamental en reducir la probabilidad de instalación incorrecta y mejorar el desempeño dinámico en general. Latin NCAP recomienda ISOFIX y alienta a los gobiernos, fabricantes y proveedores de la región, a apoyar el sistema ISOFIX basado en la reglamentación de las Naciones Unidas R44.

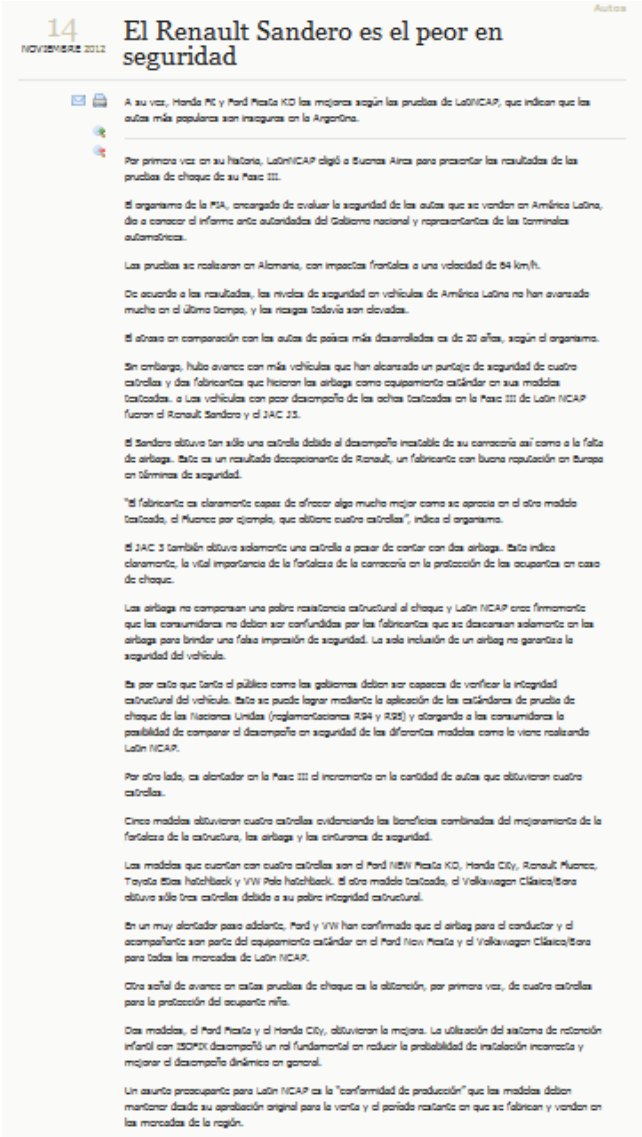
Latin NCAP también se complace con los continuos signos de diálogo constructivo con los fabricantes de automóviles. La disposición de algunos fabricantes líderes para cambiar su producción y ofrecer modelos más seguros para el mercado es muy bienvenida y demuestra los beneficios de los esfuerzos de Latin NCAP para crear conciencia sobre el desempeño de seguridad de los autos vendidos en la región.

Un asunto preocupante para Latin NCAP es la "conformidad de producción" que los modelos deben mantener desde su aprobación original para la venta y el período restante en que se fabrican y venden en los mercados de la región. La falta de estándares de seguridad basados en los de la ONU para los vehículos en América Latina y la ausencia de laboratorios de testeo de vehículos hace difícil a los gobiernos asegurarse de que todos los fabricantes mantengan la calidad de los vehículos vendidos en sus mercados. Latin NCAP recomienda la discusión con los hacedores de políticas sobre este tema especialmente en aquellos países con instalaciones significantes de producción de vehículos.

Latin NCAP realiza actualmente una consulta con gobiernos, grupos de consumidores, automóvil clubs, proveedores de seguros, fabricantes, expertos en seguridad y el público en general. La consulta ayudará a moldear el futuro de Latin NCAP mientras se prepara para establecerse como una entidad legal permanente de promoción de la seguridad vial al servicio de los intereses de los consumidores en toda América Latina y el Caribe. Por más detalles ver www.latinncap.com

Al completar la Fase III, Latin NCAP cuenta ahora con 26 modelos testeados incluyendo la mayoría de los modelos más vendidos de la región. Se incluye un resumen de estos resultados en el presente comunicado de prensa.

Rioja Virtual - Argentina



Autos

14 NOVIEMBRE 2012

El Renault Sandero es el peor en seguridad

A su vez, Honda Fit y Ford Ficsta KD las mejores según las pruebas de LatiNCAP, que indican que los autos más populares son inseguros en la Argentina.

Por primera vez en su historia, LatinNCAP eligió a Buenos Aires para presentar los resultados de las pruebas de choque de su Fase III.

El organismo de la FIA, encargado de evaluar la seguridad de los autos que se venden en América Latina, dio a conocer el informe ante autoridades del Gobierno nacional y representantes de las terminales automotrices.

Las pruebas se realizaron en Alemania, con impactos frontales a una velocidad de 64 km/h.

De acuerdo a los resultados, los niveles de seguridad en vehículos de América Latina no han avanzado mucho en el último tiempo, y los riesgos todavía son elevados.

El atraso en comparación con los autos de países más desarrollados es de 20 años, según el organismo.

Sin embargo, hubo avances con más vehículos que han alcanzado un puntaje de seguridad de cuatro estrellas y dos fabricantes que hicieron los airbags como equipamiento estándar en sus modelos testeados. o Los vehículos con peor desempeño de los ocho testeados en la Fase III de Latin NCAP fueron el Renault Sandero y el JAC J3.

El Sandero obtuvo tan sólo una estrella debido al desempeño inestable de su carrocería así como a la falta de airbags. Esto es un resultado decepcionante de Renault, un fabricante con buena reputación en Europa en términos de seguridad.

"El fabricante es claramente capaz de ofrecer algo mucho mejor como se aprecia en el otro modelo testeado, el Fluence por ejemplo, que obtiene cuatro estrellas", indica el organismo.

El JAC J3 también obtuvo solamente una estrella a pesar de contar con dos airbags. Esto indica claramente, la vital importancia de la fortaleza de la carrocería en la protección de los ocupantes en caso de choque.

Los airbags no compensan una pobre resistencia estructural al choque y Latin NCAP cree firmemente que los consumidores no deben ser confundidos por los fabricantes que se descansan solamente en los airbags para brindar una falsa impresión de seguridad. La sola inclusión de un airbag no garantiza la seguridad del vehículo.

Es por esto que tanto el público como los gobiernos deben ser capaces de verificar la integridad estructural del vehículo. Esto se puede lograr mediante la aplicación de los estándares de prueba de choque de las Naciones Unidas (reglamentaciones R94 y R95) y otorgando a los consumidores la posibilidad de comparar el desempeño en seguridad de los diferentes modelos como lo viene realizando Latin NCAP.

Por otro lado, es alentador en la Fase III el incremento en la cantidad de autos que obtuvieron cuatro estrellas.

Cinco modelos obtuvieron cuatro estrellas evidenciando los beneficios combinados del mejoramiento de la fortaleza de la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad.

Los modelos que cuentan con cuatro estrellas son el Ford NEW Ficsta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios hatchBack y VW Polo hatchBack. El otro modelo testeado, el Volkswagen Clásico/Sedan obtuvo sólo tres estrellas debido a su pobre integridad estructural.

En un muy alentador paso adelante, Ford y VW han confirmado que el airbag para el conductor y el acompañante son parte del equipamiento estándar en el Ford New Ficsta y el Volkswagen Clásico/Sedan para todos los mercados de Latin NCAP.

Otra señal de avance en estas pruebas de choque es la obtención, por primera vez, de cuatro estrellas para la protección del ocupante niño.

Dos modelos, el Ford Ficsta y el Honda City, obtuvieron la mejora. La utilización del sistema de retención infantil con ISOFIX desempeñó un rol fundamental en reducir la probabilidad de instalación incorrecta y mejorar el desempeño dinámico en general.

Un asunto preocupante para Latin NCAP es la "conformidad de producción" que los modelos deben mantener desde su aprobación original para la venta y el período restante en que se fabrican y venden en los mercados de la región.

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

Río Negro - Argentina

Economía

TECNOLOGÍA&CONSUMO

La lista de los autos más y menos seguros

16:43 14/11/2012

Un estudio sobre pruebas de choque realizadas por el Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe determinó que los vehículos más populares atrasan 20 años en seguridad.

Twittear 0 Me gusta 17 Enviar Tamaño Compartir Enviar Imprimir

El crecimiento de la industria automotriz de los últimos años resultó ser uno de los puntales del crecimiento económico de la región. Sin embargo, las automotrices están fallando en cuanto a las condiciones de seguridad de los vehículos más vendidos.

Según los resultados de pruebas de choque publicados por el Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe (Latin NCAP), "algunos de los vehículos más populares en la región aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados".

Los autos que no superaron las pruebas de seguridad son algunos de los más vendidos en los últimos años, como el Peugeot 207 Compact 5 puertas 1.4, el Gol Trend 1.6, el Palio ELX 1.4 (modelo viejo), el Chevrolet Corsa Classic, el Novo Uno y la Sandero de Renault sin airbags, que obtuvieron una sola estrella en la evaluación.

Otros vehículos, de una gama superior, demostraron un mejoramiento en las condiciones de seguridad del diseño, combinando una fortaleza mayor en su estructura, los airbags y los cinturones de seguridad.

Así, los modelos que obtuvieron cuatro estrellas fueron el Ford New Fiesta KD, el Honda City 2013 (fotos), el Toyota Etios hatchback, el Volkswagen Polo hatchback y el Renault Fluence.

"En un muy alentador paso adelante, Ford y VW han confirmado que el airbag para el conductor y el acompañante son parte del equipamiento estándar", sostiene el informe.

Latin NCAP es una institución conformada por Estados y entidades privadas como la Federación Internacional del Automóvil, que tiene como objetivos "brindar a los consumidores evaluaciones de seguridad independientes e imparciales de los autos nuevos; alentar a los fabricantes a mejorar el desempeño en seguridad de sus vehículos a la venta en la región; y alentar a los gobiernos de la región a aplicar las regulaciones exigidas por la ONU referentes a los ensayos de choque para los vehículos de pasajeros".

Fuente: Infobae

Primera Fuente - Argentina

Los autos más vendidos en el país y la región atrasan 20 años los niveles de seguridad

Un estudio sobre pruebas de choque realizadas por el Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina determinó que los vehículos más populares atrasan 20 años en seguridad

El crecimiento de la industria automotriz de los últimos años resultó ser uno de los puntales del crecimiento económico de la región. Sin embargo, las automotrices están fallando en cuanto a las condiciones de seguridad de los vehículos más vendidos.

Según los resultados de pruebas de choque publicados por el Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe (Latin NCAP), "algunos de los vehículos más populares en la región aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados".

Los autos que no superaron las pruebas de seguridad son algunos de los más vendidos en los últimos años, como el Peugeot 207 Compact 5 puertas 1.4, el Gol Trend 1.6, el Palio ELX 1.4 (modelo viejo), el Chevrolet Corsa Classic, el Novo Uno y la Sandero de Renault sin airbags, que obtuvieron una sola estrella en la evaluación.

Otros vehículos, de una gama superior, demostraron un mejoramiento en las condiciones de seguridad del diseño, combinando una fortaleza mayor en su estructura, los airbags y los cinturones de seguridad.

Así, los modelos que obtuvieron cuatro estrellas fueron el Ford New Fiesta KD, el Honda City, el Toyota Etios hatchback, el Volkswagen Polo hatchback y el Renault Fluence.

"En un muy alentador paso adelante, Ford y VW han confirmado que el airbag para el conductor y el acompañante son parte del equipamiento estándar", sostiene el informe.

Latin NCAP es una institución conformada por Estados y entidades privadas como la Federación Internacional del Automóvil, que tiene como objetivos "brindar a los consumidores evaluaciones de seguridad independientes e imparciales de los autos nuevos; alentar a los fabricantes a mejorar el desempeño en seguridad de sus vehículos a la venta en la región; y alentar a los gobiernos de la región a aplicar las regulaciones exigidas por la ONU referentes a los ensayos de choque para los vehículos de pasajeros".



Fotos: 1 de 1 Peugeot 207

Fuente: Infobae



INMOBILIARIA ZEITUNE
Ver todos los videos

LATIN NCAP
PARA AUTOS MAS SEGUROS

Tucumán Hoy - Argentina

Enviar Nota | Imprimir



Testean nivel de seguridad de autos AMPLIAR

14/11/2012 - **País**

Revelan en el INTI el nivel de seguridad de los autos

El INTI fue anfitrión del Latin NCAP, evento que tiene por objeto difundir los resultados de los ensayos de seguridad (crash test) realizados en diferentes modelos de automóviles fabricados en la región. El encuentro puso de manifiesto la necesidad de incorporar en América Latina estándares de seguridad equivalentes a los de países europeos.

El Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe (Latin NCAP) presentó en el Instituto Nacional de Tecnología Industrial los resultados de las pruebas de choque en automóviles (crash test). Débora Giorgi, ministra de Industria y Ricardo del Valle, presidente del INTI, fueron los encargados de inaugurar el encuentro al que asistieron referentes nacionales e internacionales de la industria automotriz.

Los resultados de las pruebas de choque, publicados por Latin NCAP, revelaron que algunos de los autos más vendidos en América Latina son al mismo tiempo los que presentan mayores fallas en lo que hace a la seguridad del pasajero.
En contraposición, las pruebas evidenciaron que más vehículos han alcanzado un puntaje de seguridad elevado en relación con los ensayos realizados los años anteriores. Como efecto positivo, señalaron que las marcas Ford y Volkswagen incorporaron airbags para el conductor y el acompañante como parte del equipamiento estándar en sus modelos Ford New Fiesta y Volkswagen Clásico/Bora.

Presentación de los resultados
Las pruebas de choque se realizaron con dos dummies adultos sentados en el frente y con dos pequeños que representaban menores de 3 años y de 18 meses, ubicados en sillas de niños (sistema de retención infantil). Los crash test se llevaron a cabo en ocho automóviles a una velocidad de 64km/hora.

Los vehículos con más bajo desempeño fueron el Renault Sandero y el JAC J3 (modelo que sólo se comercializa en Brasil). El Sandero obtuvo como puntaje sólo una estrella de cinco, debido tanto al desempeño inestable de su carrocería como a la ausencia de airbags. El JAC J3 también obtuvo solamente una estrella a pesar de contar con dos airbags.

Durante la presentación, Alejandro Furas, director técnico de Global NCAP, destacó el significativo incremento en la cantidad de autos que obtuvieron cuatro estrellas. De esa forma, se evidencian los beneficios combinados de la estructura que incluyen a los airbags y a los cinturones de seguridad. Los modelos que cuentan con cuatro estrellas son el Ford NEW Fiesta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios hatchback y VW Polo hatchback. El otro modelo testeado, el Volkswagen Clásico/Bora obtuvo sólo tres estrellas debido a su pobre integridad estructural.

Según informaron representantes del Latin NCAP, otra señal de avance en estas pruebas de choque fue la obtención, por primera vez, de cuatro estrellas para la protección del ocupante niño. Dos modelos, el Ford Fiesta y el Honda City, obtuvieron esta mejora. Una problemática que destacaron es la falta de estándares de seguridad basados en los de la ONU para los vehículos en América Latina y la ausencia de laboratorios de testeo de automóviles

Terra - Argentina

GIORGI: "HEMOS GANADO UNA DECADA EN MATERIA INDUSTRIAL"

13 de noviembre de 2012 • 15:38

AAA

NOTICIA

La ministra de Industria, Débora Giorgi, resaltó el salto cualitativo dado por la actividad industrial en la última década, a partir del mayor uso de la tecnología y los avances científico-técnicos.

0 Twittear

0 Me gusta

Pasamos de una producción en masa de commodities manufacturados, con integración vertical, a una definición industrial donde la articulación, calidad, innovación y diseño permiten realizar productos a la medida de los clientes, aseguró Giorgi.

comentar 0

La funcionaria encabezó en la sede central del Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI), en Miguelete, provincia de Buenos Aires, el acto de presentación de los últimos avances en materia de seguridad para automóviles, verificados por la fase tercera de la organización Latin NCAP, informó el ministerio a través de un comunicado.

Sin duda hemos ganado una década en materia industrial, resumió Giorgi, y consideró que Argentina está a la vanguardia del software en Latinoamérica; es el primer exportador de la región y eso hay que aprovecharlo en cada una de las cadenas productivas, como la automotriz, ejemplificó.

La ministra aseguró que para avanzar en materia de seguridad vial es necesario articular los avances tecnológicos de los sectores software y electrónico, con la industria automotriz.

De esta forma haremos carne una política de seguridad que consideramos un eje de la gestión y también alimentaremos esa seguridad con más trabajo y más conocimiento en Argentina, dijo Giorgi.

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

TV Al Día - Argentina

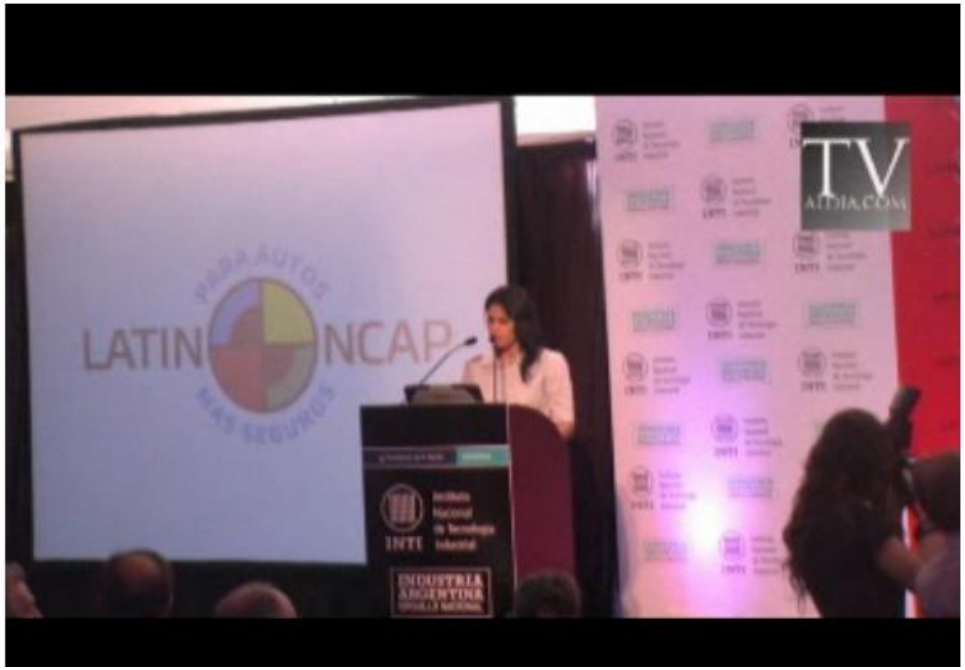
Latin NCAP: Programa de Evaluación de Autos Nuevos para América Latina y el Caribe

Martes, 13 de Noviembre de 2012 10:30

Twittear 0 Me gusta 0 Compartir 0

El evento se realizó el Día 13 de Noviembre de 2012 en el ***Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI);*** *Se destaco la importancia de este tipo de pruebas para medir que los Niveles de Seguridad en Vehículos de América Latina continúan siendo muy bajos aunque algunas marcas muestran avances.*

Vea Aquí los videos



Portinos - Argentina

Testean en 8 autos la seguridad ante los choques

Epifanio Blanco | 12 noviembre, 2012 | Sin comentar

El INTI fue anfitrión del Latin NCAP, evento que tiene por objeto difundir los resultados de los ensayos de seguridad (crash test) realizados en diferentes modelos de automóviles fabricados en la región. El encuentro puso de manifiesto la necesidad de incorporar en América Latina estándares de seguridad equivalentes a los de países europeos.



Durante el encuentro presentaron tres autos testeados en el marco del Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe (Latin NCAP) realizados en el Instituto Nacional de Tecnología Industrial que efectuó las pruebas de choque en automóviles (crash test). Débora Giorgi, ministra de Industria y Ricardo del Valle, presidente del INTI, fueron los encargados de inaugurar el encuentro al que asistieron referentes nacionales e internacionales de la industria automotriz.

Los resultados de las pruebas de choque, publicados por Latin NCAP, revelaron que algunos de los autos más vendidos en América Latina son al mismo tiempo los que presentan mayores fallas en lo que hace a la seguridad del pasajero.

En contraposición, las pruebas evidenciaron que más vehículos han alcanzado un puntaje de seguridad elevado en relación con los ensayos realizados los años anteriores. Como efecto positivo, señalaron que las marcas Ford y Volkswagen incorporaron airbags para el conductor y el acompañante como parte del equipamiento estándar en sus modelos Ford New Fiesta y Volkswagen Clásico/Bora.

Presentación de los resultados



Las pruebas de choque se realizaron con dos dummies adultos sentados en el frente y con dos pequeños que representaban menores de 3 años y de 18 meses, ubicados en sillas de niños (sistema de retención infantil). Los crash test se llevaron a cabo en ocho automóviles a una velocidad de 64km/hora.

Los vehículos con más bajo desempeño fueron el Renault Sandero y el JAC J3 (modelo que sólo se comercializa en Brasil). El Sandero obtuvo como puntaje sólo una estrella de cinco, debido tanto al desempeño inestable de su carrocería como a la ausencia de airbags. El JAC J3 también obtuvo solamente una estrella a pesar de contar con dos airbags.

Durante la presentación, Alejandro Furas, director técnico de Global NCAP, destacó el significativo incremento en la cantidad de autos que obtuvieron cuatro estrellas. De esa forma, se evidencian los beneficios combinados de la estructura que incluyen a los airbags y a los cinturones de seguridad.

Los modelos que cuentan con cuatro estrellas son el Ford NEW Fiesta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios hatchback y VW Polo hatchback. El otro modelo testeado, el Volkswagen Clásico/Bora obtuvo sólo tres estrellas debido a su pobre integridad estructural.

Según informaron representantes del Latin NCAP, otra señal de avance en estas pruebas de choque fue la obtención, por primera vez, de cuatro estrellas para la protección del ocupante niño. Dos modelos, el Ford Fiesta y el Honda City, obtuvieron esta mejora. Una problemática que destacaron es la falta de estándares de seguridad basados en los de la ONU para los vehículos en América Latina y la ausencia de laboratorios de testeo de automóviles.

MODELOS TESTEADOS POR LATIN NCAP

La primera columna desde la izquierda detalla los autos que poseen airbags; la segunda, la calificación obtenida para protección de los adultos; y la última, el grado de seguridad referido a los niños. El puntaje se mide a través de estrellas del 1 al 5.
Políticas de apoyo al sector autopartista

La inauguración oficial del encuentro estuvo a cargo de la ministra de Industria Débora Giorgi, quien aseguró que el gobierno nacional está trabajando para asumir el "compromiso de la década" expresado así por el Latin NCAP, que consiste en reducir el 50% de la siniestralidad hacia el 2020. Señaló que la Argentina está muy cerca no sólo de poder lograrlo, sino además de superarlo.

Durante su discurso, incentivó a los autopartistas extranjeros a trabajar en conjunto con empresarios argentinos y, en simultáneo, a aquellos que residen en el país, a intensificar las inversiones: "De esta forma, no solamente haremos carne una política de seguridad que consideramos un eje de la gestión sino que también retroalimentaremos esa seguridad con más trabajo y conocimiento hecho en la Argentina".

Por su parte, Ricardo del Valle, presidente del INTI, anunció que el Instituto trabajará en la creación de un laboratorio de crash test para que las pruebas que actualmente se realizan en países europeos puedan efectuarse en la Argentina. Asimismo, aseguró que el INTI impulsará el desarrollo de autopartistas nacionales, en el marco de una política activa de fortalecimiento y desarrollo.

"Desde el INTI se han dado todos los pasos necesarios para validar las condiciones de seguridad pasivas y activas de los vehículos, componentes y sus autopartes. Por eso hemos puesto en valor a los laboratorios propios del INTI y también a los externos. Todos ellos conforman una red nacional que permite dar soluciones a las homologaciones requeridas por la industria automotriz", destacó.

El Latin NCAP fue lanzado en 2010 como un proyecto piloto de tres años para explorar la contribución potencial que un programa independiente de evaluación de vehículos nuevos pueda realizar a la seguridad vial en América Latina y el Caribe (LAC). Latin NCAP replica programas similares desarrollados en los últimos treinta años en América del Norte, Europa, Asia y Australia y que han probado ser muy efectivos en el mejoramiento de la seguridad de vehículos motorizados.

Notas relacionadas:

Bolido - Argentina

Resultados de las últimas pruebas de la LatinNCAP



La LatinNCAP entregó esta semana los últimos resultados de las pruebas de impacto realizadas, dando por terminada la tercera fase del proyecto. En total fueron ocho los nuevos vehículos testeados, y los resultados han sido bastante dispares.

Los nuevos resultados demuestran que en cuanto a seguridad seguimos atrasados al menos una década con respecto a Europa o EEUU. Lo peor de esto, es que confirma el que algunos fabricantes vendan el mismo vehículo que en otros mercados, pero la diferencia en seguridad entre ambos es abismante.

El caso más notable es el del Renault Sandero. Renault tiene una buena reputación en Europa, y el Sandero, si bien no tiene una excelente marca de seguridad, si tiene una respuesta aceptable. Pero el modelo para Sudamérica (probado sin airbags) tuvo la peor evaluación de esta última tanda, con una sola estrella (de 5) para ocupantes, y 2 para menores. El Jac J3 (modelo solo para Brasil) también tuvo 1 estrella, y eso que contaba con airbags delanteros.

El resto de modelos tuvo una mejoría con respecto a las pruebas anteriores, ya que uno tuvo 3 estrellas (Volkswagen Bora clásico) y el resto cuatro estrellas (VW Polo, Renault Fluence, Honda City, Toyota Etios hatchback, Ford Fiesta). De estos, al mercado nacional llegan el Fiesta y el Fluence.

Me quedo con los comentarios de Max Mosley, Presidente de la Global NCAP: *"Es realmente impactante que los principales fabricantes estén dispuestos a vender autos con una estrella en América Latina cuando sus autos obtienen cinco estrellas en Europa. Por suerte, Latin NCAP está instalando el tema de la seguridad vehicular en la agenda y se están viendo ciertos avances. Nos complace ver un aumento en el número de autos que obtienen cuatro estrellas, y nos acerca al momento en que se eliminen definitivamente del mercado los autos con una sola estrella que no pasarían ni siquiera las pruebas de choque más básicas de las Naciones Unidas"*.

RESULTADOS
FASE III

FASE III				
JAC J3	✓2	★☆☆☆☆	★★☆☆☆	Válido solo para Brasil
Renault SANDERO	✗	★☆☆☆☆	★★☆☆☆	
VW CLÁSICO (BORA)	✓2	★★★☆☆	★★★☆☆	
VW POLO*	✓2	★★★★☆	★★★☆☆	Válido solo para Brasil
Renault FLUENCE*	✓2	★★★★☆	★★☆☆☆	
Honda CITY*	✓2	★★★★☆	★★★★☆	No válido para México, Chile y Latinoamérica Central
Toyota ETIOS HATCHBACK*	✓2	★★★★☆	★★☆☆☆	Válido solo para Brasil
Ford NEW FIESTA	✓2	★★★★☆	★★★★☆	

*Fabricados por fabricantes

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

InfoRace - Argentina

Honda City 2013: 4 estrellas Latin NCAP

noviembre 16, 2012 - Industria, Noticia destacada - Tagged: Honda - no comments



El Programa de Evaluación de Autos Nuevos para América Latina (Latin NCAP) designó al Honda City 2013 como uno de los autos más seguro del año, otorgándole un puntaje de seguridad de 4 estrellas, resaltando la fortaleza de la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad.

Además, por primera vez Latin NCAP otorgó 4 estrellas a la protección del ocupante niño y el City 2013 fue uno de los modelos destacados por incorporar el sistema de retención infantil con ISOFIX, que desempeña un rol fundamental en la seguridad del vehículo al reducir la probabilidad de instalación incorrecta y mejorar el desempeño dinámico en general.

"Estamos muy orgullosos de recibir este reconocimiento por parte de un entidad tan respetada en materia de seguridad vial como es Latin NCAP. En Honda hemos asumido el compromiso de ofrecer vehículos cada vez más seguros y de la mayor calidad. Por eso, este importante reconocimiento nos alienta a seguir esforzándonos para garantizar una mejor y más segura movilidad para las generaciones futuras", destacó Martín De Gaetani, Gte de Relaciones Institucionales.

Latin NCAP es un programa independiente de evaluación de vehículos nuevos en América Latina y el Caribe (LAC), que distingue la seguridad de los mismos mediante tres fases de ensayos de choques, valorando los autos más vendidos disponibles en los principales mercados de la región LAC. Este programa, lanzado en 2010, busca estimular la concientización del público, los gobiernos y los fabricantes para prestar mayor atención a la seguridad de los vehículos.

Webpicking - Argentina

El III Informe del Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe (Latin NCAP) fue presentado en el INTI



Ricardo del Valle, presidente del INTI y María Fernanda Rodríguez, secretaria Latin NCAP.

(Buenos Aires) El Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI) fue anfitrión del Latin NCAP, evento que tiene por objeto difundir los resultados de los ensayos de seguridad (crash test) realizados en diferentes modelos de automóviles fabricados en la región. El encuentro puso de manifiesto la necesidad de incorporar en América Latina estándares de seguridad equivalentes a los de países europeos.

El Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe (Latin NCAP) presentó en el Instituto Nacional de Tecnología Industrial los resultados de las pruebas de choque en automóviles (crash test). Débora Giorgi, ministra de Industria y Ricardo del Valle, presidente del INTI, fueron los encargados de inaugurar el encuentro al que asistieron referentes nacionales e internacionales de la industria automotriz.

Los resultados de las pruebas de choque, publicados por Latin NCAP, revelaron que algunos de los autos más vendidos en América Latina son al mismo tiempo los que presentan mayores fallas en lo que hace a la seguridad del pasajero.

En contraposición, las pruebas evidenciaron que más vehículos han alcanzado un puntaje de seguridad elevado en relación con los ensayos realizados los años anteriores. Como efecto positivo, señalaron que las marcas Ford y Volkswagen incorporaron airbags para el conductor y el acompañante como parte del equipamiento estándar en sus modelos Ford New Ficsta y Volkswagen Clásico/Bora.

Presentación de los resultados

Las pruebas de choque se realizaron con dos dummies adultos sentados en el frente y con dos pequeños que representaban menores de 3 años y de 18 meses, ubicados en sillas de niños (sistema de retención infantil). Los crash test se llevaron a cabo en ocho automóviles a una velocidad de 64km/hora.

Los vehículos con más bajo desempeño fueron el Renault Sandero y el JAC J3 (modelo que sólo se comercializa en Brasil). El Sandero obtuvo como puntaje sólo una estrella de cinco, debido tanto al desempeño inestable de su carrocería como a la ausencia de airbags. El JAC J3 también obtuvo solamente una estrella a pesar de contar con dos airbags.

Durante la presentación, Alejandro Furas, director técnico de Global NCAP, destacó el significativo incremento en la cantidad de autos que obtuvieron cuatro estrellas. De esa forma, se evidencian los beneficios combinados de la estructura que incluyen a los airbags y a los cinturones de seguridad. Los modelos que cuentan con cuatro estrellas son el Ford NEW Ficsta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios Hatchback y VW Polo Hatchback. El otro modelo testeado, el Volkswagen Clásico/Bora obtuvo sólo tres estrellas debido a su pobre integridad estructural.

Según informaron representantes del Latin NCAP, otra señal de avance en estas pruebas de choque fue la obtención, por primera vez, de cuatro estrellas para la protección del ocupante niño. Dos modelos, el Ford Ficsta y el Honda City, obtuvieron esta mejora. Una problemática que destacaron es la falta de estándares de seguridad basados en los de la ONU para los vehículos en América Latina y la ausencia de laboratorios de testeo de automóviles.

Modelos testeados por Latin NCAP

La primera columna desde la izquierda detalla los autos que poseen airbags; la segunda, la calificación obtenida para protección de los adultos; y la última, el grado de seguridad referido a los niños. El puntaje se mide a través de estrellas del 1 al 5.

Políticas de apoyo al sector autopartista

La inauguración oficial del encuentro estuvo a cargo de la ministra de Industria Débora Giorgi, quien aseguró que el gobierno nacional está trabajando para asumir el "compromiso de la década" expresado así por el Latin NCAP, que consiste en reducir el 50% de la siniestralidad hacia el 2020. Señaló que la Argentina está muy cerca no sólo de poder lograrlo, sino además de superarlo.

Sitio Andino - Argentina

Renault Sandero es el peor en seguridad; Honda Fit y Ford Fiesta KD los mejores

Según las pruebas de LatiNCAP, los autos más populares son inseguros. Además, destacan la importancia de la estructura más allá del número de airbags.

Sección Autos

Enviar Imprimir A- A+ Tamaño del texto Compartir

Por primera vez en su historia, LatinNCAP eligió a Buenos Aires para presentar los resultados de las pruebas de choque de su Fase III. El organismo de la FIA, encargado de evaluar la seguridad de los autos que se venden en América Latina, dio a conocer el informe ante autoridades del Gobierno nacional y representantes de las terminales automotrices. Las pruebas se realizaron en Alemania, con impactos frontales a una velocidad de 64 km/h.

De acuerdo a los resultados, **los niveles de seguridad en vehículos de América Latina no han avanzado mucho en el último tiempo**, y los riesgos todavía son elevados. El **atraso en comparación con los autos de países más desarrollados es de 20 años**, según el organismo. Sin embargo, hubo avance con más vehículos que han alcanzado un puntaje de seguridad de cuatro estrellas y **dos fabricantes que hicieron los airbags como equipamiento estándar en sus modelos testeados**.



Los **vehículos con peor desempeño** de los ocho testeados en la Fase III de Latin NCAP **fueron el Renault Sandero** y el JAC J3.

El Sandero obtuvo tan sólo una estrella debido al desempeño inestable de su carrocería así como a la falta de airbags. Este es un resultado decepcionante de Renault, un fabricante con buena reputación en Europa en términos de seguridad. "El fabricante es claramente capaz de ofrecer algo mucho mejor como se aprecia en el otro modelo testeado, el Fluence por ejemplo, que obtiene cuatro estrellas", indica el organismo.

El JAC 3 también obtuvo solamente una estrella a pesar de contar con dos airbags. Esto indica claramente, la **vital importancia de la fortaleza de la carrocería en la protección de los ocupantes en caso de choque.**

Los airbags no compensan una pobre resistencia estructural al choque y Latin NCAP cree firmemente que los consumidores no deben ser confundidos por los fabricantes que se descansan solamente en los airbags para brindar una falsa impresión de seguridad. **La sola inclusión de un airbag no garantiza la seguridad del vehículo.**

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

Cars Magazine - Argentina

Honda es la primera automotriz que reconoce a Latin NCAP

14 NOVIEMBRE 2012

Si te interesó este artículo, te invitamos a compartirlo...



Por primera vez, una automotriz reconoce oficialmente en la Argentina a los ensayos de choque que realiza **Latin NCAP**, el Programa de Evaluación de Autos Nuevos para América Latina, que acaba de presentar, desde Buenos Aires, los resultados de la Fase III. Se trató de **Honda Argentina**, que resaltó públicamente el buen resultado obtenido por el modelo **City**.

El informe de Latin NCAP refleja que la seguridad de los autos más vendidos de Latinoamérica **continúa retrasada 20 años** respecto de Europa y los Estados Unidos (los resultados completos de los últimos ensayos pueden consultarse aquí). Como era de esperarse, las marcas que obtuvieron pobres resultados no hicieron mención alguna al informe presentado por Latin NCAP.

Entre los ocho modelos que Latin NCAP evaluó durante 2012 hubo dos que se destacaron del resto, justamente por obtener buenas calificaciones en protección de pasajeros adultos –y también de niños– en caso de choque. Uno de ellos fue el **Honda City** y el otro, el **Ford Fiesta KD**.

A través de un comunicado de prensa, desde Honda Argentina destacaron el resultado obtenido por el City *'gracias a la fortaleza de la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad'*. El sedán compacto, fabricado en Brasil y la Argentina (la unidad evaluada era de origen brasileño), recibió **4 estrellas** (sobre 5 posibles) **en protección de adultos** e **idéntica calificación en protección de niños**. El Fiesta KD, que se fabrica en México, obtuvo el mismo nivel de calificación, pero Ford Argentina no hizo mención alguna, al menos por el momento.

Latin NCAP también destacó en el City –y lo mismo en el Fiesta KD– la incorporación del **sistema de retención infantil con anclaje ISOFIX**, que desempeña un rol fundamental en la seguridad del vehículo al reducir la probabilidad de instalación incorrecta y mejorar el desempeño dinámico en general.

'Estamos muy orgullosos de recibir este reconocimiento por parte de un entidad tan respetada en materia de seguridad vial como es Latin NCAP', destacó **Martín De Gaetani**, Gerente de Relaciones Institucionales de Honda Argentina.

'Asumimos el compromiso de ofrecer vehículos cada vez más seguros y de la mayor calidad. Por eso este importante reconocimiento nos alienta a seguir esforzándonos para garantizar una mejor y más segura movilidad para las generaciones futuras', agregó.

Si te interesó este artículo, te invitamos a compartirlo...

Diario UNO - Argentina

Latin NCAP 2012, problemas de seguridad

El organismo encargado de evaluar la seguridad de los automóviles reveló que los niveles de protección de la región están muy retrasados, aunque destacó al Ford Fiesta KD y el Honda City.





El Programa de Evaluación de Autos Nuevos para América Latina (Latin NCAP) ha concretado los test de colisiones sobre algunos modelos comercializados en Argentina para conocer en profundidad el nivel de seguridad que los vehículos ofrecen.

Asimismo, Latin NCAP ha informado que los niveles de seguridad de algunos vehículos vendidos en la región aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados.

Según estas pruebas los vehículos de peor desempeño en la fase III, fueron el Renault Sandero y el JAC J3 (vendido en Brasil).

En tanto el el Renault Sandero una estrella debido al desempeño inestable de su carrocería y a la falta de airbags.

Por otro lado, en la misma fase III se ha notado un incremento en los vehículos que obtuvieron cuatro estrellas. Estos modelos fueron los Ford Fiesta KD, Renault Fluence, Honda City, Toyota Etios Hatch y Volkswagen Polo hatch (estos dos últimos comercializados en Brasil). A su vez, el Volkswagen Bora estuvo un escalón por debajo consiguiendo tres estrellas debido a pobre integridad estructural.

Latin NCAP también ha reconocido la inclusión de los airbags frontales de serie en los vehículos Ford Fiesta KD y Volkswagen Bora. Asimismo, también muestra como señal de avance, la obtención de las cuatro estrellas para la protección de los más pequeños mediante los ganchos de fijación ISOFIX, empleados en el Honda City y Ford Fiesta KD.

Gracias a estas pruebas de colisiones, el usuario recibe una información extra para conocer en detalle el comportamiento de su vehículo actual, o en tal caso, del que se convertirá en su próxima adquisición.

El Garage - Argentina

LatinNCAP: Renault Sandero



El Renault Sandero sin airbags fue sometido a las pruebas de choque realizadas por la LatinNcap obteniendo tan solo una estrella debido al desempeño inestable de su carrocería así como a la falta de airbags.

Los resultados obtenidos y los comentarios de los ensayos realizados por LatinNcap son los siguientes.
Pasajero adulto: En el impacto frontal la cabeza del conductor impactó el volante, sin embargo, el impacto fue leve. La cabeza del acompañante recibió buena protección. Se observaron estructuras peligrosas en la zona del tablero contra las que podrían impactar las rodillas de los pasajeros y la protección brindada a la parte inferior de las piernas fue marginal debido al desplazamiento de los pedales hacia el conductor. El área de los pies permaneció intacta luego del impacto. El habitáculo se presentó un comportamiento inestable durante el impacto.
Pasajero infantil: El asiento infantil para los pasajeros de 3 y 1 ½ años mostró una protección ajustada, ambos muñecos recibieron cargas altas en la zona del pecho. Las instrucciones de instalación en ambos asientos infantiles fueron insuficientes y no estaban unidas de forma permanente al asiento.



Explicación de las clasificaciones

Protección del pasajero adulto
Se acreditan puntos a partir de ensayos de impacto frontal. También se utilizan modificadores para extender las evaluaciones para así cubrir diferentes tamaños de personas sentadas en una variedad de posiciones, especialmente para el área de contacto de las rodillas.

Protección de pasajero niño
Basándose en el modelo Euro NCAP, Latin NCAP ha realizado la evaluación de seguridad del Pasajero Niño desde el primer ensayo llevado a cabo para asegurar que los fabricantes asuman responsabilidad por los niños que viajan en sus vehículos. En noviembre 2003, Euro NCAP presentó una clasificación de protección del pasajero niño para brindar información más clara a los consumidores sobre los resultados de estos ensayos.

Auto Clase - Argentina

LatinNCAP dio a conocer los resultados de seguridad de la Fase III

14 NOVEMBER 2012 7:16 AM | GENERAL, SEGURIDAD VIAL | 0 COMMENTS

Tweet

Amarok 0Km- 48 Ctas Fijas
Consultanos Aquí y Obtenela 100% Financiada por Leasing en Dietrich.
www.onlinedietrich.com

Anuncios Google

Resultados Fase III



En el día de ayer **LatinNCAP**, el organismo dependiente de **GlobalNCAP**, encargado de medir los niveles de seguridad ofrecidos por los fabricantes en cada uno de sus productos, dio a conocer los resultados de la denominada **Fase III**, donde se probaron nueve modelos. La prueba, llevada a cabo en Alemania, consistió en un **choque frontal a 64 Km/H** y arrojó como resultado dispares puntuaciones.

Por un lado, LatinNCAP destacó a los modelos que lograron obtener cuatro estrellas en la protección a los adultos. Entre estos modelos se encuentran el **Ford New Fiesta, el Renault Fluence, el Honda Fit, el Volkswagen Polo que se comercializa en Brasil y el Toyota Etios**. Por el otro, todavía se siguen fabricando coches que cuentan con **un grave problema estructural** que no logra ser compensado por la incorporación del airbag. Entre estos modelos se encuentra el Jac J3, un modelo chino comercializado en Brasil, y el **Renault Sandero**.

Desde LatinNCAP pusieron especial énfasis sobre este último, dado que es el mismo modelo que se fabrica en Europa y se comercializa bajo la marca Dacia. Obviamente, en el viejo continente el Sandero cumple con medidas de seguridad mucho más estrictas.

"Este es un resultado decepcionante de Renault, un fabricante con buena reputación en Europa en términos de seguridad. El fabricante es claramente capaz de ofrecer algo mucho mejor como se aprecia en el otro modelo testeado, el Fluence por ejemplo, que obtiene cuatro estrellas", informa el comunicado de prensa dado a conocer por LatinNCAP.

Por su parte, Max Mosley, Presidente de Global NCAP, declaró: *"Es realmente impactante que los principales fabricantes estén dispuestos a vender autos con una estrella en América Latina cuando sus autos obtienen cinco estrellas en Europa"*.

A continuación el informe completo de LatinNCAP



Declaración oficial de LatinNCAP sobre las pruebas de choque 2012
Niveles de seguridad en vehículos de América Latina continúan siendo muy bajos aunque algunas marcas muestran avances

Los últimos resultados de pruebas de choque publicados por Latin NCAP revelan que los niveles de seguridad de algunos de los vehículos más populares en la región aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados. Sin embargo, ha habido algún avance con más vehículos que han alcanzado un puntaje de seguridad de cuatro estrellas y dos fabricantes que han hecho los airbags equipamiento estándar en sus modelos testeados.

Los vehículos con peor desempeño de los ochos testeados en la Fase III de Latin NCAP fueron el Renault Sandero y el JAC J3.

El Sandero obtuvo tan sólo una estrella debido al desempeño inestable de su carrocería así como a la falta de airbags. Este es un resultado decepcionante de Renault, un fabricante con buena reputación en Europa en términos de seguridad. El fabricante es claramente capaz de ofrecer algo mucho mejor como se aprecia en el otro modelo testeado, el Fluence por ejemplo, que obtiene cuatro estrellas.

El JAC 3 también obtuvo solamente una estrella a pesar de contar con dos airbags. Esto indica claramente, la vital importancia de la fortaleza de la carrocería en la protección de los ocupantes en caso de choque.

Los airbags no compensan una pobre resistencia estructural al choque y Latin NCAP cree firmemente que los consumidores no deben ser confundidos por los fabricantes que se descansan solamente en los airbags para brindar una falsa impresión de seguridad.

La sola inclusión de un airbag no garantiza la seguridad del vehículo.

Es por esto que tanto el público como los gobiernos deben ser capaces de verificar la integridad estructural del vehículo. Esto se puede lograr mediante la aplicación de los estándares de prueba de choque de las Naciones Unidas (reglamentaciones R94 y R95) y otorgando a los consumidores la posibilidad de comparar el desempeño en seguridad de los diferentes modelos como lo viene realizando Latin NCAP.



LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

Auto Industria - Argentina

Con Debora Giorgi y funcionarios de Global NCAP

LatinNCAP - Se dieron a conocer los resultados de la Fase III

Los últimos resultados de pruebas de choque publicados por Latin NCAP revelan que los niveles de seguridad de algunos de los vehículos más populares en la región aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados. Sin embargo, ha habido algún avance con más vehículos que han alcanzado un puntaje de seguridad de cuatro estrellas y dos fabricantes que han hecho los airbags equipamiento estándar en sus modelos testeados.



Resultado Latinncap Fase 3

Niveles de seguridad en vehículos de América Latina continúan siendo muy bajos aunque algunas marcas muestran avances

Los vehículos con peor desempeño de los ochos testeados en la Fase III de Latin NCAP fueron el Renault Sandero y el JAC J3. El Sandero obtuvo tan sólo una estrella debido al desempeño inestable de su carrocería así como a la falta de airbags. Este es un resultado decepcionante de Renault, un fabricante con buena reputación en Europa en términos de seguridad. El fabricante es claramente capaz de ofrecer algo mucho mejor como se aprecia en el otro modelo testeado, el Fluence por ejemplo, que obtiene cuatro estrellas. El JAC 3 también obtuvo solamente una estrella a pesar de contar con dos airbags. Esto indica claramente, la vital importancia de la fortaleza de la carrocería en la protección de los ocupantes en caso de choque.

Los airbags no compensan una pobre resistencia estructural al choque y Latin NCAP cree firmemente que los consumidores no deben ser confundidos por los fabricantes que se descansan solamente en los airbags para brindar una falsa impresión de seguridad. La sola inclusión de un airbag no garantiza la seguridad del vehículo. Es por esto que tanto el público como los gobiernos deben ser capaces de verificar la integridad estructural del vehículo. Esto se puede lograr mediante la aplicación de los estándares de prueba de choque de las Naciones Unidas (reglamentaciones R94 y R95) y otorgando a los consumidores la posibilidad de comparar el desempeño en seguridad de los diferentes modelos como lo viene realizando Latin NCAP.

Es muy alentador en esta Fase III el significativo incremento en la cantidad de autos que obtuvieron cuatro estrellas. Cinco modelos obtuvieron cuatro estrellas evidenciando los beneficios combinados del mejoramiento de la fortaleza de la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad. Los modelos que cuentan con cuatro estrellas son el Ford NEW Fiesta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios hatchback y VW Polo hatchback. El otro modelo testeado, el Volkswagen Clásico/Bora obtuvo sólo tres estrellas debido a su pobre integridad estructural.

En un muy alentador paso adelante, Ford y VW han confirmado que el airbag para el conductor y el acompañante son parte del equipamiento estándar en el Ford New Fiesta y el Volkswagen Bora para todos los mercados de Latin NCAP. Latin NCAP saluda con gran beneplácito esta acción, antes de que los requisitos legales en algunos países de América Latina lo indiquen.

Es muy alentador en esta Fase III el significativo incremento en la cantidad de autos que obtuvieron cuatro estrellas. Cinco modelos obtuvieron cuatro estrellas evidenciando los beneficios combinados del mejoramiento de la fortaleza de la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad. Los modelos que cuentan con cuatro estrellas son el Ford NEW Fiesta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios hatchback y VW Polo hatchback. El otro modelo testeado, el Volkswagen Clásico/Bora obtuvo sólo tres estrellas debido a su pobre integridad estructural.

En un muy alentador paso adelante, Ford y VW han confirmado que el airbag para el conductor y el acompañante son parte del equipamiento estándar en el Ford New Fiesta y el Volkswagen Bora para todos los mercados de Latin NCAP. Latin NCAP saluda con gran beneplácito esta acción, antes de que los requisitos legales en algunos países de América Latina lo indiquen.

Otra señal de avance en estas pruebas de choque es la obtención, por primera vez, de cuatro estrellas para la protección del ocupante niño. Dos modelos, el Ford Fiesta y el Honda City, obtuvieron esta tan bienvenida mejora. La utilización del sistema de retención infantil con ISOFIX desempeñó un rol fundamental en reducir la probabilidad de instalación incorrecta y mejorar el desempeño dinámico en general. Latin NCAP recomienda ISOFIX y alienta a los gobiernos,

fabricantes y proveedores de la región, a apoyar el sistema ISOFIX basado en la reglamentación de las Naciones Unidas R44.

Latin NCAP también se complace con los continuos signos de diálogo constructivo con los fabricantes de automóviles. La disposición de algunos fabricantes líderes para cambiar su producción y ofrecer modelos más seguros para el mercado es muy bienvenida y demuestra los beneficios de los esfuerzos de Latin NCAP para crear conciencia sobre el desempeño de seguridad de los autos vendidos en la región.

Un asunto preocupante para Latin NCAP es la "conformidad de producción" que los modelos deben mantener desde su aprobación original para la venta y el período restante en que se fabrican y venden en los mercados de la región. La falta de estándares de seguridad basados en los de la ONU para los vehículos en América Latina y la ausencia de laboratorios de testeo de vehículos hace difícil a los gobiernos asegurarse de que todos los fabricantes mantengan la calidad de los vehículos vendidos en sus mercados. Latin NCAP recomienda la discusión con los hacedores de políticas sobre este tema especialmente en aquellos países con instalaciones significantes de producción de vehículos.

Latin NCAP realiza actualmente una consulta con gobiernos, grupos de consumidores, automóvil clubs, proveedores de seguros, fabricantes, expertos en seguridad y el público en general. La consulta ayudará a moldear el futuro de Latin NCAP mientras se prepara para establecerse como una entidad legal permanente de promoción de la seguridad vial al servicio de los intereses de los consumidores en toda América Latina y el Caribe. Por más detalles ver www.latinncap.com

Al completar la Fase III, Latin NCAP cuenta ahora con 26 modelos testeados incluyendo la mayoría de los modelos más vendidos de la región. Se incluye un resumen de estos resultados en el presente comunicado de prensa.

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

Diario Norte - Argentina

Autos

América Latina en deuda con la seguridad de sus autos

Jueves, 22 de Noviembre de 2012 - 04:00

La china JAC y la francesa Renault fueron las dos marcas que obtuvieron las calificaciones más bajas en las pruebas de choque de Latin Ncap conocidas la semana pasada. Se trata este de un organismo de la FIA, encargado de evaluar la seguridad de los autos que se venden en América Latina, que presentó un preocupante informe ante autoridades del gobierno nacional y representantes de las terminales automotrices.

Las pruebas de choque se realizaron en el ADAC de Alemania, con impactos frontales a una velocidad de 64 km/h.
En Octubre de 2010 Latin Ncap hizo su debut regional ante la cantidad de modelos nuevos comercializados en la región con una dura crítica a la seguridad de los vehículos del Mercosur.

Recomendar esta Nota



En ese momento de los modelos evaluados en lo que se denominó la Fase I, la nota mayor en protección para adultos fue para el Toyota Corolla, que recibió cuatro estrellas. En la protección para niños, como ocurrió con todos los modelos evaluados, no logró superar las dos estrellas.

El Fiat Palio demostró tener una estructura mucho más dura pudiendo afectar gravemente la pelvis y los fémures de los ocupantes durante una colisión. El Peugeot 207 Compact también presentó problemas estructurales debido al uso de materiales inadecuados y diferentes a los recomendados en Europa. En el caso de la versión sin airbag, el choque del conductor contra el volante hubiera sido fatal. Tal la calidad de los autos de nuestra región hace dos años.

MEJORA EL PANORAMA

Es muy alentador en esta Fase III –precisa el organismo en su informe final- el significativo incremento en la cantidad de autos que obtuvieron cuatro estrellas. Cinco modelos llegaron a tal logro evidenciando los beneficios combinados el mejoramiento de la fortaleza de la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad. Los modelos que cuentan con cuatro estrellas son el Ford New Fiesta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios hatchback y VW Polo hatchback.

El otro modelo testeado, el Volkswagen Clásico/Bora obtuvo sólo tres estrellas debido a su pobre integridad estructural.

Otra señal de avance en estas pruebas de choque es la obtención, por primera vez, de cuatro estrellas para la protección del ocupante niño. Dos modelos, el Ford Fiesta y el Honda City, obtuvieron esta tan bienvenida mejora. La utilización del sistema de retención infantil con ISOFIX desempeñó un rol fundamental en reducir la probabilidad
de instalación incorrecta y mejorar el desempeño dinámico en general. Latin NCAP recomienda ISOFIX y alienta a los gobiernos,fabricantes y proveedores de la región, a apoyar el sistema Isofix basado en la reglamentación de las Naciones Unidas R44. Un asunto preocupante para Latin Ncap es la "conformidad de producción" que los modelos deben mantener desde su aprobación original para la venta y el período restante en que se fabrican y venden en los mercados de la región.

La falta de estándares de seguridad basados en los de la ONU para los vehículos en América Latina y la ausencia de laboratorios de testeo de vehículos hace difícil a los gobiernos asegurarse de que todos los fabricantes mantengan la calidad de los vehículos vendidos en sus mercados. Latin Ncap recomienda la discusión con los hacedores de políticas sobre este tema especialmente en aquellos países con instalaciones significantes de producción de vehículos. Al completar la Fase III, Latin Ncap cuenta ahora con 26 modelos testeados incluyendo la mayoría de los modelos más vendidos de la región.

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

Los Andes - Argentina

Seguridad vial

Imprimir Enviar

Dos autos muy seguros para los chicos

El Honda City y el Ford Fiesta KD obtuvieron el mayor puntaje en los Crash Test realizados por Latin NCAP, y se destacaron por su protección para niños. Lo demostró Latin NCAP, un programa independiente de evaluación de vehículos nuevos en América Latina y el Caribe (LAC.)



Jueves, 22 de noviembre de 2012

Latin NCAP es un programa independiente de evaluación de vehículos nuevos en América Latina y el Caribe (LAC), que distingue la seguridad, valorando los autos más vendidos en los principales mercados de la región. Su principal objetivo es estimular la concientización del público, los gobiernos y los fabricantes para prestar mayor atención a la protección.

Recientemente presentó en Buenos Aires los resultados de sus últimos estudios denominados Fase III, donde pusieron a prueba ocho modelos de distintas marcas y los puntuaron en dos categorías distintas.

Los Crash Test realizados determinaron que los dos vehículos más seguros, y que también mostraron un nivel destacado en la defensa para chicos, fueron el Ford Fiesta KD y el Honda City 2013. Estos lograron un puntaje de cuatro estrellas sobre cinco posibles en ambos ítems, tras superar la prueba general, que consistió en un choque frontal contra un obstáculo deformable a 64 kilómetros por hora, simulando una coalición con otro automóvil.

Notas Relacionadas

- Los destacados
- Una elección clave: ¿ABS o GPS?
- A partir de 2014 será obligatorio el doble airbag y el ABS

Además, el Renault Fluence con doble airbag, el Toyota Etios con doble airbag, consiguieron también la misma marca, pero solamente en la categoría de protección de adultos.

Salvavidas. El informe de Latin NCAP destacó que "la utilización del sistema de retención infantil con isofix desempeñó un rol fundamental en reducir la probabilidad de instalación incorrecta y mejorar el desempeño dinámico en general". Por otro lado, María Fernanda Rodríguez,
Presidenta Fundación Gonzalo Rodríguez, declaró: "Este año pudimos ver como el anclaje isofix hace la diferencia. Creemos que es un buen ejemplo de cómo un elemento de bajo costo puede generar un gran impacto. Este pequeño dispositivo debe estar en todos los vehículos nuevos cuanto antes, como así lo está en los países desarrollados". ■ **Luciano Salseduc- Especial para**

MDZ - Argentina

Pruebas de choque: los autos más seguros 2012

Ford Fiesta KD y Honda City obtuvieron el mayor puntaje en los crash test de Latin NCAP, seguidos por el Renault Fluence. Mirá el ranking completo.

por Cuyomotor
20 de Noviembre de 2012 | 05:34

Opiná





El Programa de Evaluación de Autos Nuevos para América Latina (Latin NCAP) mostró los resultados de la tercera fase de sus test de choque, para la cual selecciona entre los modelos más vendidos en la región.



Los crash test determinaron que los dos vehículos más seguros del año y que mostraron un nivel sobresaliente en la protección de adultos y niños fueron el **Ford Fiesta KD y el Honda City** 2013. Hay que aclarar que existen numerosos modelos alta gama (de las marcas exclusivas) con más sistemas de seguridad, pero que dado su mayor valor no son parte de esta investigación.

Estos no resultaron los únicos con buenas "notas", pero sí los que consiguieron nada más y nada menos que cuatro de cinco estrellas de calificación, tanto en la evaluación de adultos como en otra que determina la seguridad de los infantes en los asientos traseros. Todos los vehículos testeados fueron sometidos a un choque frontal contra un obstáculo deformable a 64 km/h, simulando una coalición con otro automóvil.

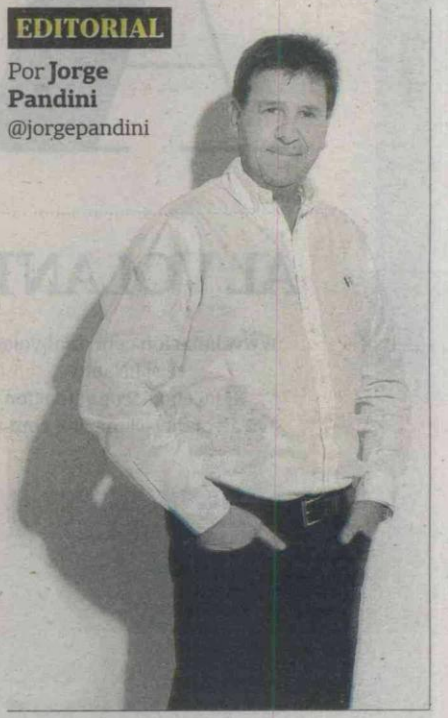


La Nación - Argentina

Con la lupa puesta en la seguridad

EDITORIAL

Por **Jorge Pandini**
@jorgepandini



Durante muchos años, la única referencia cierta respecto de la seguridad de los vehículos la encontrábamos en las pruebas de choque realizadas por la Euro NCAP en Europa (*http://es.euroncap.com*) o la Nhtsa (*www.nhtsa.gov*) en Estados Unidos. Ambos organismos tienen estandarizadas las mediciones y según los resultados, los autos son evaluados de una a cinco estrellas, la máxima calificación. Pero siempre nos surgía la duda respecto de cómo se comportarían los modelos producidos en el Mercosur en pruebas de ese tipo.

Con la creación de la Latin NCAP (*http://latinncap.com/es*) comenzaron las evaluaciones de los autos producidos en la región. Y los primeros resultados fueron preocupantes en muchos casos.

En este punto es necesario aclarar que los protocolos para las pruebas son serios, exigentes y mundialmente reconocidos. Y para más datos, la Latin NCAP es una iniciativa conjunta de la Federación Internacional del Automóvil (FIA), la Fundación FIA, el Global New Car Assessment Programme (Gncap), la Fundación Gonzalo Rodríguez, el Banco Interamericano de Desarrollo e International Consumer Research & Testing (ICRT).

La mala noticia de las pruebas locales es que varios modelos sólo obtuvieron una estrella, la calificación más baja. Todos sin airbags, son el Peugeot 207 Compact, el VW Gol Trend, el Fiat Palio, el Renault Sandero, el Chevrolet Celta, el Ford Ka Viral, el Corsa Classic y el Fiat Nuevo Uno.

La buena noticia es que varios alcanzaron cuatro estrellas en la protección de ocupantes; fueron el nuevo Ford Fiesta, el Honda City, el Chevrolet Cruze, el Ford Focus Style, el Renault Fluence, el Toyota Etios, el Nissan Tiida y el Toyota Corolla, todos con doble airbag.

Para 2014, los autos 0 km que se comercialicen en nuestro país deberán tener doble airbag y ABS. Pero además de esos elementos, las empresas deberán poner mayor énfasis en la seguridad estructural de algunos modelos. Es una gran oportunidad, entonces, para que los fabricantes den un salto cualitativo importante en materia de seguridad. ●

La Nación - Argentina

Editorial

Con la lupa puesta en la seguridad

Por **Jorge Pandini** | LA NACION

Ver comentarios Tweet Me gusta 3 +1 0 A+ A-

Durante muchos años, la única referencia cierta respecto de la seguridad de los vehículos la encontrábamos en las pruebas de choque realizadas por la Euro NCAP en Europa (http://es.euroncap.com) o la Nhtsa (www.nhtsa.gov) en Estados Unidos. Ambos organismos tienen estandarizadas las mediciones y según los resultados, los autos son evaluados de una a cinco estrellas, la máxima calificación. Pero siempre nos surgía la duda respecto de cómo se comportarían los modelos producidos en el Mercosur en pruebas de ese tipo.

Con la creación de la Latin NCAP (http://latinncap.com/es) comenzaron las evaluaciones de los autos producidos en la región. Y los primeros resultados fueron preocupantes en muchos casos.

En este punto es necesario aclarar que los protocolos para las pruebas son serios, exigentes y mundialmente reconocidos. Y para más datos, la Latin NCAP es una iniciativa conjunta de la Federación Internacional del Automóvil (FIA), la Fundación FIA, el Global New Car Assessment Programme (Gncap), la Fundación Gonzalo Rodríguez, el Banco Interamericano de Desarrollo e International Consumer Research & Testing (ICRT).

La mala noticia de las pruebas locales es que varios modelos sólo obtuvieron una estrella, la calificación más baja. Todos sin airbags, son el Peugeot 207 Compact, el VW Gol Trend, el Fiat Palio, el Renault Sandero, el Chevrolet Celta, el Ford Ka Viral, el Corsa Classic y el Fiat Nuevo Uno.

La buena noticia es que varios alcanzaron cuatro estrellas en la protección de ocupantes; fueron el nuevo Ford Fiesta, el Honda City, el Chevrolet Cruze, el Ford Focus Style, el Renault Fluence, el Toyota Etios, el Nissan Tiida y el Toyota Corolla, todos con doble airbag.

Para 2014, los autos 0 km que se comercialicen en nuestro país deberán tener doble airbag y ABS. Pero además de esos elementos, las empresas deberán poner mayor énfasis en la seguridad estructural de algunos modelos. Es una gran oportunidad, entonces, para que los fabricantes den un salto cualitativo importante en materia de seguridad.

Auto Test - Argentina

MUCHO POR HACER

La tercera fase de pruebas de choque de Latin NCAP tuvo resultados desparejos: desde autos con sólo una estrella hasta otros con cuatro. Se actualizó la crítica a la deficiente seguridad que ofrecen muchos de los vehículos más populares de América Latina, y se destacaron las mejoras implementadas por algunos fabricantes. Además, Ford y Honda reconocieron los resultados.

Por Martín Sacán/Marco Pérego • Fotos: Prensa Latin NCAP

Los niveles de seguridad de algunos de los vehículos más populares en la región aún se encuentran veinte años atrasados respecto de los países industrializados". Con esa lapidaria conclusión, Latin NCAP, el organismo –vinculado a Euro NCAP– encargado de realizar pruebas de choque a los modelos que se venden en América Latina, abrió su comunicado sobre la tercera fase de crash tests.

En este caso, los resultados fueron desparejos. Los peores fueron el JAC J3, modelo de la marca china que se vende en Brasil, y el Renault Sandero (sin airbags), ambos con una sola estrella en protección de adultos, y dos en la de niños. Los siguió el Volkswagen Bora con tres estrellas en ambos rubros. El resto, todos con cuatro estrellas en adultos: Honda City, Ford Fiesta KD, Renault Fluence, Toyota Etios y VW Polo (bicuerpo).

El organismo fue duro con los modelos de baja calificación, y recalcó que en el caso del Sandero el puntaje se debe al desempeño inestable de la carrocería y la falta de airbags en la unidad probada: *"Es un resultado decepcionante de Renault, un fabricante con buena reputación en Europa en términos de seguridad. Es claramente capaz de ofrecer algo mucho mejor, como se aprecia en el otro modelo testeado, el Fluence por ejemplo, que obtiene cuatro estrellas"*.



El Volkswagen Bora (llamado Clásico en otros mercados), en plano impacto. Con tres estrellas, no fue de los peores, pero se esperaba un mejor desempeño por tratarse de un mediano.

En enero de 2012 (**at** 255), **auto test** consultó al por entonces presidente de Renault Argentina, Dominique Maclet, sobre si un auto de entrada de gama de la marca estaba en condiciones de superar un crash test, y la respuesta fue *"supongo que sí, pero no lo puedo saber"*. Ante las recientes consultas, la casa del rombo por un lado argumentó que el Sandero *"se ajusta a las leyes y regulaciones locales"*, y por el otro anunció que el modelo pasará a tener doble airbag de serie. Nada dijo sobre refuerzos estructurales.

Hace casi un año, con motivo de la fase II de crash tests, llamamos a las cuatro automotrices involucradas –todas con malos resultados– y Fiat había respondido con un argumento similar (que sus autos cumplían con las normas de los países donde se venden), mientras que Chevrolet, Ford y Nissan no habían hecho declaraciones.

Hoy eso empezó a cambiar, ya que primero Honda y luego Ford emitieron comunicados en los que reconocieron las pruebas de choque de Latin NCAP. ¿Que la aceptación viene de la mano de resultados positivos? Sin duda, pero bienvenido sea que las automotrices persigan las cinco estrellas por lo menos como argumento de marketing.



El Fiesta KD aprendió con cuatro estrellas en adultos y en protección de niños. La unidad era una Trend con doble airbag. En Argentina viene de serie con seis.



El Honda City, al igual que el Ford, tuvo buenos resultados: cuatro estrellas en adultos y chicos.



Al Toyota Etios le fue bien en protección de adultos (cuatro estrellas) pero no tanto en el cuidado de niños, en el que consiguió sólo dos estrellas. El año que viene llega a la Argentina.

Malas y buenas

Latin NCAP nuevamente recordó que la sola presencia de airbags no garantiza la seguridad, ya que las bolsas de aire de por sí no

Auto Test - Argentina

Latin NCAP hace especial hincapié en que los airbags no compensan los déficits estructurales de un auto.

pueden compensar una pobre resistencia estructural. Sobre la importancia de una correcta deformación de la carrocería nos extendimos en el informe publicado en el nº 255.

Según recalcan en el organismo, lo importante a largo plazo es que tanto el público como los gobiernos sean capaces de verificar la integridad estructural del vehículo. Esto, a su juicio, se puede lograr mediante la aplicación de los estándares de pruebas de choque de las Naciones Unidas (reglamentaciones R94 y R95).

Desde esta perspectiva, la ausencia de estos estándares para los vehículos en



el J3, de la marca china JAC, tuvo el peor desempeño, con una estrella en adultos y dos en niños.

HASTA 60 MIL PESOS

Cinco modelos, diez versiones. Ninguno con ABS y doble airbag.

100% sin ABS ni airbags

MODELO/VERSION	AIRBAGS	ABS	PRECIO
Chery QQ (1.0 de 68 CV)			
Basic	0	NO	U$S 9.800 ($ 39.984)
Confort	0	NO	U$S 12.040 ($ 57.792)
Light	0	NO	U$S 11.096 ($ 52.780)
Chevrolet Celta (1.4 de 92 CV)			
LS 3p	0	NO	$ 56.540
LT 3p	0	NO	$ 59.500
Fiat Uno (1.2 de 68 CV)			
Fire 3p	0	NO	$ 54.800
Fire 5p	0	NO	$ 57.000
Ford Ka			
Fly 1.0 (63 CV)	0	NO	$ 57.700
Volkswagen Gol Power (1.4 de 83 CV)			
Serie 3p	0	NO	$ 57.980
Serie 5p	0	NO	$ 58.050



Para Latin NCAP, el desempeño del Fluence demuestra que Renault también sabe cómo hacer las cosas bien.



El Renault Sandero fue el segundo peor resultado, con una estrella en adultos y dos en niños.



El VW Polo fue mejor que cuatro y tres estrellas en adultos y niños, respectivamente.

América Latina y la carencia de laboratorios de testeo dificultan que los gobiernos puedan asegurar que los fabricantes mantengan un piso mínimo de seguridad en sus productos.

Por el lado de las buenas, Latin NCAP destacó positivamente que más autos obtuvieron cuatro estrellas y que dos fabricantes, Ford y VW, incorporaron los airbags de serie en los Fiesta KD y Bora, respectivamente, para todos los mercados de Latin NCAP. Además, que tanto el Fiesta KD como el Honda City fueron los primeros en obtener cuatro estrellas en el cuidado de niños, rubro en el que el Isofix fue fundamental para obtener la puntuación.

Mercado local

Para este informe elaboramos un listado de todos los modelos y versiones que se comercializan en Argentina con el detalle de qué dispositivo de seguridad ofrece de serie cada versión (págs. 101 y 102). Abarcamos hasta los 120 mil pesos, aunque por una cuestión de espacio dividimos el cuadro en dos, y la segunda parte saldrá publicada el número que viene.

Como puede observarse, en un primer grupo de hasta 60 mil pesos hay cinco modelos y diez versiones, pero ninguno con frenos con ABS ni doble airbag. Es decir que todos los autos de menos de ese valor en Argentina carecen de estos dispositivos básicos de seguridad que, dicho sea de paso, serán obligatorios por ley en 2014.

En la franja que va de 60 a 80 mil pesos, de 40 versiones sólo dos ofrecen el tándem ABS-doble airbag de serie, es decir, el 4,1% del total. Algunos como el Ford Ka y el Renault Symbol traen airbags pero no ABS. Y varios Fiat los incorporan pero sólo como un opcional que se paga aparte.

Con una simple mirada superficial se hace patente que la oferta de vehículos en Argentina hasta los 80 mil pesos (hablamos de 59 versiones) no contempla estos dispositivos salvo raras excepciones, como el Chery Face y el Hyundai i10.

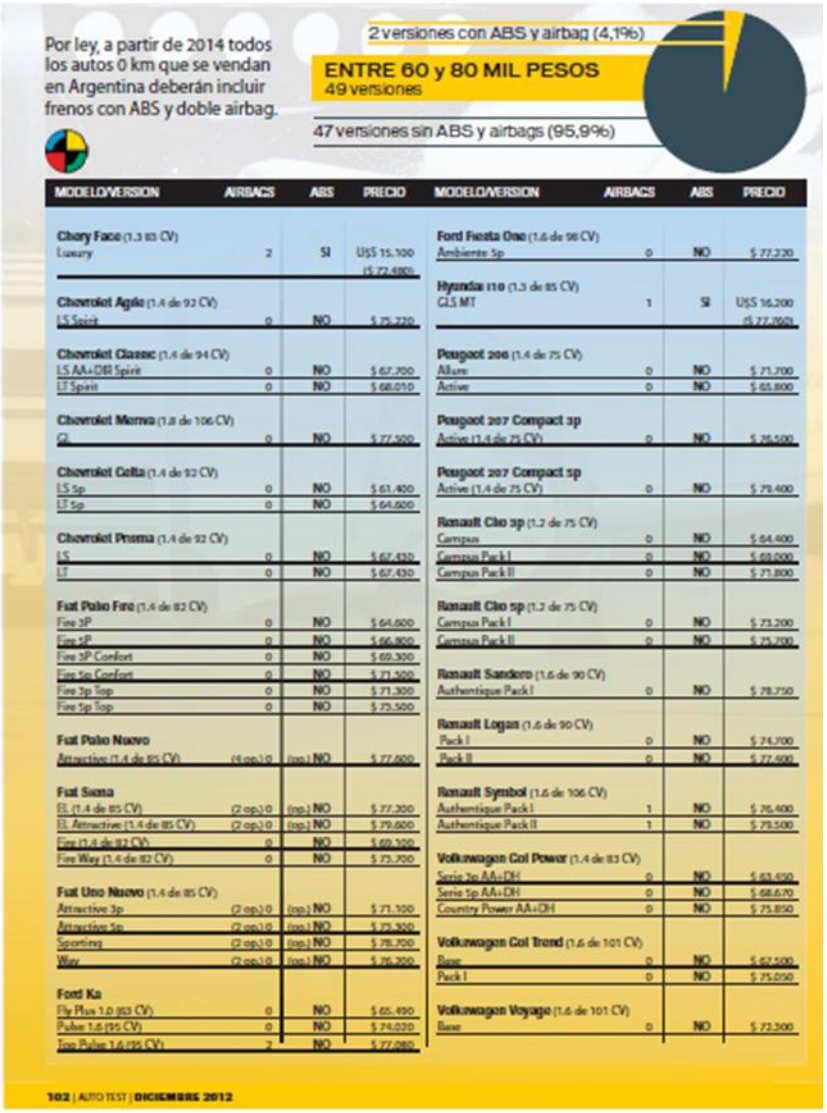
Si bien la segunda parte de la lista hasta los 120 mil pesos la publicaremos en el próximo número, adelantamos que entre los 80 y 100 mil pesos el porcentaje de versiones con ABS y doble airbag de serie asciende a 28,6% (de un total de 77 versiones), mientras que entre 100 y 120 mil es de 76,7% (de 73 versiones). Como se ve, los elementos básicos de seguridad en Argentina todavía no alcanzan a la mayoría de los que viajan en auto, ya sea al volante o como simples acompañantes.

LOS RESULTADOS (sobre un máximo de cinco estrellas)

AUTO	Protección de adulto	Protección de niños
JAC J3 (dos airbags)*	★	★★
Renault Sandero (sin airbags)	★	★★
VW Bora (dos airbags)	★★★	★★★
VW Polo bicuerpo (dos airbags)*	★★★★	★★★
Renault Fluence (dos airbags)	★★★★	★★★
Honda City (dos airbags)**	★★★★	★★★★
Toyota Etios bicuerpo (dos airbags)*	★★★★	★★
Ford Fiesta KD bicuerpo (dos airbags)	★★★★	★★★★

*** Válido sólo para Brasil.**
**** No válido para Chile, México y América Central.**
Aclaración: los Honda City, Renault Fluence, Toyosa Exios y VW Polo fueron parrocinados por los fabricantes. Esto significa que Latin NCAP los compra como cualquier otro auto -en un concesionario y sin decir para qué fines-, pero al final se los facturan al fabricante.

Auto Test - Argentina



Por ley, a partir de 2014 todos los autos 0 km que se vendan en Argentina deberán incluir frenos con ABS y doble airbag.

2 versiones con ABS y airbag (4,1%)

ENTRE 60 y 80 MIL PESOS
49 versiones

47 versiones sin ABS y airbags (95,9%)

MODELO/VERSION	AIRBAGS	ABS	PRECIO
Chery Face (1.3 83 CV)			
Luxury	2	SI	U$S 15.100 ($ 72.480)
Chevrolet Agile (1.4 de 92 CV)			
LS Spirit	0	NO	$ 75.220
Chevrolet Classic (1.4 de 94 CV)			
LS AA+DH Spirit	0	NO	$ 67.700
LT Spirit	0	NO	$ 68.010
Chevrolet Meriva (1.8 de 106 CV)			
GL	0	NO	$ 77.500
Chevrolet Celta (1.4 de 92 CV)			
LS 5p	0	NO	$ 61.400
LT 5p	0	NO	$ 64.600
Chevrolet Prisma (1.4 de 92 CV)			
LS	0	NO	$ 67.430
LT	0	NO	$ 67.430
Fiat Palio Fire (1.4 de 82 CV)			
Fire 3P	0	NO	$ 64.600
Fire 5P	0	NO	$ 66.800
Fire 3P Confort	0	NO	$ 69.300
Fire 5p Confort	0	NO	$ 71.500
Fire 3p Top	0	NO	$ 71.300
Fire 5p Top	0	NO	$ 73.500
Fiat Palio Nuevo			
Attractive (1.4 de 85 CV)	(1 op.) 0	(op.) NO	$ 77.600
Fiat Siena			
EL (1.4 de 85 CV)	(2 op.) 0	(op.) NO	$ 77.200
EL Attractive (1.4 de 85 CV)	(2 op.) 0	(op.) NO	$ 79.600
Fire (1.4 de 82 CV)	0	NO	$ 69.100
Fire Way (1.4 de 82 CV)	0	NO	$ 73.700
Fiat Uno Nuevo (1.4 de 85 CV)			
Attractive 3p	(2 op.) 0	(op.) NO	$ 71.100
Attractive 5p	(2 op.) 0	(op.) NO	$ 73.300
Sporting	(2 op.) 0	(op.) NO	$ 78.700
Way	(2 op.) 0	(op.) NO	$ 76.200
Ford Ka			
Fly Plus 1.0 (63 CV)	0	NO	$ 65.490
Pulse 1.6 (95 CV)	0	NO	$ 74.020
Top Pulse 1.6 (95 CV)	2	NO	$ 77.080
Ford Fiesta One (1.6 de 98 CV)			
Ambiente 5p	0	NO	$ 77.220
Hyundai i10 (1.3 de 85 CV)			
GLS MT	1	SI	U$S 16.200 ($ 77.760)
Peugeot 206 (1.4 de 75 CV)			
Allure	0	NO	$ 71.700
Active	0	NO	$ 65.800
Peugeot 207 Compact 3p			
Active (1.4 de 75 CV)	0	NO	$ 75.500
Peugeot 207 Compact 5p			
Active (1.4 de 75 CV)	0	NO	$ 79.400
Renault Clio 3p (1.2 de 75 CV)			
Campus	0	NO	$ 64.400
Campus Pack I	0	NO	$ 69.000
Campus Pack II	0	NO	$ 71.800
Renault Clio 5p (1.2 de 75 CV)			
Campus Pack I	0	NO	$ 73.200
Campus Pack II	0	NO	$ 75.200
Renault Sandero (1.6 de 90 CV)			
Authentique Pack I	0	NO	$ 78.750
Renault Logan (1.6 de 90 CV)			
Pack I	0	NO	$ 74.700
Pack II	0	NO	$ 77.400
Renault Symbol (1.6 de 106 CV)			
Authentique Pack I	1	NO	$ 76.400
Authentique Pack II	1	NO	$ 79.500
Volkswagen Col Power (1.4 de 83 CV)			
Serie 3p AA+DH	0	NO	$ 63.450
Serie 5p AA+DH	0	NO	$ 68.670
Country Power AA+DH	0	NO	$ 75.850
Volkswagen Col Trend (1.6 de 101 CV)			
Base	0	NO	$ 67.500
Pack I	0	NO	$ 75.050
Volkswagen Voyage (1.6 de 101 CV)			
Base	0	NO	$ 72.500

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

El Garage TV - Argentina



Motortop - Argentina

Seguridad

Niveles de seguridad en vehículos de América Latina

continúan siendo muy bajos aunque algunas marcas muestran avances

El 13 de noviembre fueron presentados en Buenos Aires, Argentina los últimos resultados de las pruebas de choques publicados por Latin NCAP. El evento se llevó a cabo en el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI) y contó con la presencia de la Ministra de Industria Lic. Débora Giorgi y el Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, Lic. Felipe Rodríguez Laguens.

Los resultados de los últimos testes revelan que los niveles de seguridad de algunos de los vehículos más populares en la región aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados. Sin embargo, ha habido algún avance con más vehículos que han alcanzado un puntaje de seguridad de cuatro estrellas y dos fabricantes que han hecho los airbags equipamiento estándar en sus modelos testeados.

Los vehículos con peor desempeño de los ocho testeados en la Fase III de Latin NCAP fueron el Renault Sandero y el JAC J3. El Sandero obtuvo tan sólo una estrella debido al desempeño inestable de su carrocería así como a la falta de airbags. Este es un resultado decepcionante de Renault, un fabricante con buena reputación en Europa en términos de seguridad. El fabricante es claramente capaz de ofrecer algo mucho mejor como se aprecia en el otro modelo testeado, el Fluence por ejemplo, que obtiene cuatro estrellas.

El JAC J3 también obtuvo solamente una estrella a pesar de contar con dos airbags. Esto indica claramente, la vital importancia de la fortaleza de la carrocería en la protección de los ocupantes en caso de choque.

Los airbags no compensan una pobre resistencia estructural al choque y Latin NCAP cree firmemente que los consumidores no deben ser confundidos por los fabricantes que se descansan solamente en los airbags para brindar una falsa impresión de seguridad. La sola inclusión de un airbag no garantiza la seguridad del vehículo. Es por esto que tanto el público como los gobiernos deben ser capaces de verificar la integridad estructural del vehículo. Esto se puede lograr mediante la aplicación de los estándares de prueba de choque de las Naciones Unidas (reglamentaciones R94 y R95) y otorgando a los consumidores la posibilidad de comparar el desempeño en seguridad de los diferentes modelos como lo viene realizando Latin NCAP.


Renault Fluence

Es muy alentador en esta Fase III el significativo incremento en la cantidad de autos que obtuvieron cuatro estrellas. Cinco modelos obtuvieron cuatro estrellas evidenciando los beneficios combinados del mejoramiento de la fortaleza de la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad.

Los modelos que cuentan con cuatro estrellas son el Ford NEW Fiesta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios hatchback y VW Polo hatchback. El otro modelo testeado, el Volkswagen Clásico/Bora obtuvo sólo tres estrellas debido a su pobre integridad estructural.


JAC J3


Renault Sandero

En un muy alentador paso adelante, Ford y VW han confirmado que el airbag para el conductor y el acompañante son parte del equipamiento estándar en el Ford New Fiesta y el Volkswagen Clásico/Bora para todos los mercados de Latin NCAP. Latin NCAP saluda con gran beneplácito esta acción, antes de que los requisitos legales en algunos países de América Latina lo indiquen.

Otra señal de avance en estas pruebas de choque es la obtención, por primera vez, de cuatro estrellas para la protección del ocupante niño. Dos modelos, el Ford Fiesta y el Honda City, obtuvieron esta tan bienvenida mejora. La utilización del sistema de retención infantil con ISOFIX desempeñó un rol fundamental en reducir la probabilidad de instalación incorrecta y mejorar el desempeño dinámico en general.

Latin NCAP recomienda ISOFIX y alienta a los gobiernos, fabricantes y proveedores de la región, a apoyar el sistema ISOFIX basado en la reglamentación de las Naciones Unidas R44.

Latin NCAP también se complace con los continuos signos de diálogo constructivo con los fabricantes de automóviles. La disposición de algunos fabricantes líderes para cambiar su producción y ofrecer modelos más seguros para el mercado es muy bienvenida y demuestra los beneficios de los esfuerzos de Latin NCAP para crear conciencia sobre el desempeño de seguridad de los autos vendidos en la región.

Un asunto preocupante para Latin NCAP es la "conformidad de producción" que los modelos deben mantener desde su aprobación original para la venta y el período restante en

RESULTADOS
FASES I, II y III

Toyota COROLLA XEI - FI	✓2	★★★★☆	★☆☆☆☆	Test comparativo
Ford FOCUS STYLE* - FII	✓2	★★★★☆	★★★☆☆	
Chevrolet CRUZE* - FII	✓2	★★★★☆	★★★☆☆	
Nissan TIIDA HATCHBACK* - FII	✓2	★★★★☆	★☆☆☆☆	
Toyota ETIOS HATCHBACK* - FIII	✓2	★★★★☆	★★☆☆☆	Tablets sólo para Brasil
Ford NEW FIESTA - FIII	✓2	★★★★☆	★★★★☆	
Honda CITY* - FIII	✓2	★★★★☆	★★★★☆	Sin cinturón para 3 años y dummies Latinos
Renault FLUENCE* - FIII	✓2	★★★★☆	★★☆☆☆	
VW POLO* - FIII	✓2	★★★★☆	★★★☆☆	Tablets sólo para Brasil
Fiat PALIO ELX 1.4 EMOTION* - FI	✓2	★★★☆☆	★★☆☆☆	
VW CLÁSICO (BORA) - FII	✓2	★★★☆☆	★★★☆☆	
VW GOL TREND 1.4* - FI	✓2	★★★☆☆	★★☆☆☆	
Nissan TIIDA HATCHBACK - FV	✓1	★★★☆☆	★☆☆☆☆	
Chevrolet MERIVA GL PLUS - FI	✓2	★★★☆☆	★☆☆☆☆	Test comparativo
Nissan MARCH* - FII	✓2	★★☆☆☆	★★☆☆☆	Tablets sólo para Brasil
Peugeot 207 COMPACT Sp 1.4* - FI	✓2	★★☆☆☆	★★☆☆☆	
Peugeot 207 COMPACT Sp 1.4 - FI	✗	★☆☆☆☆	★★☆☆☆	
VW GOL TREND 1.6 - FI	✗	★☆☆☆☆	★★☆☆☆	
Fiat PALIO ELX 1.6 - FI	✗	★☆☆☆☆	★★☆☆☆	
Renault SANDERO - FII	✗	★☆☆☆☆	★★☆☆☆	
Chevrolet CELTA - FI	✗	★☆☆☆☆	★★☆☆☆	
JAC J3 - FII	✓2	★☆☆☆☆	★★☆☆☆	Tablets sólo para Brasil
Ford KA FLY VIRAL - FI	✗	★☆☆☆☆	★★★☆☆	
Chevrolet CORSA CLASSIC - FI	✗	★☆☆☆☆	★★☆☆☆	
Fiat NOVO UNO - FIV	✗	★☆☆☆☆	★★☆☆☆	
Geely CK1 1.3 - FI	✗	☆☆☆☆☆	★★☆☆☆	

*Patrocinados por fabricantes

FASES I, II y III

Motortop - Argentina

Seguridad

La opinión de los Socios del Programa

Max Mosley
Presidente de Global NCAP:



"Es realmente impactante que los principales fabricantes estén dispuestos a vender autos con una estrella en América Latina cuando sus autos obtienen cinco estrellas en Europa. Por suerte, Latin NCAP está instalando el tema de la seguridad vehicular en la agenda y se están viendo ciertos avances. Nos complace ver un aumento en el número de autos que obtienen cuatro estrellas, y nos acerca al momento en que se eliminen definitivamente del mercado los autos con una sola estrella que no pasarían ni siquiera las pruebas de choque más básicas de las Naciones Unidas".



Jorge Tomasi:
Presidente FIA IV Región y Presidente del Automóvil Club del Uruguay

"Si bien es importante destacar la promulgación de la ley que obliga a fabricar vehículos con dispositivos de seguridad (ABS, Airbags) en algunos países como Brasil y Argentina a partir del año 2014, este tipo de equipamiento no garantiza, en su totalidad, la seguridad de los vehículos. Hasta ahora los resultados del Programa Latin NCAP han demostrado algunas diferencias en la seguridad estructural en determinados modelos fabricados en Latinoamérica respecto a los producidos en Europa. Los recursos y la tecnología deben facilitar la circulación de automóviles con mayores estándares de seguridad en Latino América, y para que ello ocurra, es necesario impulsar acciones integrando a gobiernos, fabricantes, organizaciones privadas y sobre todo concientizando a los consumidores sobre las ventajas y la necesidad de comprar automóviles seguros"





María Fernanda Rodríguez,
Presidenta Fundación Gonzalo Rodríguez

Continuamos preocupados porque si bien comenzamos a ver una leve mejora en los ocupantes delanteros adultos, vemos que la seguridad del niño no acompaña al mismo ritmo. Todavía tenemos la gran mayoría de los vehículos testados, que son los más vendidos en la región, siendo tan sólo 2 estrellas en niños. Este año pudimos ver como el anclaje ISOFIX hace la diferencia. Creemos que el ISOFIX un buen ejemplo de cómo un elemento de bajo costo puede generar un gran impacto. Este pequeño dispositivo debe estar en todos los vehículos nuevos cuanto antes, como así lo está en los países desarrollados.

Guido Adriaenssens
Director Ejecutivo de International Consumer Research & Testing



"Recibimos con agrado el avance por parte de los fabricantes. Sin embargo, en términos de responsabilidad social, seguimos preguntando ¿por qué tanta discrepancia entre lo que están dispuestos a hacer para proteger a los consumidores europeos y lo que realizan actualmente por los consumidores de América Latina?. Nos complace escuchar que algunos fabricantes han prometido avances serios en los próximos años".



Ing. Alejandro Tadía
Especialista líder en la División de Transporte del Departamento de Infraestructura y Medio Ambiente del Banco Interamericano de Desarrollo



"Aspiramos a contar con vehículos que tengan mejores estándares de seguridad en la región. El impacto económico y social es muy alto, el objetivo del BID es fomentar el fortalecimiento institucional y técnico de los países de América Latina en materia de seguridad vial. Por consiguiente, alineado a las metas de la Década de Acción de las Naciones Unidas y bajo el pilar de "vehículos más seguros", el BID apoya iniciativas como el programa Latin NCAP, que hasta ahora ha demostrado la necesidad de actuar por parte de nuestros gobiernos para exigir a los productores la comercialización de vehículos que cumplan con los mismos estándares de seguridad de los vehículos que se venden en Europa o la Unión Europea.. El BID seguirá apoyando este tipo de iniciativas que nos dan la pauta para promover el diálogo regional en materia de seguridad vial y fomentar mejores prácticas de regulación vehicular en los países latinoamericanos".

LATIN NCAP

Carlos Macaya
Trustee de Fundación FIA y Presidente del Automóvil Club de Costa Rica



"Ahora que Latin NCAP está en su tercer año, se comienzan a ver beneficios reales en términos de mejoras en la seguridad vial en América Latina. Latin NCAP está demostrando que vale la pena. Se ha producido un aumento en el número de autos con cuatro estrellas que han ingresado al mercado, y el mensaje es claro: no sólo es posible aumentar mucho más los niveles de seguridad vehicular en la región, es absolutamente crucial. Debe mantenerse esta tendencia al aumento en la seguridad. No podemos permitir otra cosa ya que hay vidas que dependen de ello".





LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

Autofoco - Argentina

Seguridad en autos de la región: 20 años atrasada

Introducción Prueba Comparativas Fotos



Seguridad en los autos de la región: 20 años atrasada

03/12/2012

Las clasificaciones

En la protección del pasajero adulto se acreditan puntos a partir de los ensayos de impacto frontal. También se utilizan modificadores para extender las evaluaciones para así cubrir diferentes contexturas de personas sentadas en una variedad de posiciones, especialmente para el área de contacto de las rodillas.

Basándose en el modelo Euro NCAP, Latin NCAP ha realizado la evaluación de seguridad del Pasajero Niño desde el primer ensayo llevado a cabo para asegurar que los fabricantes asuman responsabilidad por los niños que viajan en sus vehículos. En noviembre 2003, Euro NCAP presentó una clasificación de protección del pasajero niño para brindar información más clara a los consumidores sobre los resultados de estos ensayos.



La Opinión - Argentina

Varios vehículos alcanzaron 4 estrellas en la seguridad

Los que alcanzaron cuatro estrellas en la protección de ocupantes, fueron el nuevo Ford Fiesta, el Honda City, el Chevrolet Cruze, el Ford Focus Style, el Renault Fluence, el Toyota Etios, el Nissan Tiida y el Toyota Corolla, todos con doble airbag.



FOTO ARCHIVO LA OPINION

Durante muchos años, la única referencia cierta respecto de la seguridad de los vehículos se encontraba en las pruebas de choque realizadas por la Euro NCAP en Europa (http://es.euroncap.com) o la Nhtsa (www.nhtsa.gov) en Estados Unidos.

Ambos organismos tienen estandarizadas las mediciones y según los resultados, los autos son evaluados de una a cinco estrellas, la máxima calificación.

Pero siempre surgía la duda respecto de cómo se comportarían los modelos producidos en el Mercosur en pruebas de ese tipo.

De acuerdo a La Nación, con la creación de la Latin NCAP (http://latinncap.com/es) comenzaron las evaluaciones de los autos producidos en la región.

Y los primeros resultados fueron preocupantes en muchos casos.

En este punto es necesario aclarar que los protocolos para las pruebas son serios, exigentes y mundialmente reconocidos.

Y para más datos, la Latin NCAP es una iniciativa conjunta de la Federación Internacional del Automóvil (FIA), la Fundación FIA, el Global New Car Assessment Programme (Gncap), la Fundación Gonzalo Rodríguez, el Banco Interamericano de Desarrollo e International Consumer Research & Testing (ICRT).

La **mala noticia** de las pruebas locales es que varios modelos sólo obtuvieron una estrella, la calificación más baja.

Todos sin airbags, son el Peugeot 207 Compact, el VW Gol Trend, el Fiat Palio, el Renault Sandero, el Chevrolet Celta, el Ford Ka Viral, el Corsa Classic y el Fiat Nuevo Uno.

La **buena noticia** es que varios alcanzaron cuatro estrellas en la protección de ocupantes, fueron el nuevo Ford Fiesta, el Honda City, el Chevrolet Cruze, el Ford Focus Style, el Renault Fluence, el Toyota Etios, el Nissan Tiida y el Toyota Corolla, todos con doble airbag.

Para 2014, los autos 0 km que se comercialicen en nuestro país deberán tener doble airbag y ABS.

Pero además de esos elementos, las empresas deberán poner mayor énfasis en la seguridad estructural de algunos modelos.

Según la publicación que se cita con anterioridad, es una gran oportunidad, entonces, para que los fabricantes den un salto cualitativo importante en materia de seguridad.

La Razón - Argentina

La seguridad de los autos

Argentina - 11/12/2012 - **La Razón** - Pág. 7/Autos - Centimetraje: 174 cm² - Inversión: $21.181,13 (u$s 4.331,52) - Tiempo de Lectura: 1' 42''

Palabras Encontradas

PRUEBAS DE CHOQUE DE LATIN NCAP : La entidad independiente compró y estrel ó a 64 km/h 8 modelos que se venden en la región. Las marcas asumieron los resultados.

Latin NCAP dio a conocer los resultados de la Fase III de su programa de evaluación de autos nuevos de América Latina y el Caribe. Las conclusiones de la entidad fueron los siguientes: Los últimos resultados de pruebas de choque revelan que los niveles de seguridad de algunos de los vehículos más populares en la región aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados Los vehículos con peor des- empeño de los 8 testeados en la Fase III de **Latin NCAP** fueron el Renault Sandero y el JAC J3 (chino, no se vende en Argentina, si en Brasil).

Cinco modelos obtuvieron cuatro estrellas evidenciando los beneficios combinados del mejoramiento de la fortaleza de la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad. Los modelos que cuentan con cuatro estrellas son el Ford New Fiesta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios hatchback y VW Polo hatchback.

Ford y VW han confirmado que el airbag para el conductor y el acompañante son parte del equipamiento estándar en el Ford New Fiesta y el Volkswa- gen Clásico/Bora para todos los mercados de **Latin NCAP**.

Otra señal de avance en estas pruebas de choque es la obtención, por primera vez, de cuatro estrellas para la protección del ocupante niño. La utilización del sistema de retención infantil con ISOFIX desempeñó un rol fundamental.

Latin NCAP es una iniciativa conjunta de la Federación Inter- nacional del Automóvil (FIA), la Fundación FIA, el Global New Car A ssessment Programme (GNCAP), la Fundación Gonzalo Rodríguez, el Banco Interamericano de Desarrollo, e International Consumer Research & Testing (ICRT).

Sus objetivos: brindar a los consumidores evaluaciones de seguridad independientes e imparciales de los autos nuevos; alentar a los fabricantes a mejorar el desempeño en seguridad de sus vehículos; alentar a los gobiernos a aplicar las regulaciones exigidas por la ONU referentes a los ensayos de choque para los vehículos de pasajeros Ta nt o Hond a c omo Ford reconocieron la validez de las pruebas. Y Renault, en su muro internacional de Facebook, anunció que "A partir de marzo 2013 todos los Sandero incluirán doble airbag delantero".

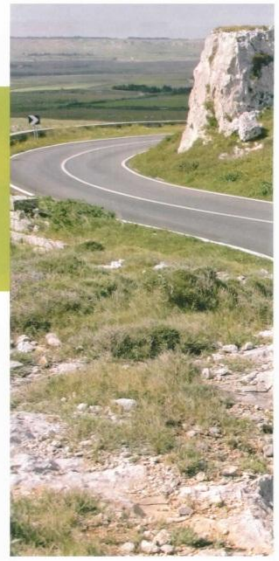
Brando - Argentina

Pulso » AUTOS

¿TU AUTO ES SEGURO?

MUCHAS VECES HABLAMOS EN ESTAS PÁGINAS DE LAS INCREÍBLES PRESTACIONES DE TAL O CUAL VEHÍCULO, PERO HOY NOS TOCA HABLAR DE SEGURIDAD. FRENTE A LA INMINENCIA DE LAS VACACIONES DE VERANO, MEJOR REPASAR ALGUNOS CONCEPTOS.

POR NAHUEL COCA





ANTES DE UN VIAJE LARGO SIEMPRE deberíamos hacernos la misma pregunta: "¿Cuánto hace que no le hago un service al auto?". Salir al calor abrasador de las rutas argentinas sin chequear lo más básico es un error que puede costarte la vida y la de tu familia, la vida de otras personas y, en el mejor de los casos, solo amargarte las vacaciones. Líquido de frenos, pastillas, extremos de dirección, aceite y correas del motor, mangueras y filtros son siempre más importantes que el aire acondicionado, aunque es posible que muchos le den prioridad a esto antes que a aquellas otras cuestiones.

Este tipo de consejos pueden ser encontrados con facilidad en Google o en cualquier otra revista o periódico, ya que forma parte de la parrilla de verano. Por eso, en esta oportunidad, vamos a hablar de la seguridad como concepto, especialmente de lo que significa para los autos 0KM. No son pocos los que salen a la ruta con un auto nuevito y se sienten invencibles. Que el coche sea nuevo no los salva de nada, ya que todo lo que brilla no es oro.

UN 0KM INSEGURO

Cuando una persona se acerca a una concesionaria siempre se le dice lo mismo. En materia de seguridad, la cantidad de airbags parece ser la referencia comercial a la hora de decir qué tan seguro es un auto 0KM, aunque al aceptarla se caiga en un error grosero de conceptos.

Repasando la historia de la seguridad en vehículos, las primeras medidas llegaron recién en la década del 50 cuando los ingenieros de varias firmas europeas empezaron a notar la cantidad de víctimas fatales en los accidentes viales. Por aquel entonces, los vehículos tenían paragolpes puntiagudos, muchos detalles filosos en el tablero, carecían de cinturones de seguridad y, por supuesto, no tenían nada parecido al ABS o a otros sistemas de asistencia al frenado o a la tracción. Al chocar, los hierros retorcidos eran una trampa mortal para los ocupantes del vehículo, y estos a su vez salían disparados al parabrisas y al tablero, donde quedaban como cinco de queso. Los avances más importantes llegaron de la mano de Volvo, que inventó los cinturones de seguridad de tres puntos, y de Mercedes-Benz, que inventó las primeras carrocerías con zonas de deformación programada.

> Entre las fallas humanas, la más común es la invasión de carril. Le siguen la distracción y la alta velocidad.

Mientras la de Volvo se volvió masiva y tuvo pocas evoluciones con los años, la de Mercedes esconde uno de los secretos más grandes para determinar si el vehículo es o no seguro. A la hora de un choque, una carrocería debe ser lo suficientemente "deformable" como para absorber la energía del impacto, pero, al mismo tiempo, el habitáculo debe ser lo suficientemente sólido como para preservar la vida de los ocupantes. Este delicado equilibrio entre materiales blandos y materiales sólidos es muy difícil de alcanzar, y el pliegue de una chapa puede ser decisivo para asegurar o no la vida del conductor y su acompañante, por ejemplo.

Si se les consulta, todas las marcas dirán que sus coches son seguros. Pero la única forma de comprobarlo es tomar una unidad de cada modelo y hacerla chocar contra una pared. La comparación de los resultados es indispensable para medir la seguridad efectiva de cada coche. Los maniquíes de choque o "crash dummies" también ayudan a conocer cuál es el impacto real que sufriría un ocupante en esa situación ficticia.

Estas pruebas de choque son llevadas a cabo por las mismas empresas, pero sus resultados no siempre se hacen públicos. Actualmente, la mayor autoridad en materia de pruebas de choques es el Euro NCAP, el programa de asesoría para autos nuevos reconocido como estándar por la Unión Europea desde 1997 y que tiene su sede en Bruselas. Desde 2010, también existe el Latin NCAP, que es la pata latinoamericana del programa creado por la Federación Internacional del Automóvil y la Fundación Gonzalo Rodríguez de Uruguay, con auspicio del BID. En Argentina, el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI) dio todo su apoyo a los métodos y estándares del Latin NCAP.

20 AÑOS DE ATRASO

Decir que un vehículo fabricado en Argentina o Brasil es seguro solo porque la prueba de choques en Europa fue buena, es otro error grosero. El vehículo europeo salió de una fábrica europea, siguiendo estándares de materias primas y calidad europeos. Aunque la calidad de los vehículos regionales aumenta cada año, fue necesario realizar pruebas de choque a las mismísimas unidades latinas para saber a ciencia cierta qué tan seguros son nuestros autos, aunque por fuera sean idénticos a los extranjeros.

En 2012, Latin NCAP chocó los primeros autos regionales. Sin exagerar, la conclusión final fue la siguiente, textual: "Los resultados de los últimos tests revelan que los niveles de seguridad de algunos de los vehículos más populares en la región aún se encuentran 20 años atrasados respecto de los países industrializados".

De los modelos que se comercializan en Argentina, el que peor nota sacó fue el Renault Sandero, con solo una estrella de cinco. La falta de airbags y una carrocería inestable fueron determinantes para llegar a este resultado. Los incrédulos pueden ver el video de la prueba en la página de Latin NCAP (www.latinncap.com) y sentir los mismos escalofríos que el redactor.

El Volkswagen Bora también sacó mal puntaje por su "pobre integridad estructural", aunque la nota fue mejor, de tres estrellas. Por otra parte, el Ford Fiesta KD, el Honda City y el Renault Fluence obtuvieron cuatro estrellas en la seguridad de conductor y acompañante y, en el caso de los dos primeros, también recibieron esa nota en protección del ocupante niño. Según el informe, la utilización del sistema Isofix "crash dummy" para las sillas de bebé tuvo un rol fundamental en su protección.

En su declaración final, el veredicto de Latin NCAP fue categórico: "Los airbags no compensan una pobre resistencia estructural al choque, y Latin NCAP cree que los consumidores no deben ser confundidos por los fabricantes, que descansan en los airbags para brindar una falsa impresión de seguridad. La sola inclusión de un airbag no garantiza la seguridad del vehículo. Por eso, tanto el público como los gobiernos deben ser capaces de verificar la integridad del vehículo".

A PESAR DE TODO...

Más allá de los resultados puntuales revelados por Latin NCAP, esa misma institución recomienda elegir vehículos con airbags, ABS, cinturones de seguridad de tres puntos para todos los pasajeros y anclajes Isofix para las sillas de los niños. Por otra parte, podemos valernos de la magia de la matemática estadística (Paenza dixit) para sacar algunas conclusiones relacionadas con los accidentes viales.

Según las estadísticas, no importa tanto el auto como la actitud del conductor. El 88% de los accidentes fueron causados por fallas humanas y solo el 2% por fallas en el vehículo. De los coches siniestrados por fallas mecánicas, el 41% tenía las luces fuera de regla y solo el 16% tenía frenos deficientes, lo que deja en evidencia la falta de voluntad a la hora de cambiar una lamparita ($5) en una estación de servicio. Un acto de desidia chiquito pero cotidiano.

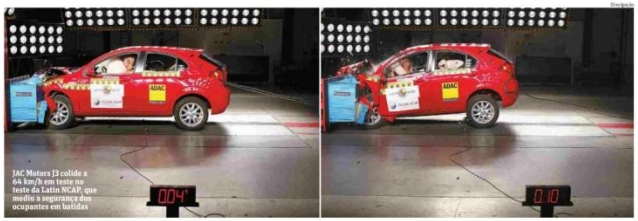
Entre las fallas humanas, la más común, por lejos (40%), es la invasión de carril. Para quien no conoce el término, hablamos de pasar un auto o un camión cuando vienen coches de frente, en muchos casos con doble línea amarilla. Le siguen la distracción (16%) y las velocidades inadecuadas (10%), en empate con las maniobras abruptas. De todos los accidentes relevados (2.500 casos entre 2004 y 2011), resulta sorprendente que el 88% ocurrió en condiciones de pavimento seco y el 62% en caminos rectos.

Toda esta información puede resumirse en una conclusión a la que posiblemente el lector ya haya llegado hace años. No son los autos los que chocan solos, sino que los conductores los chocamos. Hay muchos inconscientes al volante que no saben manejar, no tienen un criterio conservador, no hacen lo que deben y no dejan de hacer lo que no deben. Dicho de otra forma, la culpa y la solución de este problema está en nuestras manos y en nuestro pie derecho.

Tenga un Fitito o un Audi, el único secreto para vivir muchos años al volante es manejar a velocidades más moderadas. Si cada año salen a las rutas casi un millón de autos 0KM, no queda otra que manejar más despacio tal como lo indican las señales de tránsito. Si el cartel dice "100" es por algo, y hacerse el pillo frente a las señales de tránsito es uno de los actos de irresponsabilidad ciudadana que peores consecuencias puede traerle a una persona común, como usted: años de cárcel, un hijo o un amigo en un cajón, o situaciones de igual gravedad. Y sí, con ciertos temas, hay que ponerse dramáticos. Al fin y al cabo, a veces parecemos hijos del rigor.

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

Folha de S. Paulo - Brasil



JAC Motors J3 colide a 64 km/h em teste no teste da Latin NCAP, que mediu a segurança dos ocupantes em batidas

Carro com projeto novo machuca menos

Programa testou 7 veículos vendidos no Brasil, para avaliar que segurança oferecem aos ocupantes em acidentes

América Latina está 20 anos atrás da Europa, na avaliação do Proteste; norma no Brasil é menos rígida

FELIPE NÓBREGA
DE SÃO PAULO

A rodada deste ano de testes do Latin NCAP, que avalia o nível de segurança dos carros vendidos na América Latina, mostrou que modelos com projeto moderno protegem mais os ocupantes.

Outra conclusão: os veículos latino-americanos seguem abaixo dos padrões globais. Segundo a Proteste, associação de defesa do consumidor e parceira no programa, a maioria dos populares produzidos e vendidos no país está 20 anos atrás dos europeus em segurança.

Nesta edição do Latin NCAP, oito carros foram submetidos ao crash test frontal a 64 km/h —sete deles são vendidos no Brasil.

Entre os populares avaliados, o Renault Sandero básico (sem airbag) e o chinês JAC J3 receberam apenas uma estrela (veja quadro). Na Europa, mais da metade dos modelos é cinco estrelas, conceito máximo, e quatro estrelas são consideradas "aceitável".

No entanto, os testes mostram avanços em relação às avaliações de 2010 e de 2011, com maior proteção aos passageiros infantis.

De acordo com Roland Vroman, do ICBT (Instituto internacional de pesquisas e testes de consumo), "um mesmo modelo feito no Brasil e outro feito na Europa podem até ter o mesmo visual, mas isso não significa que a tecnologia empregada na confecção deles seja a mesma, nem a qualidade do aço".

Para o Latin NCAP, o governo deveria exigir que os fabricantes seguissem as recomendações das ONU. As montadoras dizem que seguem a lei brasileira e estudam melhorias.

A partir do ano que vem, haverá também teste de impacto lateral, como já ocorre em mercados maduros. A informação foi adiantada à **Folha** por Harke Smits, diretor do Euroconsumers.

INSEGURANÇA A BORDO
Nenhum modelo obteve cinco estrelas

2012	Airbag	Nível de segurança Motorista	Passageiro
Ford Fiesta	✓ Sim	●●●●○	●●●●○
Honda City	✓ Sim	●●●●○	●●●●○
Jac Motors J3	✓ Sim	●○○○○	●●○○○
Renault Fluence	✓ Sim	●●●●○	●●○○○
Renault Sandero	✗ Não	●○○○○	●●○○○
Toyota Etios	✓ Sim	●●●●○	●●○○○
Volkswagen Bora	✓ Sim	●●●○○	●●●○○
Volkswagen Polo	✓ Sim	●●●●○	●●●○○

Quanto mais círculos verdes, mais seguro é o veículo

Fonte: Latin NCAP (Programa de Avaliação de Carros Novos na América Latina)

Dona da Sadia e Perdigão tem lucro 75% menor

Resultado foi influenciado por alta nos custos e venda de ativos; JBS volta a dar lucro

DE SÃO PAULO

A alta dos grãos e a entrega de ativos para ter aprovada a fusão Sadia/Perdigão reduziram o lucro da Brasil Foods no terceiro trimestre.

A queda foi de 75% em relação a igual período do ano passado, para R$ 91 milhões.

No terceiro trimestre, a empresa concluiu a entrega de fábricas, centros de distribuição e marcas para a rival Marfrig, dona da Seara, determinada pelo Cade para aprovar a união Sadia/Perdigão.

Com a perda de 720 mil toneladas em capacidade instaladas, as vendas da BRF no mercado interno tiveram leve queda em volume.

Mesmo assim, a empresa conseguiu elevar a receita em 4% no mercado interno, graças à alta de 4,5% nos preços.

Considerando as exportações, o faturamento aumentou 14%, para R$ 7,2 bilhões.

Apesar de encontrar entraves no Japão, um dos principais mercados para o frango brasileiro, a empresa subiu os preços no exterior em 13%.

O objetivo foi compensar a alta dos grãos. Segundo a empresa, novos reajustes devem ocorrer até o fim do ano.

JBS

Mais focada em bovinos, a JBS, maior empresa de proteína animal do mundo, reverteu prejuízo e lucrou R$ 495 milhões no terceiro trimestre.

O destaque foi a operação de bovinos no Mercosul, na qual a receita subiu 18%.

O resultado no país reflete principalmente a expansão da capacidade de produção. Neste ano, 12 frigoríficos foram arrendados pela JBS no país —seis unidades devem ser abertas nos próximos meses. (TATIANA FREITAS)

HIDRELÉTRICA

Após quebra-quebra, Belo Monte dispensa 5.500 operários

DE BELÉM - Cerca de 5.500 operários alojados nas obras da usina hidrelétrica de Belo Monte (PA) foram dispensados após o quebra-quebra que paralisou a construção no último fim de semana. Como os operários não vivem na região da usina, em Altamira, o consórcio construtor pagou passagens para que voltassem às cidades de origem até o retorno das atividades —previsto para até o fim da semana. O consórcio passou o dia ontem avaliando danos em instalações da obra. Não há estimativa de prejuízos.

PRÊMIO

Folha é premiada pela 2ª vez pela qualidade de seu atendimento

DE SÃO PAULO - Pelo segundo ano consecutivo, a **Folha** venceu o prêmio "ReclameAQUI - Qualidade no Atendimento" na categoria "Jornais Impressos". Criada em 2011, a premiação reconhece empresas com a melhor percepção de atendimento por parte dos consumidores.

Para escolher as vencedoras, eles votam no site **www.reclameaqui.com.br**. Segundo a organização, 23 empresas participaram da votação neste ano. No total, foram computados mais de 623 mil votos.

NA INTERNET

Outros destaques

DOAÇÕES A ESCOLAS
Pessoas físicas poderão deduzir do Imposto de Renda doações efetuadas a instituições públicas de educação básica e superior. A possibilidade foi aprovada ontem pelo Senado.
»**folha.com.br/no1184961**

BALANÇOS DO 3º TRI
Veja empresas que vêm divulgando seus balanços do terceiro trimestre, como Gafisa e Latam Airlines.
»**folha.com.br/122982**

GREVE NAS REFINARIAS
O Tribunal Regional do Trabalho de Recife julgou ilegal a greve dos trabalhadores nas obras da refinaria Abreu e Lima e Petroquímica de Suape —iniciada no dia 31 de outubro. O empreendimento pertence à Petrobras.
»**folha.com.br/no1184999**

DESEMPREGO EM SP
A diferença entre a taxa de desemprego de negros e não negros diminuiu na região metropolitana de SP, o Seade/Dieese. Em 2010, o desemprego alcançou 14% da população negra e 10,9% dos não negros. No ano passado, as taxas foram de 12,2% e 9,6%.
»**folha.com.br/no1185007**

BANQUEIRO MULTADO
O banqueiro Luis Octavio Indio da Costa, ex-presidente do Cruzeiro do Sul, foi multado em R$ 300 mil pela Comissão de Valores Mobiliários por não ter divulgado ao mercado que o banco negociava a compra do Prosper, em 2011.
»**folha.com.br/no1184814**

GRUPO FOLHA

ATENÇÃO

AGÊNCIAS DE PUBLICIDADE E ANUNCIANTES DEVIDO AO FERIADO DE 15 e 20 de Novembro

Os fechamentos publicitários serão antecipados nas seguintes edições:

Proclamação da República

Sexta 16/11

Folha de S. Paulo	Entrega de Ap	Material
Poder/ Mundo/Mercado	17h00 4ªF	18h00 4ªF
Esporte/SP/Cotidiano	17h00 4ªF	18h00 4ªF
Classificados	17h00 4ªF	18h00 4ªF
Regionais - Not./Class.	17h00 4ªF	18h00 4ªF
Agora-sp	**Entrega de Ap**	**Material**
1º Caderno/Vencer/Class.	17h00 4ªF	18h00 4ªF

Sábado 17/11

Folha de S. Paulo	Entrega de Ap	Material
Imóveis	18h00 4ªF	18h00 4ªF
Ilustrada/Acontece	18h00 4ªF	20h00 4ªF
Agora-sp	**Entrega de Ap**	**Material**
Agora Shows	18h00 4ªF	18h00 4ªF
Máquina	18h00 4ªF	18h00 4ªF

Segunda 19/11

Folha de S. Paulo	Entrega de Ap	Material
New York Times	15h00 4ªF	18h00 4ªF

Consciência Negra

Quarta 21/11

Folha de S. Paulo	Entrega de Ap	Material
Poder/ Mundo/Mercado	17h00 2ªF	18h00 2ªF
Cotidiano/SP/Esporte	17h00 2ªF	18h00 2ªF
Regionais - Not./Class.	17h00 2ªF	18h00 2ªF
Classificados	17h00 2ªF	18h00 2ªF
Agora-sp	**Entrega de Ap**	**Material**
1º Caderno/Vencer/Class.	17h00 2ªF	18h00 2ªF

Quinta 22/11

Folha de S. Paulo	Entrega de Ap	Material
Ilustrada/Acontece	18h00 2ªF	20h00 2ªF
Turismo	13h00 2ªF	20h00 2ªF
Agora-sp	**Entrega de Ap**	**Material**
Agora Shows	18h00 2ªF	18h00 2ªF

Sexta 23/11

Folha de S. Paulo	Entrega de Ap	Material
Guia da Folha (Bares Rest.)	14h00 4ªF	16h00 3ªF
Guia da FSP (Cine/Shows)	12h00 2ªF	13h00 4ªF

Domingo 25/11

Folha de S. Paulo	Entrega de Ap	Material
Empregos Not.	14h00 2ªF	20h00 6ªF

Kalunga

EZ ACLIMAÇÃO HOTEL

DIÁRIAS 170,00 | EVENTOS E FESTAS 59,00

2 MINUTOS DA AV. PAULISTA / METRÔ PARAÍSO

Reservas: (11) 3346 7799 - www.ezhoteis.com.br

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

Agora São Paulo - Brasil



Quarta-feira, 14 de novembro de 2012

Folha Agora

Procura por crédito cresce 17,2% entre setembro e outubro, aponta Serasa

Vendas no varejo cresceram 0,3% de agosto para setembro, segundo IBGE

Funcionários da Hyundai de Piracicaba fazem greve, mas HB20 não deve faltar

Fiesta fica com a maior nota em teste de batida

Veja os resultados

- Foram feitos testes de colisão com oito carros de passeio
- Com exceção do Renault Sandero, todos os modelos testados vinham equipados com airbags frontais

Carroceria e eficiência interna colocaram o modelo da Ford no topo da pesquisa feita pela Proteste

Veículos estão de acordo com lei atual

LATIN NCAP
PARA AUTOS MAS SEGUROS

Diário de Taubaté - Brasil



10 A Diário de Taubaté | DE QUINTA-FEIRA a DOMINGO | 15 a 18 | Novembro | 2013

| Veículos |

De carro por aí

Roberto Nasser

Grand Siena, o melhor da turma do Logan

Diario de S. Paulo - Brasil



BOM DIA Dividas no cheque sem fundo têm até 50% de desconto P17 — QUARTA 21/11/2012 1,50

diário de S.Paulo — EDIÇÃO SÃO PAULO

Paredão reprova 'latinos'

Crash-test em oito modelos teve uma conclusão preocupante: os carros vendidos na América Latina são equivalentes aos modelos europeus de 20 anos atrás

CAR AND DRIVER — CHEVROLET TRACKER Utilitário com desenho americano e desempenho europeu chega em 2013. Confira tudo sobre o anti-EcoSport

E MAIS: TABELA FIPE / CLASSIFICADOS DE AUTOMÓVEIS

APOSENTADO

REVISÃO PARA 63 MIL VAI SAIR EM 10 DE DEZEMBRO

Conselho da Justiça Federal liberou ontem R$ 439,6 milhões para o pagamento dos segurados que ganharam processos de correções de benefícios contra o INSS em todo o país. Veja como receber os atrasados P16

Sentimento das juradas pode ser fatal a Bruno

Para juristas, a sensibilidade da mulher é maior do que a do homem e pode ser prejudicial ao goleiro no julgamento P2

Camila terá de rebolar para seduzir críticos da Mocidade P21

GAROTO DE 12 ANOS É NOVA VÍTIMA DA ONDA DE VIOLÊNCIA

Estilhaço de bala enquanto jogava bolinha de gude

A criança foi socorrida por moradores e transferida ao hospital. Os médicos ainda não sabem dizer se ela perderá ou não a visão P10

Cestas de Natal para todos os gostos e bolsos P15

& mais

SP Taxa de homicídios é ainda a 15ª do país P4

MinC Cultura negra ganha incentivos do governo P11

Pompeia Área verde deve diminuir enchentes P13

Semiaberto Justiça do DF decide soltar Cachoeira P18

SIGA O DIÁRIO DE S. PAULO www.diariosp.com.br — twitter.com/diariosp — www.facebook.com/diariodespaulo



automóveis1 — QUARTA 21/11/2012 — diário de S. Paulo — PARA ANUNCIAR, LIGUE PARA O DIÁRIO 11-3658-8000

De cara contra O MURO

Terceira edição de crash-testes do Latin NCAP avaliou oito modelos vendidos no mercado latino-americano. Resultados foram preocupantes P6 e P7

CAR AND DRIVER — **Chevrolet Tracker**

Utilitário com desenho americano, engenharia coreana e desempenho europeu chega em 2013 para brigar de frente com Ford EcoSport e companhia P4 e P5



6 — DIÁRIO DE S. PAULO - QUARTA-FEIRA / 21 DE NOVEMBRO DE 2012

automóveis SEGURANÇA

É hora da verdade

Carros vendidos no Brasil são avaliados em crash-test e os resultados continuam a ser preocupantes para o consumidor

Agência O Globo

Em segurança, os carros vendidos na América Latina são equivalentes aos modelos europeus de 20 anos atrás. Foi com esta conclusão preocupante que a Associação Brasileira de Defesa do Consumidor (Proteste) revelou os resultados da terceira bateria de crash-tests do Latin NCAP.

O Programa de Avaliação de Carros Novos na América Latina testou oito carros vendidos no mercado latino-americano: Toyota Etios, JAC J3, Renault Sandero e Fluence, Ford New Fiesta, Honda City e os VW Polo e Bora, sedã ainda comercializado no México.

O destaque negativo foi o JAC J3. Nem os dois airbags ajudaram o hatch a somar mais que uma estrela das cinco possíveis no teste de colisão frontal. Isso mostra que apenas as bolsas de ar não são suficientes para garantir que um carro seja seguro, e que J3 tem problemas estruturais.

"Não há uma boa estrutura. A cabeça e o tórax atingem o volante porque o airbag se moveu para o lado. Muito preocupante", analisa Ronald Vroman, do conselho de Administração do Euro NCAP.

Outro carro que mostra como os projetos brasileiros estão atrasados em relação aos americanos e europeus é o Sandero. Sem airbags, item de segurança que será obrigatório no país apenas a partir de 2014, o modelo teve uma estrela. Também pesou na avaliação o desempenho instável da carroceria.

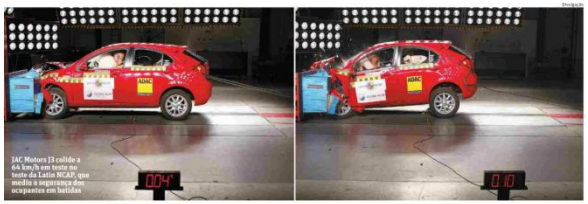
Pelo menos na ponta de cima da tabela houve uma surpresa positiva. O recém-lançado Toyota Etios hatch estreou com quatro estrelas em proteção para adultos. É a primeira vez que um carro de entrada alcança esse nível de segurança.

Também obtiveram quatro estrelas o New Fiesta hatch, Honda City, VW Polo hatch e Renault Fluence. O VW Bora, por sua vez, obteve apenas três. Ainda assim, não há motivo para comemoração. Na Europa e nos Estados Unidos, onde os testes de colisão são feitos por órgãos independentes há mais de 20 anos, praticamente todos os carros somam cinco estrelas. E oferecer segurança mínima para os ocupantes é considerado obrigação, não "vantagem".

Mas a terceira rodada trouxe outra boa notícia. Pela primeira vez, foram dadas quatro estrelas no quesito proteção para crianças - conquistadas pelo Ford Fiesta e Honda City. A grande diferença em ambos é o Isofix, aquele sistema de fixação de cadeirinhas de criança. Embora muito funcional, o componente não é obrigatório no país. "A legislação poderia ajudar. O Isofix é muito importante", diz Vroman.

PARA AUTOS MAIS SEGUROS — LATIN NCAP

FSP Mercado - Brasil



Carro com projeto novo machuca menos

Programa testou 7 veículos vendidos no Brasil, para avaliar que segurança oferecem aos ocupantes em acidentes

América Latina está 20 anos atrás da Europa, na avaliação do Proteste; norma no Brasil é menos rígida

FELIPE NÓBREGA
DE SÃO PAULO

A rodada deste ano de testes do Latin NCAP, que avalia o nível de segurança dos carros vendidos na América Latina, mostrou que modelos com projeto moderno protegem mais os ocupantes.

Outra conclusão: os veículos latino-americanos seguem abaixo dos padrões globais. Segundo a Proteste, associação de defesa do consumidor e parceira no programa, a maioria dos populares produzidos e vendidos no país está 20 anos atrás dos europeus em segurança.

Nesta edição do Latin NCAP, oito carros foram submetidos ao crash test frontal a 64 km/h – sete deles são vendidos no Brasil.

Entre os populares avaliados, o Renault Sandero básico (sem airbag) e o chinês JAC J3 receberam apenas uma estrela (veja quadro). Na Europa, mais da metade dos modelos é cinco estrelas, conceito máximo, e quatro estrelas são consideradas "aceitáveis".

No entanto, os testes mostram avanços em relação às avaliações de 2010 e de 2011, com maior proteção aos passageiros infantis.

De acordo com Roland Voxman, do ICBT (Instituto Internacional de pesquisas e testes de consumo), "um mesmo modelo feito no Brasil e outro feito na Europa podem até ter o mesmo visual, mas isso não significa que a tecnologia empregada na confecção deles seja a mesma, nem a qualidade do aço".

Para o Latin NCAP, o governo deveria exigir que os fabricantes seguissem as recomendações das ONU. As montadoras dizem que seguem a lei brasileira e estudam melhorias.

A partir do ano que vem, haverá também teste de impacto lateral, como já ocorre em mercados maduros. A informação foi adiantada à **Folha** por Harike Smits, diretor do Euroconsumers.

INSEGURANÇA A BORDO
Nenhum modelo obteve cinco estrelas

2012	Airbag	Nível de segurança Motorista	Passageiro
Ford Fiesta	✓ Sim	●●●●○	●●●●○
Honda City	✓ Sim	●●●●○	●●●●○
Jac Motors J3	✓ Sim	●○○○○	●●○○○
Renault Fluence	✓ Sim	●●●●○	●●○○○
Renault Sandero	✗ Não	●○○○○	●●○○○
Toyota Etios	✓ Sim	●●●●○	●●○○○
Volkswagen Bora	✓ Sim	●●●○○	●●●○○
Volkswagen Polo	✓ Sim	●●●●○	●●●○○

Quanto mais círculos verdes, mais seguro é o veículo

Fonte: Latin NCAP (Programa de Avaliação de Carros Novos na América Latina)

Dona da Sadia e Perdigão tem lucro 75% menor

Resultado foi influenciado por alta nos custos e venda de ativos; JBS volta a dar lucro

DE SÃO PAULO

A alta dos grãos e a entrega de ativos para ter aprovada a fusão Sadia/Perdigão reduziram o lucro da Brasil Foods no terceiro trimestre.

A queda foi de 75% em relação a igual período do ano passado, para R$ 91 milhões.

No terceiro trimestre, a empresa concluiu a entrega de fábricas, centros de distribuição e marcas para a rival Marfrig, dona da Seara, determinada pelo Cade para aprovar a união Sadia/Perdigão.

Com a perda de 730 mil toneladas em capacidade instalada, as vendas da BRF no mercado interno tiveram leve queda em volume.

Mesmo assim, a empresa conseguiu elevar a receita em 4% no mercado interno, graças à alta de 4,5% nos preços.

Considerando as exportações, o faturamento aumentou 14%, para R$ 7,2 bilhões.

Apesar de encontrar entraves no Japão, um dos principais mercados para o frango brasileiro, a empresa subiu os preços no exterior em 11%.

O objetivo foi compensar a alta dos grãos. Segundo a empresa, novos reajustes devem ocorrer até o fim do ano.

JBS

Mais focada em bovinos, a JBS, maior empresa de proteína animal do mundo, reverteu prejuízo e lucrou R$ 695 milhões no terceiro trimestre.

O destaque foi a operação de bovinos no Mercosul, na qual a receita subiu 18%.

O resultado no país reflete principalmente a expansão da capacidade de produção. Neste ano, 12 frigoríficos foram arrendados pela JBS no país – seis unidades devem ser abertas nos próximos meses. (TATIANA FREITAS)

GRUPO FOLHA

ATENÇÃO

AGÊNCIAS DE PUBLICIDADE E ANUNCIANTES DEVIDO AO FERIADO DE 15 e 20 de Novembro

Os fechamentos publicitários serão antecipados nas seguintes edições:

Proclamação da República

Sexta 16/11

Folha de S. Paulo	Entrega de Ap	Material
Poder/ Mundo/Mercado	17h00 4ªF	18h00 4ªF
Esporte/SP/Cotidiano	17h00 4ªF	18h00 4ªF
Classificados	17h00 4ªF	18h00 4ªF
Regionais - Not./Class.	17h00 4ªF	18h00 4ªF
Agora-sp	**Entrega de Ap**	**Material**
1º Caderno/Vencer/Class.	17h00 4ªF	18h00 4ªF

Sábado 17/11

Folha de S. Paulo	Entrega de Ap	Material
Imoveis	18h00 4ªF	18h00 4ªF
Ilustrada/Acontece	18h00 4ªF	21h00 4ªF
Agora-sp	**Entrega de Ap**	**Material**
Agora Shows	18h00 4ªF	18h00 4ªF
Máquina	18h00 4ªF	18h00 4ªF

Segunda 19/11

Folha de S. Paulo	Entrega de Ap	Material
New York Times	19h00 4ªF	18h00 4ªF

Consciência Negra

Quarta 21/11

Folha de S. Paulo	Entrega de Ap	Material
Poder/ Mundo/Mercado	17h00 2ªF	18h00 2ªF
Cotidiano/SPEsporte	17h00 2ªF	18h00 2ªF
Regionais - Not./Class.	17h00 2ªF	18h00 2ªF
Classificados	17h00 2ªF	18h00 2ªF
Agora-sp	**Entrega de Ap**	**Material**
1º Caderno/Vencer/Class.	17h00 2ªF	18h00 2ªF

Quinta 22/11

Folha de S. Paulo	Entrega de Ap	Material
Ilustrada/Acontece	18h00 2ªF	20h00 2ªF
Turismo	13h00 2ªF	20h00 2ªF
Agora-sp	**Entrega de Ap**	**Material**
Agora Shows	18h00 2ªF	18h00 2ªF

Sexta 23/11

Folha de S. Paulo	Entrega de Ap	Material
Guia da Folha (Bares Rest.)	14h00 4ªF	16h00 3ªF
Guia da FSP (Cine/Shows)	12h00 2ªF	13h00 4ªF

Domingo 25/11

Folha de S. Paulo	Entrega de Ap	Material
Empregos Not.	14h00 2ªF	20h00 6ªF

HIDRELÉTRICA

Após quebra-quebra, Belo Monte dispensa 5.500 operários

DE BELÉM - Cerca de 5.500 operários alojados nas obras da usina hidrelétrica de Belo Monte (PA) foram dispensados após o quebra-quebra que paralisou a construção no último fim de semana. Como os operários não vivem na região da usina, em Altamira, o consórcio construtor pagou passagens para que voltassem às cidades de origem até o retorno das atividades – previsto para até o fim da semana. O consórcio passou o dia ontem avaliando danos em instalações da obra. Não há estimativa de prejuízos.

PRÊMIO

Folha é premiada pela 2ª vez pela qualidade de seu atendimento

DE SÃO PAULO - Pelo segundo ano consecutivo, a **Folha** venceu o prêmio "Reclame AQUI - Qualidade no Atendimento" na categoria "Jornais Impressos". Criada em 2011, a premiação reconhece empresas com a melhor percepção de atendimento por parte dos consumidores.

Para escolher as vencedoras, eles votam no site **www.reclameaqui.com.br**. Segundo a organização, 213 empresas participaram da votação neste ano. No total, foram computados mais de 623 mil votos.

1 NA INTERNET

Outros destaques

DOAÇÕES A ESCOLAS
Pessoas físicas poderão deduzir do Imposto de Renda doações efetuadas a instituições públicas de educação básica e superior. A possibilidade foi aprovada ontem pelo Senado.
folha.com.br/no1184961

BALANÇOS DO 3º TRI
Veja empresas que vêm divulgando seus balanços do terceiro trimestre, como Gafisa e Latam Airlines.
folha.com.br/122982

GREVE NAS REFINARIAS
O Tribunal Regional do Trabalho de Recife julgou ilegal a greve dos trabalhadores nas obras da refinaria Abreu e Lima e Petroquímica de Suape – iniciada no dia 31 de outubro. O empreendimento pertence à Petrobras.
folha.com.br/no1184999

DESEMPREGO EM SP
A diferença entre a taxa de desemprego de negros e não negros diminuiu na região metropolitana de SP, o Seade/Dieese. Em 2010, o desemprego alcançou 14% da população negra e 10,9% dos não negros. No ano passado, as taxas foram de 12,2% e 9,6%.
folha.com.br/no1185007

BANQUEIRO MULTADO
O banqueiro Luis Octávio Indio da Costa, ex-presidente do Cruzeiro do Sul, foi multado em R$ 100 mil pela Comissão de Valores Mobiliários por não ter divulgado ao mercado que o banco negociava a compra do Prosper, em 2011.
folha.com.br/no1184814

Kalunga

EZ ACLIMAÇÃO HOTEL



DIÁRIAS a partir de R$ 170,00

EVENTOS E FESTAS a partir de R$ 59,00

2 MINUTOS DA AV. PAULISTA / METRÔ PARAÍSO

Reservas: (11) 3346 7799 - www.ezhoteis.com.br

Noticias sobre ruedas - Brasil

Latin NCAP: se mantiene alarmante el nivel de seguridad de los autos







Hoy por la mañana se llevó a cabo en el Inti la presentación de los resultados de las pruebas de choque a ocho vehículos de producción Mercosur, los cuales fueron realizadas por Latin NCAP, el Programa de Evaluación de Autos Nuevos para América Latina y el Caribe.

El sistema de evaluación es el siguiente: Latin NCAP adquiere un vehículo de una marca determinada en un concesionario, tal cual lo hace cualquier persona. Luego, éstos son llevados hacia Alemania, país en donde se encuentra la central de evaluación, ya que en el continente no existe ninguna que trabaje para esta organización. Allí, se cada vehículo impacta contra un montículo a 64 km/h. En el habitáculo, se sitúan dos dummies en las plazas delanteras, y otros dos (que simulan la estatura y peso de un niño de un año y medio) en las plazas traseras, ubicados en los asientos adaptados para estas personas. Luego del choque, se evalúa con un máximo de cinco estrellas los daños ocasionados a los dummies.

Como conclusión, Latin NCAP, comunicó: *"Los últimos resultado de pruebas de choque publicados por Latin NCAP revelan que los niveles de seguridad de algunos de los vehículos más populares en la región aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados. Sin embargo, ha habido algún avance con más vehículos que han alcanzado un puntaje de seguridad de cuatro estrellas y dos fabricantes que han hecho los airbags equipamiento estándar en sus modelos testeados.*





Los vehículos con peor desempeño de los ochos testeados en la Fase III de Latin NCAP fueron el Renault Sandero y el JAC J3. El Sandero obtuvo tan sólo una estrella debido al desempeño inestable de su carrocería así como a la falta de airbags. Este es un resultado decepcionante de Renault, un fabricante con buena reputación en Europa en términos de seguridad. El fabricante es claramente capaz de ofrecer algo mucho mejor como se aprecia en el otro modelo testeado, el Fluence por ejemplo, que obtiene cuatro estrellas. El JAC 3 también obtuvo solamente una estrella a pesar de contar con dos airbags. Esto indica claramente, la vital importancia de la fortaleza de la carrocería en la protección de los ocupantes en caso de choque.



Los airbags no compensan una pobre resistencia estructural al choque y Latin NCAP cree firmemente que los consumidores no deben ser confundidos por los fabricantes que se descansan solamente en los airbags para brindar una falsa impresión de seguridad. La sola inclusión de un airbag no garantiza la seguridad del vehículo. Es por esto que tanto el público como los gobiernos deben ser capaces de verificar la integridad estructural del vehículo. Esto se puede lograr mediante la aplicación de los estándares de prueba de choque de las Naciones Unidas (reglamentaciones R94 y R95) y otorgando a los consumidores la posibilidad de comparar el desempeño en seguridad de los diferentes modelos como lo viene realizando Latin NCAP".



A continuación, los resultados de las ocho pruebas de choques:

- **Jac J3 Hatchback (2 airbags):** 1 estrella (adultos); 2 estrellas (niños).
- **Renault Sandero (sin airbags):** 1 estrella (adultos); 2 estrellas (niños).
- **Volkswagen Bora (2 airbags):** 3 estrellas (adultos); 3 estrellas (niños).
- **Volkswagen Polo (2 airbags):** 3 estrellas (adultos); 3 estrellas (niños).
- **Renault Fluence (2 airbags):** 4 estrellas (adultos); 2 estrellas (niños).
- **Honda City (2 airbags):** 4 estrellas (adultos); 4 estrellas (niños).
- **Toyota Etios Hatchback:** 4 estrellas (adultos); 2 estrellas (niños).
- **Ford Fiesta KD (2 airbags):** 4 estrellas (adultos); 4 estrellas (niños).

A Gazeta Online - Brasil

13/11/2012 - 14h47 - Atualizado em 13/11/2012 - 14h50

Testes de colisão mostram os carros mais e menos seguros à venda no país

Avaliação feita pela Latin NCAP indica que os níveis de segurança de veículos populares deixam a desejar

Recomendar 44 Tweetar 2 AA

Testes de colisão realizados pela Latin NCAP, que avalia a segurança de carros vendidos na América Latina, indicam que os níveis de segurança de alguns dos veículos mais populares à venda no mercado deixam a desejar.

Os carros com pior desempenho dos oito testados na terceira fase do Latin NCAP foram o Renault Sandero e o JAC J3. O Sandero obteve apenas uma estrela devido ao desempenho instável de sua carroceria, bem como à falta de airbags.

Foto: Reprodução/Latin NCAP



Renault Sandero (no alto) e JAC J3 receberam apenas uma estrela

Segundo a organização, esse foi um resultado decepcionante por parte da Renault, um fabricante com boa reputação na Europa em termos de segurança. A companhia certamente pode oferecer algo muito melhor, como o conferido em outro modelo testado; o Fluence, por exemplo, que obteve quatro estrelas.

O JAC 3 também obteve apenas uma estrela apesar de contar com dois airbags; isso indica claramente a vital importância da força do habitáculo na proteção dos ocupantes no caso de batida.

A organização responsável pelos testes reitera que os airbags não compensam uma pobre resistência estrutural. O Latin NCAP considera firmemente que os consumidores não devem ser confundidos pelos fabricantes que se "descansam" apenas nos airbags para oferecer uma falsa impressão de segurança.

A inclusão de um airbag, apenas, não garante a segurança do carro. Assim sendo, tanto o público, quanto os governos, deve ser capaz de verificar a integridade estrutural do carro. Isso se consegue mediante a aplicação dos padrões de testes de batida das Nações Unidas (regulamentações R94 e R95), proporcionando aos consumidores a possibilidade de comparar o desempenho em segurança dos diferentes modelos como o faz o Latin NCAP.

Apesar dos maus resultados dos carros populares, a Latin NCAP destaca o significativo aumento no número de carros que obtiveram quatro estrelas. Cinco modelos atingiram as quatro estrelas evidenciando os benefícios combinados do melhoramento da força da estrutura, dos airbags e dos cintos de segurança. Os modelos que possuem quatro estrelas são o Novo Ford Fiesta KD, o Honda City, o Renault Fluence, o Toyota Etios hatchback e o VW Polo hatchback.

Outro modelo testado, o Volkswagen Clássico/Bora, conseguiu apenas três estrelas, devido a sua fraca integridade estrutural.

Outro sinal de avanço nestes testes de batida é a obtenção, pela primeira vez, de quatro estrelas para a proteção infantil. Dois modelos, o Ford Fiesta e o Honda City, conseguiram esse tão bem-vindo progresso. O uso do sistema de retenção infantil com o ISOFIX desempenhou um papel fundamental na redução da probabilidade de instalação incorreta, melhorando a atividade dinâmica em geral. O Latin NCAP recomenda o ISOFIX e impulsiona os governos, fabricantes e provedores da região a apoiar o sistema ISOFIX com base na regulamentação R44 das Nações Unidas.

Veja abaixo os vídeos dos testes realizados pela Latin NCAP





LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

Automotive Business - Brasil

Segurança

Renault Sandero e JAC J3 têm os piores resultados em teste de segurança

Latin NCAP aponta que carros latino-americanos estão duas décadas defasados

REDAÇÃO AB



A terceira fase do Latin NCAP, Programa de Avaliação de Carros Novos da América Latina, apontou que a segurança dos carros populares vendidos na região está duas décadas defasada em comparação com países com mercados maduros. Os níveis, segundo a organização responsável pelo teste, são inferiores aos padrões globais, estipulados pela ONU.

Nesta edição foram avaliados o Ford New Fiesta KD, Honda City, JAC J3, Renault Fluence, Renault Sandero, Toyota Etios hatchback, Volkswagen Polo hatchback e Volkswagen Bora. Dos oito modelos, dois obtiveram apenas uma estrela: Renault Sandero e JAC J3. A classificação máxima é de cinco estrelas e, de acordo com as entidades responsáveis pelo programa, na Europa é raro um automóvel obter nota inferior a quatro estrelas.

Os veículos foram submetidos a testes de colisão frontal a 64 km/h contra um obstáculo deformável. Os dois modelos com piores resultados têm estruturas frágeis na carroceria, aumentando o risco para os ocupantes.

O resultado obtido pelo Sandero prova que a estratégia da Renault de vender no Brasil modelos mais simples, com a mesma tecnologia dos carros da mesma marca comercializados na Europa, compromete não só o conforto como a segurança dos consumidores da montadora no País.

Já o caso do chinês J3, vendido no Brasil com uma série de equipamentos, incluindo airbag duplo, mostra que o dispositivo não compensa os problemas de estrutura da carroceria. Apesar do performance dos dois modelos, houve melhora na comparação com a fase anterior do programa, quando quatro carros foram classificados com apenas uma estrela.

Entre os outros modelos, o Volkswagen Bora recebeu três estrelas. Cinco modelos obtiveram quatro estrelas: Ford New Fiesta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios hatch e o VW Polo hatch. A classificação é resultado do boa resistência estrutural da carroceria e do presença de airbags.

O Ford New Fiesta e o Honda City se destacaram ainda por terem aumentado a segurança das crianças no banco traseiro. Os modelos contam com o sistema Isofix para fixar a cadeirinha para transportar os pequenos. O Latin NCAP mostrou que o dispositivo é mais eficaz do que o cinto de segurança.

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

AutoSegredos - Brasil

Latin NCAP divulga resultados de nova rodada de crash-tests

13 de novembro de 2012 | Legislação, Mercado | 26 Comments



Mais uma rodada de resultados do Latin NCAP foi divulgada hoje, com o resultado do crash-test de mais oito automóveis vendidos na América Latina. Após colisão frontal a 64 km/h contra um obstáculo deformável, que simulava outro automóvel, eles foram analizados quanto a segurança que conferem a ocupantes adultos e crianças. Houve algum progresso, mas eles ainda continuam 20 anos atrasados em comparação com veículos europeus.



Foram avaliados os seguintes veículos: Ford New Fiesta KD, Honda City, J3 JAC, Renault Fluence, Renault Sandero; Toyota Etios Hatch, VW Polo hatchback e o Volkswagen Bora, que não é mais vendido no Brasil. Os piores resultados foram de JAC J3 e Renault Sandero, com uma estrela. Cinco dos restantes obtiveram quatro estrelas, devido aos benefícios combinados de resistência estrutural da carroceria, air bags e cintos de segurança: Ford New Fiesta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios hatch e o VW Polo hatchback. O Volkswagen Bora obteve apenas três estrelas, pela baixa resistência da sua estrutura.



Na avaliação do Latin NCAP o Sandero obteve apenas uma estrela por desempenho instável da carroceria e falta de airbags, e ainda decepcionou pelo fato da montadora produzir os veículos mais seguros na Europa. No velho continente, o Dacia Sandero obteve 3 estrelas na segurança para adultos e 4 para crianças. Com airbag, claro.



O J3 JAC também só ganhou uma estrela, apesar de ter dois airbags. Isso comprova que airbags não são suficientes para tornar os carros mais seguros, quando a estrutura da carroceria é deficiente. À Rede Bandeirantes a JAC Motors informou que repassará os resultados à matriz da marca, na China.

Veja abaixo os resultados e vídeos dos crash-tests dos veículos avaliados:

Toyota Etios hatch (teste válido especificamente para o mercado brasileiro)

LATIN NCAP – PARA AUTOS MAS SEGUROS

Blogauto - Brasil

Latin NCAP avalia oito carros populares em 2012

Resultados da terceira edição do Latin NCAP serão divulgados já na próxima semana. Entre os modelos avaliados, está um chinês, também de porte compacto

10 de novembro de 2012 10:19 Leonardo segurança sem comentários



Chevrolet Classic no Latin NCAP

Após um ano dos resultados decepcionantes dos automóveis compactos comercializados no Brasil, que enfrentaram testes de colisões, o Latin NCAP, organização que realiza estes testes de forma independente na América Latina e Caribe, avaliou em sua terceira fase oito modelos considerados populares por aqui, que terão seus resultados divulgados pela Proteste, a Associação Brasileira de Defesa do Consumidor, na próxima terça-feira, 13. De acordo com o órgão, desses oitos automóveis de porte compacto, um deles será oriundo da China, portanto, é provável que o Chery QQ ou o J3, da JAC, esteja entre os listados.

Veja também: Projeto de deputado quer exigir crash test nos veículos antes de seu início de vendas no País

Além disso, outro modelo que deverá estar presente na lista será o recentemente lançado Toyota Etios, já que a própria Toyota divulgou durante o evento de lançamento que o modelo obteve 4 estrelas nos testes de impactos. A terceira fase do Latin NCAP, que avalia os automóveis produzidos e/ou comercializados na América Latina e no Caribe, será apresentada por de Dino Lameira, engenheiro e pesquisador da Proteste; Ronald Vroman, membro do conselho de Administração do Euro NCAP e Harke Smits, diretor de pesquisa de produtos da Euro Consumers.

Latin NCAP

No ano passado, o Latin NCAP avaliou os modelos Chevrolet Celta e Classic, Fiat Novo Uno e Ford Ka, citando apenas os carros populares. E como falamos acima, os resultados foram de dar desgosto. Todos tiraram uma estrela, a nota mínima na avaliação, já que, dentre outros motivos, seus respectivos tetos ficaram deformados durante o impacto frontal. E, de acordo com o órgão, os automóveis produzidos por aqui e no Caribe tem segurança equivalente a de veículos vendidos na Europa na década de 90.

BOL Economia - Brasil

13/11/2012 | 18h52

Crash test mostra carro brasileiro "atrasado 20 anos" em segurança; Sandero e J3 são os piores

Do UOL, em São Paulo (SP)

Latin NCAP/Divulgação



Crash test do Sandero: na versão básica, sem airbags (nem como opcional), carro é considerado inseguro

- ALBUM TRAZ O RESULTADO DA 3ª FASE DO LATIN NCAP
- FASE 1 (2010): GOL, PALIO, 207, MERIVA, COROLLA
- FASE 2 (2011): CELTA, CRUZE, CLASSIC, UNO

Nova bateria de provas de segurança automotiva realizados pelo Latin NCAP (Programa de Avaliação de Carros Novos da América Latina), em parceria com a associação Proteste, concluiu que "carros populares mais vendidos na região [América Latina, mas sobretudo Brasil] ainda estão 20 anos atrasados em comparação aos dos países industrializados, e abaixo dos padrões globais".

Segundo nota oficial do Latin NCAP/Proteste divulgada nesta terça-feira (12), é raro que um carro europeu obtenha menos de quatro estrelas, de um total de cinco possíveis, nos ensaios do tipo NCAP. No entanto, entre os sete modelos avaliados nesta 3ª fase (2012) do programa de testes (seis deles vendidos no Brasil), a regra foi ficar abaixo de quatro estrelas.



O carro mais vendido no Brasil entre os avaliados, o **Renault Sandero** (na versão sem airbags), teve resultado preocupante, de apenas uma estrela, na segurança de adultos, e só um pouco melhor na de crianças (duas).

Modelo exaltado no país especialmente depois que uma revista o desmontou após 60 mil km de rodagem e encontrou peças em estado de novas, o chinês **JAC J3** hatch (este, com airbags de série) obteve o mesmo resultado do concorrente da Renault: uma e duas estrelas, para adultos e crianças.

As fases 1 (2010) e 2 (2011) do Latin NCAP obtiveram, de modo geral, resultados igualmente lamentáveis. Em vista disso, a entidade conseguiu ver "algum progresso" na fase 3, apontando que "mais carros latino-americanos obtiveram classificação de segurança de quatro estrelas". Na bateria de testes do ano passado, segundo o NCAP, quatro modelos que receberam apenas uma estrela apresentavam riscos de "lesões até fatais" nos ocupantes.

FRAGILIDADE

De acordo com o Latin NCAP e a Proteste, os testes de colisão de Sandero e J3 apontaram que estruturas frágeis na carroceria colocam em risco a vida de seus motoristas e ocupantes. "O Sandero obteve apenas uma estrela por desempenho instável da carroceria e falta de airbags", diz a nota. A versão de entrada do modelo, a Authentique 1.0, de R$ 27.030, não oferece airbags nem como opcionais (o que terá sde mudar em 2014). O equipamento custa R$ 2.000 (em conjunto com apoios de cabeça traseiros) na versão seguinte.

O NCAP/Proteste toca num ponto que, na visão de **UOL Carros**, é crucial: a medíocre avaliação do Sandero é ainda mais decepcionante porque a mesma montadora vende veículos mais seguros não só na na Europa, mas também no Brasil (o Fluence foi relativamente bem nos testes). Até mesmo o Sandero original, da romena Dacia, obteve em 2008 (ano de seu lançamento) três estrelas em segurança geral e quatro para crianças, no Euro NCAP. A nova geração do carro, que não chega tão cedo ao Brasil, deve melhorar esses índices.

Outro ponto interessante das conclusões do Latin NCAP é que, apesar de ter dois airbags, o J3 não se mostrou mais seguro que o Sandero. "Isso comprova que airbags não são suficientes para tornar os carros mais seguros quando a estrutura da carroceria é deficiente", diz o relatório.



METODOLOGIA

A terceira fase do Latin NCAP avaliou Ford New Fiesta, Honda City, J3 JAC, Renault Fluence, Renault Sandero, Toyota Etios hatch, Volkswagen Polo hatchback e o Volkswagen Bora (mexicano). Com eles, o total de modelos latino-americanos testados nestes últimos três anos chegou a 26.

Cada carro foi submetido a uma colisão frontal a 64 km/h contra um obstáculo deformável, que simulava outro automóvel. Em seguida foram atribuídas estrelas – de cinco, para segurança ideal aos ocupantes, a zero, para os veículos mais inseguros.

As quatro estrelas atribuídas a New Fiesta, City, Fluence, Etios e Polo devem-se aos "benefícios combinados de resistência estrutural da carroceria, airbags e cintos de segurança". O Latin NCAP também destaca as quatro estrelas obtidas em proteção aos ocupantes infantis, por Fiesta e City – o mérito é da fixação das cadeirinhas de criança diretamente no assento traseiro, em vez de usar o cinto de segurança para tanto.

Saiba mais sobre o Latin NCAP aqui, e sobre a Proteste, aqui.

LATIN NCAP PARA AUTOS MAIS SEGUROS

CarPlace - Brasil



O Latin NCAP divulgou o comunicado com os resultados da terceira fase dos testes de colisão (crash test). Os destaques foram o **Ford New Fiesta** e o **Honda City**, com as melhores pontuações em segurança para adultos e crianças (ambos com quatro estrelas nos dois casos). Já o **JAC J3** e o **Renault Sandero** conseguiram apenas duas estrelas para crianças e uma estrela para adultos.

Em comunicado, o Latin NCAP ainda lamenta o nível de segurança da maioria dos carros, que podem ser considerados 20 anos atrasados em relação aos países desenvolvidos e abaixo dos padrões globais. Os piores desempenhos entre os oito testados na terceira fase do Latin NCAP ficaram com o Renault Sandero e o JAC J3.



O Sandero obteve apenas uma estrela devido ao desempenho instável de sua carrocería, bem como à falta de airbags. Por outro lado, o Fluence obteve quatro estrelas para adultos.

O JAC 3 também obteve apenas uma estrela, apesar de contar com dois airbags. Isso demonstra que a rigidez estrutural da cabine também é fundamental para a proteção dos ocupantes no caso de uma batida. Dessa forma, fica claro que somente os airbags não compensam uma estrutura pobre.



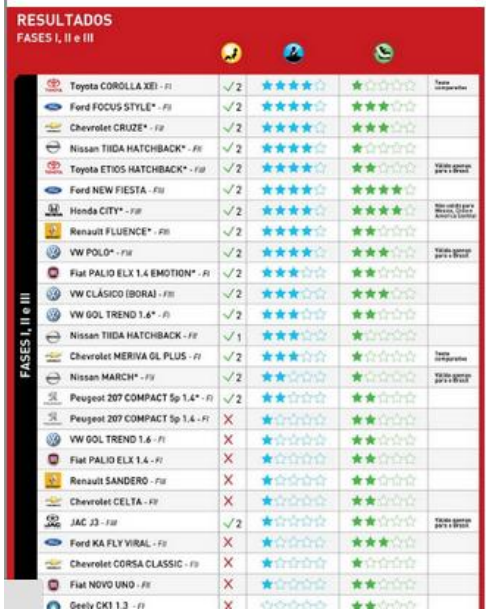
Mas também há boas notícias. De acordo com o instituto, cinco modelos atingiram as quatro estrelas, evidenciando os benefícios combinados do melhoramento da força da estrutura, dos airbags e dos cintos de segurança. Os modelos que ganharam quatro estrelas são o **Ford New Fiesta**, o **Honda City**, o **Renault Fluence**, o **Toyota Etios** hatchback e o **VW Polo** hatchback.

Outro sinal de avanço nestes testes de colisão é a obtenção, pela primeira vez, de quatro estrelas para a proteção infantil por dois modelos: **Ford New Fiesta** e **Honda City**. O uso do sistema de retenção infantil ISOFIX foi fundamental para o bom desempenho nesse quesito.





Resultados das fases I, II e III



LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

Classificados Veículos// FSP - Brasil

Populares foram mal em crash test

13/11/2012 - 14h23 | De SÃO PAULO

Recomendar 187 +1 0

Os resultados dos testes de colisão de 2012 divulgados pelo Latin NCAP revelam que o nível de segurança dos carros vendidos na América Latina segue abaixo dos padrões globais.

Governo prepara plano de incentivo à segurança veicular
Quer saber mais novidades? Curta a página de Veículos no Facebook

Nesta edição, oito carros foram submetidos ao crash test frontal a 64 km/h –sete deles são vendidos no Brasil.

Entre os populares avaliados, o Renault Sandero básico (sem airbag) e o chinês JAC J3 receberam apenas uma estrela. O melhor do segmento nessa edição foi o Toyota Etios (quatro estrelas).



Entre os carros mais caros, Ford New Fiesta, Honda City, Toyota Etios, VW Polo e Renault Fluence também receberam quatro estrelas. Esse nível considerado "aceitável" na Europa, onde mais da metade dos modelos à venda são cinco estrelas, conceito máximo de avaliação.

Segundo a Proteste, associação de defesa do consumidor e parceira no programa de avaliação de carros, a maioria dos automóveis populares produzidos e comercializados no país estão 20 anos atrás dos europeus, em relação à segurança veicular.

"Não adianta só ter airbag. O automóvel, para proteger os ocupantes em caso de impacto, precisa contar com uma estrutura de carroceria moderna e resistente", afirma Dino Lameira, engenheiro da Proteste.

No entanto, o teste mostra avanços em relação às avaliações de 2010 e de 2011. Mais modelos obtiveram quatro estrelas de segurança, mostrando, inclusive, maior proteção aos passageiros infantis.

Divulgação



Correio Braziliense - Brasil

Segurança »

Sandero e J3 são reprovados em crash test no Latin Ncap

Mesmo com airbag, hatch chinês ganhou apenas uma estrela no teste, assim como o Sandero. Segundo entidade, padrão de segurança no continente continua 20 anos atrasado

Notícia | Vídeo

Thiago Ventura - Portal Uai
Publicação: 13/11/2012 15:00 Atualização: 13/11/2012 17:25



Latin Ncap criticou fragilidade da estrutura do JAC J3

Os veículos chineses que começam a povoar as ruas brasileiras tiveram uma má notícia nesta terça-feira. O **Latin Ncap** divulgou nesta manhã em Buenos Aires os resultados da terceira avaliação de carros comercializados na América Latina. O JAC J3, mesmo com airbag duplo, foi um dos piores colocados, ao

Cuelho.com - Brasil

Testes de Segurança Latin NCAP Surpreende

13; nov, 2012 por Cuelho.com



Os últimos resultados dos testes de batida publicados pelo **Latin NCAP** indicam que os níveis de segurança de alguns dos veículos mais populares da região ainda ficam **20 anos** atrasados quanto aos países industrializados e por baixo dos padrões globais. Contudo, houve um avanço e alguns carros atingiram uma pontuação em segurança de **quatro estrelas**; existem dois fabricantes que incluem airbags como equipamento padrão nos modelos testados.

Os carros com **pior desempenho dos oito** testados na terceira fase do **Latin NCAP** foram o **Renault Sandero** e o **JAC J3**. O **Sandero** obteve apenas uma estrela devido ao desempenho instável de sua carroceria, bem como à falta de airbags. Esse foi um resultado decepcionante por parte da **Renault**, um fabricante com boa reputação na Europa em termos de segurança. A companhia certamente pode oferecer algo muito melhor, como o conferido em outro modelo testado; o **Fluence**, por exemplo, que obteve **quatro estrelas**. O **JAC 3** também obteve apenas **uma estrela** apesar de contar com dois airbags; isso indica claramente a vital importância da força do habitáculo na proteção dos ocupantes no caso de batida.

Os airbags não compensam uma pobre resistência estrutural, o **Latin NCAP** considera firmemente que os consumidores não devem ser confundidos pelos fabricantes que se descansam apenas nos airbags para oferecer uma falsa impressão de segurança. A inclusão de um airbag, apenas, não garante a segurança do carro. Assim sendo, tanto o público, quanto os governos, deve ser capaz de verificar a integridade estrutural do carro. Isso se consegue mediante a aplicação dos padrões de testes de batida das Nações Unidas (regulamentações **R94** e **R95**), proporcionando aos consumidores a possibilidade de comparar o desempenho em segurança dos diferentes modelos como o faz o **Latin NCAP**.

É alentador, na **Fase III**, o significativo aumento no número de carros que obtiveram **quatro estrelas**. Cinco modelos atingiram as **quatro estrelas** evidenciando os benefícios combinados do melhoramento da força da estrutura, dos airbags e dos cintos de segurança. Os modelos que possuem **quatro estrelas** são o **Novo Ford Fiesta KD**, o **Honda City**, o **Renault Fluence**, o **Toyota Etios hatchback** e o **VW Polo hatchback**. Outro modelo testado, o **Volkswagen Clássico/Bora**, conseguiu apenas **três estrelas**, devido a sua fraca integridade estrutural.

Em um alentador passo para frente, A **Ford** e a **VW** confirmaram que o airbag para motorista e acompanhante faz parte do equipamento padrão no **Novo Ford Fiesta** e no **Volkswagen Clássico/Bora** em todos os mercados do **Latin NCAP**.

O **Latin NCAP** recebe com prazer esta incorporação prévia aos requisitos legais em alguns países da América Latina.
Outro sinal de avanço nestes testes de batida é a obtenção, pela primeira vez, de **quatro estrelas para a proteção infantil**. Dois modelos, o **Ford Fiesta** e o **Honda City**, conseguiram esse tão bem-vindo progresso. O uso do sistema de retenção infantil com o **ISOFIX** desempenhou um papel fundamental na redução da probabilidade de instalação incorreta, melhorando a atividade dinâmica em geral. O **Latin NCAP** recomenda o **ISOFIX** e impulsiona os governos, fabricantes e provedores da região a apoiar o sistema **ISOFIX** com base na regulamentação **R44** das Nações Unidas.

Fonte: Imprensa Latin NCAP.

diHITT - Brasil

LatinNCAP: nenhum dos testados conquista 5 estrelas



HELIO enviou 2 dias atrás via feed

NEGÓCIOS & MARKETING A Proteste divulgou os resultados da terceira fase de crash tests do Programa de Avaliação de Carros Novos da América Latina . Foram avaliados o Ford Fiesta mexicano da nova geração, Honda City, JAC J3, Renault Fluence, Renault Sandero, Toyota Etios, VW Polo e VW Bora . Cada carro foi submetido a uma colisão frontal a 64 km/h contra um obstáculo deformável, que simulava outro automóvel. O Bora obteve apenas três estrelas, pela baixa resistência da sua estrutura. - www.enois.info

Ler o artigo

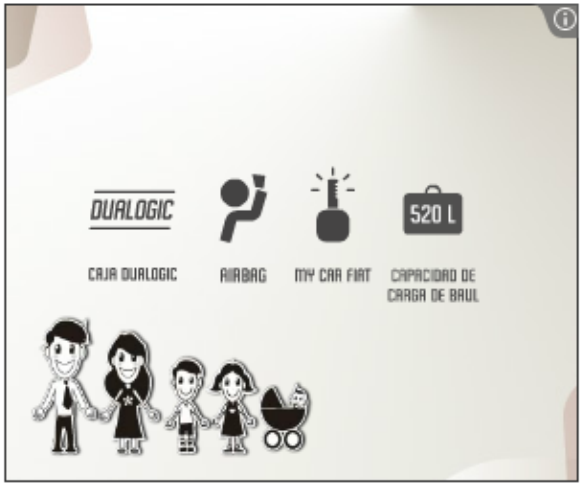
EcoFinanças - Brasil

JAC J3 vai mal em crash-test do Latin NCAP

Extraído de: quatrorodas.mercados Novembro 13, 2012

Me gusta 0 +1 0

Hatch chinês conquistou apenas uma estrela na proteção a adultos



O **Latin NCAP** divulgou os resultados dos novos testes de impacto realizados com veículos à venda na América Latina.

Entre os modelos avaliados, destaque para o mau desempenho do JAC J3, classificado com apenas uma estrela em cinco possíveis no quesito proteção para ocupantes adultos e duas estrelas em proteção a crianças. O resultado do J3 foi idêntico ao do Renault Sandero, um de seus concorrentes no Brasil . Vale ressaltar que o Sandero foi o único modelo do teste sem airbags frontais.

O veterano Volkswagen Bora, ainda oferecido no mercado argentino, recebeu três estrelas tanto na proteção de crianças quanto adultos. Outro modelo da VW, o Polo, teve quatro estrelas na proteção de adultos e três para crianças. Já o Renault Fluence conquistou quatro estrelas no impacto com adultos e apenas duas com crianças.

Os modelos mais bem avaliados pelo **Latin NCAP** foram o Ford New Fiesta Hatch e o Honda City. A dupla registrou quatro estrelas na proteção para adultos e quatro estrelas na proteção a crianças.

Autor: Vinculado ao quatrorodas.mercados

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

EcoFinanças - Brasil

Populares foram mal em crash test

Extraído de: noticias.bol.uol Novembro 13, 2012



DE SÃO PAULO

Os resultados dos testes de colisão de 2012 divulgados pelo Latin NCAP revelam que o nível de segurança dos carros vendidos na América Latina segue abaixo dos padrões globais.

Nesta edição, oito carros **foram** submetidos ao **crash test** frontal a 64 km/h --sete deles são vendidos no Brasil .

Entre os **populares** avaliados, o Renault Sandero básico (sem airbag) e o chinês JAC J3 receberam apenas uma estrela. O melhor do segmento nessa edição foi o Toyota Etios (quatro estrelas).

Governo prepara plano de incentivo à segurança veicular

Divulgação
Apesar de ter airbags frontais, chinês JAC J3 obteve apenas uma estrela no teste de colisão

Entre os carros mais caros, Ford New Fiesta, Honda City, Toyota Etios, VW Polo e Renault Fluence também receberam quatro estrelas. Esse nível considerado "aceitável" na Europa, onde mais da metade dos modelos à venda são cinco estrelas, conceito máximo de avaliação.

Segundo a Proteste, associação de defesa do consumidor e parceira no programa de avaliação de carros, a maioria dos automóveis **populares** produzidos e comercializados no país estão 20 anos atrás dos europeus, em relação a segurança veicular.

"Não adianta só ter airbag. O automóvel, para proteger os ocupantes em caso de impacto, precisa contar com uma estrutura de carroceria moderna e resistente", afirma Dino Lameira, engenheiro da Proteste.

No entanto, o teste mostra avanços em relação às avaliações de 2010 e de 2011. Mais modelos obtiveram quatro estrelas de segurança, mostrando, inclusive, maior proteção aos passageiros infantis.

Estado de Minas - Brasil

Segurança -

Sandero e J3 são reprovados em crash test no Latin Ncap

Mesmo com airbag, hatch chinês ganhou apenas uma estrela no teste, assim como o Sandero. Segundo entidade, padrão de segurança no continente continua 20 anos atrasado

Notícia | Vídeo

Thiago Ventura - Portal Uai

Publicação: 13/11/2012 15:00 Atualização: 13/11/2012 17:25



Latin Ncap criticou fragilidade da estrutura do JAC J3

Os veículos chineses que começam a povoar as ruas brasileiras tiveram uma má notícia nesta terça-feira. O **Latin Ncap** divulgou nesta manhã em Buenos Aires os resultados da terceira avaliação de carros comercializados na América Latina. O JAC J3, mesmo com airbag duplo, foi um dos piores colocados, ao lado do Renault Sandero.

Veja fotos do JAC J3
Veja fotos do Renault Sandero
Veja fotos do New Fiesta
Veja fotos do Renault Fluence
Veja fotos do Honda City
Veja fotos do Toyota Etios

Exame.com - Brasil



Os resultados dos crash tests de 7 carros vendidos no Brasil

Mesmo com air bag duplo, JAC J3 tem mau resultado, por deformação da cabine; demais modelos com air bag tiveram bons resultados

Airbag não é tudo

São Paulo – A Latin NCAP - programa independente de avaliação de carros novos vendidos na America Latina e Caribe – divulgou nesta terça-feira os resultados da terceira fase de seu programa piloto iniciado em 2010. Enquanto os modelos populares testados na segunda fase obtiveram resultados aceitáveis nos crash tests, os resultados foram melhores desta vez.

Latin NCAP para autos mais seguros

Falando de Carro - Brasil

INÍCIO / VIDEO /

LATIN NCAP DIVULGA NOTAS DE CRASH TEST DE ALGUNS VEÍCULOS COMERCIALIZADOS NO BRASIL

POR RENAN ROLDAN / 13 NOVEMBRO 2012 / 1 COMMENT

A Latin NCAP acabou de divulgar os dados de crash test de alguns carros feitos na América Latina. Com testes de impacto a 64 km/h, a entidade divulgou notas (estrelas) para proteção de adultos e de crianças.

Destaque para a falta de segurança do Sandero sem airbags com 1 estrela para proteção de adulto, da mesma forma que o J3 com airbag duplo levou apenas 1 estrela. O melhor resultado proporcionalmente foi do New Fiesta.

VEJA AS NOTAS ABAIXO:

Ford New Fiesta – 4/4 estrelas
Honda City – 4/4 estrelas
Toyota Etios – 4/2 estrelas
Renault Fluence – 4/2 estrelas
VW Polo Hatch – 4/3 estrelas
VW Clasico (Bora) – 3/3 estrelas
Renault Sandero (sem airbags) – 1/2 estrelas
JAC J3 – 1/2 estrela











G1 AutoEsporte - Brasil

13/11/2012 12h28 - Atualizado em 14/11/2012 10h09

Latin NCap avalia segurança de carros à venda no Brasil; veja vídeos

Toyota Etios obtém 4 estrelas de 5 em relação à proteção de adultos. JAC J3 e Renault Sandero têm 1 estrela; veja os resultados.

Do G1, em São Paulo

Tweetar 173 Recomendar 1,2 m

O Latin NCap, braço para a América Latina da organização europeia que promove testes independentes de segurança com carros ao redor do mundo, divulgou nesta terça-feira (13), em São Paulo, os resultados das avaliações promovidas neste ano com veículos vendidos no Brasil e em outros países da região. Foram testados Toyota Etios hatch, Honda City, Ford New Fiesta Hatch, Renault Sandero, JAC J3, Renault Fluence e Volkswagen Polo hatch. Também foi avaliado do Volkswagen Bora, que não é mais comercializado no mercado brasileiro.

Veja os resultados divulgados nesta terça e assista aos vídeos dos testes:



Toyota Etios hatch
(teste válido especificamente para o mercado brasileiro)
Estrelas: 4 para proteção de adultos e 2 para a de crianças



JAC J3
(teste válido especificamente para o mercado brasileiro)
Estrelas: 1 para proteção de adultos e 2 para a de crianças



Ford New Fiesta hatch
Estrelas: 4 para proteção de adultos e 4 para a de crianças

Giro 15 - Brasil

LatinNCap avalia segurança de carros à venda no Brasil

13:43 Edivaldo Paulino DEIXE SEU COMENTÁRIO



O Latin NCap, braço para a América Latina da organização europeia que promove testes independentes de segurança com carros ao redor do mundo, divulgou nesta terça-feira (12), em São Paulo, os resultados das avaliações feitas em automóveis neste ano com veículos vendidos no Brasil e em outros países da região. Foram testados Toyota Etios hatch, Honda City, Ford New Fiesta hatch, Renault Sandero, JAC J3, Renault Fluence e Volkswagen Polo hatch. Também foi avaliado do Volkswagen Bora, que não é mais comercializado no mercado brasileiro.

Veja os resultados divulgados nesta terça-feira:



Toyota Etios hatch
(teste válido especificamente para o mercado brasileiro)
Estrelas: 4 para proteção de adultos e 2 para a de crianças



JAC J3
(teste válido especificamente para o mercado brasileiro)
Estrelas: 1 para proteção de adultos e 2 para a de crianças



Ford New Fiesta hatch
Estrelas: 4 para proteção de adultos e 4 para a de crianças



Renault Fluence
Estrelas: 4 para proteção de adultos e 2 para a de crianças



Honda City
Estrelas: 4 para proteção de adultos e 4 para a de crianças



Volkswagen Polo hatch
(teste válido especificamente para o mercado brasileiro)
Estrelas: 4 para proteção de adultos e 3 para a de crianças



Volkswagen Bora
(não é vendido no Brasil)
Estrelas: 3 para proteção de adultos e 3 para a de crianças

Todos os modelos testados eram equipados com 2 airbags frontais, com exceção do Sandero. Cada carro foi submetido a uma colisão frontal a 64 km/h contra um obstáculo deformável, que simulava outro automóvel. A "nota" dos carros é dada pelo número de estrelas: de 0 até 5, sendo que, quanto mais, maior a segurança apresentada pelo carro na avaliação do LatinNCap. O órgão já realizou testes com outros modelos em 2010 e em 2011.

Ao apresentar os resultados na Argentina, em evento realizado simultaneamente com o de São Paulo, o representante do Global NCap, David Ward, lamentou que os carros vendidos na América Latina não sejam tão seguros quantos os mesmos modelos à venda no mercado europeu. "Mesmo quando têm os mesmos equipamentos, os resultados são diferentes. Não sabemos ao certo o motivo, que pode ser a qualidade do aço usado no Brasil ou o processo de

IG Carros - Brasil

Sandero e J3 vão muito mal em crash-test

Latin NCAP recomenda que montadoras invistam em materiais de boa qualidade na estrutura dos carros

Jair Oliveira - 12/11/2012 14:19



Foto: Latin NCAP — Veja mais fotos

JAC J3

A Proteste, uma das entidades responsáveis por promover o Latin NCAP, revelou nesta terça-feira (13) os resultados da terceira bateria de crash-test realizada com veículos vendidos em toda a América Latina com o objetivo de medir o nível de segurança desses modelos. No total, oito carros foram avaliados, sendo que sete deles são comercializados no Brasil.

Os automóveis que conseguiram os melhores resultados foram o Ford New Fiesta e Honda City. Ambos obtiveram quatro estrelas, de cinco possíveis, tanto nos quesitos de proteção para adulto como para criança.

Os principais motivos para o bom desempenho do hatch norte-americano e do sedã japonês foram a combinação da boa resistência da carroceria com a inclusão do duplo airbag dianteiro e do sistema Isofix, que proporciona um vínculo estrutural bem mais seguro entre a cadeirinha infantil e a estrutura fixa da carroceria.

Além desses modelos, Renault Fluence, Toyota Etios e Volkswagen Polo hatch também conseguiram quatro estrelas para adultos, mas na proteção para crianças os dois primeiros conseguiram duas estrelas, enquanto o compacto alemão obteve apenas três.

Outro modelo da Volkswagen que conseguiu resultado razoável foi o sedã médio Bora - que ainda é vendido no México com o nome Classic. O veículo alcançou três estrelas tanto em proteção para adultos como para crianças.



Latin NCAP

Ford New Fiesta — 1 / 7

Estrutura frágil

Embora tenha sido constatado um progresso nos resultados em relação aos primeiros testes realizados em 2010 e 2011, modelos como JAC J3 e Renault Sandero, compactos bem aceitos no Brasil, provam que ainda há muito o que fazer. De todos os carros avaliados nessa terceira bateria de crash-test, os dois hatches foram os que obtiveram os piores resultados: uma estrela em proteção para adultos e duas para crianças.

De acordo com a organização do Latin NCAP, isso é reflexo da combinação de diversos fatores, como o posicionamento dos pedais, que em uma batida podem causar lesões nos pés do motorista, a estrutura extremamente frágil - ambos tiveram o teto deformado e, no caso do hatch chinês, o piso se abriu - e a falta dos airbags dianteiros no compacto francês.

Só airbag não adianta

Para Ronald Vroman, acrescentar apenas airbags nos modelos vendidos na América Latina e no Caribe não basta. As montadoras têm que investir em materiais de boa qualidade na estrutura de seus veículos e, além disso, introduzir sistemas como o Isofix que, em colisões, podem evitar que crianças sofram lesões graves.

O curioso, no entanto, é ver que ainda há um abismo separando os carros fabricados na América Latina e na Europa e isso é comprovado quando comparamos resultados como o do Sandero brasileiro com seu irmão gêmeo vendido pela Dacia na França que, em 2008, obteve três estrelas em proteção para adultos e quatro para crianças no Euro NCAP.

Veja abaixo vídeo do teste de alguns modelos:

INFO - Brasil



Multimídia > Fotonotícia

Resultados de Crash Tests de 7 carros vendidos no Brasil

Por Julia Wiltgen, de EXAME.com terça, 13 novembro 2012 - 15h59

Montagem/Divulgação

Airbag não é tudo

A Latin NCAP - programa independente de avaliação de carros novos vendidos na America Latina e Caribe – divulgou nesta terça-feira os resultados da terceira fase de seu programa piloto iniciado em 2010. Enquanto os modelos populares testados na segunda fase obtiveram resultados sofríveis nos crash tests, os resultados foram melhores desta vez.

Dos oito modelos testados na terceira fase, sete tinham airbag duplo, o que contribuí muito para o resultado positivo. A menor deformação das estruturas também contribuiu para um resultado, no geral, positivo. Mas airbag não é tudo, como provou o crash test do JAC J3 com airbag duplo. Com alta deformação da cabine do motorista, o modelo obteve apenas uma estrela nos testes.

Todos os modelos são testados nas suas versões mais básicas e se chocam frontalmente a um objeto deformável, que representa outro veículo, a 64 km/h, segundo os padrões adotados pela Euro NCAP.

A classificação da Latin NCAP vai de uma a cinco estrelas e os níveis de proteção são classificados como bom, adequado, marginal, fraco e pobre, sendo bom a melhor classificação e pobre, a pior. Clique nas fotos e veja os resultados de cada crash test.

1 | 9

COMENTÁRIOS

InfoMotor - Brasil



LatinNCAP: nenhum dos testados conquista 5 estrelas

Nuevo AMAROK 2012

A Proteste divulgou os resultados da terceira fase de crash tests do Programa de Avaliação de Carros Novos da América Latina (LatinNCAP). Foram avaliados o Ford Fiesta mexicano de nova geração, Honda City, JAC J3, Renault Fluence, Renault Sandero, Toyota Etios, VW Polo e VW Sora (este último não é mais vendido no Brasil). Cada carro foi submetido a uma colisão frontal a 64 km/h contra um obstáculo deformável, que simulava outro automóvel.

Ofertas Preços de Alto Volume Pioneer

Encontre o que procura com os menores preços do mercado!

No se puede encontrar la página web

LatinNCAP: nenhum dos testados conquista 5 estrelas

Quanto mais seguro o carro, mais estrelas ele recebeu. Os carros foram avaliados em número de estrelas, que vão de cinco, que representam segurança ideal para os ocupantes, a zero, para os veículos mais inseguros.

Cinco modelos obtiveram quatro estrelas, devido aos benefícios combinados de resistência estrutural da carroceria, air bags e cintos de segurança: Fiesta, City, Fluence, Etios e Polo. O Sora obteve apenas três estrelas, pela baixa resistência da sua estrutura.

GOL Promoção! R$49

Passagens GOL em até 6x Sem Juros. Ofertas Imbatíveis. Reserve Já!

LatinNCAP: nenhum dos testados conquista 5 estrelas

Renault Sandero e JAC J3 foram os carros com pior desempenho. O Sandero obteve apenas uma estrela por desempenho instável da carroceria e falta de airbags. O JAC J3 também só ganhou uma estrela, apesar de ter dois airbags. Isso comprova que airbags não são suficientes para tornar os carros mais seguros, quando a estrutura da carroceria é deficiente, o que coloca em risco a vida dos ocupantes do veículo. No J3, o airbag do motorista se deslocou para o lado durante a colisão.

Esses resultados demonstram que os níveis de segurança de alguns dos carros mais vendidos na América Latina ainda são bem inferiores aos de modelos dos mercados norte-americano e europeu. Na Europa, é raro um carro obter menos de quatro estrelas. Nesse sentido, o fraco desempenho do Sandero contrasta com a boa reputação que a montadora francesa conquistou por seus veículos produzidos no mercado europeu.

LATIN NCAP
PARA AUTOS MAS SEGUROS

Jornal do Carro// OESP - Brasil

CONSUMO, FORD, HONDA, JAC, RENAULT, SEGURANÇA, TOYOTA, VOLKSWAGEN

13 novembro 2012
15:59:56

LatinNCAP: nenhum dos testados conquista 5 estrelas



A Proteste divulgou os resultados da terceira fase de crash tests do Programa de Avaliação de Carros Novos da América Latina (LatinNCAP). Foram avaliados o Ford Fiesta mexicano da nova geração, Honda City, JAC J3, Renault Fluence, Renault Sandero, Toyota Etios, VW Polo e VW Bora (este último não é mais vendido no Brasil). Cada carro foi submetido a uma colisão frontal a 64 km/h contra um obstáculo deformável, que simulava outro automóvel.

Quanto mais seguro o carro, mais estrelas ele recebeu. Os carros foram avaliados em número de estrelas, que vão de cinco, que representam segurança ideal para os ocupantes, a zero, para os veículos mais inseguros.

Cinco modelos obtiveram quatro estrelas, devido aos benefícios combinados de resistência estrutural da carroceria, air bags e cintos de segurança: Fiesta, City, Fluence, Etios e Polo. O Bora obteve apenas três estrelas, pela baixa resistência da sua estrutura.



Renault Sandero e JAC J3 foram os carros com pior desempenho. O Sandero obteve apenas uma estrela por desempenho instável da carroceria e falta de airbags. O JAC J3 também só ganhou uma estrela, apesar de ter dois airbags. Isso comprova que airbags não são suficientes para tornar os carros mais seguros, quando a estrutura da carroceria é deficiente, o que coloca em risco a vida dos ocupantes do veículo. No J3, o airbag do motorista se deslocou para o lado durante a colisão.

Esses resultados demonstram que os níveis de segurança de alguns dos carros mais vendidos na América Latina ainda são bem inferiores aos de modelos dos mercados norte-americano e europeu. Na Europa, é raro um carro obter menos de quatro estrelas. Nesse sentido, o fraco desempenho do Sandero contrasta com a boa reputação que a montadora francesa conquistou por seus veículos produzidos no mercado europeu.

No entanto, houve algum progresso e mais carros latino-americanos obtiveram classificação de segurança de quatro estrelas. Na avaliação anterior, quatro modelos haviam obtido apenas uma estrela por apresentar riscos de lesões até fatais nos ocupantes.

(Confira a fan page do Jornal do Carro no Facebook: http://www.facebook.com/JornaldoCarro)

MotorMais - Brasil

13/11/2012 às 16:08

Latin NCap divulga os novos testes de carros vendidos no Brasil

Níveis de segurança nos carros da América Latina continuam sendo muito baixos, embora algumas marcas demonstrarem avanços

Os últimos resultados dos testes de batidas publicados pelo Latin NCAP indicam que os níveis de segurança de alguns dos veículos mais populares da região ainda estão 20 anos atrasados em relação aos países industrializados e abaixo dos padrões globais. Contudo, houve um avanço e alguns carros atingiram uma pontuação de segurança de quatro estrelas; há dois fabricantes que incluem airbags como equipamento padrão nos modelos testados.

Os carros com piores desempenhos dos oito testados na terceira fase do Latin NCAP foram o Renault Sandero e o JAC J3.
O Sandero obteve apenas uma estrela devido ao desempenho instável de sua carroceria, bem como a falta de airbags. Esse foi um resultado decepcionante por parte da Renault, um fabricante que tem reputação na Europa, em termos de segurança. A companhia certamente pode oferecer algo muito melhor, como o conferido em outro modelo testado; o Mucnos, que obteve quatro estrelas. O JAC J3 também conquistou apenas uma estrela apesar de contar com dois airbags; isso indica claramente a vital importância da força do habitáculo na proteção dos ocupantes no caso de batida.

Os airbags não compensam uma pobre resistência estrutural, o Latin NCAP considera firmemente que os consumidores não devem ser confundidos pelos fabricantes que se baseiam apenas nos airbags, para oferecer uma falsa impressão de segurança. A inclusão de um airbag não garante a segurança do carro. Assim sendo, tanto o público, quanto os governos, devem ser capazes de verificar a integridade estrutural do carro. Isso só consegue mediante a aplicação dos padrões de testes de batidas das Nações Unidas (regulamentações R94 e R95), proporcionando aos consumidores a possibilidade de comparar o desempenho em segurança dos diferentes modelos, como Latin NCAP realiza.

É alentador, na Fase III, o significativo aumento nos números de carros que obtiveram quatro estrelas. Cinco modelos atingiram as quatro estrelas evidenciando os benefícios combinados do melhoramento da força da estrutura, dos airbags e dos cintos de segurança. Os modelos que possuem quatro estrelas são o Novo Ford Ficata KD, o Honda City, o Renault Mucnos, o Toyota Etios Hatchback e o VW Polo Hatchback. Outro modelo testado, o Volkswagen Clássico/Bora, conseguiu apenas três estrelas, devido a sua fraca integridade estrutural.

Em um alentador passo para frente, a Ford e a VW confirmaram que o airbag para motorista e acompanhante fazem parte do equipamento padrão no Novo Ford Ficata e no Volkswagen Clássico/Bora em todos os mercados do Latin NCAP. O Latin NCAP recebe com prazer esta incorporação prévia aos requisitos legais em alguns países da América Latina.

Outro sinal do avanço nesse teste de batida é a obtenção, pela primeira vez, de quatro estrelas para a proteção infantil. Dois modelos, o Ford Ficata e o Honda City, conseguiram esse tão bem-vindo progresso. O uso do sistema de retenção infantil com o ISOFIX desempenhou um papel fundamental na redução da probabilidade de instalação incorreta, melhorando a atividade dinâmica em geral. O Latin NCAP recomenda o ISOFIX e impulsiona os governos, fabricantes e provedores da região a apoiar o sistema ISOFIX com base na regulamentação R44 das Nações Unidas.

O Latin NCAP se satisfaz com os contínuos signos de diálogo construtivo com os fabricantes de carros. A disposição de alguns fabricantes líderes para mudarem sua produção e oferecer modelos mais seguros no mercado é muito bem-vinda, demonstrando os benefícios dos esforços por parte do Latin NCAP em criar consciência sobre o desempenho da segurança dos carros vendidos na região.

Um assunto preocupante para o Latin NCAP é a conformidade da produção que os modelos devem manter desde sua aprovação original para a venda e no período em que são fabricados e vendidos nos mercados das regiões. A falta dos padrões de segurança da ONU para os veículos na América Latina, e dos laboratórios de testes de carros dificultam que os governos possam garantir que todos os fabricantes mantenham a qualidade dos carros vendidos em seus mercados. O Latin NCAP recomenda uma discussão com políticos acerca deste assunto especialmente naquelas países com importantes instalações para a produção de carros.

O Latin NCAP realiza atualmente uma consultoria com governos, grupos de consumidores, clubes de automóveis, provedores de seguros, fabricantes, experts em segurança e público em geral. A consultoria ajudará a desenhar o futuro do Latin NCAP enquanto se prepara para se estabelecer como uma entidade legal permanente de promoção da segurança viária ao serviço dos interesses dos consumidores em toda América Latina e o Caribe.

Ao completar a Fase III, o Latin NCAP conta agora com 26 modelos incluindo a maioria dos modelos de carros mais vendidos da região. É introduzido um resumo destes resultados neste comunicado de imprensa.

LATIN NCAP – PARA AUTOS MAS SEGUROS

Notícias Automotivas - Brasil

Latin NCAP divulga resultados de crash test dos veículos da América Latina

13/11/2012 529 comentários

Tweet 18 Curtir 141 Enviar

PARA AUTOS LATIN NCAP MAS SEGUROS

notícias automotivas

A Latin NCAP acabou de divulgar os dados de crash test de alguns carros feitos na América Latina. Com testes de impacto a 64 km/h, a entidade divulgou notas (estrelas) para proteção de adultos e de crianças.

Destaque para a falta de segurança do Sandero sem airbags com 1 estrela para proteção de adulto, da mesma forma que o J3 com airbag duplo levou apenas 1 estrela. O melhor resultado proporcionalmente foi do New Fiesta.

Alguns dos modelos avaliados não são específicos para o Brasil, como o Honda City e o VW Clasico (Bora), por exemplo. Em breve, imagens e vídeos dos testes. Veja abaixo as estrelas para proteção de adultos e de crianças nos modelos avaliados pela Latin NCAP:

Avaliação Latin NCAP – proteção de adulto e criança

Ford New Fiesta – 4/4 estrelas
Honda City – 4/4 estrelas
Toyota Etios – 4/2 estrelas
Renault Fluence – 4/2 estrelas
VW Polo Hatch – 4/3 estrelas
VW Clasico (Bora) – 3/3 estrelas
Renault Sandero (sem airbags) – 1/2 estrelas
JAC J3 – 1/2 estrelas





PARA AUTOS LATIN NCAP MAS SEGUROS

Noticias do Dia - Brasil

LatinNCAP: nenhum dos testados conquista 5 estrelas





Ponto Notícia - Brasil

Notícias

LatinNCap avalia segurança de carros vendidos no Brasil

Data: 13/11/2012

Imprimir

AMPLIAR



G1

O Latin NCap, braço para a América Latina da organização europeia que promove testes independentes de segurança com carros na Europa, divulga nesta terça-feira (13) os resultados das avaliações promovidas neste ano com veículos vendidos no Brasil e em outros países da região. Foram testados Toyota Etios hatch, Honda City, Ford New Fiesta Hatch, Renault Sandero, JAC J3, Renault Fluence e Volkswagen Polo hatch. Também foi avaliado do Volkswagen Bora, que não é mais comercializado no mercado brasileiro.

A "nota" dos carros é dada pelo número de estrelas: de 0 até 5, sendo que, quanto mais, maior a segurança apresentada pelo carro na avaliação do LatinNCap. O órgão já realizou testes com outros modelos em 2010 e em 2011 *(confira ao fim da reportagem)*.

Veja os resultados divulgados nesta terça:

Portal Invest - Brasil

Os resultados dos crash tests de 7 carros vendidos no Brasil



Mesmo com air bag duplo, JAC J3 tem mau resultado, por deformação da cabine; demais modelos com air bag tiveram bons resultados

Airbag não é tudo

São Paulo – A Latin NCAP - programa independente de avaliação de carros novos vendidos na America Latina e Caribe – divulgou nesta terça-feira os resultados da terceira fase de seu programa piloto iniciado em 2010.Enquanto os modelos populares testados na segunda fase obtiveram resultados sofríveis nos crash tests, os resultados foram melhores desta vez.

Dos oito modelos testados na terceira fase, sete tinham airbag duplo, o que contribui muito para o resultado positivo. Um deles, o Volkswagen Bora, não entrou nesta lista por não ser mais vendido no Brasil (os demais foram testados nas versões fabricadas/vendidas aqui). A menor deformação das estruturas também contribuiu para um resultado, no geral, positivo. Mas airbag não é tudo, como provou o crash test do JAC J3com airbag duplo. Com alta deformação da cabine do motorista, o modelo obteve apenas uma estrela nos testes.

Todos os modelos são testados nas suas versões mais básicas e se chocam frontalmente a um objeto deformável, que representa outro veículo, a 64 km/h, segundo os padrões adotados pela Euro NCAP. Os bonecos representam dois adultos no banco da frente e duas crianças no banco de trás, em cadeirinhas, sendo uma de três anos e outra de um ano e meio. Para todos os modelos testados a segurança para a cabeça e para o peito das crianças foi considerada fraca, mas ganharam mais pontos os modelos que oferecem sistema de engate Isofix para a cadeirinha.

A classificação da Latin NCAP vai de uma a cinco estrelas e os níveis de proteção são classificados como bom, adequado, marginal, fraco e pobre, sendo bom a melhor classificação e pobre, a pior. Clique nas fotos e veja os resultados de cada crash test.

Ford New Fiesta Hatch

Adultos: 4 estrelas

Crianças: 4 estrelas

Observações: com duplo airbag, o hatch apresenta proteção marginal apenas para as coxas dos adultos. Para o restante do corpo, a proteção é elevada. A proteção para as crianças, porém, foi considerada pobre para ambas, mesmo com sistema de engate Isofix. A Ford confirmou que o duplo airbag fará parte do equipamento básico do modelo para todos os mercados do Latin NCAP.



Honda City

Adultos: 4 estrelas

Crianças: 4 estrelas

Observações: com airbag duplo, o sedã apresentou boa proteção para a cabeça, pernas e o peito do passageiro e do motorista, com proteção apenas marginal para as coxas. Para as crianças, a proteção foi considerada fraca, mesmo com sistema Isofix de engate. Teste patrocinado pela montadora.



Volkswagen Polo

Adultos: 4 estrelas

Crianças: 3 estrelas

Observações: com duplo airbag, o Polo apresenta boa proteção para cabeça, peito e pernas dos dois ocupantes da frente. A proteção das coxas do passageiro e dos pés do motorista, bem como de sua coxa direita, é considerada marginal. E a proteção da coxa esquerda do motorista foi considerada fraca. As crianças tiveram proteção considerada fraca, mas a cadeirinha do mais velho usava sistema de engate Isofix, enquanto a do mais novo era presa com cinto. Veículo testado especialmente para o Brasil, com patrocínio da montadora.



Toyota Etios Hatch

Adultos: 4 estrelas

Crianças: 2 estrelas

Observações: com duplo airbag, o Etios protege bem a cabeça e o peito dos ocupantes da frente, mas a proteção é um pouco mais fraca para pernas e pés. As crianças, porém, têm proteção considerada fraca, com cadeirinhas afixadas pelo cinto. Segundo o engenheiro da Global NCAP Alejandro Furas, um bom exemplo de cabine que se deforma pouco durante o crash test. Veículo testado especialmente para o Brasil, com patrocínio da montadora.



Renault Fluence

Adultos: 4 estrelas

Crianças: 2 estrelas

Observações: com duplo airbag, o Fluence apresentou boa proteção para a cabeça e as pernas dos ocupantes da frente e para o peito do motorista. O peito do passageiro, assim como as coxas de ambos, têm proteção apenas marginal. Com a cadeirinha afixada com cinto, a proteção das crianças foi considerada fraca.



Quatro Rodas - Brasil

JAC J3 vai mal em crash-test do Latin NCAP

Hatch chinês conquistou apenas uma estrela na proteção a adultos

Por Vitor Matsubara | 13/11/2012



O Latin NCAP divulgou os resultados dos novos testes de impacto realizados com veículos à venda na América Latina.

Entre os modelos avaliados, destaque para o mau desempenho do JAC J3, classificado com apenas uma estrela em cinco possíveis no quesito proteção para ocupantes adultos e duas estrelas em proteção a crianças. O resultado do J3 foi idêntico ao do Renault Sandero, um de seus concorrentes no Brasil. Vale ressaltar que o Sandero foi o único modelo do teste sem airbags frontais e os modelos J3 e Polo foram avaliados para o mercado brasileiro.

O Toyota Etios também passou pela avaliação do Latin NCAP, registrando quatro estrelas na proteção a ocupantes adultos e duas na proteção a crianças. O veterano Volkswagen Bora, ainda oferecido no mercado argentino, recebeu três estrelas tanto na proteção de crianças quanto adultos. Outro modelo da VW, o Polo, teve quatro estrelas na proteção de adultos e três para crianças. Já o Renault Fluence conquistou quatro estrelas no impacto com adultos e apenas duas com crianças.

Os modelos mais bem avaliados pelo Latin NCAP foram o Ford New Fiesta Hatch e o Honda City. A dupla registrou quatro estrelas na proteção para adultos e quatro estrelas na proteção a crianças.

Veículo	Avaliação - Adultos	Avaliação - Crianças
Ford New Fiesta	4 estrelas	4 estrelas
Honda City	4 estrelas	4 estrelas
JAC J3	1 estrela	2 estrelas
Renault Fluence	4 estrelas	2 estrelas
Renault Sandero	1 estrela	2 estrelas
Toyota Etios hatch	4 estrelas	2 estrelas
VW Polo hatch	4 estrelas	3 estrelas
VW Bora	3 estrelas	3 estrelas

Clique aqui e confira o resultado do teste de 2011.

Veja abaixo os vídeos dos crash-tests dos veículos avaliados:

JAC J3:



Renault Sandero:



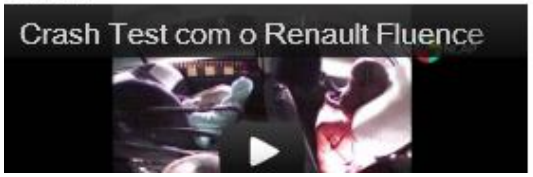
W Bora:



W Polo:



Renault Fluence:



Honda City:



Ford New Fiesta:



Rádio Clube Ararense - Brasil

Você está aqui: Home -> Notícias -> LatinNCap avalia segurança de carros à venda no Brasil; veja vídeos

LatinNCap avalia segurança de carros à venda no Brasil; veja vídeos

Latin NCap, braço para a América Latina da organização europeia que promove testes independentes de segurança com carros ao redor do mundo, divulga nesta terça-feira (13) os resultados das avaliações promovidas neste ano com veículos vendidos no Brasil e em outros países da região. Foram testados Toyota Etios hatch, Honda City, Ford New Fiesta Hatch, Renault Sandero, JAC J3, Renault Fluence e Volkswagen Polo hatch. Também foi avaliado do Volkswagen Bora, que não é mais comercializado no mercado brasileiro. Assista acima ao crash test do JAC J3.

Todos os modelos testados eram equipados com 2 airbags frontais, com exceção do Sandero. Cada carro foi submetido a uma colisão frontal a 64 km/h contra um obstáculo deformável, que simulava outro automóvel. A "nota" dos carros é dada pelo número de estrelas: de 0 até 5, sendo que, quanto mais, maior a segurança apresentada pelo carro na avaliação do LatinNCap. O órgão já realizou testes com outros modelos em 2010 e em 2011 (confira ao fim da reportagem).

Veja os resultados divulgados nesta terça:

Toyota Etios hatch (teste válido especificamente para o mercado brasileiro)
Estrelas: 4 para proteção de adultos e 2 para a de crianças

JAC J3 (teste válido especificamente para o mercado brasileiro)
Estrelas: 1 para proteção de adultos e 2 para a de crianças

Ford New Fiesta hatch
Estrelas: 4 para proteção de adultos e 4 para a de crianças

Renault Sandero
Estrelas: 1 para proteção de adultos e 2 para a de crianças

Renault Fluence
Estrelas: 4 para proteção de adultos e 2 para a de crianças

Honda City
Estrelas: 4 para proteção de adultos e 4 para a de crianças

Volkswagen Polo hatch
(teste válido especificamente para o mercado brasileiro)
Estrelas: 4 para proteção de adultos e 3 para a de crianças

Volkswagen Bora
(não é vendido no Brasil)
Estrelas: 3 para proteção de adultos e 3 para a de crianças

Revista AutoEsporte Online - Brasil

ETIOS CONQUISTA 4 ESTRELAS EM CRASH TEST. JAC J3 E SANDERO, APENAS UMA

Latin NCAP divulga nova série de testes de segurança com veículos nacionais. Confira resultados de New Fiesta, Honda City, Renault Fluence, VW Polo e Bora

por TEREZA CONSIGLIO

Curtir 573 Tweetar 41 +1 18 Raiz A- A+

13/11/2012 12h47 - atualizado às 12h45 em 14/11/2012



TOYOTA ETIOS EM CRASH TEST DO LATIN NCAP (FOTO: DIVULGAÇÃO/LATIN NCAP)

Foram divulgados os resultados da terceira fase do Programa de Avaliação de Carros Novos para a América Latina, o Latin NCAP, que testa o nível de segurança de carros nacionais e realiza testes de impacto dos modelos vendidos na América Latina. Nesta fase, foram oito modelos testados, todos à venda no mercado brasileiro. Os dois modelos melhor avaliados foram o Ford New Fiesta e o Honda City, ambos equipados com airbag duplo e ISOFIX (sistema de engate para cadeirinhas infantis). Eles receberam 4 estrelas na segurança para adultos e 4 para crianças.

O resultado foi alcançado após o crash test frontal, realizado a 64 km/h contra uma barreira deformável descentralizada, possuindo quatro manequins: dois com o tamanho de adultos no banco da frente, e dois menores, simulando uma criança de 3 anos e uma de 1 ano e 6 meses. A nota máxima possível atribuída aos modelos submetidos aos testes é de 5 estrelas.

Recém-lançado, o Toyota Etios ganhou 4 estrelas na segurança para adultos e 2 para crianças, um resultado avaliado como bom pelos engenheiros, já que pelo histórico do programa, o desempenho dos populares nacionais é, no geral, bastante inferior ao dos similares europeus.



RENAULT SANDERO EM CRASH TEST DO LATIN NCAP (FOTO: DIVULGAÇÃO/LATIN NCAP)

O Fluence, da Renault, também conseguiu 4 estrelas na proteção dos ocupantes adultos, e 2 estrelas das crianças. Na avaliação dos técnicos do Latin NCAP, o saldo não é tão positivo, pois pode ser notado que os resultados seriam mais críticos para os ocupantes se a batida fosse um pouco mais forte.

Já o Volkswagen Polo conquistou 4 estrelas na segurança para adultos e 3 para crianças. O sedã Bora, que aqui no Brasil já saiu de linha, recebeu 3 estrelas em ambos os quesitos.

Uma estrela

Renault Sandero e JAC J3 foram os modelos com os piores resultados nos testes. O hatch popular da Renault foi avaliado sem airbags (opcionais para o modelo), alcançando apenas 1 estrela na segurança dos ocupantes adultos e 2 estrelas na proteção de crianças, resultado apontado como pésimo pela instituição.

Tão ruim quanto foi o resultado do JAC J3, que mesmo equipado com airbag duplo, alcançou a mesma avaliação: 1 estrela para adultos e 2 para crianças. A pontuação do chinês foi, inclusive, menor do que a conquistada pelo Sandero. "Isso mostra que não adianta nada o carro possuir os itens de segurança se a carroceria não consegue absorver o impacto apropriadamente", comenta Ronald Vroman, da International Consumer Research and Testing (ICRT).



JAC J3 EM CRASH TEST REALIZADO PELO LATIN NCAP (FOTO: DIVULGAÇÃO/LATIN NCAP)

Sobre o teste

O Latin NCAP realiza os crash tests com veículos cedidos pelas marcas ou patrocinados por instituições que apoiam o programa, e segue o padrão desenvolvido pelo Global NCAP, que também atua na Europa. O teste de colisão é feito com bonecos de teste colocados dentro dos veículos, que têm 40% de sua parte frontal chocada contra uma barreira deformável a 64 km/h. Os efeitos sobre os bonecos são medidos por sensores, que geram avaliações de proteção boa, adequada, marginal, fraca ou pobre.

A avaliação do engenheiro Dino Lameira, especialista da área automotiva do PROTESTE Brasil, é bastante positiva em relação à melhora no desempenho dos carros nacionais. Embora afirme que os modelos mais básicos comercializados aqui e no restante da América Latina estejam 20 anos defasados em relação aos similares europeus e americanos, ele afirma que melhorias já estão sendo incorporadas aos projetos mais novos. "Foi a primeira vez que conseguimos 4 estrelas no quesito segurança para crianças, por conta principalmente da presença do ISOFIX". Segundo o especialista, foi o equipamento que garantiu às cadeirinhas melhor fixação e estabilidade durante o impacto.

Desde 2010, o Latin Ncap já realizou o test crash em 26 modelos. Na próxima fase, a instituição pretende incluir o teste de impacto lateral, e talvez o teste feito com pedestres, ambos já realizados pelo Euro NCap.

Veja os vídeos dos crash tests abaixo:

Toyota Etios



JAC J3



LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

Salão do Carro - Brasil

Carros vendidos no brasil são avaliados no Crash Test

Na série realizada pela NCAP, o JAC J3 e Sandero receberam apenas uma estrela nas provas de segurança

Recomendar 2 0 Tweetar 1 1 comentários Postado em 13/11/2012 às 22:46

Tus ideas tienen premio :) Contanos la tuya! IDEAS NARANJA

Nesta semana o **Programa de Avaliação de Carros Novos para a América Latina**, conhecido também apenas como **Latin NCAP**, divulgou os resultados dos últimos testes de segurança que foram realizados com carros nacionais. O objetivo do **Latin NCAP** é justamente fazer uma bateria de testes com diversos modelos e marcas de carros que são vendidos aqui no continente sul-americano para verificar o nível de segurança dos veículos. Uma das principais provas que é feita com os carros pela entidade é chamada de **Crash Test** ou Teste de Impacto traduzindo para o português.



Na fase que teve os resultados divulgados na última semana foram escolhidos oito modelos de carros, sendo que todos que passaram desta vez pela bateria de testes estão sendo vendidos no mercado brasileiro. Por isso, para os motoristas que estão pensando neste momento em fazer a compra de um novo carro e se os itens e níveis de segurança são fatores importantes na hora de fazer sua compra, então é muito importante que os motoristas prestem atenção nos resultados e também nos vídeos que foram divulgados pela entidade.

Os testes

Ford New Fiesta e Honda City

Os dois modelos de carros que conseguiram se destacar nestes últimos testes foram o **Ford New Fiesta** e também o **Honda City**. Os carros realmente mostram uma preocupação com itens de segurança desde o início, já que os veículos já saem de fábrica equipados com airbag duplo e também ISOFIX (sistema de engate para cadeirinhas infantis, item muito importante especialmente no mercado brasileiro já que o uso deste item pelas crianças é obrigatório desde o ano passado). Os dois carros foram avaliados com uma nota final de quatro estrelas tanto para adultos quanto para crianças. A nota máxima deste sistema de avaliação utilizado pela entidade é de 5 estrelas, sendo que nenhum veículo conseguiu esta nota máxima.



A nota final foi dada para o veículo após um dos testes mais importantes realizados pela entidade que é a batida frontal, que é realizada a 64 m/h dentro de um grande pavilhão de testes. O carro é jogado nesta velocidade contra uma barreira deformável descentralizada, possuindo dentro do carro quatro manequins, sendo que dois possuem tamanho e peso médio de adultos enquanto os outros dois bonecos que estão dentro do carro imitam as medidas médias de uma criança de 3 anos de idade e outro de uma criança de 1 ano e meio.



LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

Terra Veículos - Brasil

New Fiesta é o melhor em teste de segurança; J3 é o pior



O JAC J3 recebeu a pior avaliação dentre os oito modelos

VINICIUS TORTELLA
Direto de São Paulo

62 488

A Associação Brasileira de Defesa do Consumidor (Proteste), em parceria com a Latin NCap - organização europeia que promove testes de segurança em carros, - divulgou nesta terça-feira, em São Paulo, resultado do teste de oito carros comercializados no Brasil. Segundo o órgão, o veículo com melhor avaliação foi o Ford New Fiesta Hatch, já o pior foi o JAC J3.

Ao todo, oito veículos foram testados pelo órgão. Renault Sandero, Ford New Fiesta Hatch, Volkswagen Gol, JAC J3 Hatch, Honda City, Volkswagen Polo Hatch, Renault Fluence e Toyota Etios Hatch foram avaliados em uma escala que varia entre zero e cinco estrelas, em dois principais quesitos: a segurança de adultos e a de crianças dentro do veículo. A colisão foi realizada a 64 km/h contra um obstáculo deformável, que simula outro automóvel.

Dentre os carros avaliados, o líder no ranking é o Ford New Fiesta Hatch, que recebeu quatro estrelas nos quesitos avaliados. Logo após aparecem o Toyota Etios e o Honda City, ambos também com quatro estrelas, mas que obtiveram uma pontuação menor no total.

Já os piores carros - com uma estrela - são o Renault Sandero que apresentou desempenho instável na carroceria, além de falta de airbag (o único avaliado nessa condição), e o JAC J3 - que mesmo com dois airbags - possui a estrutura da carroceria deficiente, segundo a pesquisa.

De acordo com a Proteste, os carros populares vendidos na América Latina estão 20 anos atrasados em relação aos comercializados na Europa Ocidental e nos EUA. "Neste teste vimos melhora em relação aos feitos anteriormente, porém ainda é notável que os modelos vendidos na região (América Latina) têm menos proteção do que os exibidos

Confira o ranking dos modelos avaliados
1º Ford New Fiesta Hatch
2º Toyota Etios Hatch
3º Honda City
4º Renault Fluence
5º Volkswagen Polo Hatch
6º Volkswagen Gol
7º Renault Sandero
8º JAC J3

Proteste já realizou outras fases de avaliação
A Proteste já havia realizado outras duas fases de avaliação de segurança dos veículos, sendo uma em 2010 e outra em 2011.

Em 2010 foram testados os modelos Corolla E30 (quatro estrelas), Meriva GL Plus (quatro estrelas), Geely CK (quatro estrelas), Palio ELX 1.4 (quatro estrelas), Gol Trend 1.6 (quatro estrelas) e Peugeot 207 Compact 1.4 (quatro estrelas).

Em 2011 foram analisados os modelos Celta (uma estrela), Corsa (uma estrela), Novo Uno (uma estrela), Ka (uma estrela), Tiida (três estrelas), Cruze (quatro estrelas), Focus (quatro estrelas) e March (duas estrelas).



Confira quanto custam todos os carros à venda no Brasil

mais notícias de carros e motos »

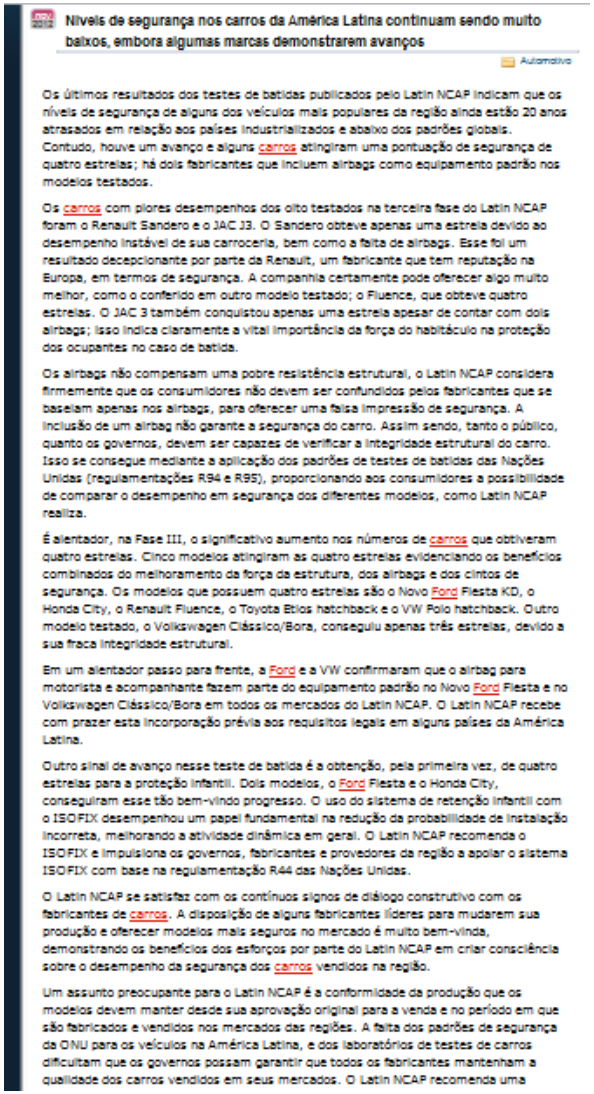
Terra

Tweetar 62 comentar 157

Curtir 488 pessoas curtiram isso. Seja o primeiro entre seus amigos.

PARA AUTOS MAS SEGUROS
LATIN NCAP

TruckBRasil - Brasil



Níveis de segurança nos carros da América Latina continuam sendo muito baixos, embora algumas marcas demonstrarem avanços

Automotivo

Os últimos resultados dos testes de batidas publicados pelo Latin NCAP indicam que os níveis de segurança de alguns dos veículos mais populares da região ainda estão 20 anos atrasados em relação aos países industrializados e abaixo dos padrões globais. Contudo, houve um avanço e alguns carros atingiram uma pontuação de segurança de quatro estrelas; há dois fabricantes que incluem airbags como equipamento padrão nos modelos testados.

Os carros com piores desempenhos dos oito testados na terceira fase do Latin NCAP foram o Renault Sandero e o JAC J3. O Sandero obteve apenas uma estrela devido ao desempenho instável de sua carroceria, bem como a falta de airbags. Esse foi um resultado decepcionante por parte da Renault, um fabricante que tem reputação na Europa, em termos de segurança. A companhia certamente pode oferecer algo muito melhor, como o conferido em outro modelo testado; o Fluence, que obteve quatro estrelas. O JAC J3 também conquistou apenas uma estrela apesar de contar com dois airbags; isso indica claramente a vital importância da força do habitáculo na proteção dos ocupantes no caso de batida.

Os airbags não compensam uma pobre resistência estrutural, o Latin NCAP considera firmemente que os consumidores não devem ser confundidos pelos fabricantes que se baseiam apenas nos airbags, para oferecer uma falsa impressão de segurança. A inclusão de um airbag não garante a segurança do carro. Assim sendo, tanto o público, quanto os governos, devem ser capazes de verificar a integridade estrutural do carro. Isso se consegue mediante a aplicação dos padrões de testes de batidas das Nações Unidas (regulamentações R94 e R95), proporcionando aos consumidores a possibilidade de comparar o desempenho em segurança dos diferentes modelos, como Latin NCAP realiza.

É alentador, na Fase III, o significativo aumento nos números de carros que obtiveram quatro estrelas. Cinco modelos atingiram as quatro estrelas evidenciando os benefícios combinados do melhoramento da força da estrutura, dos airbags e dos cintos de segurança. Os modelos que possuem quatro estrelas são o Novo Ford Fiesta KD, o Honda City, o Renault Fluence, o Toyota Etios hatchback e o VW Polo hatchback. Outro modelo testado, o Volkswagen Clássico/Bora, conseguiu apenas três estrelas, devido a sua fraca integridade estrutural.

Em um alentador passo para frente, a Ford e a VW confirmaram que o airbag para motorista e acompanhante fazem parte do equipamento padrão no Novo Ford Fiesta e no Volkswagen Clássico/Bora em todos os mercados do Latin NCAP. O Latin NCAP recebe com prazer esta incorporação prévia aos requisitos legais em alguns países da América Latina.

Outro sinal de avanço nesse teste de batida é a obtenção, pela primeira vez, de quatro estrelas para a proteção infantil. Dois modelos, o Ford Fiesta e o Honda City, conseguiram esse tão bem-vindo progresso. O uso do sistema de retenção infantil com o ISOFIX desempenhou um papel fundamental na redução da probabilidade de instalação incorreta, melhorando a atividade dinâmica em geral. O Latin NCAP recomenda o ISOFIX e impulsiona os governos, fabricantes e provedores da região a apoiar o sistema ISOFIX com base na regulamentação R44 das Nações Unidas.

O Latin NCAP se satisfaz com os contínuos signos de diálogo construtivo com os fabricantes de carros. A disposição de alguns fabricantes líderes para mudarem sua produção e oferecer modelos mais seguros no mercado é muito bem-vinda, demonstrando os benefícios dos esforços por parte do Latin NCAP em criar consciência sobre o desempenho da segurança dos carros vendidos na região.

Um assunto preocupante para o Latin NCAP é a conformidade da produção que os modelos devem manter desde sua aprovação original para a venda e no período em que são fabricados e vendidos nos mercados das regiões. A falta dos padrões de segurança da ONU para os veículos na América Latina, e dos laboratórios de testes de carros dificultam que os governos possam garantir que todos os fabricantes mantenham a qualidade dos carros vendidos em seus mercados. O Latin NCAP recomenda uma

TV Caruaru - Brasil

Nivels de segurança nos carros da América Latina continuam sendo muito baixos

Tweetar 1 | Diga 1 | Me gusta 0 | +1 0 | 0 comentários

Os últimos resultados dos testes de batidas publicados pelo Latin NCAP indicam que os níveis de segurança de alguns dos veículos mais populares da região ainda estão 20 anos atrasados em relação aos países industrializados e abaixo dos padrões globais. Contudo, houve um avanço e alguns carros atingiram uma pontuação de segurança de quatro estrelas; há dois fabricantes que incluem airbags como equipamento padrão nos modelos testados.

Os carros com piores desempenhos dos oito testados na terceira fase do Latin NCAP foram o Renault Sandero e o JAC J3. O Sandero obteve apenas uma estrela devido ao desempenho instável de sua carroceria, bem como a falta de airbags. Esse foi um resultado decepcionante por parte da Renault, um fabricante que tem reputação na Europa, em termos de segurança. A companhia certamente pode oferecer algo muito melhor, como o conferido em outro modelo testado; o Fluence, que obteve quatro estrelas. O JAC J3 também conquistou apenas uma estrela apesar de contar com dois airbags; isso indica claramente a vital importância da força do habitáculo na proteção dos ocupantes no caso de batida.

Os airbags não compensam uma pobre resistência estrutural, o Latin NCAP considera firmemente que os consumidores não devem ser confundidos pelos fabricantes que se baseiam apenas nos airbags, para oferecer uma falsa impressão de segurança. A inclusão de um airbag não garante a segurança do carro. Assim sendo, tanto o público, quanto os governos, devem ser capazes de verificar a integridade estrutural do carro. Isso se consegue mediante a aplicação dos padrões de testes de batidas das Nações Unidas (regulamentações R94 e R95), proporcionando aos consumidores a possibilidade de comparar o desempenho em segurança dos diferentes modelos, como Latin NCAP realiza.

É alentador, na Fase III, o significativo aumento nos números de carros que obtiveram quatro estrelas. Cinco modelos atingiram as quatro estrelas evidenciando os benefícios combinados do melhoramento da força da estrutura, dos airbags e dos cintos de segurança. Os modelos que possuem quatro estrelas são o Novo Ford Fiesta KD, o Honda City, o Renault Fluence, o Toyota Etios hatchback e o VW Polo hatchback. Outro modelo testado, o Volkswagen Clássico/Bora, conseguiu apenas três estrelas, devido a sua fraca integridade estrutural.

Em um alentador passo para frente, a Ford e a VW confirmaram que o airbag para motorista e acompanhante fazem parte do equipamento padrão no Novo Ford Fiesta e no Volkswagen Clássico/Bora em todos os mercados do Latin NCAP. O Latin NCAP recebe com prazer esta incorporação prévia aos requisitos legais em alguns países da América Latina.

Outro sinal do avanço nesse teste de batida é a obtenção, pela primeira vez, de quatro estrelas para a proteção infantil. Dois modelos, o Ford Fiesta e o Honda City, conseguiram esse tão bem-vindo progresso. O uso do sistema de retenção infantil com o ISOFIX desempenhou um papel fundamental na redução da probabilidade de instalação incorreta, melhorando a atividade dinâmica em geral. O Latin NCAP recomenda o ISOFIX e impulsiona os governos, fabricantes e provedores da região a apoiar o sistema ISOFIX com base na regulamentação R44 das Nações Unidas.

O Latin NCAP se satisfaz com os contínuos signos de diálogo construtivo com os fabricantes de carros. A disposição de alguns fabricantes líderes para mudarem sua produção e oferecer modelos mais seguros no mercado é muito bem-vinda, demonstrando os benefícios dos esforços por parte do Latin NCAP em criar consciência sobre o desempenho de segurança dos carros vendidos na região.

Ao completar a Fase III, o Latin NCAP conta agora com 26 modelos incluindo a maioria dos modelos de carros mais vendidos da região. É introduzido um resumo destes resultados neste comunicado de imprensa.

A opinião dos Sócios do Programa

Max Mosley, Presidente do Global NCAP:

"É realmente importante saber que os principais fabricantes estão dispostos a vender carros com uma estrela na América Latina quando, na Europa, seus veículos obtêm cinco estrelas. Felizmente, o Latin NCAP em instalado o negócio da segurança veicular na agenda e está percebendo certos avanços. É um prazer contar com um aumento no número de carros que obtêm quatro estrelas, pois nos aproxima do momento em que serão eliminados, definitivamente do mercado, os carros com uma estrela, que nem sequer seriam aprovados pelos testes de batida mais básicos das Nações Unidas".

Carlos Macaya, Trustee da Fundação FIA e do Automóvel Clube da Costa Rica:

"Agora que o Latin NCAP está em seu terceiro ano, começam a ser vislumbrados benefícios reais em termos de melhoras na segurança viária na América Latina. O Latin NCAP está demonstrando que vale a pena. Foi gerado um aumento no número de carros com quatro estrelas que entraram no mercado, e a mensagem é clara: não só é possível aumentar muito mais os níveis de segurança veicular na região, mas também é absolutamente crucial. Esse tendência no aumento da segurança deve se manter. Não podemos permitir outra coisa, já que há vidas que dependem disso".

Maria Fernanda Rodriguez, Presidente da Fundação Gonzalo Rodriguez:

Embora comecemos a visualizar uma leve melhora nos ocupantes da frente adultos, continuamos preocupados porque vemos que a segurança das crianças não acompanha o mesmo ritmo. A grande maioria dos carros testados, os mais vendidos na região, ainda contam apenas com duas estrelas no tocante a crianças. Neste ano conseguimos comprovar como o ancoragem ISOFIX faz a diferença. Consideramos que o ISOFIX é um bom exemplo de como um elemento de baixo custo pode gerar um grande impacto. Esse pequeno dispositivo deve fazer parte de todos os veículos novos o mais rápido possível, como acontece nos países desenvolvidos.

Guido Adriaenssens, Diretor Executivo da International Consumer Research & Testing:

"Recebemos com prazer o avanço dos fabricantes. No entanto, em termos de responsabilidade social, continuamos nos perguntando por que existe tanta discrepância entre o que eles estão dispostos a fazer para proteger os consumidores europeus e aquilo que fazem, atualmente, pelos consumidores da América Latina. Ficamos contentes quando ouvimos que alguns fabricantes promotem avanços importantes para os próximos anos".

Jorge Tomasi, Presidente da FIA IV Região e Presidente do Automóvel Clube do Uruguai:

Embora seja importante destacar a promulgação da lei que obriga a fabricar veículos com dispositivos de segurança (ABS, Airbags), em alguns países como no Brasil e na Argentina, a partir do ano 2014, este tipo de equipamento não garantirá, em sua totalidade, a segurança dos veículos. Por enquanto, os resultados do Programa Latin NCAP vêm demonstrando algumas diferenças na segurança estrutural dos modelos fabricados na América Latina e os produzidos na Europa. Os meios e as tecnologias devem facilitar a circulação de carros com melhores padrões de segurança; contudo, para que isso aconteça, é preciso impulsionar ações que envolvam governos, fabricantes e organizações privadas.

LATIN NCAP – PARA AUTOS MAS SEGUROS

UOL Carros - Brasil

novembro 13, 2012

Crash test mostra carro brasileiro "atrasado 20 anos" em segurança; Sandero e J3 são os piores

Postado: 13, 2012, 6:52pm BRST

Crash test mostra carro brasileiro "atrasado 20 anos" em segurança; Sandero e J3 são os piores

← Teste: Renault Clio mostra sua outra ...

Ninja 300 chega ao Brasil por R$ 17.990 →

BestCars - Brasil

Latin NCAP: testes mostram insegurança nos compactos

Publicado em 14/nov/2012 em Notícias



O Instituto Independente Latin NCAP divulgou novos resultados de testes de colisão que mostram, como os dois programas anteriores, que alguns carros compactos (segmento mais vendido no Brasil) oferecem baixo grau de segurança aos ocupantes. O Renault Sandero nacional (sem bolsas infláveis), acima, e o JAC J3 chinês (com bolsas frontais), abaixo, obtiveram apenas uma estrela na proteção ao motorista e duas na proteção a criança em cadeira no banco traseiro, dentro de cinco estrelas possíveis.



Segundo o Instituto, "os níveis de segurança de alguns dos veículos mais populares da região ainda estão 20 anos atrasados em relação aos países industrializados e abaixo dos padrões globais". O órgão considera decepcionante o resultado do Sandero, ao considerar a Renault "um fabricante que tem reputação na Europa, em termos de segurança, e certamente pode oferecer algo muito melhor". Sobre o J3, que não foi superior ao Sandero mesmo contando com bolsas infláveis, a conclusão é que "isso indica claramente a vital importância da força do habitáculo na proteção dos ocupantes. Os airbags não compensam uma pobre resistência estrutural".



A terceira fase dos testes mostrou resultados mais positivos para outros modelos: VW Polo, Renault Fluence, Honda City, Toyota Etios e o Ford Fiesta importado, todos com bolsas infláveis, conseguiram quatro estrelas na proteção ao motorista (foi analisado também o VW Clásico, que aqui era vendido como Bora até 2011 e conseguiu três estrelas). Já a proteção a crianças, naqueles cinco modelos, variou entre duas e quatro estrelas (veja tabela clicando nas miniaturas abaixo).

Para o Latin NCAP, "é alentador o significativo aumento nos números de carros que obtiveram quatro estrelas, evidenciando os benefícios combinados do melhoramento da força da estrutura, dos airbags e dos cintos de segurança". Outro sinal de avanço nesse teste é a obtenção, pela primeira vez, de quatro estrelas para a proteção infantil, conseguidas pelo Fiesta e o City. Com a nova fase, os testes de segurança do instituto contam agora com 26 modelos. O site do Latin NCAP traz ainda vídeos e informações detalhadas dos resultados.





LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

AutoDiário - Brasil

Latin NCAP divulga novos resultados, com surpresas negativas

Renault Sandero e Jac J3 tem desempenho pífio no teste; veja resultado completo















A entidade independente Latin NCAP anunciou os resultados de sua terceira rodada de avaliações de segurança por testes de impacto. Ao todo, oito modelos foram avaliados, com ou sem airbags, oferecido a proteção passiva dos produtos oferecidos na região. A constatação foi a mesma das duas outras fases: os carros locais estão 20 anos atrasados em relação a países desenvolvidos, mas já há progressos frente aos números obtidos em 2011.

Desta vez, os modelos avaliados foram Ford New Fiesta, Honda City, JAC J3, Renault Fluence, Renault Sandero, Toyota Etios, Volkswagen Polo e VW Gol. Dois deles obtiveram apenas uma estrela, um levou três e cinco ganharam quatro, o que se considera positivo dentro da média anterior. Todos os veículos foram lançados a 64 km/h contra um obstáculo deformável, que simula outro automóvel.

Os piores desempenhos foram do J3 e Sandero. O Renault não trazia os opcionais bolsas infláveis, enquanto o chinês avaliado contava com o airbag duplo, item de série no JAC. O intermediário foi o Gol, que teve apontado baixa resistência da estrutura da carroceria como motivo para a nota mediana. Já a nota de quatro estrelas apareceu para City, Etios, Fluence, New Fiesta e Polo, todos equipados com pelo menos airbag duplo. Convém lembrar que, na Europa, tal avaliação é praticamente padrão, com a maioria dos lançamentos alcançando cinco estrelas.

Já na segurança para as crianças, apenas dois modelos alcançaram nota quatro: City e Fiesta. Ambos possuem adaptador Isofix para a fixação de cadeiras infantis. Polo e Gol obtiveram três estrelas, enquanto os demais ganharam duas.

RESULTADOS LATIN NCAP

Modelo – Adultos – Infantil – Etiqs

Ford New Fiesta – 4 – 4 – 2

Honda City – 4 – 4 – 2

JAC J3 – 1 – 2 – 2

Renault Fluence – 4 – 2 – 2

Renault Sandero – 1 – 2 – 0

Toyota Etios – 4 – 2 – 2

VW Gol – 3 – 3 – 2

VW Polo – 4 – 3 – 2

Texto: Mathieu Q. Pera

Bem Paraná - Brasil

Segurança dos carros apresenta atraso de 20 anos

As piores avaliações foram apresentadas pelos modelos Renault Sandero e J3 JAC

14/11/12 às 00:00 atualizado às 10:06 |



acompanhe os resultados do teste feitos pelo programa

SAIBA MAIS

Crianças estão mais protegidas

Os resultados dos novos testes de colisão da III fase do Programa de Avaliação de Carros Novos da América Latina – Latin NCAP demonstram que os níveis de segurança dos carros populares mais vendidos na região ainda estão 20 anos atrasados em comparação aos dos países industrializados, e abaixo dos padrões globais. Na Europa é raro um carro obter menos de quatro estrelas.

No entanto, houve algum progresso e mais carros latino-americanos obtiveram classificação de segurança de quatro estrelas. Na avaliação anterior quatro modelos haviam obtido apenas uma estrela por apresentar riscos de lesões até fatais nos ocupantes.

Renault Sandero e o J3 JAC foram os carros com piores desempenhos entre os oito avaliados na terceira fase do Latin NCAP, do qual a Proteste Associação de Consumidores foi impulsionadora e é parceira. Os resultados dos testes de colisão destes dois veículos apontaram que estruturas frágeis na carroceria colocam em risco a vida de seus motoristas e ocupantes.

O Sandero obteve apenas uma estrela por desempenho instável da carroceria e falta de airbags. Esta avaliação da Renault foi decepcionante, porque a montadora produz veículos mais seguros na Europa, onde tem boa reputação. Outra prova de que poderia melhorar é que, entre os modelos testados, o Fluence obteve quatro estrelas.

O J3 JAC também só ganhou uma estrela, apesar de ter dois airbags. Isso comprova que airbags não são suficientes para tornar os carros mais seguros, quando a estrutura da carroceria é deficiente.

Car Magazine - Brasil

Latin NCAP divulga os resultados dos testes de colisão

QUA, 14 DE NOVEMBRO DE 2012 09:56 | ESCRITO POR MARCELO SÁES



A Latin NCAP divulgou ontem os resultados dos testes de colisão de oito veículos comercializados no Brasil, incluídos na fase III do Programa de Avaliação de Carros Novos da América Latina. De acordo com a instituição, os níveis de segurança de alguns dos modelos estão muito abaixo dos padrões globais de segurança.

Os veículos testados nesta terceira fase foram: Ford New Fiesta, Honda City, JAC J3, os Renault Fluence e Sandero, Toyota Etios hatch e os Volkswagen Polo hatch e Sora. Cada carro foi submetido a uma colisão frontal a 64 km/h contra um obstáculo deformável, que simulava outro automóvel.

Dos modelos listados acima, cinco receberam quatro estrelas em função dos benefícios combinados de resistência estrutural da carroceria, airbags e cintos de segurança. São eles o Ford New Fiesta, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios hatch e o VW Polo hatch. Em seguida vem o Volkswagen Sora, que conseguiu só três estrelas em função da baixa resistência da sua estrutura.

Entre os piores desempenhos apresentados estão o Renault Sandero e JAC J3 (foto). O primeiro obteve apenas uma estrela em função do desempenho instável de sua carroceria e a falta de airbags. Já o JAC J3, apesar de ser equipado com dois airbags, também recebeu uma só estrela por ter uma estrutura com resistência muito baixa, oferecendo pouca proteção aos ocupantes.

A Latin NCAP indica também um grande avanço para a proteção infantil em alguns veículos. O Ford New Fiesta e o Honda City foram os dois modelos que conseguiram um bom desempenho neste quesito.

Pense Carros

Você pode acompanhar a CAR Magazine no Pense Carros.

> Ver revista > Ver ofertas de veículos

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

Folha do Sertão - Brasil

14/11/2012 09:01 - Brasil

LatinNCap avalia segurança de carros à venda no Brasil



O Latin NCap, braço para a América Latina da organização europeia que promove testes independentes de segurança com carros ao redor do mundo, divulgou nesta terça-feira (13), em São Paulo, os resultados das avaliações promovidas neste ano com veículos vendidos no Brasil e em outros países da região. O Auto Esporte fez notícia e divulgou os vídeos.

Foram testados Toyota Etios hatch, Honda City, Ford New Fiesta Hatch, Renault Sandero, JAC J3, Renault Fluence e Volkswagen Polo hatch. Também foi avaliado do Volkswagen Bora, que não é mais comercializado no mercado brasileiro.

Antes de verem o resultado no link abaixo, deixo minha indignação em relação à produção de carros sem airbags e frios ABS. É um absurdo que já existam estas tecnologias que ampliam em muito a segurança dos passageiros e motoristas e o governo permita que sejam vendidos veículos sem eles.

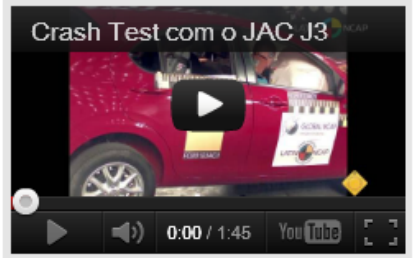
g1

O Globo Online - Brasil

De cara contra o muro: é hora da verdade

Recomendar 397 pessoas recomendaram isso. Seja o primeiro entre seus amigos.

Carros vendidos no Brasil são avaliados em crash-test e resultados são preocupantes



SÃO PAULO — Em segurança, os carros vendidos na América Latina são equivalentes aos modelos europeus de 20 anos atrás. Foi com esta conclusão preocupante que a Associação Brasileira de Defesa do Consumidor (Proteste) revelou os resultados da terceira bateria de crash-tests do Latin NCAP. O Programa de Avaliação de Carros Novos na América Latina testou oito carros vendidos no mercado latino-americano — Toyota Etios, JAC J3, Renault Sandero e Fluence, Ford New Fiesta, Honda City e os VW Polo e Bora, sedã ainda comercializado no México.

VEJA TAMBÉM

- Confira os resultados do teste
- Porte de carro americano, tecnologia de europeu
- Tecnologia em tamanho família

O destaque negativo foi o JAC J3. Nem os dois airbags ajudaram o hatch chinês a somar mais que uma única estrela das cinco possíveis no teste de colisão — quanto mais estrelas, melhor. Isso mostra que apenas as bolsas de ar não são suficientes para garantir que um carro seja seguro, e que J3 sofre com problemas estruturais.

— Não há uma boa estrutura. A cabeça e o tórax atingem o volante porque o airbag se moveu para o lado. Muito preocupante — analisa Ronald Vroman, membro do conselho de Administração do Euro NCAP, que participou da apresentação dos resultados ontem, em São Paulo.

Confira os outros vídeos:

Teste com o Renault Sandero

Teste com o Toyota Etios

Teste com o Ford New Fiesta

Teste com o Honda City

Teste com o Volkswagen Polo

Outro carro que mostra como os projetos brasileiros ainda estão atrasados em relação aos americanos e europeus é o Renault Sandero. Sem airbags, item de segurança que será obrigatório no país apenas a partir de 2014, o modelo só obteve uma estrela. Também pesou na avaliação o desempenho instável da carroceria. Na Europa, onde é vendido pela Dacia, a subsidiária romena da Renault, o Sandero também não se saiu muito bem. Mas, com três estrelas, foi bem melhor do que daqui.

— Curiosamente nós percebemos que alguns carros vendidos aqui têm desempenho inferior aos similares, com os mesmos itens de segurança, vendidos na Europa — critica Vroman.

Pelo menos na ponta de cima da tabela houve uma surpresa positiva. O recém-lançado Toyota Etios hatch, produzido em Sorocaba (SP), estreou no Latin NCap com quatro estrelas em proteção para adultos. É a primeira vez que um carro de entrada alcança esse nível de segurança.

Também obtiveram quatro estrelas o New Fiesta hatch, Honda City, VW Polo hatch e Renault Fluence. O VW Bora, por sua vez, obteve apenas três. Ainda assim, não há motivo para comemoração. Na Europa e nos Estados Unidos, onde os testes de colisão são feitos por órgãos independentes há mais de 20 anos, praticamente todos os carros somam cinco estrelas. E oferecer segurança mínima para os ocupantes é considerado obrigação, não "vantagem".

Crianças mais seguras

Mas a terceira rodada trouxe outra boa notícia. Pela primeira vez, foram dadas quatro estrelas no quesito proteção para crianças — conquistadas por Ford Fiesta e Honda City. A grande diferença em ambos é o Isofix, aquele sistema de fixação de cadeirinhas de criança. Embora muito funcional, o componente não é obrigatório no país.

— A legislação poderia ajudar: o Isofix é muito importante — diz Vroman.

Péssimos na avaliação de proteção para adultos, Sandero e J3 tiveram desempenho um pouco melhor nos testes voltados para a proteção de crianças: anotaram duas estrelas cada um. Etios e Fluence também tiveram essa avaliação, não repetindo o bom desempenho anterior. Já os VW Polo e Bora somaram três estrelas cada um.

Contra o muro

O caminho para um carro participar dos testes de colisão é demorado — daí o Latin NCAP divulgar apenas uma bateria de testes por ano. Tudo começa com uma seleção dos carros a serem avaliados, feita pelo próprio órgão (os populares e os mais vendidos são priorizados). O próximo passo é ir até uma concessionária anonimamente e comprar o automóvel. A seguir, os carros são levados para o laboratório de testes, onde são lacrados.

Depois, os modelos viajam de navio ou avião para a Alemanha, onde ocorre a avaliação. No campo de provas, cada carro é monitorado por sensores e submetido a uma colisão frontal a 64km/h contra um obstáculo deformável, que simula outro automóvel. Uma junta de técnicos e engenheiros avalia as imagens, a deformação estrutural e outros fatores para chegar à pontuação final e definir o quão seguro o modelo é.

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

Veja Online - Brasil

Automóvel

New Fiesta e Honda City, os melhores em crash tests

Os dois modelos tinham airbag duplo e fixação de cadeirinha do tipo Isofix



Crash test do Ford New Fiesta 2012 (Divulgação)

O Latin NCAP, programa de avaliação de carros novos para a América Latina criado por entidades do setor automotivo, acaba de divulgar os resultados dos testes de impacto de alguns veículos brasileiros. Ao todo, foram avaliados oito modelos (*abaixo os vídeos dos testes*), sendo dois da Renault, dois da Volkswagen, um da JAC Motors, um da Honda, um da Toyota e outro da Ford. Os destaques desta rodada de testes, denominada Fase 3, estão Honda City e o Ford New Fiesta Hatch com boas avaliações nos quesitos de proteção ao motorista e infantil - os modelos avaliados contavam com airbag duplo e sistema de retenção infantil Isofix, recomendado em vários países por sua eficiência.

Leia também:

Segurança nos carros: o Brasil ainda está na rabeira
Quer um HB20? Prepara-se: além da fila, fábrica entra em greve
As últimas novidades, lançamentos, test drive e mercado de automóveis
HB20, Etios e EcoSport estão entre os mais econômicos

O desempenho nos testes dos carros brasileiros

Modelo	Airbags	Proteção Adulto	Proteção Criança
Ford New Fiesta	2	★★★★☆	★★★★☆
Honda City	2	★★★★☆	★★★★☆
Chevrolet Cruze	2	★★★★☆	★★★☆☆
Ford Focus Style	2	★★★★☆	★★★☆☆
VW Polo	2	★★★★☆	★★★☆☆
Renault Fluence	2	★★★★☆	★★☆☆☆
Toyota Etios Hatch	2	★★★★☆	★★☆☆☆
Nissan Tiida Hatch	2	★★★★☆	★☆☆☆☆
Toyota Corolla XEI	2	★★★★☆	★☆☆☆☆
VW Bora	2	★★★☆☆	★★★☆☆
Fiat Palio ELX 1.4	2	★★★☆☆	★★☆☆☆
VW Gol Trend 1.6	2	★★★☆☆	★☆☆☆☆
Nissan Tiida Hatch	1	★★★☆☆	★☆☆☆☆

R7 Veículos - Brasil

GALERIA DE FOTOS

Publicado em 14/11/2012, às 01h30 :: Atualizado em 14/11/2012, às 12h09

Segurança

JAC J3 e Renault Sandero vão (muito) mal em crash-test; Toyota Etios surpreende



Foto 1 de 10
Nesta terça-feira (13), foi divulgado o resultado da terceira fase dos testes de colisão do Latin NCAP, órgão que mede, por meio de crash-tests, o nível de segurança dos veículos produzidos e comercializados na América Latina.

Oito modelos foram colocados à prova nesta nova bateria: Ford New Fiesta hatch, Honda City, JAC J3, Renault Fluence, Renault Sandero, Volkswagen Bora e Polo e Toyota Etios. Do grupo, o chinês J3 e o Sandero obtiveram os piores resultados.

No outro extremo, City e New Fiesta hatch foram muito bem, conquistando quatro estrelas tanto na segurança das crianças quanto na dos adultos — a pontuação máxima é de cinco estrelas. Confira todos os resultados dos testes a seguir!



WebMotors - Brasil

Dois populares – Sandero e J3 -fizeram feio no Latin NCAP

Níveis de segurança nos carros da Américas Latina continuam sendo muito baixos, embora algumas marcas demonstrarem avanços



Os últimos resultados dos testes de batidas publicados pelo Latin NCAP indicam que os níveis de segurança de alguns modelos bem vendidos por aqui estão 20 anos atrasados em relação aos países industrializados. O resultado também aponta que os carros estão abaixo dos padrões globais.

A única melhora do resultado ficou por conta de alguns modelos, que conquistaram uma pontuação de segurança de quatro estrelas; há dois fabricantes que incluem airbags como equipamento padrão nos modelos testados.

Os carros com piores desempenhos dos oito testados na terceira fase do Latin NCAP foram o Renault Sandero e o JAC J3. O Sandero obteve apenas uma estrela devido ao desempenho instável de sua carroceria, bem como a falta de airbags. O resultado foi bem oposto do apresentado pelo Fluence, que obteve quatro estrelas. O JAC J3 também surpreendeu negativamente no resultado. O hatch conquistou apenas uma estrela mesmo sendo equipado com dois airbags.

O interessante do estudo do Latin NCAP é que o resultado é baseado na vital importância da força do habitáculo na proteção dos ocupantes no caso de uma batida. No caso do J3, os airbags não compensam uma pobre resistência estrutural. O Latin NCAP ainda alerta em nota que considera firmemente que os consumidores não devem ser confundidos pelos fabricantes que se baseiam apenas nos airbags, para oferecer uma falsa impressão de segurança.

Em contrapartida é significativo o aumento do número de carros que obtiveram quatro estrelas. Cinco modelos atingiram as quatro estrelas evidenciando os benefícios combinados do melhoramento da força da estrutura, dos airbags e dos cintos de segurança. Os modelos que possuem quatro estrelas são o Novo Ford Fiesta KD, o Honda City, o Renault Fluence, o Toyota Etios hatchback e o VW Polo hatchback. Outro modelo testado, o Volkswagen Clássico/Bora, conseguiu apenas três estrelas, devido a sua fraca integridade estrutural.

Um assunto preocupante para o Latin NCAP é a conformidade da produção que os modelos devem manter desde sua aprovação original para a venda e no período em que são fabricados e vendidos nos mercados das regiões. A falta dos padrões de segurança da ONU para os veículos na América Latina, e dos laboratórios de testes de carros dificultam que os governos possam garantir que todos os fabricantes mantenham a qualidade dos carros vendidos em seus mercados. O Latin NCAP recomenda uma discussão com políticos acerca deste assunto especialmente naqueles países com importantes instalações para a produção de carros.

Ao completar a Fase III, o Latin NCAP conta agora com 26 modelos incluindo a maioria dos modelos de carros mais vendidos da região.

O que é o Latin NCAP?

O Programa de Avaliação de Carros Novos para a América Latina (Latin NCAP) foi lançado em 2010 como um projeto piloto de três anos para avaliar qual a contribuição potencial que um programa independente de avaliação de veículos novos pode proporcionar para a segurança viária na América Latina e no Caribe (LAC). O Latin NCAP tem respaldo de programas similares desenvolvidos nos últimos trinta anos na América do Norte, na Europa, na Ásia e na Austrália, que comprovaram ser muito eficazes na melhoria da segurança dos veículos motorizados.

Os responsáveis por essa iniciativa são a Federação Internacional do Automóvel (FIA), a Fundação FIA, com seus membros para a América Latina, a Fundação Gonzalo Rodríguez (Uruguai), e a International Consumers Research and Testing (ICRT) contando com apoio do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Desde 2010, o Latin NCAP realizou três etapas de testes de colisão para avaliar a segurança dos veículos mais vendidos disponíveis nos principais mercados da região O projeto piloto do Latin NCAP demonstrou que o programa pode estimular com sucesso a conscientização das pessoas, governos e fabricantes a ter maior atenção com a segurança veicular. Os bons resultados do projeto piloto apontam para um futuro promissor para o Latin NCAP.

Jornal O Dia - Brasil

Qualidade é questionada

Crash test da Lati NCAP atribui notas baixas a modelos populares à venda no Brasil

POR PEDRO GUADRAS

Rio - De acordo com o Latin NCAP, os últimos resultados dos crash-tests mostram que os níveis de segurança de alguns dos veículos mais populares da região ainda estão 20 anos atrasados em relação aos países industrializados e abaixo dos padrões globais. Porém, houve um avanço e alguns carros conseguiram obter quatro estrelas. Há ainda dois fabricantes, Ford e VW, que incluem airbags como equipamento padrão nos modelos testados.



Apesar de contar com airbag duplo, o JAC J3 obteve apenas uma estrela no crash test, nota considerada marginal pela instituição | Foto: Divulgação

Dos oito modelos avaliados na terceira fase do Latin NCAP, o Renault Sandero e o JAC J3 foram os que obtiveram as piores notas. O Sandero obteve apenas uma estrela devido ao desempenho instável de sua carroceria, bem como a falta de airbags. para compensar o Fluence obteve quatro estrelas. O JAC 3 também conquistou apenas uma estrela apesar de contar com dois airbags.

Mas também há boas notícias. Na fase III houve um significativo aumento na quantidade de carros que obtiveram quatro estrelas. Desta vez foram cinco: Novo Ford Fiesta, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios hatchback e o VW Polo hatchback. Isto revela os benefícios combinados do incremento da força da estrutura, dos airbags e dos cintos de segurança.

Outro sinal de avanço é a obtenção, pela primeira vez, de quatro estrelas para a proteção infantil. Dois carros, o Ford Fiesta e o Honda City, conseguiram tal nota. O uso do sistema de retenção infantil ISOFIX desempenhou um papel fundamental na redução da probabilidade de instalação incorreta, melhorando a atividade dinâmica em geral. O Latin NCAP recomenda o ISOFIX e impulsiona os governos, fabricantes e provedores da região a apoiar o sistema com base na regulamentação R44 das Nações Unidas.

A noticias - Brasil

LatinNCap avalia segurança de carros vendidos no Brasil

13 11 2012

Anúncios Google Carros Toyota Carros Fiat Carros Carros GM Chevrolet



LatinNCap avalia segurança de carros vendidos no Brasil. Toyota Etios obtém 4 estrelas de 5 em relação à proteção de adultos. JAC J3 e Renault Sandero têm 1 estrela; veja os resultados.

Anúncios Google Carros Motos Segurança Do GM Videos Globo Esporte

A Notícias, um site de conteúdo e notícias do Brasil e do Mundo, desenvolvido pela Agência de Notícias e Marketing Digital Anjo Investidor. Veja mais notícias sobre **LatinNCap avalia segurança de carros vendidos no Brasil** em vídeos, fotos e nos links abaixo.

Videos do Youtube sobre LatinNCap avalia segurança de carros vendidos no Brasil



CarPlace - Brasil

Anúncios Google Renault Sandero Carros Novos Comprar Carro Carro

13/11/12 POR LUIZ CESAR

LATIN NCAP DIVULGA RESULTADOS DE TESTES DE COLISÃO – SANDERO E J3 SÃO REPROVADOS; VEJA A TABELA E OS VÍDEOS DOS TESTES



O Latin NCAP divulgou o comunicado com os resultados da terceira fase dos testes de colisão (crash test). Os destaques foram o Ford New Fiesta e o Honda City, com as melhores pontuações em segurança para adultos e crianças (ambos com quatro estrelas nos dois casos). J6 o JAC J3 e o Renault Sandero conseguiram apenas duas estrelas para crianças e uma estrela para adultos.

Em comunicado, o Latin NCAP ainda lamenta o nível de segurança da maioria dos carros, que podem ser considerados 20 anos atrasados em relação aos países desenvolvidos e abaixo dos padrões globais. Os piores desempenhos entre os oito testados na terceira fase do Latin NCAP ficaram com o Renault Sandero e o JAC J3.



O Sandero obteve apenas uma estrela devido ao desempenho instável de sua carroceria, bem como à falta de airbags. Por outro lado, o Fluence obteve quatro estrelas para adultos.

O JAC J3 também obteve apenas uma estrela, apesar de contar com dois airbags; isso demonstra que a rigidez estrutural da cabine também é fundamental para a proteção dos ocupantes no caso de uma batida. Dessa forma, fica claro que somente os airbags não compensam uma estrutura pobre.



Mas também há boas notícias. De acordo com o instituto, cinco modelos alcançam as quatro estrelas, evidenciando os benefícios combinados do melhoramento da força da estrutura, dos airbags e dos cintos de segurança. Os modelos que ganharam quatro estrelas são o Ford New Fiesta, o Honda City, o Renault Fluence, o Toyota Etios hatchback e o VW Polo hatchback.

Outro sinal de avanço nestes testes de colisão é a obtenção, pela primeira vez, de quatro estrelas para a proteção infantil por dois modelos: Ford New Fiesta e Honda City. O uso do sistema de retenção infantil ISOFIX foi fundamental para o bom desempenho nesse quesito.



LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

AutoEstrada - Brasil

Testes de segurança apontam falhas no Renault Sandero e no JAC J3



foto de Divulgação

Os dois modelos, comercializados no Brasil, receberam as piores notas do Latin NCAP

Tem sido uma prática normal, por parte das montadoras, lançar no Brasil modelos que em seus países de origem já estão defasados. Entre outras justificativas, os executivos afirmam que o motivo de lançarem aqui modelos que já evoluíram para outras gerações em países do primeiro mundo, são os custos.

A Renault, por exemplo, que acabou de lançar aqui no Brasil o 'novo' Clio, assume que o modelo 'novo' daqui está defasado duas gerações em relação ao seu equivalente na Europa. O motivo, claro, são os custos. Todas, porém, se apressam em afirmar que essas diferenças de gerações não implicam na segurança. Os modelos lançados aqui, mesmo gerações atrasadas em relação aos modelos lançados lá, segundo as montadoras, são tão seguros uns quanto os outros.

A terceira fase do Latin NCAP, Programa de Avaliação de Carros Novos da América Latina, porém, apontou que a segurança dos carros populares vendidos na região também está duas décadas defasada em comparação com países com mercados maduros. Os níveis, segundo a organização responsável pelo teste, são inferiores aos padrões globais, estipulados pela ONU.

Nesta edição do Programa foram avaliados o Ford New Fiesta KD, Honda City, JAC J3, Renault Fluence, Renault Sandero, Toyota Etios hatchback, Volkswagen Polo hatchback e Volkswagen Bora. Dos oito modelos, dois obtiveram apenas uma estrela: Renault Sandero e JAC J3. A classificação máxima é de cinco estrelas e, de acordo com as entidades responsáveis pelo programa, na Europa é raro um automóvel obter nota inferior a quatro estrelas.

Os veículos foram submetidos a testes de colisão frontal a 64 km/h contra um obstáculo deformável. Os dois modelos com piores resultados têm estruturas frágeis na carroceria, aumentando o risco para os ocupantes.

O resultado obtido pelo Sandero prova que a estratégia da Renault de vender no Brasil modelos mais simples, sem a mesma tecnologia dos carros da mesma marca comercializados na Europa, compromete não só o conforto como a segurança dos consumidores da montadora no País.

Já o caso do chinês J3, vendido no Brasil com uma série de equipamentos, incluindo airbag duplo, mostra que o dispositivo não compensa os problemas de estrutura da carroceria. Apesar da performance dos dois modelos, houve melhora na comparação com a fase anterior do programa, quando quatro carros foram classificados com apenas uma estrela.

Entre os outros modelos, o Volkswagen Bora recebeu três estrelas. Cinco modelos obtiveram quatro estrelas: Ford New Fiesta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios hatch e o VW Polo hatch. A classificação é resultado da boa resistência estrutural da carroceria e da presença de airbags.

O Ford New Fiesta e o Honda City se destacaram ainda por terem aumentado a segurança das crianças no banco traseiro. Os modelos contam com o sistema Isofix para fixar a cadeirinha para transportar os pequenos. O Latin NCAP mostrou que o dispositivo é mais eficaz do que o cinto de segurança.

Ricardo Paneasa

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

Automotive Business - Brasil



COLUNISTA

Roberto Nasser | BIOGRAFIA

DE CARRO POR AÍ

Grand Siena, o melhor da turma do Logan

Carro foca em clientes que buscam mais espaço

Tem cara de "já vi em algum lugar". É verdade. A novidade do Grand Siena é ser produto de cruza entre o físico e o clínico, a realidade e o conceitual. Explico que na prática o Grand Siena é a visão da Fiat sobre Renault Logan, Nissan Versa, Chevrolet Cobalt, a junção do conceito com elementos frontais de sua linha. Um carro capacitado para receber clientes com capacidade aquisitiva – ou de se endividar – em ascensão. Sacam do carro pequeno ou do usado para ter um novo com mais espaço.

A Fiat aproveitou o bom nome e a boa imagem do Siena, com 813 mil unidades produzidas em quatro gerações, entre 1997 e 2011, criou o novo produto sobre a plataforma utilizada no Weekend e na picape Strada, ampliou a distância entre eixos – na verdade a medida de conforto no interior dos automóveis – em 13,7 cm. Mais 6 cm em largura, 5,3 no altura. Dá para perceber o ganho.

Na formulação deu atenção especial no compatibilizar os órgãos mecânicos e no desenvolver conceitual de dinâmica do automóvel. É macio, estável, de rodar confortável, amenizando a rotividade intrínseca aos italianos. Influi nestas sensações o trabalho realizado na suspensão traseira, evoluída relativamente ao Punto e, resultado em engenharia, aumento da bitola.

Em termos de condução, o bom torque do motor, a agilidade para a mudança das marchas pelas borboletas, e a surpreendente estabilidade fazem a alegria nos trechos de subidas em curvas – para quem gosta.

Internamente bem recebe os usuários e o motorista se sente protegido com a boa instrumentação do painel, facilmente visualizável, sem os exercícios de musculatura dos olhos exigidos pela inexplicável disposição do Honda Civic, e ainda, ao ligar a chave de ignição, os ponteiros varrem o quadrante. Lembram importados de maior preço.

Dessa renca de produtos sorrindo para os novos consumidores, o Grand Siena tem vantagens nos extremos: da motorização 1.4 8V EVO à 1.6 16V E.torQ, motor FPT desenvolvido sobre base BMW, com opcional de automatização Dualogic para o transmissão, laque de R$ 38, 7 mil a R$ 54 mil. Automóvel ideal para a necessidade de bom espaço, bem desenvolvido e bem compatibilizado entre os órgãos mecânicos – o time liderado pelo engenheiro Cláudio Demaria não é santo, mas faz milagres – e o preço contido.

Diz a Fiat, o estilo foi desenvolvido em conjunto com os centros de Turim, na Itália, e Betim, MG e, em sendo, será forma de remunerar serviços à matriz que necessita, desacaparadamente, de recursos externos.

Soluções atualizadas, como os faróis de duplo refletor, calotas para os para lamas, de nobino, embutidos nos para choques, e lanterna traseira com elegantes traços luminosos. No interior, para diferenciar-se de leve dos modelos capacitados e de preço contido da concorrência, detalhes cromados no painel, elevando a percepção de cuidado elegante.

Mecânica com motorização flex 1.4 EVO 8V, 85/88 cv e 1,6 E.torQ 16V 115/117 cv (gasálcool/etanol), câmbio manual de cinco velocidades e automatização opcional nos 1.6. Freios dianteiros a disco, traseiros tambor.

Segurança com ABS e almofadas de ar frontais – adequação à letárgica obrigação legal – sendo opção as laterais. Terceiro apoio de cabeça atrás, e a economia beata de utilizar apenas cinto subabdominal. Característica igualmente inexplicável é a garantia ser de apenas um ano, quando o corrente se inicia com três. Não combina com a liderança de mercado.

Para registrar. Especificamente na unidade testada o câmbio tinha problemas. Fazia barulho em rolagem – rolamentos de rodas, do apoio do pinhão ou peça rotante – e o automatizador Dualogic retardava ao reduzir as marchas para parar. Era defeito da unidade, pois outro veículo com Dualogic foi testado comparativamente e nele apareceram os ajustes feitos pela Fiat e sua controlada Magneti Marelli, exibindo melhor racionalidade de uso e suavidade entre as trocas de marcha. O sistema permite mudança automática ou manual com elegante alavanca, ou pelas borboletas atrás do volante de direção, e possui um botão "S" comando de reprogramação das trocas, dando condução mais ágil. É o melhor da atual turma.

Por concluir, é um bicho novo, bem conformado, acertado, e deve ser produto de sucesso pois, apesar do preço contido, tem-se a impressão de receber mais.



Business Review Brazil - Brasil

ASSUNTOS DE DINHEIRO

Segurança dos carros latinos tem atraso de 20 anos

Piores avaliações foram apresentadas pelos modelos Renault Sandero e pelo chinês JS JAC

Tópicos: automóveis, Business Review Brasil, carros, crash test, fabricação, JS JAC, Proteste, Renault Sandero





14 NOV 2013 Simone Talarico

Carros populares apresentaram mau desempenho nos testes de colisões realizados pela Latin NCAP, em parceria com a Proteste - Associação de Consumidores. Os órgãos afirmaram que a segurança dos veículos produzidos na América Latina está abaixo dos padrões globais, cerca de 20 anos atrasada em relação aos países ricos.

Leia a edição de novembro da Business Review Brasil

Os piores carros avaliados foram o Renault Sandero e o chinês JAC J3, com avaliações mostrando que "estruturas frágeis na carroceria colocam em risco a vida de seus motoristas e ocupantes".

O Renault Sandero, que na Europa é conhecido por sua segurança exemplar, obteve apenas uma estrela no desempenho instável da carroceria, além de ser prejudicado nos testes devido à falta de airbags. Segundo a Proteste, no continente europeu dificilmente um carro terá uma avaliação menor do que quatro estrelas.

Por outro lado, embora o JAC J3 tenha dois airbags, o modelo também só alcançou uma estrela. "Isso comprova que airbags não são suficientes para tornar os carros mais seguros quando a estrutura da carroceria é deficiente", relataram os testes. Procuradas, as montadoras Renault e JAC Motors não foram localizadas para explicar o mau desempenho.

O Latin NCAP aconselha que os consumidores exijam dos fabricantes a adoção das recomendações da Organização das Nações Unidas em relação aos padrões dos testes de colisão (regulamentos R94 e R95). "Desta maneira, haverá mais proteção a todos os envolvidos no trânsito e os consumidores terão oportunidade de escolher seus carros segundo as avaliações de segurança dos testes de colisão", lembra a pesquisa.

Os carros foram submetidos a uma colisão frontal a 64 km/h. Dos oito veículos testados, cinco conseguiram quatro estrelas: Ford New Fiesta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios hatch e o Volkswagen Polo hatchback, combinando os três itens principais de segurança - resistência estrutural da carroceria, air bags e cintos de segurança. O clássico Volkswagen Gol só obteve três estrelas, pela baixa resistência da sua estrutura.

Avaliação: Os carros são avaliados pelo número de estrelas, variando de zero a cinco. Quanto mais seguro, mais estrelas ganha, de acordo com a segurança ideal aos ocupantes dos veículos. Este foi o terceiro ano de testes. No período, já foram testados 39 modelos diferentes.

Veja outras notícias recentes na área de fabricação:

Fenabrave prevê redução de venda de automóveis em 2013 em 0,60%

Kleiton Inova mais uma vez

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

Club Alfa - Brasil

JAC J3 vai mal em crash-test do Latin NCAP

Hatch chinês conquistou apenas uma estrela na proteção a adultos

Vitor Matsubara - QUATRO RODAS



O Latin NCAP divulgou os resultados dos novos testes de impacto realizados com veículos à venda na América Latina.

Entre os modelos avaliados, destaque para o mau desempenho do JAC J3, classificado com apenas uma estrela em cinco possíveis no quesito proteção para ocupantes adultos e duas estrelas em proteção a crianças. O resultado do J3 foi idêntico ao do Renault Sandero, um de seus concorrentes no Brasil. Vale ressaltar que o Sandero foi o único modelo do teste sem airbags frontais e os modelos J3 e Polo foram avaliados para o mercado brasileiro.
O Toyota Etios também passou pela avaliação do Latin NCAP, registrando quatro estrelas na proteção a ocupantes adultos e duas na proteção a crianças. O veterano Volkswagen Gol, ainda oferecido no mercado argentino, recebeu três estrelas tanto na proteção de crianças quanto adultos. Outro modelo da VW, o Polo, teve quatro estrelas na proteção de adultos e três para crianças. Já o Renault Fluence conquistou quatro estrelas no impacto com adultos e apenas duas com crianças.

Os modelos mais bem avaliados pelo Latin NCAP foram o Ford New Fiesta Hatch e o Honda City. A dupla registrou quatro estrelas na proteção para adultos e quatro estrelas na proteção a crianças.

O Latin NCAP divulgou os resultados dos novos testes de impacto realizados com veículos à venda na América Latina.

Entre os modelos avaliados, destaque para o mau desempenho do JAC J3, classificado com apenas uma estrela em cinco possíveis no quesito proteção para ocupantes adultos e duas estrelas em proteção a crianças. O resultado do J3 foi idêntico ao do Renault Sandero, um de seus concorrentes no Brasil. Vale ressaltar que o Sandero foi o único modelo do teste sem airbags frontais e os modelos J3 e Polo foram avaliados para o mercado brasileiro.

O Toyota Etios também passou pela avaliação do Latin NCAP, registrando quatro estrelas na proteção a ocupantes adultos e duas na proteção a crianças. O veterano Volkswagen Gol, ainda oferecido no mercado argentino, recebeu três estrelas tanto na proteção de crianças quanto adultos. Outro modelo da VW, o Polo, teve quatro estrelas na proteção de adultos e três para crianças. Já o Renault Fluence conquistou quatro estrelas no impacto com adultos e apenas duas com crianças.

Os modelos mais bem avaliados pelo Latin NCAP foram o Ford New Fiesta Hatch e o Honda City. A dupla registrou quatro estrelas na proteção para adultos e quatro estrelas na proteção a crianças.

Veículo	Avaliação - Adultos	Avaliação - Crianças
Ford New Fiesta	4 estrelas	4 estrelas
Honda City	4 estrelas	4 estrelas
JAC J3	1 estrela	2 estrelas
Renault Fluence	4 estrelas	2 estrelas
Renault Sandero	1 estrela	2 estrelas
Toyota Etios hatch	4 estrelas	2 estrelas
VW Polo hatch	4 estrelas	3 estrelas
VW Gol	3 estrelas	3 estrelas

EcoFinanças - Brasil

Carros populares estão abaixo dos padrões globais, diz Proteste

Em testes de colisões, dos oito modelos analisados, nenhum obteve avaliação máxima de cinco estrelas

Por Heraldo Marques Soares. [15h58 | 14-11-2013]Ford Fiesta e JAC J3 nos testes; carros populares foram mal avaliados

SÃO PAULO -Carros populares apresentaram mau desempenho nos testes de colisões realizados pela Latin NCAP, em parceria com a Proteste - Associação de Consumidores. Os órgãos afirmaram que a segurança dos veículos produzidos na América Latina está abaixo dos padrões globais, cerca de 30 anos atrasada em relação aos países ricos.

¿Argentina en Peligro?
La Crisis Ya Destruyó Sus Ahorros. Lo Que Viene Es Mucho Peor. Mirá!
1gdigital.com/Fin-de-la-Argentina
Anúncios Google

Os piores carros avaliados foram o Renault Sandero e o chinês JAC J3, com avaliações mostrando que "estruturas frágeis na carroceria colocam em risco a vida de seus motoristas e ocupantes".

O Renault Sandero, que na Europa é conhecido por sua segurança exemplar, obteve apenas uma estrela no desempenho inicial da carroceria, além de ser prejudicado nos testes devido à falta de airbags. Segundo a Proteste, no continente europeu dificilmente um carro tem uma avaliação menor do que quatro estrelas.

Por outro lado, embora o JAC J3 tenha dois airbags, o modelo também só alcançou uma estrela. "Isso comprova que airbags não são suficientes para tornar os carros mais seguros quando a estrutura da carroceria é deficiente", relataram os testes. Procuradas, as montadoras Renault e JAC Motors não foram localizadas para explicar o mau desempenho.

O Latin NCAP aconselha que os consumidores devem exigir dos fabricantes a adoção das recomendações da Organização das Nações Unidas em relação aos padrões dos testes de colisão (regulamentos R94 e R95). "Desta maneira, haverá mais proteção a todos os envolvidos no trânsito e os consumidores terão oportunidade de escolher seus carros segundo as avaliações de segurança dos testes de colisão", lembra a pesquisa.

Outros desempenhosOs carros foram submetidos a uma colisão frontal a 64 km/h. Dos oito veículos testados, cinco conseguiram quatro estrelas: Ford New Fiesta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios hatch e o Volkswagen Polo hatchback, combinando os três itens principais de segurança - resistência estrutural da carroceria, air bags e cintos de segurança.

O clássico Volkswagen Gol só obteve três estrelas, pela baixa resistência da sua estrutura.

Testes
Os carros são avaliados pelo número de estrelas, variando de zero a cinco. Quanto mais seguro, mais estrelas ganha, de acordo com a segurança ideal aos ocupantes dos veículos. Este foi o terceiro ano de testes. No período, já foram testados 26 modelos diferentes.

Notícias relacionadas
Fábrica inaugurada para suprir a demanda do HB20 entra em greve
Número de veículos blindados no Brasil aumenta, veja os cinco mais
Hyundai Veloster é investigado por explosão no teto solar
Mais potência
BMW lança nova F800 GT
Carros
Fábrica inaugurada para suprir a demanda do HB20 entra em greve
Manutenção
Honda convoca proprietários dos quadriciclos TRX 420 para recall

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

InfoMoney - Brasil

Carros populares estão abaixo dos padrões globais, diz Proteste

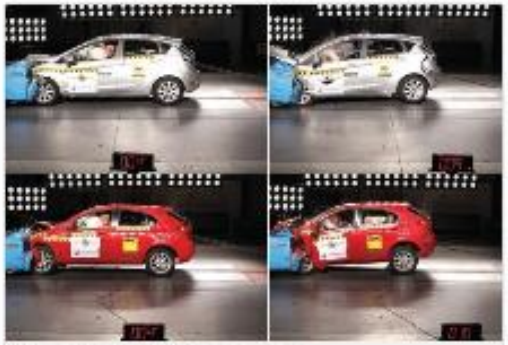
Em testes de colisões, dos oito modelos analisados, nenhum obteve avaliação máxima de cinco estrelas

Por Horácio Monteiro Soares | 18/11/2013

A A A

SÃO PAULO – Carros populares apresentaram mau desempenho nos testes de colisões realizados pela Latin NCAP, em parceria com a Proteste - Associação de Consumidores. Os órgãos afirmaram que a segurança dos veículos produzidos na América Latina está abaixo dos padrões globais, cerca de 10 anos atrasada em relação aos países ricos.

Os piores carros avaliados foram o Renault Sandero e o chinês JAC J3, com avaliações mostrando que "estruturas frágeis na carroceria colocam em risco a vida de seus motoristas e ocupantes".



Ford Fiesta e JAC J3 nos testes, carros populares foram mal avaliados

O Renault Sandero, que na Europa é conhecido por sua segurança exemplar, obteve apenas uma estrela no desempenho instável da carroceria, além de ser prejudicado nos testes devido à falta de airbags. Segundo a Proteste, no continente europeu dificilmente um carro sem uma avaliação menor do que quatro estrelas.

Por outro lado, embora o JAC J3 tenha dois airbags, o modelo também só alcançou uma estrela. "Isso comprova que airbags não são suficientes para tornar os carros mais seguros quando a estrutura da carroceria é deficiente", relataram os testes. Procuradas, as montadoras Renault e JAC Motors não foram localizadas para explicar o mau desempenho.

O Latin NCAP aconselha que os consumidores devem exigir dos fabricantes a adoção das recomendações da Organização das Nações Unidas em relação aos padrões dos testes de colisão (regulamentos R94 e R95). "Dessa maneira, haverá mais proteção a todos os envolvidos no trânsito e os consumidores terão oportunidade de escolher seus carros segundo as avaliações de segurança dos testes de colisão", lembra a pesquisa.

Outros desempenhos

Os carros foram submetidos a uma colisão frontal a 64 km/h. Dos oito veículos testados, cinco conseguiram quatro estrelas: Ford New Fiesta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios hatch e o Volkswagen Polo hatchback, combinando os três itens principais de segurança - resistência estrutural da carroceria, air bags e cintos de segurança.

O clássico Volkswagen Gol obteve três estrelas, pela baixa resistência da sua estrutura.

Testes

Os carros são avaliados pelo número de estrelas, variando de zero a cinco. Quanto mais seguro, mais estrelas ganha, de acordo com a segurança ideal aos ocupantes dos veículos. Este foi o terceiro ano de testes. No período, já foram testados 26 modelos diferentes.

MidiaNews - Brasil

CARROS / AUTOMÓVEIS/UTILITÁRIOS

Sandero e J3 vão muito mal em crash-test

Latin NCAP recomenda que montadoras invistam em materiais de boa qualidade na estrutura dos carros



Jornal do CARROS

A Proteste, uma das entidades responsáveis por promover o Latin NCAP, revelou nesta terça-feira (13) os resultados da terceira bateria de crash-test realizada com veículos vendidos em toda a América Latina com o objetivo de medir o nível de segurança desses modelos.

No total, oito carros foram avaliados, sendo que seis deles são comercializados no Brasil.

Os automóveis que conseguiram os melhores resultados foram o Ford New Fiesta e Honda City. Ambos obtiveram quatro estrelas, de cinco possíveis, tanto nos quesitos de proteção para adulto como para criança.

Os principais motivos para o bom desempenho do hatch norte-americano e do sedã japonês foram a combinação da boa resistência da carroceria com a inclusão do duplo airbag dianteiro e do sistema Isofix, que proporciona um vínculo estrutural bem mais seguro entre a cadeirinha infantil e a estrutura fixa da carroceria.

Além desses modelos, Renault Fluence, Toyota Etios e Volkswagen Polo hatch também conseguiram quatro estrelas para adultos, mas na proteção para crianças os dois primeiros conseguiram duas estrelas, enquanto o compacto alemão obteve apenas três.

Outro modelo da Volkswagen que conseguiu resultado razoável foi o sedã médio Gorn - que ainda é vendido no México com o nome Clasic.

O veículo alcançou três estrelas tanto em proteção para adultos como para crianças.

Estrutura frágil

Embora tenha sido constatado um progresso nos resultados em relação aos primeiros testes realizados em 2010 e 2011, modelos como JAC J3 e Renault Sandero, compactos bem aceitos no Brasil, provam que ainda há muito o que fazer. De todos os carros avaliados nessa terceira bateria de crash-test, os dois hatches foram os que obtiveram os piores resultados: uma estrela em proteção para adultos e duas para crianças.

De acordo com a organização do Latin NCAP, isso é reflexo da combinação de diversos fatores, como o posicionamento dos pedais, que em uma batida podem causar lesões nos pés do motorista, a estrutura extremamente frágil - ambos tiveram o teto deformado e, no caso do hatch chinês, o piso se abriu - e a falta dos airbags dianteiros no compacto francês.

Só airbag não adianta

Para Ronald Vroman, acrescentar apenas airbags nos modelos vendidos na América Latina e no Caribe não basta. As montadoras têm que investir em materiais de boa qualidade na estrutura de seus veículos e, além disso, introduzir sistemas como o Isofix que, em colisões, podem evitar que crianças sofram lesões graves.

O curioso, no entanto, é ver que ainda há um abismo separando os carros fabricados na América Latina e na Europa e isso é comprovado quando comparamos resultados como o do Sandero brasileiro com seu irmão gêmeo vendido pela Dacia na França que, em 2008, obteve três estrelas em proteção para adultos e quatro para crianças no Euro NCAP.

MotorCar - Brasil



2012, crash test, JAC J3, Latin NCAP, New Fiesta

Crash test: de 8 carros testados New Fiesta é o melhor e Jac J3, o pior

MotorDream - Brasil



Latin NCAP: Renault Sandero e JAC J3 vão mal

Os dois carros mais vendidos no Brasil, o Renault Sandero e o JAC J3, ficaram com duas estrelas no teste de colisão frontal do Latin NCAP

por Raphael Panaro
MotorDream

O Latin NCAP, um programa independente de avaliação de veículos novos para proporcionar segurança viária na América Latina e no Caribe, divulgou os resultados do terceiro lote de testes com alguns modelos. O programa revelou que "os níveis de segurança de alguns dos veículos mais populares da região ainda [eram 2] áreas alarmantes quando aos padrões internacionais e por conta dos padrões globais". Os "mais" são dados em estrelas e variam de uma a cinco. Os carros sem nenhum desempenho dos oito testados foram o Renault Sandero e o JAC J3. O carro francês obteve apenas uma estrela devido ao desempenho instável de sua carroceria, bem como à falta de airbags. O JAC J também obteve apenas uma estrela apesar de contar com dois airbags, isso indica claramente a vital importância da força de estabilidade na avaliação dos resultados no caso do Latin.

Dois modelos alcançaram as quatro estrelas evidenciando as melhores combinações de melhoramento da força da estrutura, dos airbags e dos cintos de segurança. Os carros que possuem quatro estrelas são o novo Ford Fiesta, a Honda City, a Renault Fluence, a Toyota Etios Hatchback e a Volkswagen Polo Hatchback. Outro modelo testado, o VW Saveiro, conseguiu apenas três estrelas, devido a sua fraca integridade estrutural. Outro Renault, o sedã Fluence obteve quatro estrelas no teste.

Apesar de alguns resultados ruins, o Latin NCAP diz que houve um avanço em relação à fase 1, em 2010, e a fase 2, em 2011. Na Galeria de testes do site possível, segundo o NCAP, quatro modelos que receberam apenas uma estrela apresentaram riscos de "testes não falsos" nos ocupantes.

Teste

Cada carro foi submetido a uma colisão frontal a 56 km/h contra um obstáculo deformável, que simulava outro automóvel. Em seguida foram atribuídas estrelas — de cinco, para segurança ideal aos ocupantes, a zero, para os veículos mais inseguros.

Airbag não garante total segurança

O Latin NCAP afirma que os airbags não apresentam uma pobre resistência estrutural, e sensores lamentam que os consumidores não devam ser confundidos pelas informações que os fabricantes apenas nos airbags para alcançar uma falsa impressão de segurança. A inclusão de um airbag, apenas, não garante a segurança do carro. Assim sendo, Carla e policiais, quando as garantias, devem ser capazes de verificar a integridade estrutural do carro.

Veja mais: Empresas negativas • Carros brasileiros desaprovaram em testes de segurança
Veja também: O Latin NCAP e os carros nacionais

RESULTADOS
FASE II

JAC J3	✓2	★☆☆☆☆	★★☆☆☆
Renault SANDERO	✗	★☆☆☆☆	★★☆☆☆
[illegible]	✓2	★★★☆☆	★★★☆☆
[illegible]	✓3	★★★★☆	★★★☆☆
[illegible]	✓2	★★★★☆	★★☆☆☆
[illegible]	✓3	★★★★☆	★★★★☆
[illegible]	✓3	★★★★☆	★★☆☆☆
Ford NEW FIESTA	✓3	★★★★☆	★★★★☆

Motornauta - Brasil



Latin NCap divulga os novos testes de carros vendidos no Brasil

* Equipe MOTORNAUTA | 14/11/2012 | 1 Comentário

Níveis de segurança nos carros da América Latina continuam sendo muito baixos, embora algumas marcas demonstrarem avanços.

Os últimos resultados dos testes de batidas publicados pelo Latin NCAP indicam que os níveis de segurança de alguns dos veículos mais populares da região ainda estão 20 anos atrasados em relação aos países industrializados e abaixo dos padrões globais. Contudo, houve um avanço e alguns carros atingiram uma pontuação de segurança de quatro estrelas; há dois fabricantes que incluem airbags como equipamento padrão nos modelos testados.

Os carros com piores desempenhos dos oito testados na terceira fase do Latin NCAP foram o Renault Sandero e o JAC J3. O Sandero obteve apenas uma estrela devido ao desempenho instável de sua carroceria, bem como a falta de airbags. Esse foi um resultado decepcionante por parte da Renault, um fabricante que tem reputação na Europa, em termos de segurança. A companhia certamente pode oferecer algo muito melhor, como o conferido em outro modelo testado, o Fluence, que obteve quatro estrelas. O JAC 3 também conquistou apenas uma estrela apesar de contar com dois airbags; isso indica claramente a vital importância da força do habitáculo na proteção dos ocupantes no caso de batida.

Os airbags não compensam uma pobre resistência estrutural, o Latin NCAP considera firmemente que os consumidores não devem ser confundidos pelos fabricantes que se baseiam apenas nos airbags, para oferecer uma falsa impressão de segurança. A inclusão de um airbag não garante a segurança do carro. Assim sendo, tanto o público, quanto os governos, devem ser capazes de verificar a integridade estrutural do carro. Isso se consegue mediante a aplicação dos padrões de testes de batidas das Nações Unidas (regulamentações R94 e R95), proporcionando aos consumidores a possibilidade de comparar o desempenho em segurança dos diferentes modelos, como Latin NCAP realiza.

É alentador, na Fase III, o significativo aumento nos números de carros que obtiveram quatro estrelas. Cinco modelos atingiram as quatro estrelas evidenciando os benefícios combinados do melhoramento da força da estrutura, dos airbags e dos cintos de segurança. Os modelos que possuem quatro estrelas são o Novo Ford Fiesta KD, o Honda City, o Renault Fluence, o Toyota Etios hatchback e o VW Polo hatchback. Outro modelo testado, o Volkswagen Clássico/Bora, conseguiu apenas três estrelas, devido a sua fraca integridade estrutural.

Em um alentador passo para frente, a Ford e a VW confirmaram que o airbag para motorista e acompanhante fazem parte do equipamento padrão no Novo Ford Fiesta e no Volkswagen Clássico/Bora em todos os mercados do Latin NCAP. O Latin NCAP recebe com prazer esta incorporação prévia aos requisitos legais em alguns países da América Latina.

Outro sinal de avanço nesse teste de batida é a obtenção, pela primeira vez, de quatro estrelas para a proteção infantil. Dois modelos, o Ford Fiesta e o Honda City, conseguiram esse tão bem-vindo progresso. O uso do sistema de retenção infantil com o ISOFIX desempenhou um papel fundamental na redução da probabilidade de instalação incorreta, melhorando a atividade dinâmica em geral. O Latin NCAP recomenda o ISOFIX e impulsiona os governos, fabricantes e provedores da região a apoiar o sistema ISOFIX com base na regulamentação R44 das Nações Unidas.

O Latin NCAP se satisfaz com os contínuos signos de diálogo construtivo com os fabricantes de carros. A disposição de alguns fabricantes líderes para mudarem sua produção e oferecer modelos mais seguros no mercado é muito bem-vinda, demonstrando os benefícios dos esforços por parte do Latin NCAP em criar consciência sobre o desempenho da segurança dos carros vendidos na região.

Um assunto preocupante para o Latin NCAP é a conformidade da produção que os modelos devem manter desde sua aprovação original para a venda e no período em que são fabricados e vendidos nos mercados das regiões. A falta dos padrões de segurança da ONU para os veículos na América Latina, e dos laboratórios de testes de carros dificultam que os governos possam garantir que todos os fabricantes mantenham a qualidade dos carros vendidos em seus mercados. O Latin NCAP recomenda uma discussão com políticos acerca deste assunto especialmente naqueles países com importantes instalações para a produção de carros.

O Latin NCAP realiza atualmente uma consultoria com governos, grupos de consumidores, clubes de automóveis, provedores de seguros, fabricantes, experts em segurança e público em geral. A consultoria ajudará a desenhar o futuro do Latin NCAP enquanto se prepara para se estabelecer como uma entidade legal permanente de promoção da segurança viária ao serviço dos interesses dos consumidores em toda América Latina e o Caribe. Para mais detalhes, acesse www.latinncap.com

Pense Carros - Brasil

Crash-test: JAC J3 e Renault Sandero têm os piores desempenhos em testes de colisão

O Latin NCAP testou os carros: Honda City, JAC J3, Novo Ford Fiesta KD, Renault Fluence, Renault Sandero, Toyota Etios hatchback, VW Classic/Gol e VW Polo hatchback





LATIN NCAP
PARA AUTOS MAS SEGUROS

UOL Carros - Brasil



Carros populares estão abaixo dos padrões globais, diz Proteste

MotorDiário - Brasil



Terceira fase de testes do LatinNCap demonstra melhora, mas veículos brasileiros ainda são inseguros

Toyota Etios hatch, Honda City, Ford New Fiesta Hatch, Renault Sandero, JAC J3, Renault Fluence e Volkswagen Polo hatch passaram pelas mãos do órgão

Crash Tes
Lista de reprod
Crash Tes
Lista de reprod
Crash Tes
Lista de reprod
Crash Tes
Lista de reprod
Crash Tes
Lista de reprod
Crash Tes
Lista de reprod
Crash Tes
Lista de reprod
Crash Tes
Lista de reprod

UOL Carros - Brasil

13/11/2012 17h40 - Por UOL Carros

UOL Carros: JAC J3 recebe 1 estrela em crash test



CarPoint News - Brasil

Latin NCAP divulga os novos resultados

Postado em: 15, novembro 2012 por Marcelo Silva

Me gusta A 2 personas les gusta esto. Sé el primero de tus amigos.



Foto: Divulgação

Carro não é feito para bater, isso é fato. Mas embora os sistemas de segurança ativa (ABS, ESP, Controle de tração, etc) estejam cada vez mais comuns hoje em dia, há momentos em que a dama da sorte pode se distrair com um outdoor da Victor Hugo e nós acabamos sendo obrigados a depender da segurança passiva de nossos veículos (airbags, célula de sobrevivência, etc), e nessa hora é bom que ele tenha um céu bem estrelado em sua pontuação nos NCAPs da vida.

Ao contrário do que ocorreu nos anos de 2010 em 2011, a amostragem 2012 do Latin NCAP resultou em uma maioria de carros com 4 estrelas, um carro com 3 estrelas e dois veículos, com uma estrela cada. Começando por baixo, vemos o JAC J3, que conseguiu uma estrela e pontuação de 3,50/16,00 na proteção para adultos. No banco traseiro, foram 13,03/49,00 pontos na proteção de crianças. Apesar do duplo airbag, a estrutura do J3 não foi capaz de suportar o impacto, demonstrando grande invasão do habitáculo e potenciais riscos aos passageiros.

Outro resultado lastimável foi o Renault Sandero sem airbags, uma estrela e 4,61 pontos na proteção para adultos e 18,68 pontos na proteção para crianças. A estrutura do Sandero se revelou não muito firme, com grande deformação da coluna "A" e potencial risco para as pernas dos ocupantes, por culpa dos pedais. Uma crítica para a Renault foi o resultado de 3 estrelas para o Dacia Sandero no EuroNCAP. E embora o europeu estivesse ocupado com airbags frontais, a deformação da coluna "A" foi ligeiramente menor, talvez denunciando o uso de aço menos resistente no modelo brasileiro.

Com três estrelas e 10,27 pontos na proteção para adultos, ficou o nosso antigo VW Bora, que ainda é fabricado no México e usa a mesma plataforma do VW Golf brasileiro. Já no pelotão de cima, Renault Fluence conseguiu 4 estrelas e 11,97 pontos na proteção para adultos e 20,92 pontos na proteção para crianças. A falta de cintos com pré-tensionadores atrapalhou o resultado do sedã francês.

E dignos de aplausos ficaram VW Polo, com 11,34 pontos na proteção para adultos e Toyota Etios, que fez 12,87 pontos na proteção para adultos, com 4 estrelas para ambos. O Polo ficou com 3 estrelas na proteção infantil e o Etios com apenas 2, fruto da falta de isofix para fixação de cadeirinhas infantis. Honda City (12,03 pontos protegendo adultos) e Ford New Fiesta (12,87 pontos nas mesmas condições) conseguiram 4 estrelas tanto na proteção para adultos quanto na proteção para os pequenos, graças ao isofix. Em comum entre os carros com 4 estrelas está a carroceria íntegra, com boa absorção do impacto.

Esse resultado demonstra que, apesar de o brasileiro ainda estar dirigindo carros sem o mesmo padrão de segurança passiva que europeus/americanos, a nossa situação está melhorando, e o número de carros "estrelados" em nosso mercado é maior do que nunca.

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

Torque - Brasil

Latin NCAP divulga os novos resultados

Escrito por Marcelo Silva
Qui, 15 de Novembro de 2012 13:16

sossego
Agora você pode comprar seu seguro pela internet.
Passe o mouse e saiba mais

Carro não é feito para bater, isso é fato. Mas embora os sistemas de segurança ativa (ABS, ESP, Controle de tração, etc) estejam cada vez mais comuns hoje em dia, há momentos em que a dama da sorte pode se distrair com um outdoor da Victor Hugo e não acabamos sendo obrigados a depender da segurança passiva de nossos veículos (airbags, célula de sobrevivência, etc), e nessa hora é bom que ele tenha um céu bem estrelado em sua pontuação nos NCAPs da vida.

Ao contrário do que ocorreu nos anos de 2010 em 2011, amostragem 2012 do Latin NCAP resultou em uma maioria de carros com 4 estrelas, um carro com 3 estrelas e dois veículos com uma estrela cada. Começando por baixo, vemos o JAC J3 que conseguiu uma estrela e pontuação de 3,50/16,00 na proteção para adultos. No banco traseiro, foram 13,03/49,00 pontos na proteção de crianças. Apesar do duplo airbag, a estrutura do J3 não foi capaz de suportar o impacto demonstrando grande invasão do habitáculo e potenciais riscos aos passageiros.

Outro resultado lastimável foi o Renault Sandero sem airbags, uma estrela e 4,61 pontos na proteção para adultos e 15,65 pontos na proteção para crianças. A estrutura do Sandero se revelou não muito firme, com grande deformação da coluna "A" e potencial risco para as pernas dos ocupantes, por culpa dos pedais. Uma crítica para a Renault foi o resultado de 3 estrelas para o Dacia Sandero no EuroNCAP. E embora o europeu estivesse ocupado com airbags frontais, a deformação da coluna "A" foi ligeiramente menor, talvez denunciando o uso de aço mais resistente no modelo brasileiro.

Com três estrelas e 10,27 pontos na proteção para adultos, ficou o nosso antigo VW Bora, que ainda é fabricado no México e usa a mesma plataforma do VW Golf brasileiro. Já no patamar de cima, Renault Fluence conseguiu 4 estrelas e 11,97 pontos na proteção para adultos e 20,92 pontos na proteção para crianças. A falta de cintos com pré-tensionadores atrapalhou o resultado do sedã francês.

E dignos de aplausos ficaram VW Polo, com 11,34 pontos na proteção para adultos e Toyota Etios, que fez 12,5 pontos na proteção para adultos, com 4 estrelas para ambos. O Polo ficou com 3 estrelas na proteção infantil e Etios com apenas 2, fruto da falta de isofix para fixação de cadeirinhas infantis. Honda City (12,03 pontos protegendo adultos) e Ford New Fiesta (12,87 pontos nas mesmas condições) conseguiram 4 estrelas tanto na proteção para adultos quanto na proteção para os pequenos, graças ao isofix. Em comum entre os carros com 4 estrelas está a carroceria íntegra, com boa absorção do impacto.

Esse resultado demonstra que, apesar de o brasileiro ainda estar dirigindo carros sem o mesmo padrão de segurança passiva que europeus/americanos, a nossa situação está melhorando, e o número de carros "estrelados" em nosso mercado é maior do que nunca.



LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

Band.com.br - Brasil

Tamanho da fonte

sexta-feira, 16 de novembro de 2012 - 19h35 (atualizado em sexta-feira, 16 de novembro de 2012 - 20h12)

JAC J3 e o Renault Sandero vão mal em teste

Os modelos têm apenas uma estrela na proteção para adultos e duas na proteção para crianças



Renault Sandero teve apenas duas na proteção para crianças
Divulgação

Autor | noticias@band.com.br

O Latin NCAP, braço da organização europeia que promove testes independentes de segurança com carros ao redor do mundo, divulgou os resultados dos testes realizados com veículos comercializados na América Latina.

A avaliação mede os impactos nos adultos e nas crianças em uma colisão frontal a 64 quilômetros por hora. A nota máxima possível no teste é cinco estrelas.

Dois modelos decepcionaram no teste: o JAC J3 e o Renault Sandero, que obtiveram apenas uma estrela na proteção para adultos e duas na proteção para crianças.

Veja também

Toyota anuncia recall de 2,77 mi veículos

Os melhores no teste foram o Ford New Fiesta Hatch e o Honda City, que conseguiram quatro estrelas, tanto na proteção a adultos quanto na proteção às crianças. As notas obtidas no teste foram as seguintes:

Modelo	Nota (adultos)	Nota (crianças)
Honda City	4 estrelas	4 estrelas
Ford New Fiesta	4 estrelas	4 estrelas
VW Polo Hatch	4 estrelas	2 estrelas
Renault Fluence	4 estrelas	2 estrelas
Toyota Etios Hatch	4 estrelas	2 estrelas
VW Gol	2 estrelas	2 estrelas
JAC J3	1 estrela	2 estrelas
Renault Sandero	1 estrela	2 estrelas

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

iMotos - Brasil

Carros brasileiros vão mal em crash-test

Carros como JAC J3 e Renault Sandero recebem uma estrela do total de cinco; Latin NCAP, por

compartilhe esta matéria:

VER SLIDESHOW



1 | 4 JAC J3 vai mal no teste apesar de ter airbags

A terceira bateria de testes de colisão realizada pela Latin NCAP, instituto independente de testes de segurança, revelou que os carros à venda no Brasil ainda são inseguros em relação ao que é oferecido em outros países. Modelos como o Renault Sandero e o JAC J3 receberam a menor nota: uma estrela de cinco possíveis. Segundo o comunicado divulgado pela instituição, o Renault não possui airbags de série e a carroceria tem comportamento instável, enquanto o JAC não compensou a presença do equipamento por causa da falta de resistência da cabine.

Apesar do resultado, a Latin NCAP percebeu uma evolução nos carros nacionais, já que dois modelos receberam quatro estrelas no quesito proteção infantil, que avalia a segurança para crianças em cadeirinhas e bocelars no banco traseiro. "O uso do sistema de retenção infantil com o ISOFIX desempenhou um papel fundamental na redução da probabilidade de instalação incorreta, melhorando a atividade dinâmica em geral".

compartilhe esta matéria:

Cada Minuto - Brasil

Atenção, Sandero e J3 vão muito mal em crash-test

Latin NCAP recomenda que montadoras invistam em materiais de boa qualidade na estrutura dos carros

0 Tweet 4 Recomendar 2 Enviar E-mail Mais...

por IG



A Proteste, uma das entidades responsável por promover o Latin NCAP, revelou nesta terça-feira (13) os resultados da terceira bateria de crash-test realizada com veículos vendidos em toda a América Latina com o objetivo de medir o nível de segurança desses modelos. No total, oito carros foram avaliados, sendo que seis deles são comercializados no Brasil.

Os automóveis que conseguiram os melhores resultados foram o Ford New Fiesta e Honda City. Ambos obtiveram quatro estrelas, de cinco possíveis, tanto nos quesitos de proteção para adulto como para criança.

Os principais motivos para o bom desempenho do hatch norte-americano e do sedã japonês foram a combinação da boa resistência da carroceria com a inclusão do duplo airbag dianteiro e do sistema Isofix, que proporciona um vínculo estrutural bem mais seguro entre a cadeirinha infantil e a estrutura fixa da carroceria.

Além desses modelos, Renault Fluence, Toyota Etios e Volkswagen Polo hatch também conseguiram quatro estrelas para adultos, mas na proteção para crianças os dois primeiros conseguiram duas estrelas, enquanto o compacto alemão obteve apenas três.

Outro modelo da Volkswagen que conseguiu resultado razoável foi o sedã médio Bora - que ainda é vendido no México com o nome Classic. O veículo alcançou três estrelas tanto em proteção para adultos como para crianças.

Estrutura frágil

Embora tenha sido constatado um progresso nos resultados em relação aos primeiros testes realizados em 2010 e 2011, modelos como JAC J3 e Renault Sandero, compactos bem aceitos no Brasil, provam que ainda há muito o que fazer. De todos os carros avaliados nessa terceira bateria de crash-test, os dois hatches foram os que obtiveram os piores resultados: uma estrela em proteção para adultos e duas para crianças.

De acordo com a organização do Latin NCAP, isso é reflexo da combinação de diversos fatores, como o posicionamento dos pedais, que em uma batida podem causar lesões nos pés do motorista, a estrutura extremamente frágil - ambos tiveram o teto deformado e, no caso do hatch chinês, o piso se abriu - e a falta dos airbags dianteiros no compacto francês.

Só airbag não adianta

Para Ronald Vroman, acrescentar apenas airbags nos modelos vendidos na América Latina e no Caribe não basta. As montadoras têm que investir em materiais de boa qualidade na estrutura de seus veículos e, além disso, introduzir sistemas como o Isofix que, em colisões, podem evitar que crianças sofram lesões graves.

O curioso, no entanto, é ver que ainda há um abismo separando os carros fabricados na América Latina e na Europa e isso é comprovado quando comparamos resultados como o do Sandero brasileiro com seu irmão gêmeo vendido pela Dacia na França que, em 2008, obteve três estrelas em proteção para adultos e quatro para crianças no Euro NCAP

Jornal Alpha Autos - Brasil

segunda-feira, 19 de novembro de 2012

Alpha Notícias: Testes indicam que níveis de segurança nos carros da América Latina continuam sendo muito baixos

Texto: Assessoria de Imprensa

Os últimos resultados dos testes de batidas publicados pelo Latin NCAP indicam que os níveis de segurança de alguns dos veículos mais populares da região ainda estão 20 anos atrasados em relação aos países industrializados e abaixo dos padrões globais. Contudo, houve um avanço e alguns carros atingiram uma pontuação de segurança de quatro estrelas; há dois fabricantes que incluem airbags como equipamento padrão nos modelos testados.

Os carros com piores desempenhos dos oito testados na terceira fase do Latin NCAP foram o Renault Sandero e o JAC J3. O Sandero obteve apenas uma estrela devido ao desempenho instável de sua carroceria, bem como a falta de airbags. Esse foi um resultado decepcionante por parte da Renault, um fabricante que tem reputação na Europa, em termos de segurança. A companhia certamente pode oferecer algo muito melhor, como o conferido em outro modelo testado; o Fluence, que obteve quatro estrelas. O JAC 3 também conquistou apenas uma estrela apesar de contar com dois airbags; isso indica claramente a vital importância da força do habitáculo na proteção dos ocupantes no caso de batida.

Os airbags não compensam uma pobre resistência estrutural, o Latin NCAP considera firmemente que os consumidores não devem ser confundidos pelos fabricantes que se baseiam apenas nos airbags, para oferecer uma falsa impressão de segurança. A inclusão de um airbag não garante a segurança do carro. Assim sendo, tanto o público, quanto os governos, devem ser capazes de verificar a integridade estrutural do carro. Isso se consegue mediante a aplicação dos padrões de testes de batidas das Nações Unidas (regulamentações R94 e R95), proporcionando aos consumidores a possibilidade de comparar o desempenho em segurança dos diferentes modelos, como Latin NCAP realiza.

É alentador, na Fase III, o significativo aumento nos números de carros que obtiveram quatro estrelas. Cinco modelos atingiram as quatro estrelas evidenciando os benefícios combinados do melhoramento da força da estrutura, dos airbags e dos cintos de segurança. Os modelos que possuem quatro estrelas são o Novo Ford Fiesta KD, o Honda City, o Renault Fluence, o Toyota Etios hatchback e o VW Polo hatchback. Outro modelo testado, o Volkswagen Clássico/Bora, conseguiu apenas três estrelas, devido a sua fraca integridade estrutural.

Em um alentador passo para frente, a Ford e a VW confirmaram que o airbag para motorista e acompanhante fazem parte do equipamento padrão no Novo Ford Fiesta e no Volkswagen Clássico/Bora em todos os mercados do Latin NCAP. O Latin NCAP recebe com prazer esta incorporação prévia aos requisitos legais em alguns países da América Latina.

Outro sinal de avanço nesse teste de batida é a obtenção, pela primeira vez, de quatro estrelas para a proteção infantil. Dois modelos, o Ford Fiesta e o Honda City, conseguiram esse tão bem-vindo progresso. O uso do sistema de retenção infantil com o ISOFIX desempenhou um papel fundamental na redução da probabilidade de instalação incorreta, melhorando a atividade dinâmica em geral. O Latin NCAP recomenda o ISOFIX e impulsiona os governos, fabricantes e provedores da região a apoiar o sistema ISOFIX com base na regulamentação R44 das Nações Unidas.

O Latin NCAP se satisfaz com os contínuos signos de diálogo construtivo com os fabricantes de carros. A disposição de alguns fabricantes líderes para mudarem sua produção e oferecer modelos mais seguros no mercado é muito bem-vinda, demonstrando os benefícios dos esforços por parte do Latin NCAP em criar consciência sobre o desempenho da segurança dos carros vendidos na região.

Um assunto preocupante para o Latin NCAP é a conformidade da produção que os modelos devem manter desde sua aprovação original para a venda e no período em que são fabricados e vendidos nos mercados das regiões. A falta dos padrões de segurança da ONU para os veículos na América Latina, e dos laboratórios de testes de carros dificultam que os governos possam garantir que todos os fabricantes mantenham a qualidade dos carros vendidos em seus mercados. O Latin NCAP recomenda uma discussão com políticos acerca deste assunto especialmente naqueles países com importantes instalações para a produção de carros.

O Latin NCAP realiza atualmente uma consultoria com governos, grupos de consumidores, clubes de automóveis, provedores de seguros, fabricantes, experts em segurança e público em geral. A consultoria ajudará a desenhar o futuro do Latin NCAP enquanto se prepara para se estabelecer como uma entidade legal permanente de promoção da segurança viária ao serviço dos interesses dos consumidores em toda América Latina e o Caribe. Para mais detalhes, acesse www.latinncap.com

Ao completar a Fase III, o Latin NCAP conta agora com 26 modelos incluindo a maioria dos modelos de carros mais vendidos da região.

Postado por Fabiana Sakaue às 12:56

O Dia Online - Brasil

Proteste quer produção de veículos mais seguros

Carros vendidos na América Latina estão 20 anos atrasados em relação aos EUA e Europa

Rio - A Associação Brasileira de Defesa do Consumidor (Proteste) vai reivindicar melhorias nos níveis de segurança dos veículos brasileiros. A iniciativa surgiu após a alarmante divulgação dos últimos resultados dos testes de colisão realizados pelo Programa de Avaliação de Carros Novos para a América Latina (Latin NCAP).

De acordo com a avaliação, os níveis de segurança dos carros populares vendidos na América Latina estão abaixo dos padrões globais exigidos pela Organização das Nações Unidas (ONU) e correspondem a um atraso de 20 anos em comparação aos carros vendidos nos Estados Unidos e na Europa.



O teste avalia o estado final do veículo após colisão a 64 km/h contra bloco com face de alumínio deformável | Foto: Divulgação

Enquanto alguns modelos de veículos conseguiram quatro estrelas, de cinco possíveis, outros obtiveram apenas uma. Por esse motivo, a Proteste afirmou que vai cobrar das autoridades brasileiras o estabelecimento de padrões básicos de segurança válidos para todos os veículos nacionais e não apenas para alguns modelos.

Entre as ações que a Proteste defenderá junto ao governo federal estão, ainda, a extinção de impostos incidentes sobre todos os itens de segurança dos carros — como airbags, freios ABS, crash box, cintos de segurança e barras de proteção — e a obrigatoriedade do cumprimento dos regulamentos das Nações Unidas relativos à segurança veicular. A Proteste garantiu também que exigirá das montadoras atenção especial à segurança infantil.

Para a Associação, a redução dos acidentes no trânsito é importante não apenas para a preservação da vida, mas também para poupar os cofres públicos. "Quanto mais resistentes a colisões forem os carros, menos vítimas lesarmos e os custos com os atendimentos médicos nas emergências de hospitais públicos poderão ser reduzidos consideravelmente", argumentou a Proteste em nota oficial.

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

Diário de S. Paulo - Brasil

carros

Paredão reprova carros latinos

Carros vendidos no Brasil são avaliados em crash-test e os resultados continuam a ser preocupantes

AGÊNCIA O GLOBO



Ronald Vroman, do conselho de Administração do Euro NCAP, analisou a situação

Projeto de linhas de vida

Em segurança, os carros vendidos na América Latina são equivalentes aos modelos europeus de 20 anos atrás. Foi com essa conclusão preocupante que a Associação Brasileira de Defesa do Consumidor (Proteste) revelou os resultados da terceira bateria de crash-tests do Latin NCAP.

O Programa de Avaliação de Carros Novos na América Latina testou oito carros vendidos no mercado latino-americano: Toyota Etios, JAC J3, Renault Sandero e Fluence, Ford New Fiesta, Honda City e os VW Polo e Bora, sedã ainda comercializado no México.

O desagrado negativo foi o JAC J3. Nem os dois airbags ajudaram o hatch a somar mais que uma estrela das cinco possíveis no teste de colisão. Isso mostra que apenas as bolsas de ar não são suficientes para garantir que um carro seja seguro, e que J3 tem problemas estruturais.

"Não há uma boa estrutura. A cabeça e o tórax atingem o volante porque o airbag se moveu para o lado. Muito preocupante", analisa Ronald Vroman, do conselho de Administração do Euro NCAP.

Outro carro que mostra como os projetos brasileiros estão atrasados em relação aos americanos e europeus é o Sandero. Sem airbags, item de segurança que será obrigatório no país apenas a partir de 2014, o modelo teve uma estrela. Também pesou na avaliação o desempenho instável da carroceria.

Pelo menos na ponta de cima da tabela houve uma surpresa positiva. O recém-lançado Toyota Etios hatch ecreveu com quatro estrelas em proteção para adultos. É a primeira vez que um carro de entrada alcança esse nível de segurança.

Também obtiveram quatro estrelas o New Fiesta hatch, Honda City, VW Polo hatch e Renault Fluence. O VW Bora, por sua vez, obteve apenas três. Ainda assim, não há motivo para comemoração. Na Europa e nos Estados Unidos, onde os testes de colisão são feitos por órgãos independentes há mais de 20 anos, praticamente todos os carros somam cinco estrelas. E oferecer segurança mínima para os ocupantes é considerado obrigação, não "vantagem".

Mas a terceira rodada trouxe outra boa notícia. Pela primeira vez, foram dadas quatro estrelas no quesito proteção para crianças - conquistadas por Ford Fiesta e Honda City. A grande diferença em ambos é o Isofix, aquele sistema de fixação de cadeirinhas de criança. Embora muito funcional, o componente não é obrigatório no país. "A legislação poderia ajudar: o Isofix é muito importante", diz Vroman.

Três anos de cacetadas nos carros brasileiros

Verdade seja dita: este ano, os resultados do Latin NCAP foram menos assustadores. Em 2010, na primeira bateria de testes, dos dez carros avaliados quatro obtiveram apenas uma estrela - VW Gol Trend 1.6, Peugeot 207 e os Fiat Palio ELX e Uno, todos em configuração sem airbags. Mas o resultado mais comentado daquele ano foi o do chinês Geely CK 1 1.3, que não obteve nenhuma estrela seguer.

Em 2011, o Nissan March com airbag se saiu mal e teve duas estrelas. Pelo menos o compacto se saiu melhor que Celta, o já aposentado Corsa Classic e o Ka, que tiveram nota mínima. Mas, nesses três anos, nem todos tiveram desempenho ruim. É o caso do Corolla XEI, em 2010, e do Chevrolet Cruze LT, Ford Focus e Nissan Tiida, em 2011. Cada um obteve quatro estrelas.

LATIN NCAP
PARA AUTOS MAS SEGUROS

Rede Bom Dia - Brasil

Veículos

Paredão reprova carros latinos

Carros vendidos no Brasil são avaliados em crash-test e os resultados continuam a ser preocupantes

AGÊNCIA O GLOBO



Divulgação

Ronald Vroman, do conselho de Administração do Euro NCAP, analisou a situação

Em segurança, os carros vendidos na América Latina são equivalentes aos modelos europeus de 20 anos atrás. Foi com esta conclusão preocupante que a Associação Brasileira de Defesa do Consumidor (Proteste) revelou os resultados da terceira bateria de crash-tests do Latin NCAP.

O Programa de Avaliação de Carros Novos na América Latina testou oito carros vendidos no mercado latino-americano: Toyota Etios, JAC J3, Renault Sandero e Fluence, Ford New Fiesta, Honda City e os VW Polo e Bora, sedã ainda comercializado no México.

O desagrado negativo foi o JAC J3. Nem os dois airbags ajudaram o hatch a somar mais que uma estrela das cinco possíveis no teste de colisão. Isso mostra que apenas as bolsas de ar não são suficientes para garantir que um carro seja seguro, e que J3 tem problemas estruturais.

"Não há uma boa estrutura. A cabeça e o tórax atingem o volante porque o airbag se moveu para o lado. Muito preocupante", analisa Ronald Vroman, do conselho de Administração do Euro NCAP.

Outro carro que mostra como os projetos brasileiros estão atrasados em relação aos americanos e europeus é o Sandero. Sem airbags, item de segurança que será obrigatório no país apenas a partir de 2014, o modelo teve uma estrela. Também pesou na avaliação o desempenho instável da carroceria.

Pelo menos na ponta de cima da tabela houve uma surpresa positiva. O recém-lançado Toyota Etios hatch ecreeu com quatro estrelas em proteção para adultos. É a primeira vez que um carro de entrada alcança esse nível de segurança.

Também obtiveram quatro estrelas o New Fiesta hatch, Honda City, VW Polo hatch e Renault Fluence. O VW Bora, por sua vez, obteve apenas três. Ainda assim, não há motivo para comemoração. Na Europa e nos Estados Unidos, onde os testes de colisão são feitos por órgãos independentes há mais de 20 anos, praticamente todos os carros somam cinco estrelas. E oferecer segurança mínima para os ocupantes é considerado obrigação, não "vantagem".

Mas a terceira rodada houve outra boa notícia. Pela primeira vez, foram dadas quatro estrelas no quesito proteção para crianças - conquistadas por Ford Fiesta e Honda City. A grande diferença em ambos é o Isofix, aquele sistema de fixação de cadeirinhas de criança. Embora muito funcional, o componente não é obrigatório no país. "A legislação poderia ajudar: o Isofix é muito importante", diz Vroman.

Três anos de cacetada nos carros brasileiros

Verdade seja dita: este ano, os resultados do Latin NCAP foram menos assustadores. Em 2010, na primeira bateria de testes, dos dez carros avaliados quatro obtiveram apenas uma estrela - VW Gol Trend 1.6, Peugeot 207 e os Fiat Palio ELX e Uno, todos em configuração sem airbags. Mas o resultado mais comentado daquele ano foi o do chinês Geely CK 1.1.3, que não obteve nenhuma estrela seguer.

Em 2011, o Nissan March com airbag se saiu mal e teve duas estrelas. Pelo menos o compacto se saiu melhor que Celta, o já aposentado Corsa Classic e o Ka, que tiveram nota mínima. Mas, nesses três anos, nem todos tiveram desempenho ruim. É o caso do Corolla XEI, em 2010, e do Chevrolet Cruze LT, Ford Focus e Nissan Tiida, em 2011. Cada um obteve quatro estrelas.

LATIN NCAP – PARA AUTOS MAS SEGUROS

El Financiero - México



Pruebas de choque revelan que en AL los carros no son muy seguros

■ **Estudio de Latin NCAP**

José Antonio Durán

Los últimos resultados sobre pruebas de choque publicados por Latin NCAP revelan que la seguridad de algunos de los vehículos más populares en América Latina aún adolece de 20 años de retraso, respecto de los países industrializados.

Sin embargo, ha habido avances con algunos carros que han recibido una calificación de cuatro estrellas; asimismo, dos fabricantes han estandarizado el equipamiento de los *airbags* en sus modelos valorados.

Entre los vehículos con peor desempeño de los ochos examinados en la Fase III de Latin NCAP, estuvo el Renault Sandero. Este modelo obtuvo tan sólo una estrella debido al desempeño inestable de su carrocería, así como a la falta de *airbags*, lo anterior de acuerdo con información de esa institución.

El fabricante es claramente capaz de ofrecer algo mucho mejor, como el Fluence, que obtuvo cuatro estrellas. Los *airbags* no compensan una pobre resistencia estructural al choque, por lo que los consumidores no deben ser confundidos por los fabricantes, confiando solamente en las bolsas de aire para brindar una falsa impresión de seguridad.

Esto se puede lograr mediante la aplicación de los estándares de pruebas de choque de las Naciones Unidas, y otorgando a los consumidores la posibilidad de comparar el desempeño en seguridad de los diferentes modelos, como lo viene realizando Latin NCAP.

En esta Fase III fue significativo el incremento en la cantidad de autos que obtuvieron cuatro estrellas. Cinco modelos recibieron cuatro estrellas por la fortaleza de la estructura, las *airbags* y los cinturones de seguridad.

Los modelos que merecieron dicha calificación fueron: el Ford New Fiesta, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios hatchback y VW Polo hatchback. Al otro vehículo probado, el VW Clásico/Bora, sólo le otorgaron tres estrellas debido a su pobre integridad estructural.

En un muy alentador paso, Ford y VW confirmaron que las bolsas de aire para el conductor y el acompañante ya son parte del equipamiento estándar en el Ford New Fiesta y el VW Clásico/Bora en todos los mercados de Latin NCAP, e incluso antes de que lo requieran algunos países de América Latina.

La utilización del sistema de retención infantil con ISOFIX desempeñó un papel fundamental para reducir la probabilidad de instalación incorrecta y mejorar el desempeño dinámico en general.

Un asunto preocupante para Latin NCAP es la "conformidad de producción" que los modelos deben mantener desde su aprobación original para la venta y el periodo restante en que se fabrican y comercializan en los mercados de la región. Latin NCAP replica programas similares desarrollados en los últimos 30 años en Norteamérica, Europa, Asia y Australia, informó la compañía.

Al respecto, Renault responde que para la compañía la seguridad es un tema en el cual pone un enfoque especial, por esta razón Sandero es un vehículo que hoy se vende en México con *airbags*. El vehículo probado por Latin NCAP no es el mismo que se comercializa en México, es una versión para el mercado brasileño. Si se toma en cuenta que Sandero en México cuenta con bolsas de aire y otras especificaciones de seguridad como cinturones de tres puntos, frenos ABS, el vehículo podría obtener tres estrellas, que tenía su antecesor Clio y que lo pone de la misma forma al nivel de su competencia directa.

Per Excelsior - México





Reconocen seguridad
FOTO: VOLKSWAGEN

Logra cinco estrellas

Una vez más, en su séptima generación, el nuevo Golf recibió las cinco estrellas que otorga la organización europea de protección al consumidor (Euro NCAP, por su siglas en inglés) esto gracias a su ingeniería Lane Assist y Front Assist, los sistemas de protección proactivo clave y freno de multicolisión, que fueron reconocidos como innovaciones pioneras en materia de seguridad. Además, consta de protección enfocada a sus ocupantes sobre todo protección infantil, protección de peatones y asistencia al conductor.

Las pruebas a las que fue sometido fueron de impacto frontal y lateral, con choque en poste, conocida como prueba de latigazo cervical, en ellas se utilizaron maniquíes del tamaño y características reales a las de un adulto y también para representar niños de 18 meses de edad hasta tres años. Las calificaciones que obtuvo Golf fueron las máximas que otorga la Euro NCAP, por lo que adultos y niños podrán viajar seguros a bordo de esta cuarta genración.

Mas por Mas - México



En LA circulan autos inseguros

ÓSCAR CAMPOS | MÁS POR MÁS

Estudios recientes realizados en autos que se venden en América Latina demuestran que esta región presenta un atraso de 20 años en medidas de seguridad automotriz, dio a conocer Latin NCAP.

Sin embargo, se encontraron avances en vehículos que han alcanzado el puntaje máximo de seguridad. Son modelos producidos por Ford, Honda, Toyota y Volkswagen.

Uno de los aspectos a destacar es que el número de bolsas de aire no compensa un auto con fallas estructurales que lo hacen vulnerable a choques fuertes.

Por eso, es importante tener estudios acerca de la integridad estructural de los vehículos y de los cinturones de seguridad, aplicando estándares diseñados por expertos de Naciones Unidas.

SEGURIDAD INFANTIL

Dos modelos, el Ford Fiesta y el Honda City, obtuvieron el máximo puntaje en el aspecto de seguridad para los ocupantes menores de edad. Son vehículos que cuentan con un sistema de retención infantil, que limita la posibilidad de instalar mal las sillas de traslado de niños, y reduce los accidentes.

Portal Automotriz - México

Niveles de seguridad en algunos vehículos de América Latina continúan siendo muy bajos

Los últimos resultados de pruebas de choque publicados por Latin NCAP revelan que los niveles de seguridad de algunos de los vehículos más populares en la región aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados. Sin embargo, ha habido avances con algunos vehículos que han alcanzado un puntaje de seguridad de cuatro estrellas, y dos fabricantes han estandarizado el equipamiento de los airbags en sus modelos evaluados.

Web Report: LATIN NCAP, 14 de NOVIEMBRE de 2012

Los vehículos con peor desempeño de los ocho examinados en la Fase III de Latin NCAP fueron el Renault Sandero y el JAC J3. El Sandero obtuvo tan sólo una estrella debido al desempeño inestable de su carrocería así como a la falta de airbags. Este es un resultado decepcionante de Renault, un fabricante con buena reputación en Europa en términos de seguridad. El fabricante es claramente capaz de ofrecer algo mucho mejor como se aprecia en el otro modelo testeado, el Fluence, por ejemplo, que obtiene cuatro estrellas. El JAC 3 también obtuvo solamente una estrella a pesar de contar con dos airbags, lo que indica claramente, la vital importancia de la fortaleza de la carrocería en la protección de los ocupantes en caso de choque.



Fuente: Latin NCAP.



Fuente: Latin NCAP.

Los airbags no compensan una pobre resistencia estructural al choque y Latin NCAP cree firmemente que los consumidores no deben ser confundidos por los fabricantes, confiando solamente en los airbags para brindar una falsa impresión de seguridad. La sola inclusión de un airbag no garantiza la seguridad del vehículo. Es por esto que tanto el público como los gobiernos deben ser capaces de verificar la integridad estructural del vehículo. Esto se puede lograr mediante la aplicación de los estándares de prueba de choque de las Naciones Unidas (reglamentaciones R94 y R95) y otorgando a los consumidores la posibilidad de comparar el desempeño en seguridad de los diferentes modelos como lo viene realizando Latin NCAP.

Es muy reconfortante, en esta Fase III, el significativo incremento en la cantidad de autos que obtuvieron cuatro estrellas. Cinco modelos obtuvieron cuatro estrellas evidenciando los beneficios combinados del mejoramiento de la fortaleza de la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad. Los modelos que cuentan con cuatro estrellas son: Ford NEW Fiesta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios hatchback y VW Polo hatchback. El otro modelo probado, el Volkswagen Clásico/Bora obtuvo sólo tres estrellas debido a su pobre integridad estructural.

"Es realmente impactante que los principales fabricantes estén dispuestos a vender autos con una estrella en América Latina cuando sus autos obtienen cinco estrellas en Europa. Por cierto, Latin NCAP está instalando el tema de la seguridad vehicular en la agenda y se están viendo ciertos avances. Nos complace ver un aumento en el número de autos que obtienen cuatro estrellas, y nos acerca al momento en que se eliminen definitivamente del mercado los autos con una sola estrella que no pasarían ni siquiera las pruebas de choque más básicas de las Naciones Unidas", dijo Max Mosley, presidente de Global NCAP.

En un muy alentador paso adelante, Ford y VW han confirmado que el airbag para el conductor y el acompañante son parte del equipamiento estándar en el Ford New Fiesta y el Volkswagen Clásico/Bora para todos los mercados de Latin NCAP, quien recibe con beneplácito esta acción, antes de que los requisitos legales en algunos países de América Latina lo indiquen.

Otra señal de avance en estas pruebas de choque es la obtención, por primera vez, de cuatro estrellas para la protección del ocupante niño. Dos modelos, el Ford Fiesta y el Honda City, obtuvieron esta tan bienvenida mejora. La utilización del sistema de retención infantil con ISOFIX desempeñó un rol fundamental en reducir la probabilidad de instalación incorrecta y mejorar el desempeño dinámico en general. Latin NCAP recomienda ISOFIX y alienta a los gobiernos, fabricantes y proveedores de la región, a apoyar el sistema ISOFIX basado en la reglamentación de las Naciones Unidas R44.

Latin NCAP también se alegra de tener continuos signos de diálogo constructivo con los fabricantes de automóviles; la disposición de algunos constructores líderes para cambiar su producción y ofrecer modelos más seguros para el mercado es muy bien recibida y demuestra los beneficios de los esfuerzos que Latin NCAP ha realizado para crear conciencia sobre el desempeño de seguridad de los autos vendidos en la región.

Un asunto preocupante para Latin NCAP es la "conformidad de producción" que los modelos deben mantener desde su aprobación original para la venta y el período restante en que se fabrican y venden en los mercados de la región. La falta de estándares de seguridad basados en los de la ONU para los vehículos en América Latina y la ausencia de laboratorios de testeo de vehículos hace difícil a los gobiernos asegurarse de que todos los fabricantes mantengan la calidad de los vehículos vendidos en sus mercados. Latin NCAP recomienda la discusión con los creadores de políticas sobre este tema; especialmente en aquellos países con instalaciones significativas de producción de

Radio MVS - México



Automóvil Online - México

El Renault Sandero fue puesto a prueba por la LatinNCAP



En: Industria / Noticias / Noticias México / Renault

Valoración: ★★★☆☆

Tags: automovil online / automovil panamericano / eurocap / latinncap / prueba de choque / renault / renault sandero

Por: Alberto Schmitter, 13-11-2012

A pesar de que el modelo por el exterior parece el mismo, los resultados obtenidos en la prueba de choque del Renault Sandero efectuados por la LatinNCAP denotan que la versión que se vende en Latinoamérica es infinitamente inferior.

Todo mundo sabe que los productos que se destinan para mercados de primer mundo siempre están mucho mejor equipados en cuanto a seguridad y equipamiento se refiere. Normalmente para mercados como el nuestro, varias marcas deciden ofrecer productos abaratados con suspensiones más suaves, motores menos eficientes, carentes de sistemas de seguridad, etcétera. Lamentablemente, después de analizar un par de videos emitidos por la LatinNCAP y la EuroNCAP, los resultados evidencian que no solo el equipamiento es distinto.

Para corroborarlo, los invitamos a ver el primer video en donde la LatinNCAP pone a prueba un Sandero latinoamericano. Lo sorprendente del caso es que en una prueba de choque como a la que fue sometido el Sandero, un vehículo de mediana calidad pasaría sin problemas el incidente. Tristemente en el caso del modelo sudamericano, los resultados son bastante estrepitosos. El pilar "A" queda prácticamente partido a la mitad, el techo se deforma, la estructura del auto se dobla atrapando literalmente a los maniquíes de prueba en su interior, sin decir de la ausencia de bolsas de aire.



Ahora bien, en el caso del modelo europeo los resultados aunque también son alarmantes, no lo son tanto. Se puede observar que el modelo sufre las consecuencias del encontronazo, pero la estructura del mismo se mantiene mucho más entera que su contraparte sudamericana. Y por si fuera poco, este sí cuenta con bolsas de aire.



Lo anterior nos hace pensar que además de las diferencias técnicas "visibles" que tienen ambos modelos, existen otras aún más peligrosas de las cuales podría depender la vida de sus ocupantes. Elementos como la calidad de los refuerzos estructurales y el acero empleado en el estampado del auto se traducen en una notable reducción en los estándares de calidad que las marcas ofrecen de acuerdo con el mercado al que va dirigido el producto.

Sin duda alguna un tema para analizar, porque nosotros como consumidores somos los únicos que podemos exigir a las armadoras que los productos que consumimos cuenten con una mayor calidad en pro de nuestra propia integridad.

Notas relacionadas

EuroNCAP solo da dos estrellas al Jeep Compass

El cinturón de seguridad cumple 50 años

Mini Countryman logró 5 estrellas en la EuroNCAP (video)

Video: La IIHS celebra 50 años con una prueba de impacto entre un Malibu y un Bel Air 1959

¿Cuál auto da más y cuál menos por tu dinero?

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

Globedia - México

El vergonzoso resultado del Renault Sandero en los LatinNCAP



¿Piensas que el Sandero de Dacia para Europa es idéntico al Renault Sandero pensado para el mercado sudamericano? Vuelve a pensarlo, porque no es así. Vale, sabemos que los coches destinados a aquel mercado suelen contar con menos equipamiento de serie. Suelen montarse suspensiones más elevadas, muelles más blandos, para permitir circular por carreteras que, por norma general, no están tan bien asfaltadas. Las mecánicas no suelen estar tampoco tan conseguidas...

Pero, ¿realmente pensarías que el coche es de peor calidad también en cuanto a su estructura? Nosotros no lo creíamos, hasta que nuestros amigos, el equivalente sudamericano de nuestro EuroNCAP.

Nos hemos encontrado allí coches con malas puntuaciones, pero no esperábamos lo que ha sucedido con el Sandero.

El coche de Renault, que acudió a la prueba sin airbag, se sometió a la prueba de coche frontal desplazado, y en ella demostró cómo su estructura fallaba estrepitosamente, al partirse el pilar A en una situación que hacía tiempo que no veíamos (a la versión europea del Sandero se le dobla el pilar A, pero no se parte de la misma manera). El techo se deformó, y la probabilidad de que dos adultos sobrevivieran al impacto es prácticamente nula.

Más sobre
- Renault

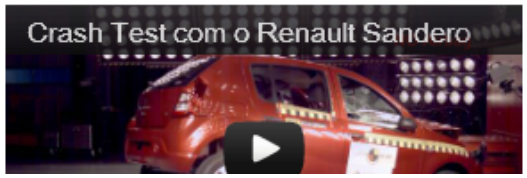
Noticias relacionadas
- Alain Prost, nuevo embajador de la marca Renault
- Renault sorteará el primer Fluence Sport de la Argentina
- Renault Clio Mío y Fluence GT: argentinos en San Pablo

Vale, el coche no contaba con bolsas de aire de protección, pero más allá de esa falta (poco comprensible), está el fallo estructural del monocasco, que nos hace pensar muchas cosas. Lo primero es que los refuerzos de la carrocería no se emplean igual en los modelos europeos como en los sudamericanos. Y lo segundo es que el tipo de acero empleado también es diferente (por módulo de elasticidad y por espesor a buen seguro).

El ahorro que implica usar un acero de menores cualidades, y un espesor inferior del mismo es muy bajo (créeme, me he dedicado a diseñar un puñado de años), más cuando valoras la diferencia que supone en la estabilidad estructural del coche. Este Sandero, aún con airbags, es poco menos que una caja mortal en caso de accidente, al compararlo con su pariente no tan lejano.

Resulta indignante, a nuestro entender, ver cómo se reducen los estándares de un mismo vehículo, ya desarrollado, para ahorrar una cantidad económica poco relevante.

Te dejamos los vídeos de la prueba latina de impacto y de la europea, para que saques tus propias conclusiones. Recordarte que la prueba europea define al Sandero como coche con "cuatro tres estrellas" para protección de ocupantes (se sobrevive al impacto con heridas leves).



Internet Ciudad - México

Niveles de seguridad en vehículos de América Latina continúan siendo muy bajos; aunque algunas marcas muestran avances

Buenos Aires, 13 de noviembre de 2012.- Los últimos resultados de pruebas de choque publicados por Latin NCAP revelan que los niveles de seguridad de algunos de los vehículos más populares en la región aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados. Sin embargo, ha habido avances con algunos vehículos que han alcanzado un puntaje de seguridad de cuatro estrellas; y dos fabricantes han estandarizado el equipamiento de los airbags en sus modelos evaluados.

Los vehículos con peor desempeño de los ocho examinados en la Fase III de Latin NCAP fueron el Renault Sandero y el JAC J3. El Sandero obtuvo tan sólo una estrella debido al desempeño inestable de su carrocería así como a la falta de airbags. Este es un resultado decepcionante de Renault, un fabricante con buena reputación en Europa en términos de seguridad. El fabricante es claramente capaz de ofrecer algo mucho mejor como se aprecia en el otro modelo testeado, el Fluence, por ejemplo, que obtiene cuatro estrellas. El JAC 3 también obtuvo solamente una estrella a pesar de contar con dos airbags; lo que indica claramente, la vital importancia de la fortaleza de la carrocería en la protección de los ocupantes en caso de choque.

Los airbags no compensan una pobre resistencia estructural al choque y Latin NCAP cree firmemente que los consumidores no deben ser confundidos por los fabricantes, confiando solamente en los airbags para brindar una falsa impresión de seguridad. La sola inclusión de un airbag no garantiza la seguridad del vehículo. Es por esto que tanto el público como los gobiernos deben ser capaces de verificar la integridad estructural del vehículo. Esto se puede lograr mediante la aplicación de los estándares de prueba de choque de las Naciones Unidas (reglamentaciones R94 y R95) y otorgando a los consumidores la posibilidad de comparar el desempeño en seguridad de los diferentes modelos como lo viene realizando Latin NCAP.

Es muy reconfortante, en esta Fase III, el significativo incremento en la cantidad de autos que obtuvieron cuatro estrellas. Cinco modelos obtuvieron cuatro estrellas evidenciando los beneficios combinados del mejoramiento de la fortaleza de la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad. Los modelos que cuentan con cuatro estrellas son: Ford NEW Fiesta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios hatchback y VW Polo hatchback. El otro modelo probado, el Volkswagen Clásico Bora obtuvo solo tres estrellas debido a su pobre integridad estructural.

En un muy alentador paso adelante, Ford y VW han confirmado que el airbag para el conductor y el acompañante son parte del equipamiento estándar en el Ford New Fiesta y el Volkswagen Clasico/Bora para todos los mercados de Latin NCAP; quien recibe con beneplacito esta acción, antes de que los requisitos legales en algunos países de América Latina lo indiquen.

Otra señal de avance en estas pruebas de choque es la obtención, por primera vez, de cuatro estrellas para la protección del ocupante niño. Dos modelos, el Ford Fiesta y el Honda City, obtuvieron esta tan bienvenida mejora. La utilización del sistema de retención infantil con ISOFIX desempeño un rol fundamental en reducir la probabilidad de instalación incorrecta y mejorar el desempeño dinámico en general. Latin NCAP recomienda ISOFIX y alienta a los gobiernos, fabricantes y proveedores de la región, a apoyar el sistema ISOFIX basado en la reglamentación de las Naciones Unidas R44.

Latin NCAP también se alegra de tener continuos signos de diálogo constructivo con los fabricantes de automóviles; la disposición de algunos constructores líderes para cambiar su producción y ofrecer modelos más seguros para el mercado es muy bien recibida y demuestra los beneficios de los esfuerzos que Latin NCAP ha realizado para crear conciencia sobre el desempeño de seguridad de los autos vendidos en la región.

Latin NCAP también se alegra de tener continuos signos de diálogo constructivo con los fabricantes de automóviles; la disposición de algunos constructores líderes para cambiar su producción y ofrecer modelos más seguros para el mercado es muy bien recibida y demuestra los beneficios de los esfuerzos que Latin NCAP ha realizado para crear conciencia sobre el desempeño de seguridad de los autos vendidos en la región.

Un asunto preocupante para Latin NCAP es la "conformidad de producción" que los modelos deben mantener desde su aprobación original para la venta y el periodo restante en que se fabrican y venden en los mercados de la región. La falta de estándares de seguridad basados en los de la ONU para los vehículos en América Latina y la ausencia de laboratorios de testeo de vehículos hace difícil a los gobiernos asegurarse de que todos los fabricantes mantengan la calidad de los vehículos vendidos en sus mercados. Latin NCAP recomienda la discusión con los creadores de políticas sobre este tema; especialmente en aquellos países con instalaciones significantes de producción de vehículos.

Latin NCAP realiza actualmente una consulta con gobiernos, grupos de consumidores, automóvil clubs, proveedores de seguros, fabricantes, expertos en seguridad y el público en general. La consulta ayudara a moldear el futuro de Latin NCAP, mientras se prepara para establecerse como una entidad legal permanente de promoción de la seguridad vial al servicio de los intereses de los consumidores en toda América Latina y el Caribe. Para conocer más detalles, ingresa a www.latinncap.com

*Al completar la Fase III, Latin NCAP cuenta ahora con 26 modelos testeados incluyendo la mayoría de los modelos más vendidos de la región. Se incluye un resumen de estos resultados en el presente comunicado de prensa.

La opinión de los Socios del Programa
Max Mosley, Presidente de Global NCAP:
"Es realmente impactante que los principales fabricantes estén dispuestos a vender autos con una estrella en América Latina cuando sus autos obtienen cinco estrellas en Europa. Por suerte, Latin NCAP está instalando el tema de la seguridad vehicular en la agenda y se están viendo ciertos avances. Nos complace ver un aumento en el número de autos que obtienen cuatro estrellas, y nos acerca al momento en que se eliminen definitivamente del mercado los autos con una sola estrella que no pasarían ni siquiera las pruebas de choque más básicas de las Naciones Unidas".

Carlos Macaya, Miembro del Consejo de Fundación FIA y Presidente del Automóvil Club de Costa Rica:
"Ahora que Latin NCAP está en su tercer año, se comienzan a ver beneficios reales en términos de mejoras en la seguridad vial en América Latina. Latin NCAP está demostrando que vale la pena. Se ha producido un aumento en el número de autos con cuatro estrellas que han ingresado al mercado, y el mensaje es claro: no sólo es posible aumentar mucho más los niveles de seguridad vehicular en la región, es absolutamente crucial. Debe mantenerse esta tendencia al aumento en la seguridad. No podemos permitir otra cosa ya que hay vidas que dependen de ello".

María Fernanda Rodríguez, Presidenta Fundación Gonzalo Rodríguez:
Continuamos preocupados porque si bien comenzamos a ver una leve mejora en los ocupantes delanteros adultos, vemos que la seguridad del niño no acompaña al mismo ritmo. Todavía tenemos la gran mayoría de los vehículos testados, que son los más vendidos en la región, siendo tan sólo 2 estrellas en niños. Este año pudimos ver como el anclaje ISOFIX hace la diferencia. Creemos que el ISOFIX un buen ejemplo de como un elemento de bajo costo puede generar un gran impacto. Este pequeño dispositivo debe estar en todos los vehículos nuevos cuanto antes, como así lo está en los países desarrollados.

Guido Adriaenssens, Director Ejecutivo de International Consumer Research & Testing:
"Recibimos con agrado el avance por parte de los fabricantes. Sin embargo, en términos de responsabilidad social, seguimos preguntando ¿por qué tanta discrepancia entre lo que están dispuestos a hacer para proteger a los consumidores europeos y lo que realizan actualmente por los consumidores de América Latina?. Nos complace escuchar que algunos fabricantes han prometido avances serios en los próximos años".

Jorge Tomasi, Presidente FIA IV Región y Presidente del Automóvil Club del Uruguay:
"Si bien es importante destacar la promulgación de la ley que obliga a fabricar vehículos con dispositivos de seguridad (ABS, Airbags) en algunos países como Brasil y Argentina a partir del año 2014, este tipo de equipamiento no garantiza, en su totalidad, la seguridad de los vehículos. Hasta ahora los resultados del Programa Latin NCAP han demostrado algunas diferencias en la seguridad estructural en determinados modelos fabricados en Latinoamérica respecto a los producidos en Europa. Los recursos y la tecnología deben facilitar la circulación de automóviles con mayores estándares de seguridad en Latino América, y para que ello ocurra, es necesario impulsar acciones integrando a gobiernos, fabricantes, organizaciones privadas y sobre todo concientizando a los consumidores sobre las ventajas y la necesidad de comprar automóviles seguros"

Ing. Alejandro Tadia, Especialista líder en la División de Transporte del Departamento de Infraestructura y Medio Ambiente del Banco Interamericano de Desarrollo:
"Aspiramos a contar con vehículos que tengan mejores estándares de seguridad en la región, el impacto económico y social es muy alto, el objetivo del BID es fomentar el fortalecimiento institucional y técnico de los países de América Latina en materia de seguridad vial. Por tal y alineado a las metas de la Década de Acción de las Naciones Unidas y bajo el pilar de "vehículos más seguros", el BID apoya iniciativas como el programa Latin NCAP, que hasta ahora ha demostrado la necesidad de actuar por parte de nuestros gobiernos para exigir a los productores la comercialización de vehículos que cumplan con los mismos estándares de seguridad de aquellos vehículos que se venden en Europa o Estados Unidos. El BID seguirá apoyando este tipo de iniciativas que nos dan la pauta para promover el diálogo regional en materia de seguridad vial y fomentar mejores practicas de regulación vehicular en los países de América Latina"

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

Alianza Automotriz - México

Niveles de seguridad en vehículos de América Latina continúan siendo bajos

13, Nov 2012 en **Noticias** | Sin comentarios



Los últimos resultados de pruebas de choque publicados por Latin NCAP revelan que los niveles de seguridad de algunos de los vehículos más populares en la región aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados. Sin embargo, ha habido avances con algunos vehículos que han alcanzado un puntaje de seguridad de cuatro estrellas; y dos fabricantes han estandarizado el equipamiento de los airbags en sus modelos evaluados.

Los vehículos con peor desempeño de los ochos examinados en la Fase III de Latin NCAP fueron el Renault Sandero y el JAC J3. El Sandero obtuvo tan sólo una estrella debido al desempeño inestable de su carrocería así como a la falta de airbags. Este es un resultado decepcionante de Renault, un fabricante con buena reputación en Europa en términos de seguridad. El fabricante es claramente capaz de ofrecer algo mucho mejor como se aprecia en el otro modelo testeado, el Fluence, por ejemplo, que obtiene cuatro estrellas. El JAC 3 también obtuvo solamente una estrella a pesar de contar con dos airbags; lo que indica claramente, la vital importancia de la fortaleza de la carrocería en la protección de los ocupantes en caso de choque.

Los airbags no compensan una pobre resistencia estructural al choque y Latin NCAP cree firmemente que los consumidores no deben ser confundidos por los fabricantes, confiando solamente en los airbags para brindar una falsa impresión de seguridad. La sola inclusión de un airbag no garantiza la seguridad del vehículo. Es por esto que tanto el público como los gobiernos deben ser capaces de verificar la integridad estructural del vehículo. Esto se puede lograr mediante la aplicación de los estándares de prueba de choque de las Naciones Unidas (reglamentaciones R94 y R95) y otorgando a los consumidores la posibilidad de comparar el desempeño en seguridad de los diferentes modelos como lo viene realizando Latin NCAP.

Es muy reconfortante, en esta Fase III, el significativo incremento en la cantidad de autos que obtuvieron cuatro estrellas. Cinco modelos obtuvieron cuatro estrellas evidenciando los beneficios, combinados del mejoramiento de la fortaleza de la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad. Los modelos que cuentan con cuatro estrellas son: Ford NEW Fiesta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios hatchback y VW Polo hatchback. El otro modelo probado, el Volkswagen Clásico/Bora obtuvo sólo tres estrellas debido a su pobre integridad estructural.

En un muy alentador paso adelante, Ford y VW han confirmado que el airbag para el conductor y el acompañante son parte del equipamiento estándar en el Ford New Fiesta y el Volkswagen Clásico/Bora para todos los mercados de Latin NCAP; quien recibe con beneplácito esta acción, antes de que los requisitos legales en algunos países de América Latina lo indiquen.

Otra señal de avance en estas pruebas de choque es la obtención, por primera vez, de cuatro estrellas para la protección del ocupante niño. Dos modelos, el Ford Fiesta y el Honda City, obtuvieron esta tan bienvenida mejora. La utilización del sistema de retención infantil con ISOFIX desempeñó un rol fundamental en reducir la probabilidad de instalación incorrecta y mejorar el desempeño dinámico en general. Latin NCAP recomienda ISOFIX y alienta a los gobiernos, fabricantes y proveedores de la región, a apoyar el sistema ISOFIX basado en la

Yahoo! - México



Los niveles de seguridad automotor en América Latina continúan siendo muy bajos

NeoMundo

CONTENIDO RELACIONADO

MÁS DESTACADO

YAHOO! NOTICIAS EN TWITTER

Notired - México

¿Tu auto es seguro? Mira el ránking regional



Fecha: 2012-11-14 Publicado Por: Notired

0

Agencia Notired México

Notired.-Un estudio sobre pruebas de choque determinó que los vehículos más populares en América Latina llegan a tener 20 años de demora en tecnologías de seguridad

El crecimiento de la industria automotriz de los últimos años resultó ser uno de los puntales del crecimiento económico de la región. Sin embargo, las los vehículos más vendidos, están fallando en cuanto a condiciones de seguridad.

Según los resultados de pruebas de choque publicados por el Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe (Latin NCAP), "algunos de los vehículos más populares en la región aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados".

Los autos que no superaron las pruebas de seguridad son algunos de los más vendidos en los últimos años, como el Peugeot 207 Compact 5 puertas 1.4, el Gol Trend 1.6, el Palio ELX 1.4 (modelo viejo), el Chevrolet Corsa Classic, el Novo Uno y la Sandero de Renault sin airbags, que obtuvieron una sola estrella en la evaluación.

Otros vehículos, de una gama superior, demostraron una mejora en las condiciones de seguridad del diseño, combinando una fortaleza mayor en su estructura, los airbags y los cinturones de seguridad.

Así, los modelos que obtuvieron cuatro estrellas fueron el Ford New Fiesta KD, el Honda City, el Toyota Etios hatchback, el Volkswagen Polo hatchback y el Renault Fluence.

Latin NCAP es una institución conformada por Estados y entidades privadas como la Federación Internacional del Automóvil, que tiene como objetivos "brindar a los consumidores evaluaciones de seguridad independientes e imparciales de los autos nuevos; alentar a los fabricantes a mejorar el desempeño en seguridad de sus vehículos a la venta en la región; y alentar a los gobiernos de la región a aplicar las regulaciones exigidas por la ONU referentes a los ensayos de choque para los vehículos de pasajeros".

Lee en esta infografía cuáles son las marcas más vendidas en América Latina

Fuente.-Infobae

Agencia Notired México

Automovil Online - México

La seguridad de los autos de acuerdo con la LatinNCAP



En: Industria / Noticias

Valoración: ★★★☆☆

Tags: automóvil online / automóvil panamericano / industria automotriz / las pruebas de la latinncap / latinncap / latinoamerica / resultados de la latinncap / seguridad de autos en latinoamerica

Por: Alberto Schmitter, 14-11-2012

La LatinNCAP asegura que la seguridad de los autos en los países en vías de desarrollo sigue siendo muy baja a pesar de los esfuerzos de algunas marcas.

De acuerdo con los resultados obtenidos por la LatinNCAP en las últimas pruebas de choque Fase III revelaron que la seguridad de los vehículos que se comercializan en Latinoamérica se encuentran 20 años atrasados con respecto a los países de primer mundo.

Dicha entidad reconoció que la presencia de bolsas de aire en cualquier auto no compensan una pobre rigidez estructural en caso de un choque. Es por eso que la LatinNCAP insta a los consumidores a que no se confíen en que las armadoras les ofrezcan bolsas de aire para asegurar su integridad y la de sus acompañantes. Ante tal situación, se recomienda que tanto consumidores como gobiernos exijan poder comprobar el desempeño en seguridad de los diferentes modelos como lo viene haciendo la LatinNCAP, la EuroNCAP o la NHTSA.

De un total de ocho autos examinados por la LatinNCAP en Fase III, los peores librados fueron el Renault Sander y el JAC J3 con una sola estrella cada uno. El primero se vio perjudicado por un pésimo desempeño de su carrocería y la falta de bolsas de aire, mientras que el segundo a pesar de contar con dos bolsas de aire tampoco pudo con la prueba. Los resultados pusieron en evidencia la teoría anterior de que la rigidez de la carrocería también

RESULTADOS
FASE III

FASE III	JAC J3	✓2	★☆☆☆☆	★★☆☆☆	Válido sólo para Brasil
	Renault SANDERO	✗	★☆☆☆☆	★★☆☆☆	
	VW CLÁSICO (BORA)	✓2	★★★☆☆	★★★☆☆	
	VW POLO*	✓2	★★★★☆	★★★☆☆	Válido sólo para Brasil
	Renault FLUENCE*	✓2	★★★★☆	★★☆☆☆	
	Honda CITY*	✓2	★★★★☆	★★★★☆	No válido para México, Chile y América Central
	Toyota ETIOS HATCHBACK*	✓2	★★★★☆	★★☆☆☆	Válido sólo para Brasil
	Ford NEW FIESTA	✓2	★★★★☆	★★★★☆	

*Patrocinados por fabricantes

Pero no todas las noticias son malas, puesto que del total de autos probados cinco modelos mostraron una mejoría en su desempeño calificando con cuatro estrellas cada uno. Estos modelos fueron el nuevo Ford Fiesta, el Honda City, el Renault Fluence, el Toyota Etios y el VW Polo. Cabe señalar que en esta misma prueba el VW Clásico solo logró tres estrellas por mostrar una débil rigidez estructural.

Otra señal de avance positivo en la industria fue la obtención de cuatro estrellas en la prueba de protección para infantes obtenidas tanto por el Ford Fiesta como por el Honda City. La incursión del sistema ISOFIX en ambos modelos contribuyó con estos resultados.

Aún así, la LatinNCAP reconoció que la ausencia de estándares de seguridad basados en la DNU para los vehículos en América Latina, así como de laboratorios adecuados para probar los modelos provocan que los gobiernos no tengan un control adecuado del desempeño de los productos que se venden en su territorio.

Con la suma de los últimos ocho modelos mencionados en dicho artículo, la LatinNCAP suma un total de 28 modelos probados. La lista completa con sus resultados es la siguiente.

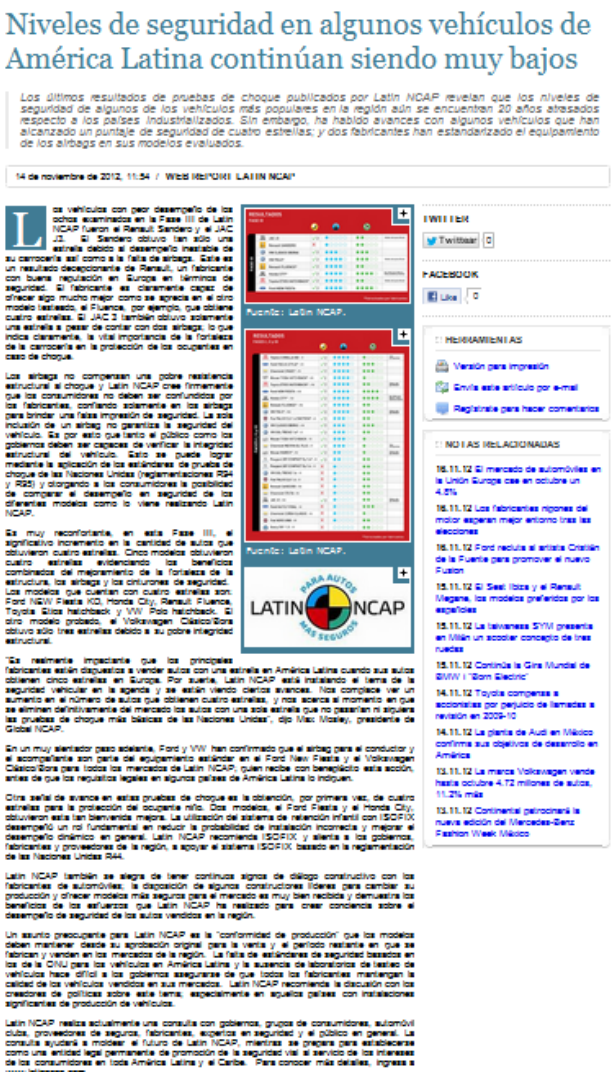
RESULTADOS
FASES I, II y III

FASES I, II y III	Toyota COROLLA XEI - FI	✓2	★★★★☆	★☆☆☆☆	Test comparativo
	Ford FOCUS STYLE* - FII	✓2	★★★★☆	★★★☆☆	
	Chevrolet CRUZE* - FII	✓2	★★★★☆	★★★☆☆	
	Nissan TIIDA HATCHBACK* - FII	✓2	★★★★☆	★☆☆☆☆	
	Toyota ETIOS HATCHBACK* - FIII	✓2	★★★★☆	★★☆☆☆	Válido sólo para Brasil
	Ford NEW FIESTA - FIII	✓2	★★★★☆	★★★★☆	
	Honda CITY* - FIII	✓2	★★★★☆	★★★★☆	No válido para México, Chile y América Central
	Renault FLUENCE* - FIII	✓2	★★★★☆	★★☆☆☆	
	VW POLO* - FIII	✓2	★★★★☆	★★★☆☆	Válido sólo para Brasil
	Fiat PALIO ELX 1.4 EMOTION* - FI	✓2	★★★☆☆	★★☆☆☆	
	VW CLÁSICO (BORA) - FIII	✓2	★★★☆☆	★★★☆☆	
	VW GOL TREND 1.6* - FI	✓2	★★★☆☆	★★☆☆☆	
	Nissan TIIDA HATCHBACK - FII	✓1	★★★☆☆	★☆☆☆☆	
	Chevrolet MERIVA GL PLUS - FI	✓2	★★★☆☆	★☆☆☆☆	Test comparativo
	Nissan MARCH* - FII	✓2	★★☆☆☆	★☆☆☆☆	Válido sólo para Brasil
	Peugeot 207 COMPACT 5p 1.4* - FI	✓2	★★☆☆☆	★★☆☆☆	
	Peugeot 207 COMPACT 5p 1.4 - FI	✗	★☆☆☆☆	★★☆☆☆	
	VW GOL TREND 1.6 - FI	✗	★☆☆☆☆	★★☆☆☆	
	Fiat PALIO ELX 1.4 - FI	✗	★☆☆☆☆	★★☆☆☆	
	Renault SANDERO - FII	✗	★☆☆☆☆	★★☆☆☆	
	Chevrolet CELTA - FI	✗	★☆☆☆☆	★★☆☆☆	
	JAC J3 - FII	✓2	★☆☆☆☆	★★☆☆☆	Válido sólo para Brasil
	Ford KA FLY VIRAL - FII	✗	★☆☆☆☆	★★★☆☆	
	Chevrolet CORSA CLASSIC - FII	✗	★☆☆☆☆	★☆☆☆☆	
	Fiat NOVO UNO - FII	✗	★☆☆☆☆	★★☆☆☆	
	Geely CK1 1.3 - FI	✗	☆☆☆☆☆	★★☆☆☆	

*Patrocinados por fabricantes

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

Portal Político - México



Niveles de seguridad en algunos vehículos de América Latina continúan siendo muy bajos

Los últimos resultados de pruebas de choque publicados por Latin NCAP revelan que los niveles de seguridad de algunos de los vehículos más populares en la región aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados. Sin embargo, ha habido avances con algunos vehículos que han alcanzado un puntaje de seguridad de cuatro estrellas; y dos fabricantes han estandarizado el equipamiento de los airbags en sus modelos evaluados.

14 de noviembre de 2012, 11:54 / Web Reporte Latin NCAP

Los vehículos con peor desempeño de los ocho examinados en la Fase III de Latin NCAP fueron el Renault Sandero y el JAC J3. El Sandero obtuvo tan sólo una estrella debido al desempeño inestable de su carrocería así como a la falta de airbags. Éste es un resultado decepcionante de Renault, un fabricante con buena regulación en Europa en términos de seguridad. El fabricante es claramente capaz de ofrecer algo mucho mejor como se agracia en el otro modelo testeado, el Fluence, por ejemplo, que obtiene cuatro estrellas. El JAC J3 también obtuvo solamente una estrella a pesar de contar con dos airbags, lo que indica claramente, la vital importancia de la fortaleza de la carrocería en la protección de los ocupantes en caso de choque.

Los airbags no compensan una pobre resistencia estructural al choque y Latin NCAP cree firmemente que los consumidores no deben ser confundidos por los fabricantes, confiando solamente en los airbags para brindar una falsa impresión de seguridad. La sola inclusión de un airbag no garantiza la seguridad del vehículo. Es por esto que tanto el público como los gobiernos deben ser capaces de verificar la integridad estructural del vehículo. Esto se puede lograr mediante la aplicación de los estándares de pruebas de choque de las Naciones Unidas (reglamentaciones R94 y R95) y otorgando a los consumidores la posibilidad de comparar el desempeño en seguridad de los diferentes modelos como lo viene realizando Latin NCAP.

Es muy reconfortante, en esta Fase III, el significativo incremento en la cantidad de autos que obtuvieron cuatro estrellas. Cinco modelos obtuvieron cuatro estrellas evidenciando los beneficios combinados del mejoramiento de la fortaleza de la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad. Los modelos que cuentan con cuatro estrellas son: Ford NEW Fiesta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios hatchback y VW Polo hatchback. El otro modelo probado, el Volkswagen Clásico/Bora obtuvo sólo tres estrellas debido a su pobre integridad estructural.

Es realmente impactante que los principales fabricantes estén dispuestos a vender autos con una estrella en América Latina cuando sus autos obtienen cinco estrellas en Europa. Por suerte, Latin NCAP está instalando el tema de la seguridad vehicular en la agenda y se están viendo ciertos avances. Nos complace ver un aumento en el número de autos que obtienen cuatro estrellas, y nos acerca al momento en que se eliminen definitivamente del mercado los autos con una sola estrella que no pasarían ni siquiera las pruebas de choque más básicas de las Naciones Unidas', dijo Max Mosley, presidente de Global NCAP.

En un muy alentador paso adelante, Ford y VW han confirmado que el airbag para el conductor y el acompañante son parte del equipamiento estándar en el Ford New Fiesta y el Volkswagen Clásico/Bora para todos los mercados de Latin NCAP, quien recibe con beneplácito esta acción, antes de que los reguitos legales en algunos países de América Latina lo indiquen.

Otra seña de avance en estas pruebas de choque es la obtención, por primera vez, de cuatro estrellas para la protección de ocupante niño. Dos modelos, el Ford Fiesta y el Honda City, obtuvieron esta tan bienvenida mejora. La utilización del sistema de retención infantil con ISOFIX desempeñó un rol fundamental en reducir la probabilidad de instalación incorrecta y mejorar el desempeño dinámico en general. Latin NCAP recomienda ISOFIX y alienta a los gobiernos, fabricantes y proveedores de la región, a apoyar el sistema ISOFIX basado en la reglamentación de las Naciones Unidas R44.

Latin NCAP también se alegra de tener continuos signos de diálogo constructivo con los fabricantes de automóviles, la disposición de algunos constructores líderes para cambiar su producción y ofrecer modelos más seguros para el mercado es muy bien recibida y demuestra los beneficios de los esfuerzos que Latin NCAP ha realizado para crear conciencia sobre el desempeño de seguridad de los autos vendidos en la región.

Un asunto preocupante para Latin NCAP es la 'conformidad de producción' que los modelos deben mantener desde su aprobación original para la venta y el período restante en que se fabrican y venden en los mercados de la región. La falta de estándares de seguridad basados en los de la ONU para los vehículos en América Latina y la ausencia de laboratorios de testeo de vehículos hace difícil a los gobiernos asegurarse de que todos los fabricantes mantengan la calidad de los vehículos vendidos en sus mercados. Latin NCAP recomienda la discusión con los creadores de políticas sobre este tema, especialmente en aquellos países con instalaciones significantes de producción de vehículos.

Latin NCAP realiza actualmente una consulta con gobiernos, grupos de consumidores, automóvil clubs, proveedores de seguros, fabricantes, expertos en seguridad y el público en general. La consulta ayudará a moldear el futuro de Latin NCAP, mientras se prepara para establecerse como una entidad legal permanente de promoción de la seguridad vial al servicio de los intereses de los consumidores en toda América Latina y el Caribe. Para conocer más detalles, ingresa a

Fuente: Latin NCAP.

Fuente: Latin NCAP.

TWITTER

Twittear 0

FACEBOOK

Like 0

HERRAMIENTAS

Versión para impresión

Envía este artículo por e-mail

Regístrate para hacer comentarios

NOTAS RELACIONADAS

16.11.12 El mercado de automóviles en la Unión Europa cae en octubre un 4.5%

16.11.12 Los fabricantes nipones del motor esperan mejor entorno tras las elecciones

16.11.12 Ford recluta al artista Cristián de la Fuente para promover el nuevo Fusion

15.11.12 El Seat Ibiza y el Renault Megane, los modelos preferidos por los españoles

15.11.12 La taiwanesa SYM presenta en Milán un scooter concepto de tres ruedas

15.11.12 Continúa la Gira Mundial de BMW i 'Born Electric'

14.11.12 Toyota compensa a accionistas por perjuicio de llamadas a revisión en 2009-10

14.11.12 La planta de Audi en México confirma sus objetivos de desarrollo en América

13.11.12 La marca Volkswagen vende hasta octubre 4.72 millones de autos, 11.2% más

13.11.12 Continental patrocinará la nueva edición del Mercedes-Benz Fashion Week México

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

Auto Motores - México



Tienen vehículos de América Latina 20 años de atraso en niveles de seguridad

4 noviembre 2012 / La falta de estándares de seguridad basados en los de la ONU para vehículos en América Latina y la ausencia de laboratorios de testeo de automotores, hace difícil a los gobiernos asegurarse de que todos los fabricantes mantengan la calidad de los vehículos vendidos en sus mercados.

Por ello, los últimos resultados de pruebas de choque publicados por Latin NCAP revelan que los niveles de seguridad de algunos de los vehículos más populares en la región aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados.

Los vehículos con peor desempeño de los ochos examinados en la Fase III de Latin NCAP fueron el Renault Sandero y el JAC J3. El Sandero obtuvo tan sólo una estrella debido al desempeño inestable de su carrocería así como a la falta de airbags.

Por otra parte, Cinco modelos obtuvieron cuatro estrellas evidenciando los beneficios combinados del mejoramiento de la fortaleza de la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad: Ford NEW Fiesta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios hatchback y VW Polo hatchback. De ellos, destacaron con cuatro estrellas el Ford Fiesta y Honda City por la utilización del sistema de retención infantil con ISOFIX. "Latin NCAP recomienda ISOFIX y alienta a los gobiernos, fabricantes y proveedores de la región, a apoyar el sistema ISOFIX basado en la reglamentación de las Naciones Unidas R44". El Volkswagen Clásico/Bora obtuvo sólo tres estrellas "debido a su pobre integridad estructural".

Se menciona que Ford y VW confirmaron que el airbag para el conductor y el acompañante son parte del equipamiento estándar en el Ford New Fiesta y el Volkswagen Clásico/Bora para todos los mercados de Latin NCAP. No obstante, "los airbags no compensan una pobre resistencia estructural al choque y Latin NCAP cree que los consumidores no deben ser confundidos por los fabricantes, confiando solamente en los airbags para brindar una falsa impresión de seguridad. La sola inclusión de un airbag no garantiza la seguridad del vehículo", dio a conocer el informe.

Destacó que los usuarios y los gobiernos pueden verificar la integridad estructural del vehículo mediante la aplicación de los estándares de prueba de choque de las Naciones Unidas (reglamentaciones R94 y R95) y otorgando a los consumidores la posibilidad de comparar el desempeño en seguridad de los diferentes modelos. Un asunto preocupante para Latin NCAP es la "conformidad de producción" que los modelos deben mantener desde su aprobación original para la venta y el período restante en que se fabrican y venden en los mercados de la región. Latin NCAP recomienda la discusión con los creadores de políticas sobre este tema; especialmente en aquellos países con instalaciones significantes de producción de vehículos.

Al Volante - México

CHEVROLET SPARK 2013, NO RECOMENDABLE: REPORTE DEL CONSUMIDOR

23 Comentarios

La revista Reporte del Consumidor, de Estados Unidos, calificó al subcompacto Chevrolet Spark 2013 como no recomendable, al acumular sólo 34 puntos. Destacó su bajo consumo de combustible pero reprobó los ruidos dentro de la cabina y el lento arranque y conducción nerviosa.



Chevrolet Spark no pasó la prueba de Reporte del Consumidor en EEUU (Foto GM USA).

La publicación, una de las más serias y respetadas en Estados Unidos, dados sus puntos de vista imparciales para el sector automotriz y para los compradores de vehículos, ha dado a conocer en un comunicado el día de ayer, el balance de evaluación de algunos modelos, entre ellos el Chevrolet Spark de General Motors, que se vende también en ese país.

Dice el Reporte del Consumidor que el Spark, un subcompacto que también se vende en México y que proviene para nuestro País de la planta de GM en Corea del Sur, ofrece una excelente economía de combustible. La medición de la revista es de 34 millas por galón para la ciudad y hasta 42 millas por galón para la carretera.

Destaca la publicación también su asiento trasero que es muy útil, con un "surtido" (así lo dice) de características.

Otro atributo, dice el reporte, es que ofrece un precio asequible. $15,420 dólares en Estados Unidos ($200,460 pesos mexicanos a $13 pesos el dólar). En México este modelo se cotiza desde $129,900 pesos.

El Spark viene equipado con un motor de cuatro cilindros de 1.2 litros de 81 HP a 6,400 rpm, con doble árbol de levas a la cabeza. Se ofertan tres versiones, LS, LT y LTZ con dirección hidráulica, frenos delanteros de disco, ventilados, y de tambor atrás.

LATIN NCAP
PARA AUTOS MAS SEGUROS

Heraldo Toluca - Mexico

Niveles de seguridad en vehículos de LATAM continúan siendo muy bajos; aunque algunas marcas muestran avances

Comparte este artículo

Twitter Facebook Reddit Etiquetas: notas Latin NCAP

AUTOR: REDACCIÓN (-) 26 NOVIEMBRE, 2013 16:07 (+) 0 COMENTARIOS VISTAS: 14



Para ver en tamaño completo, da click.

Los últimos resultados de pruebas de choque publicados por *Latin NCAP* revelan que los niveles de seguridad de algunos de los vehículos más populares en la región aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados. Sin embargo, ha habido avances con algunos vehículos que han alcanzado un puntaje de seguridad de cuatro estrellas; y dos fabricantes han estandarizado el equipamiento de los airbags en sus modelos evaluados.

Los vehículos con peor desempeño de los ocho examinados en la Fase III de *Latin NCAP* fueron el Renault Sandero y el JAC J5. El Sandero obtuvo tan sólo una estrella debido al desempeño inestable de su carrocería así como a la falta de airbags. Este es un resultado decepcionante de Renault, un fabricante con buena reputación en Europa en términos de seguridad. El fabricante es claramente capaz de ofrecer algo mucho mejor como se aprecia en el otro modelo testeado, el Fluence, por ejemplo, que obtiene cuatro estrellas. El JAC y también obtuvo solamente una estrella a pesar de contar con dos airbags; lo que indica claramente, la vital importancia de la fortaleza de la carrocería en la protección de los ocupantes en caso de choque.

Los airbags no compensan una pobre resistencia estructural al choque y *Latin NCAP* cree firmemente que los consumidores no deben ser confundidos por los fabricantes, confiando solamente en los airbags para brindar una falsa impresión de seguridad. La sola inclusión de un airbag no garantiza la seguridad del vehículo. Es por esto que tanto el público como los gobiernos deben ser capaces de verificar la integridad estructural del vehículo. Esto se puede lograr mediante la aplicación de los estándares de prueba de choque de las Naciones Unidas (reglamentaciones R94 y R95) y otorgando a los consumidores la posibilidad de comparar el desempeño en seguridad de los diferentes modelos como lo viene realizando *Latin NCAP*.

Es muy reconfortante, en esta Fase III, el significativo incremento en la cantidad de autos que obtuvieron cuatro estrellas. Cinco modelos obtuvieron cuatro estrellas evidenciando los beneficios combinados del mejoramiento de la fortaleza de la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad. Los modelos que cuentan con cuatro estrellas son: Ford NEW Fiesta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios hatchback y VW Polo hatchback. El otro modelo probado, el Volkswagen Clásico/Bora obtuvo sólo tres estrellas debido a su pobre integridad estructural.

Es muy reconfortante, en esta Fase III, el significativo incremento en la cantidad de autos que obtuvieron cuatro estrellas. Cinco modelos obtuvieron cuatro estrellas evidenciando los beneficios combinados del mejoramiento de la fortaleza de la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad. Los modelos que cuentan con cuatro estrellas son: Ford NEW Fiesta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios hatchback y VW Polo hatchback. El otro modelo probado, el Volkswagen Clásico/Bora obtuvo sólo tres estrellas debido a su pobre integridad estructural.

En un muy alentador paso adelante, Ford y VW han confirmado que el airbag para el conductor y el acompañante son parte del equipamiento estándar en el Ford *New* Fiesta y el Volkswagen Clásico/Bora para todos los mercados de *Latin NCAP*, quien recibe con beneplácito esta acción, antes de que los requisitos legales en algunos países de América Latina lo indiquen.

Otra señal de avance en estas pruebas de choque es la obtención, por primera vez, de cuatro estrellas para la protección del ocupante niño. Dos modelos, el Ford Fiesta y el Honda City, obtuvieron esta tan bienvenida mejora. La utilización del sistema de retención infantil con ISOFIX desempeñó un rol fundamental en reducir la probabilidad de instalación incorrecta y mejorar el desempeño dinámico en general. *Latin NCAP* recomienda ISOFIX y alienta a los gobiernos, fabricantes y proveedores de la región, a apoyar el sistema ISOFIX basado en la reglamentación de las Naciones Unidas R44.

Latin NCAP también se alegra de tener continuos signos de diálogo constructivo con los fabricantes de automóviles; la disposición de algunos constructores líderes para cambiar su producción y ofrecer modelos más seguros para el mercado es muy bien recibida y demuestra los beneficios de los esfuerzos que *Latin NCAP* ha realizado para crear conciencia sobre el desempeño de seguridad de los autos vendidos en la región.

Un asunto preocupante para *Latin NCAP* es la "conformidad de producción" que los modelos deben mantener desde su aprobación original para la venta y el período restante en que se fabrican y venden en los mercados de la región. La falta de estándares de seguridad basados en los de la ONU para los vehículos en América Latina y la ausencia de laboratorios de testeo de vehículos hace difícil a los gobiernos asegurarse de que todos los fabricantes mantengan la calidad de los vehículos vendidos en sus mercados. *Latin NCAP* recomienda la discusión con los creadores de políticas sobre este tema; especialmente en aquellos países con instalaciones significantes de producción de vehículos.

Latin NCAP realiza actualmente una consulta con gobiernos, grupos de consumidores, automóvil clubs, proveedores de seguros, fabricantes, expertos en seguridad y el público en general. La consulta ayudará a moldear el futuro de *Latin NCAP*, mientras se prepara para establecerse como una entidad legal permanente de promoción de la seguridad vial al servicio de los intereses de los consumidores en toda América Latina y el Caribe. Para conocer más detalles, ingresa a www.latinncap.com

Auto Cosmos - México

Los últimos resultados de pruebas de choque publicados por *Latin NCAP*, revelan que los niveles de seguridad de algunos de los vehículos más populares en la región, aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados. Sin embargo, ha habido avances con algunos vehículos que han alcanzado un puntaje de seguridad de cuatro estrellas; y dos fabricantes han estandarizado el equipamiento de las bolsas de aire en sus modelos evaluados.

Los vehículos con peor desempeño de los ocho examinados en la Fase III de *Latin NCAP* fueron el Renault Sandero y el JAC J3. El Sandero obtuvo tan sólo una estrella debido al desempeño inestable de su carrocería así como a la falta de bolsas de aire. Este es un resultado decepcionante de Renault, un fabricante con buena regulación en Europa en términos de seguridad. El fabricante es claramente capaz de ofrecer algo mucho mejor como se aprecia en el otro modelo probado, el Fluence, por ejemplo, que logró cuatro estrellas. El JAC J3 también tuvo solamente una estrella a pesar de contar con dos bolsas de aire, lo que indica claramente, la vital importancia de la fortaleza de la carrocería en la protección de los ocupantes en caso de choque.

Las bolsas de aire no compensan una pobre resistencia estructural al choque y *Latin NCAP* cree firmemente que los consumidores no deben ser confundidos por los fabricantes, confiando solamente en las bolsas de aire para brindar una falsa impresión de seguridad. La sola inclusión de una bolsa de aire no garantiza la seguridad del vehículo. Es por esto que tanto el público como los gobiernos deben ser capaces de verificar la integridad estructural del vehículo. Esto se puede lograr mediante la aplicación de los estándares de prueba de choque de las Naciones Unidas (reglamentaciones R94 y R95), y otorgando a los consumidores la posibilidad de comparar el desempeño en seguridad de los diferentes modelos como lo viene realizando *Latin NCAP*.

Es muy reconfortante, en esta Fase III, el significativo incremento en la cantidad de autos que obtuvieron cuatro estrellas. Cinco modelos lograron lo anterior evidenciando los beneficios combinados del mejoramiento de la fortaleza de la estructura, las bolsas de aire y los cinturones de seguridad. Estos autos son: Ford New Fiesta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios hatchback y VW Polo hatchback. El otro vehículo probado, el Volkswagen Clásico/Bora consiguió solo tres estrellas debido a su pobre integridad estructural.

En un muy alentador paso adelante, Ford y VW han confirmado que la bolsa de aire para el conductor y el acompañante son parte del equipamiento estándar en el New Fiesta y el Volkswagen Clásico/Bora para todos los mercados de *Latin NCAP*, quien recibe con beneplácito esta acción, antes de que los requisitos legales en algunos países de América Latina lo indiquen.

Otra señal de avance en estas pruebas de choque es la obtención, por primera vez, de cuatro estrellas para la protección del ocupante niño. Dos modelos, el Ford Fiesta y el Honda City, lograron esta mejora. La utilización del sistema de retención infantil con ISOFIX desempeñó un rol fundamental en reducir la probabilidad de instalación incorrecta y mejorar el desempeño dinámico en general. *Latin NCAP* recomienda ISOFIX y alienta a los gobiernos, fabricantes y proveedores de la región, a apoyar el sistema basado en la reglamentación de las Naciones Unidas R44.

Si deseas saber más sobre los modelos probados, así como ver videos de los mismos puedes visitar la página del Latin NCAP dando click aquí.

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

Seguros Autos - México

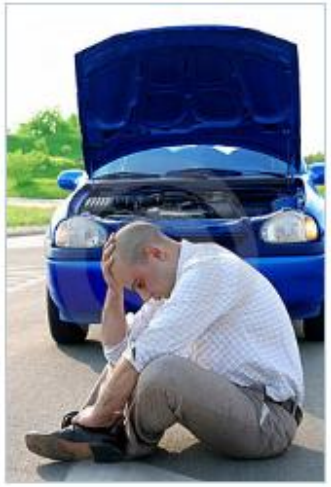
Me gusta 0

¿Tu auto es seguro?

Un estudio sobre pruebas de choque determinó que los vehículos más populares en América Latina llegan a tener 20 años de demora en tecnologías de seguridad.

El crecimiento de la industria automotriz de los últimos años resultó ser uno de los puntales del crecimiento económico de la región. Sin embargo, las los vehículos más vendidos. están fallando en cuanto a condiciones de seguridad.

Según los resultados de pruebas de choque publicados por el Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe (Latin NCAP), "algunos de los vehículos más populares en la región aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados".





LEER MAS...

Los autos que no superaron las pruebas de seguridad son algunos de los más vendidos en los últimos años, como el Peugeot 207 Compact 5 puertas 1.4, el Gol Trend 1.6, el Palio ELX 1.4 (modelo viejo), el Chevrolet Corsa Classic, el Novo Uno y la Sandero de Renault sin airbags, que obtuvieron una sola estrella en la evaluación.

Otros vehículos, de una gama superior, demostraron una mejora en las condiciones de seguridad del diseño, combinando una fortaleza mayor en su estructura, los airbags y los cinturones de seguridad.

Así, los modelos que obtuvieron cuatro estrellas fueron el Ford New Fiesta KD, el Honda City, el Toyota Etios hatchback, el Volkswagen Polo hatchback y el Renault Fluence.

Latin NCAP es una institución conformada por Estados y entidades privadas como la Federación Internacional del Automóvil, que tiene como objetivos "brindar a los consumidores evaluaciones de seguridad independientes e imparciales de los autos nuevos; alentar a los fabricantes a mejorar el desempeño en seguridad de sus vehículos a la venta en la región; y alentar a los gobiernos de la región a aplicar las regulaciones exigidas por la ONU referentes a los ensayos de choque para los vehículos de pasajeros".

Mantén seguro tu auto COTIZA AHORA EL SEGURO DE TU AUTO DANDO CLIC AQUÍ **cotiza tu seguro de auto, de manera sencilla, rápida y sin compromiso recibirás en tu correo un comparativo de precios con las mejores compañías aseguradoras. O llama sin costo al 01 800 780 7070.**

Tenemos servicio en toda la República Mexicana.
Ingresa los datos de tu auto, COTIZA tu unidad recibiendo un comparativo entre las diferentes aseguradoras de prestigio. Mapfre, Zurich, Ana Seguros, Aba Seguros y muchas más.

Síguenos en: Facebook Twitter
+1 Recomendar esto en Google

seguro de auto en Aguascalientes, seguro de auto en Baja California Norte, seguro de auto en Baja California Sur, seguro de auto en Campeche, seguro de auto en Chiapas, seguro de auto en Chihuahua, seguro de auto en Coahuila, seguro de auto en Colima, seguro de auto en Durango, seguro de auto en Guanajuato, seguro de auto en Guerrero, seguro de auto en Hidalgo, seguro de auto en Jalisco, seguro de auto en México, seguro de auto en Michoacán de Ocampo, seguro de auto en Morelos, seguro de auto en Nayarit, seguro de auto en Nuevo León, seguro de auto en Oaxaca, seguro de auto en Puebla, seguro de auto en Querétaro, seguro de auto en Quintana Roo, seguro de auto en San Luis Potosí, seguro de auto en Sinaloa, seguro de auto en Sonora, seguro de auto en Tabasco, seguro de auto en Tamaulipas, seguro de auto en Tlaxcala, seguro de auto en Veracruz, seguro de auto en Yucatán, seguro de auto en Zacatecas.

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

The Guardian – Reino Unido

Does Renault's value of a human life depend on where you live?

The French manufacturer comes under attack as crash tests in Latin America show its Sandero model is more dangerous in a collision than its European counterpart

Jo Confino
Guardian Professional, Tuesday 13 November 2012 17.05 GMT
Jump to comments (4)



Renault's Sandero model scored an 'extremely poor' one-star rating in Latin NCAP's most recent crash test. Photograph: Latin NCAP

Is the life of a driver in Europe worth more than one in Latin America? It's a good question to ask French car-maker Renault, which is selling a potentially more dangerous version of its Sandero model in Latin America.

The Sandero scored only an "extremely poor" single-star rating in a crash test created to highlight gaps between the safety of cars being sold by major manufacturers in Latin America compared with more "developed" markets such as Europe.

The crash test for the most basic level European model – sold under Renault's budget brand Dacia, and equipped with front seatbelt load limiters, driver frontal airbag and front passenger frontal airbag – scored three stars for adults and four stars for children. That test was conducted in 2008.

Not only does the Brazilian model have no air bags, but expert testers found its body shell did not have the same strength as the European model and cannot cope effectively with a full-frontal crash. What that means in practice is the body structure started to give way at impact. The European model retains its integrity under the same conditions.

The difference is significant. In the crash test in Brazil, the steering wheel and facia comes right up against the driver, and the lack of an airbag makes this even worse.

This is important because Latin America is a rapidly-growing car market and already has the world's highest per capita fatality rate from road crashes – 26 fatalities per 100,000 people. This is estimated to rise further to more than 30 per 100,000 by 2020.

I asked Renault why this is; they responded: "The Renault Sandero, sold in South America, conforms to the local laws and regulations. Currently there is no requirement for any airbags to be fitted to new vehicles in this region. Renault welcomes any improvement in the legislation for vehicle safety and the specification of its local products will change accordingly. In advance of any legislation change, the specification of all Sandero will include a driver and passenger airbag [illegible] as standard from March next year."

The Guardian – Reino Unido

theguardian

Printing sponsored by: Kodak All-in-One Printers

Global road safety in focus

Supported by ROAD SAFETY FUND

Latin America's traffic turning deadlier as shoddy cars clog bad roads

Rapid economic development has brought combination of more vehicles with too few safety checks, and dangerous driving



Ed Stocker
guardian.co.uk, Tuesday 24 July 2012 14.18 BST



A Peugeot 404 abandoned in Salta, Argentina. Road deaths in Latin America and the Caribbean are predicted to rise. Photograph: Alamy

If you live in Latin America, by 2020 you will be three times more likely to die on the roads than in a high-income country (pdf), according to the World Health Organisation (WHO). As the region's rapid economic development pushes more vehicles on to highways, road deaths are spiralling upwards.

WHO statistics show that in 2000 there were 26.1 road deaths per 100,000 people in Latin America and the Caribbean. This is predicted to rise to 31 per 100,000 by 2020, the worst rate in the world and more than triple the predictions for the world's richer nations.

Bad roads, dangerous driving and a lack of investment in safety measures undoubtedly fuel such high death rates, and the poor quality of vehicles is also a major contributor to the deaths of more than 100,000 people across the region every year.

Since 2010, crash tests on leading car brands sold across the region, carried out by automotive standards body Latin NCAP – launched with the support of the Inter-American Development Bank and the FIA Foundation – have exposed some disturbing truths. Their assessment of the region's top selling cars revealed that many models were being sold without basic safety devices such as anti-lock braking systems (ABS) and airbags, as well as bodies that crumple far too easily on impact.

"I believe the vehicles in Latin America and the Caribbean are 20 years behind their counterparts in Europe and the US," says Nani Rodriguez, executive secretary of Latin NCAP, from her office in Montevideo, Uruguay.

Superficially, there does not seem to be any difference between Latin models and those sold in other parts of the world. "Take the Peugeot 207, for example," she continues. "If you look at it from the outside, it's exactly the same as the one you'd buy in France. But when we tested it, the results weren't the same. As it's completely made in Latin America, there are differences with the components, with the metals and a whole host of other factors."

What this effectively means is that someone buying a car in Latin America is significantly less protected on the roads than someone buying the same model in Europe or the US.

Rodriguez says the problem is that Latin American countries, in their rush to develop, have not been stringent enough on imports or their own fledgling car industries. Because of the lack of legislation, cars that would not be permitted in other markets are allowed on the roads.

It is a vicious cycle of governments not doing enough to improve standards and manufacturers providing the bare minimum. Buying a car in Latin America represents a significant investment for some customers, meaning they often go for the cheapest – and least safe – option.

Safety features tend to be bundled up with luxury add-ons. "So if you want airbags," says Rodriguez, "they might be sold alongside air-conditioning, bigger tyres and leather upholstery." Latin NCAP wants to see safety as standard, instead of the consumer being led to believe that airbags or ABS are a luxury instead of a basic safety requirement.

Rodriguez says testing has already helped to push through improvements – but that the poor results in the past two years should serve as a stark warning that the region needs to "wake up" and demand more from governments. Alongside improving vehicle safety standards, driving ability and road layout need to be tackled.

Progress has begun, led by the region's largest economies. Argentina and Brazil are to introduce front airbags and ABS on all new vehicles from 2014.

Yet the challenges are vast – especially given the several decades it will take to replace the fleet on Latin America's roads – and Rodriguez believes the results from this year's testing, due around November, will "still be pretty similar" to previous years.

For David Ward, secretary general of Global NCAP, headquartered in London, change is never immediate. "These things take a lot of time," he says. "In one sense, I'm impressed by how quickly Latin NCAP has made progress. I was involved with the creation of Euro NCAP 15 years ago and it took quite a few years before the car manufacturers were willing to co-operate. But in Latin America they were on board almost immediately."

NCAP's south-east Asian branch is now preparing to crash test vehicles for the first time in Malaysia in its bid to improve safety standards in a part of the world with similar problems on its roads. Asia still suffers the highest number of road accidents in the world. Driving through the changes now could make a big difference in the future.

More from the Guardian What's this?

Richard Dawkins is the shall guy at Cambridge debate with Williams 01 Feb 2013

Yoda not for, soon you will be with him – when his own Star Wars movie he has 05 Feb 2013

James D'Arcy: 'I delivered my first line and Anthony Hopkins burst out laughing' 01 Feb 2013

Rebuilding Africa 'can't be dependent on donors' – Ngozi Okonjo-Iweala 01 Feb 2013

UN panel 'going for gold' to devise new targets for development 01 Feb 2013

More from around the web What's this?

The immigrant effect (Global Connections)

Christine Lagarde: "2013 Will Be Make or Break" (The Financialist)

Singapore eyes Malaysia for cheaper living (Financial Times)

Happiness Expert Offers Tips on Destressing Your Life (redOrbit)

A Cow Can Change Everything (East Africa Dairy Development Project) (YouTube)

Motor.es - España

Seguridad Vial

Renault responde a la baja calificación obtenida por el Sandero en LatinNCAP

Luego de los pobres resultados obtenidos por su modelo Sandero, la casa central de Renault en Francia salió responder a un seguidor que había reclamado mayor calidad en sus productos. Esta fue la única respuesta que brindó Renault respecto al rendimiento de su modelo en las pruebas de choques. El Sandero obtuvo solo una estrella en protección a adultos y dos estrellas en menores

Me gusta 1

Twittear 5

+1 0

Además

Archivado en

LatinNCAP Sandero

GlobalNCAP Dacia

Renault Sandero

Fuente

Casas de Autos

Nico Esteban - 19-11-2012 a las 23:00 0



Renault responde a la baja calificación obtenida por el Sandero en LatinNCAP

La semana pasada LatinNCAP, la versión Latinoamericana de GlobalNCAP, dio a conocer los resultados de la Fase III de las pruebas llevadas a cabo en modelos que se comercializan en la región . Como era de esperar, muchos de los productos fabricados y comercializados en la región obtuvieron una muy pobre calificación.

Antes estos resultados, los encargados de LatinNCAP destacaron que llamaba mucho la atención que los mismos fabricantes que comercializan vehículos que obtienen 5 estrellas en Europa vendan productos que solo alcanzan 1 estrella en Latinoamérica

"Es realmente impactante que los principales fabricantes estén dispuestos a vender autos con una estrella en América Latina cuando sus autos obtienen cinco estrellas en Europa", declaró **Max Mosley, Presidente de GlobalNCAP.**

Entre los modelos que obtuvieron pobres resultados se encontraban el **Renault Sandero (que en Europa se comercializa bajo la marca Dacia) y el Jac J3**, un vehículo proveniente de china.

Como era de esperar, ni la filial Brasilera ni la Argentina de Renault salieron a hacer comentarios respecto a la pobre calificación obtenida por el Sandero. Sin embargo, **la casa matriz con sede en Francia** salió a responder a un "tweet" enviado por un seguidor colombiano que vive en Chile, **Raúl Luna (@ra0724)**, quien había escrito:

"Es una pena #Sandero crash test utiliza acero barato para sus autos latinos http://aol.it/UFNsrC / queremos una buena respuesta",

Antes estos resultados, los encargados de LatinNCAP destacaron que llamaba mucho la atención que los mismos fabricantes que comercializan vehículos que obtienen 5 estrellas en Europa vendan productos que solo alcanzan 1 estrella en Latinoamérica

"Es realmente impactante que los principales fabricantes estén dispuestos a vender autos con una estrella en América Latina cuando sus autos obtienen cinco estrellas en Europa", declaró **Max Mosley, Presidente de GlobalNCAP.**

Entre los modelos que obtuvieron pobres resultados se encontraban el **Renault Sandero (que en Europa se comercializa bajo la marca Dacia) y el Jac J3**, un vehículo proveniente de china.

Como era de esperar, ni la filial Brasilera ni la Argentina de Renault salieron a hacer comentarios respecto a la pobre calificación obtenida por el Sandero. Sin embargo, **la casa matriz con sede en Francia** salió a responder a un "tweet" enviado por un seguidor colombiano que vive en Chile, **Raúl Luna (@ra0724)**, quien había escrito:

"Es una pena #Sandero crash test utiliza acero barato para sus autos latinos http://aol.it/UFNsrC / queremos una buena respuesta",

A lo que Renault Francia respondió:

"@ra0724 #Sandero se ajusta a las leyes locales y reglamentaciones y sus resultados son iguales a los otros autos del segmento sin airbags (1/3)."

Y continuó:

"@ra0724 #Renault da la bienvenida a una mejora de la legislación para la seguridad del vehículo y las especificaciones de sus productos locales cambiarán en consecuencia (2/3)"

"@ra0724 Antes de cualquier cambio de legislación, desde marzo 2013 las especificacionesde todos los Sandero incluirán airbag de conductor y pasajero, de serie (3/3)"

Ante estas respuestas, Raúl Luna decidió replicar que **la incorporación del airbag no garantiza mayor seguridad** cuando el problema se encuentra en la estructura. Y le reclamó a Renault Colombia y Brasil:

"@Renault_Co 3ERapoyacabezas Uds no lo van necesario, Y hoy nos enteramos q usan acero de menor calidad en los #Sandero http://aol.it/UFNsrC"

"@RenaultBrasil una vergüenza usar acero barato. Donde está la seguridad nuestra? #Sandero es más inseguro q el europeo http://aol.it/UFNsrC".

Por el momento, **ni Renault Brasil, Argentina, Colombia o la casa central en Francia salieron a responder a este oludadano común**, que como tantos, se mostró indignado por las políticas de reducción de costos aplicadas a los productos Latinoamericanos. Más cuando se trata de un coche que en Europa cumple con lo necesario para proteger a sus pasajeros.

Motor.es - España

Seguridad vial

Resultados LatinNCAP, dispares calificaciones para nueve modelos

El organismo encargado de probar la seguridad de los vehículos comercializados en Latinoamérica dio a conocer los resultados de la Fase III. Se obtuvieron dispares resultados. Entre los más pobres se encuentran el Jac J3, exclusivo para el mercado brasileño y el Renault Sandero, comercializado en Europa bajo la marca Dacia.

Me gusta 27
Twittear 5
+1 0

Además



EuroNCAP, últimos resultados
Jaguar defiende la seguridad del XF
EuroNCAP seguridad vehículos chinos
EuroNCAP últimos resultados
Los cinco coches más seguros del 2010 según la EuroNCAP

Archivado en

LatinNCAP
EuroNCAP
America Latina
Seguridad Vial
Renault Sandero

Nico Esteban - 13-11-2012 a las 23:18 0



Resultados LatinNCAP, dispares calificaciones para nueve modelos

En el día de hoy se dieron a conocer los **resultados de la Fase III** de las pruebas realizadas por **LatinNCAP**, el organismo homónimo al **EuroNCAP**, que se dedica a probar las medidas de seguridad que ofrecen los **coches comercializados en Latinoamérica**. Como sucedió en las ocasiones anteriores, las pruebas se llevaron a cabo en el ADAC de Alemania, con impactos frontales a 64 Km/h.

Los modelos probados en esta ocasión fueron: **Jac J3, Renault Sandero, VW Bora, VW Polo, Renault Fluence, Honda City, Toyota Etios y Ford New Fiesta**.

Como es común en los modelos comercializados en America Latina, **muchos de ellos mostraron un muy pobre comportamiento** en materia de seguridad a los pasajeros. Las calificaciones obtenidas demuestran que el modelo chino **Jac J3** (comercializado únicamente en Brasil) y el **Renault Sandero**, comercializado en Europa bajo la marca Dacia, cuentan con **graves problemas estructurales**, con no pueden ser suplidos con la incorporación del airbag.

El comunicado de prensa difundido por LatinNCAP así lo demuestra:

El comunicado de prensa difundido por LatinNCAP así lo demuestra:

*"Los vehículos **con peor desempeño** de los ochos testeados en la Fase III de LatinNCAP fueron **el Renault Sandero y el JAC J3.***
***El Sandero obtuvo tan sólo una estrella** debido al desempeño inestable de su carrocería así como a la falta de airbags. Este es un resultado decepcionante de Renault, un fabricante con buena reputación en Europa en términos de seguridad. El fabricante es claramente capaz de ofrecer algo mucho mejor como se aprecia en el otro modelo testeado, el Fluence por ejemplo, que obtiene cuatro estrellas.*
***El JAC 3 también obtuvo solamente una estrella** a pesar de contar con dos airbags. Esto indica claramente, la vital importancia de la fortaleza de la carrocería en la protección de los ocupantes en caso de choque.*
***Los airbags no compensan una pobre resistencia estructural al choque** y Latin NCAP cree firmemente que los consumidores no deben ser confundidos por los fabricantes que se descansan solamente en los airbags para brindar una falsa impresión de seguridad.*
***La sola inclusión de un airbag no garantiza la seguridad del vehículo.** Es por esto que tanto el público como los gobiernos deben ser capaces de verificar la integridad estructural del vehículo. Esto se puede lograr mediante la aplicación de los estándares de prueba de choque de las Naciones Unidas (reglamentaciones R94 y R95) y otorgando a los consumidores la posibilidad de comparar el desempeño en seguridad de los diferentes modelos como lo viene realizando Latin NCAP".*

El organismo también destaco, por otro lado, la **gran cantidad de productos que obtuvieron cuatro estrellas**. Entre ellos se encuentran el **Ford New Fiesta, el Honda City, el Toyota Etios, el VW Polo y el Renault Fluence**. Vale destacar que todos estos modelos son productos de carácter global que buscan cumplir con los mismos estándares en los diferentes mercados donde se comercializan. En cambio, el **Volkswagen Bora** es un producto exclusivos para mercados emergentes que, por apuntar a un segmento de gama media/alta, no ofrece las medidas de seguridad acordes a sus pretensiones.

En este sentido, **Max Mosley, Presidente de Global NCAP** declaró: *"Es realmente impactante que los principales fabricantes estén dispuestos a vender autos con una estrella en América Latina cuando sus autos obtienen cinco estrellas en Europa".*

A continuación, los resultados obtenidos por los modelos probados:

Autoblog - España

El vergonzoso resultado del Renault Sandero en los LatinNCAP

por **Guillermo Alfonsin** de 13 de Nov del 2012



¿Piensas que el Sandero de Dacia para Europa es idéntico al Renault Sandero pensado para el mercado sudamericano? Vuelve a pensarlo, porque no es así. Vale, sabemos que los coches destinados a aquel mercado suelen contar con menos equipamiento de serie. Suelen montarse suspensiones más elevadas, muelles más blandos, para permitir circular por carreteras que, por norma general, no están tan bien asfaltadas. Las mecánicas no suelen estar tampoco tan conseguidas...

Pero, ¿realmente pensarías que el coche es de peor calidad también en cuanto a su estructura? Nosotros no lo creíamos, hasta que nuestros amigos de Autoblog Uruguay han publicado los resultados del LatinNCAP, el equivalente sudamericano de nuestro EuroNCAP.

Nos hemos encontrado allí coches con malas puntuaciones, pero no esperábamos lo que ha sucedido con el Sandero.

El coche de Renault, que acudió a la prueba sin airbag, se sometió a la prueba de coche frontal desplazado, y en ella demostró cómo su estructura fallaba estrepitosamente, al partirse el pilar A en una situación que hacía tiempo que no veíamos (a la versión europea del Sandero se le dobla el pilar A, pero no se parte de la misma manera). El techo se deformó, y la probabilidad de que dos adultos sobrevivieran al impacto es prácticamente nula.

Vale, el coche no contaba con bolsas de aire de protección, pero más allá de esa falta (poco comprensible), está el fallo estructural del monocasco, que nos hace pensar muchas cosas. Lo primero es que los refuerzos de la carrocería no se emplean igual en los modelos europeos como en los sudamericanos. Y lo segundo es que el tipo de acero empleado también es diferente (por módulo de elasticidad y por espesor a buen seguro).

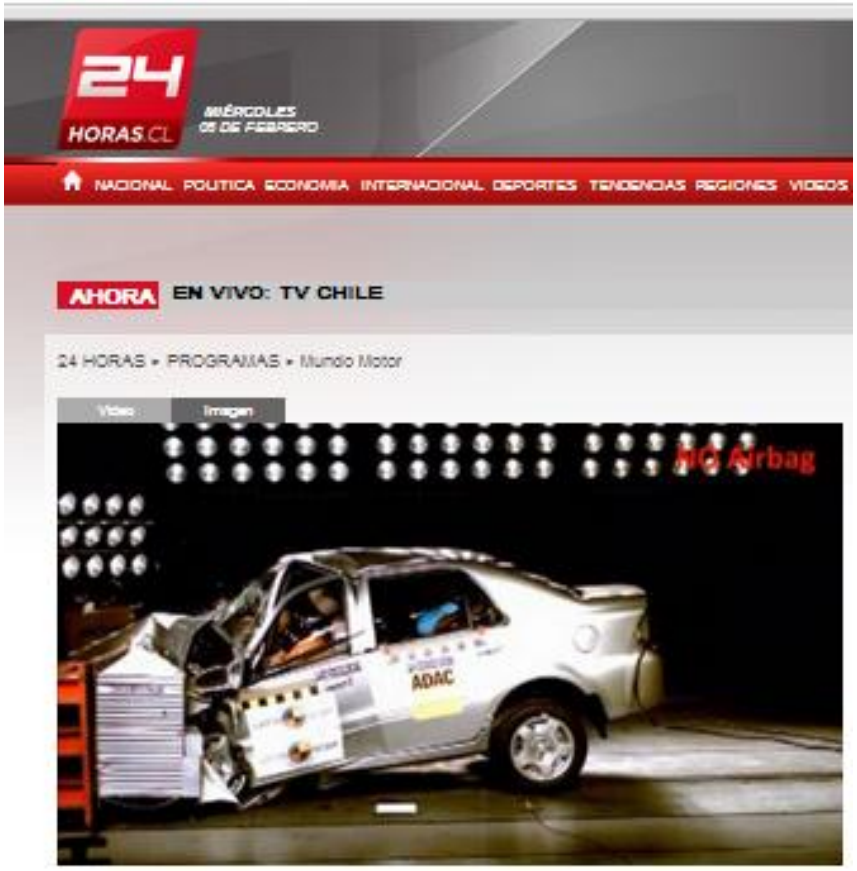
El ahorro que implica usar un acero de menores cualidades, y un espesor inferior del mismo es muy bajo (créeme, me he dedicado a diseñar un puñado de años), más cuando valoras la diferencia que supone en la estabilidad estructural del coche. Este Sandero, aún con airbags, es poco menos que una caja mortal en caso de accidente, al compararlo con su pariente no tan lejano.

Resulta indignante, a nuestro entender, ver cómo se reducen los estándares de un mismo vehículo, ya desarrollado, para ahorrar una cantidad económica poco relevante.

Te dejamos los vídeos de la prueba latina de impacto y de la europea, para que saques tus propias conclusiones. Recordarte que la prueba europea define al Sandero como coche con "~~cuatro~~ tres estrellas" para protección de ocupantes (se sobrevive al impacto con heridas leves).



24 Horas - Chile



Seguridad en los automóviles latinoamericanos

Alberto Escobar de Automóvil Club de Chile analizó los resultados que arrojó Latin Ncap, el programa que estudia la seguridad de los automóviles que circulan en nuestro mercado.

Odecu - Chile

ODECU y Latin NCAP revelan bajos niveles de seguridad en automóviles

Ratio: ○○○○○ / 0
Malo○○○○○●Bueno ›Votar

Categoría: Noticias
Publicado el Miércoles, 14 Noviembre 2012 14:55
Escrito por TANK
Visto: 83

Reconocidas marcas fueron evaluadas por el programa internacional encargado de testear la seguridad de los nuevos coches en América Latina y el Caribe. Los resultados, presentados en el país por la organización de consumidores, demuestran que la fragilidad de las carrocerías y la ausencia de airbags continúan comprometiendo la vida de los conductores del país.



"Con los airbags no basta". Así de tajante fue el presidente de la **Organización de Consumidores y Usuarios de Chile**, **Stefan Larenas**, quien esta mañana presentó la tercera edición del estudio de seguridad de automóviles nuevos. Un estudio a cargo del programa internacional **Latin NCAP** en el que se evaluaron ocho modelos de seis reconocidas marcas, de los cuales seis son comercializados en el país.

Para esta versión, las marcas seleccionadas fueron **Toyota**, **Ford**, **Volkswagen**, **Renault**, **JAC** y **Honda**, elegidas por su representatividad de ventas en la región. De éstas, sólo las cuatro últimas – que se encuentran entre las 25 más vendidas en lo que va corrido del año en el país– son analizadas para el caso chileno.

Un informe de la **Asociación Nacional de Automóviles de Chile (ANAC)** establece que, en ventas acumuladas para agosto del presente, **Volskwagen** es la 14ª marca más vendida, consiguiendo una participación en el mercado de 2,2% mientras que, tanto **JAC** como **Renault** alcanzan el 1,1%, posicionándose en el lugar 21 y 22 del listado, respectivamente. **Honda**, en tanto, aparece con un 0,9% de participación, lo que la establece como la 24 marca más vendida, de un total de 58 registradas en el informe.

El objetivo de **ODECU** y **Latin NCAP** es ofrecerles a los consumidores de **América Latina y el Caribe** y, en este caso, **Chile** información independiente sobre la seguridad de los automóviles. Además, buscan incentivar a los fabricantes en el perfeccionamiento constante de la seguridad de sus vehículos; aportando, de esta manera, a la reducción de fatalidades en los siniestros de tránsito.

La iniciativa es organizada en la región por el **Banco Interamericano de Desarrollo (BID)**, la **Federación Internacional del Automóvil (FIA)**, **FIA IV Región (Latinoamérica)**, la **Fundación FIA**, la **Fundación Gonzalo Rodríguez (FGR)**, el **Global NCAP** e **International Consumer Research & Testing (ICRT)**.

Los resultados

Para el estudio, **Latin NCAP** sometió a cada auto a una colisión frontal contra un obstáculo deformable, que simulaba otro automóvil, a una velocidad de 64 km/h. El vehículo impactó sólo el 40% del obstáculo, como si el conductor hubiese intentado desviar su trayectoria. Dos maniquíes (dummies) adultos, iban ubicados en los asientos delanteros, emulando al conductor y al copiloto; mientras que en el trasero, otros dos dummies simulaban a un niño de 18 meses y a otro de tres años; ambos sentados en sillas para bebés recomendadas por los fabricantes de los autos.

A los sensores con los que cada muñeco estaba equipado, se sumaron seis cámaras de video y diez máquinas fotográficas, con las que se registraron todos los movimientos. Estos fueron analizados y, sobre la base de los datos recogidos, fue posible estimar el efecto que una colisión real tendría para las distintas partes del cuerpo de cada ocupante.

Los modelos analizados fueron el **Polo** y **Bora**, de **Volkswagen**; **Fluence** y **Sandero**, de **Renault**; **J3**, de **JAC**; y **City**, de **Honda**.

El Mercurio - Chile

EL MERCURIO
JUEVES 22 DE NOVIEMBRE DE 2012

Argentina, Brasil y Uruguay aplicarán una nueva norma en 2014:

Mesa estudia subir exigencias de seguridad en autos nuevos

Tras baja evaluación de vehículos que se comercializan en América Latina, Conaset busca que las empresas incluyan airbags y frenos ABS en todos los modelos.

MANUEL VALENCIA y VALENTINA POZO

La última versión del evento Latin NCAP, realizada la semana pasada en Buenos Aires, encendió las alarmas. En este evento, que desde 2010 somete a prueba diversos vehículos fabricados en América Latina para analizar sus estándares de seguridad, se examinaron ocho modelos de venta masiva.

Los resultados arrojaron que aquellos fabricados en Europa obtienen altas evaluaciones (cinco estrellas) en la prueba de ese continente (Euro NCAP), mientras que los ensamblados en Latinoamérica apenas cumplen con dicha norma.

¿La razón? Según Nani Rodríguez, secretaria ejecutiva de Latin NCAP, es "la falta de regulación en normas técnicas de los gobiernos. Como no se les exige nada, los fabricantes tienen la libertad de ofrecer cualquier cosa en el mercado. Hay diferencias en equipamiento evidentes. En Europa, todos los vehículos tienen airbags y frenos ABS de serie y se exige que la estructura de los modelos tengan ciertos comportamientos mínimos de seguridad".

Otra diferencia radica en los materiales usados para la construcción de habitáculos: en un choque del mismo impacto, los latinoamericanos tienden a deformarse más que los europeos.

Entre los modelos analizados, dos se comercializan en Chile: el Renault Sandero y el Volkswagen Bora. De todas formas, ambas empresas descartaron que se trate exactamente de las versiones que se venden en el país. "Los resultados del Volkswagen Bora no son comparables con los de Euro NCAP, ya que Bora no se comercializa en Europa hace muchos años", dijeron en Volkswagen Chile.

En Renault Chile señalaron que "la versión de Sandero testeada en la Latin NCAP corresponde a una versión producida en una planta distinta a la que abastece nuestro mercado".

A la luz de los resultados del Latin NCAP, los gobiernos de Argentina, Brasil y Uruguay exigirán que todos los nuevos vehículos que comercialicen, a partir de 2014, tengan airbags.

Según Nani Rodríguez, "eso podría derivar en que muchos vehículos sin airbags lleguen a Chile a un precio más bajo, lo que generaría un problema".

Para evitar esta situación, la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Conaset) fijó una mesa con las empresas para actualizar las normas de seguridad y hacer exigible a todos los vehículos nuevos contar con airbags, frenos ABS e Isofix (un sistema que asegura la instalación correcta de las sillas de niños). "Vemos con preocupación los resultados del Latin NCAP. La vida de los seres humanos vale lo mismo en todo el mundo. También buscamos que con los resultados de este evento la población pueda informarse mejor respecto de los vehículos más seguros para considerar este factor al momento de comprar", explica María Francisca Yáñez, secretaria ejecutiva de Conaset.

Para el presidente de la Organización de Consumidores y Usuarios, Stefan Larenas, "no se debe entender a los airbags como lujo ni algo opcional".



FATALIDAD.— Según la Organización Mundial de la Salud, en 2020 morirán en Latinoamérica 31 personas por cada 100 mil accidentes. Ello sitúa a la región 20 años atrás de Europa en seguridad vial, según Latin NCAP.

Contra la meningitis W135:

Niños que se atienden en clínicas podrán vacunarse en los consultorios

Esto ocurrirá si privados no informan mañana las listas de sus pacientes.

NADIA CABELLO

En los consultorios deberán conseguir su vacuna contra la meningitis de la cepa W135 los niños mayores de nueve meses y menores de cinco años que no asisten a jardines infantiles ni salas cuna y que se atienden regularmente en el sector privado.

La razón es que el Ministerio de Salud aún no sabe cuántas dosis debe enviar a cada vacunatorio privado y el plazo para que clínicas y centros médicos le envíen esa información termina mañana.

De los 37 vacunatorios privados de la capital, uno mandó los datos. "Si las clínicas no piden las vacunas, esos niños van a tener que ir al consultorio y pedirla allí", aseguró el ministro Jaime Mañalich.

El 10% de los niños que corresponden al grupo objetivo de la campaña de vacunación nacional se atiende en el sector privado, aunque algunos de ellos ya deberían haber recibido la dosis en su sala cuna o jardín infantil.

Las clínicas, a través de sus *call centers*, están informando a sus pacientes que tendrán la vacuna durante los últimos días de noviembre o la primera semana de diciembre, pero éstas son para mayores de cinco años y las venderán a precios que van entre los $50 mil y $55 mil.

Acerca de las vacunas para los niños menores de cinco años que les debe enviar Salud, los recintos privados dicen no saber cuándo dispondrán de ellas.

El ministro Mañalich recordó que "las clínicas no pueden cobrar por vacunar a niños que tienen entre nueve meses y cinco años", por eso el llamado es a dirigirse a los consultorios de las comunas donde viven.

La campaña nacional de vacunación en la Región Metropolitana alcanza un 29,56%.

En Arica, Antofagasta, La Araucanía y Los Lagos, donde la vacunación empieza el domingo 2 de diciembre, Mañalich aseguró que "ese día vamos a citar a los niños a los jardines".

La cifra de fallecidos por W135 se mantiene en diez, aunque hoy el ISP confirmará si la niña de San Fernando que murió el martes tuvo la enfermedad.

Sumario en SAPU de Pudahuel

En la calle fueron encontrados cientos de documentos del servicio de urgencia del consultorio Doctor Gustavo Molina de Pudahuel. El vecino que encontró los papeles contó que éstos contenían información confidencial como RUT, dirección y motivo de consulta de los pacientes. Para determinar qué ocurrió se instruyó un sumario interno, que podría terminar con el despido del responsable.

Los dueños de las fichas podrán reclamar a la justicia apelando a la Ley de Derechos y Deberes de los Pacientes.

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

La Hora - Chile



64 km/hora fue la velocidad promedio de los impactos de prueba.

Automóvil Club

denunció graves atrasos en materia de seguridad

LOS ÚLTIMOS testeos de la Latin NCAP encendieron las alarmas. Los resultados más recientes que arrojó el organismo, encargado de medir la seguridad de los vehículos fabricados en América Latina, revelaron un atraso de 20 años respecto a países industrializados.

Según el organismo, los vehículos ensamblados en la región están a años luz de sortear las pruebas europeas (Euro Ncap) y la diferencia está en sus materiales: en un choque del mismo impacto, los latinoamericanos tienden a deformarse más que los europeos, siendo la fragilidad de las carrocerías y la ausencia de *airbags* los factores de riesgo más alarmantes.

SEGÚN EL ORGANISMO, LA CALIDAD DE LOS VEHÍCULOS ENSAMBLADOS EN AMÉRICA LATINA NI SE COMPARA CON LA DE LOS AUTOS EUROPEOS.

"Pese a que han llegado automóviles seguros, aún es necesario subir los estándares mínimos de seguridad. Todos los vehículos nuevos deberían contar con *airbags* y frenos ABS", señaló Alberto Escobar, gerente de asuntos públicos de Automóvil Club de Chile.

El estudio de la Latin NCAP acusó la ausencia de anclajes ISOFIX para resguardar la seguridad de los niños en la parte trasera de los vehículos e instó a apuntar más alto en materias de seguridad.

RS Motor - Chile

Martes, noviembre 13th, 2012 | Publicado por paguella

Los vehículos peor evaluados por Latin NCAP



"Los niveles de seguridad en vehículos de América Latina continúan siendo muy bajos aunque algunas marcas muestran avances". Esa es la tajante conclusión a la que acaba de llegar un reciente estudio de Latin NCAP, una iniciativa conjunta de la Federación Internacional del Automóvil, la Fundación FIA, el Global New Car Assessment Programme, la Fundación Gonzalo Rodríguez, el Banco Interamericano de Desarrollo e International Consumer Research & Testing (ICRT).

Para el presente año, Latin NCAP seleccionó los modelos más vendidos en el mercado de 9 países en América del Sur y Central además de México: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, República Dominicana, México, Perú y Uruguay. Y, mediante pruebas de choque y en diferentes fasesm determinó que algunos "de los vehículos más populares en la región aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados".

Según se informa, en ochos modelos testeados en la Fase III del estudio, el Renault Sandero y el JAC J3 son los menos seguros. La explicación de la entidad es que el "Sandero obtuvo tan sólo una estrella debido al desempeño inestable de su carrocería así como a la falta de airbags. Este es un resultado decepcionante de Renault, un fabricante con buena reputación en Europa en términos de seguridad. El fabricante es claramente capaz de ofrecer algo mucho mejor como se aprecia en el otro modelo testeado, el Fluence por ejemplo, que obtiene cuatro estrellas. El JAC 3 también obtuvo solamente una estrella a pesar de contar con dos airbags. Esto indica claramente, la vital importancia de la fortaleza de la carrocería en la protección de los ocupantes en caso de choque".

Mejor evaluados

Por otra parte, cinco modelos obtuvieron cuatro estrellas evidenciando los beneficios combinados del mejoramiento de la fortaleza de la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad, mientras que por primera vez hubo cuatro estrellas para la protección del ocupante niño. Aquí resultados en detalle http://www.latinncap.com/es/resultados-2012.

Autoblog - Uruguay

"El fabricante es responsable de la seguridad de los ocupantes del auto"

Publicado el lunes, 19 de diciembre de 2011



El Ing. Alejandro Furas durante la conferencia de prensa de la segunda fase de Latin NCAP en San Pablo.

AutoblogUY tuvo la oportunidad entrevistar -nuevamente- al director técnico de Global NCAP, el Ing. Alejandro Furas, para hablar de la segunda fase de resultados de Latin NCAP. A continuación la entrevista.

- **¿Cómo resumiría los resultados de esta segunda fase de resultados?**

Hay que separar entre los autos elegidos por Latin NCAP y aquellos provistos por las marcas. En el primer grupo, la conclusión más grande que sacamos es que cuatro de los cinco modelos, tienen una estructura de comportamiento inestable al momento del impacto y eso las marcas lo tienen que mejorar más allá de los equipamientos de seguridad de los autos. Dentro de los modelos patrocinados, se volvieron a encontrar autos como el Focus o el Tiida con una performance buena, más allá de que el resultado no fue al nivel de Euro NCAP, en el caso de Ford. De todas formas son buenos. Esto muestra que se pueden hacer autos con buenas estructuras y buena protección para los pasajeros en nuestra región.

- **En la conferencia dijo que el Nissan March fabricado en México no sólo tiene menor equipamiento de seguridad que su equivalente europeo, sino que además señaló diferencias estructurales. ¿Podría ampliar esta definición?**

En el caso del March, el piso -zona de los pies del conductor- del auto se deformó hacia adentro, y si se lo compara con el Micra del mercado europeo, eso no ocurre en igual grado. El otro parámetro fue que al moverse el parante A en la unión con el piso, también se movieron los pedales, el propio piso y la columna de dirección -en menor grado-. En el caso específico del March, los pedales entraron más de lo que es aceptable. Cabe aclarar que este resultado, a pesar de ser para el mercado brasileño por contar con doble airbag de serie en ese país, es aplicable para cualquier March con doble airbag, por ejemplo del mercado uruguayo.



- **¿Por qué se evaluó el Chevrolet Cruze (patrocinado) de origen coreano, a pesar de que ya se tenían los resultados de Euro NCAP de ese mismo modelo?**

Primero porque fue un auto pedido por la marca para demostrar que tenían autos seguros y segundo porque el Cruze en ese momento no estaba disponible en la versión fabricada en Brasil y la versión especificada para Sudamérica venía de Corea del Sur. Hemos tenido autos que si bien son iguales a los fabricados en Europa, incluso se hacen en la misma fábrica, no sólo presentan distintos equipamientos. Existen pruebas de que las diferencias también llegan a nivel estructural para un mercado o para otro. Por fuera son iguales, pero estructuralmente no.

> *"Se pueden hacer autos con buenas estructuras y buena protección para los pasajeros en nuestra región."*

En el caso del Cruze, estructuralmente no hubo grandes cambios, pero sí encontramos que hay diferencias de equipamiento de seguridad. El Cruze para el mercado europeo tiene dobles pretensores pirotécnicos y el especificado para Sudamérica los tiene simples. La versión LT evaluada es la más básica especificada para nuestro mercado, la LTZ tiene igual equipamiento a la que se ofrece para Europa o América Latina. Este resultado del Cruze no es válido para la versión fabricada en Brasil. Habría que testear un Cruze brasileño para que Latin NCAP emita opinión del mismo.



- **¿Por qué el Ford Ka obtuvo un bajo puntaje en la protección para adultos y bueno en protección infantil?**

En las primeras dos fases se observó una protección aceptable para el ocupante niño en autos con estructuras débiles y sistemas de retención poco desarrollados. La deformación del habitáculo en el frente, reduce la transferencia de energía a los pasajeros del asiento trasero. A medida que las estructuras se tornan más estables, más energía es transferida a los pasajeros en el asiento trasero. En este caso la performance del SRI (sistema de retención infantil) y de los sistemas de retención necesitan atención extra por parte de los fabricantes.



- **En el caso del Nissan Tiida, ¿qué sucedió para que siendo el mismo auto, obtuviera dos puntajes diferentes para protección infantil?**

El Tiida elegido por Latin NCAP tenía sólo airbag para el conductor. En ese auto tuvimos una falla en el SRI que recomendó el fabricante del auto para el crash test, muy similar al que vimos en el Toyota Corolla evaluado en la primera fase. En el caso del Nissan, Latin NCAP invitó al fabricante para que se mejorara el resultado en la protección del pasajero trasero. Entonces hubo un trabajo intenso entre el fabricante del auto y el de la silla, para cambiar la línea de producción del SRI y arreglar el fallo que se encontró en el primer crash test.

> *"Existen pruebas de que las diferencias también llegan a nivel estructural para un mercado o para otro. Por fuera son iguales, pero estructuralmente no."*

Cuando se cambió eso, la marca decidió patrocinar un modelo con más equipo de seguridad -el segundo airbag- y la mejora en el sistema de retención infantil. De todas formas sigue manteniendo una estrella, porque la silla que va detrás del conductor en el ensayo no previene que niño se vaya hacia adelante.

En la normativa de Euro NCAP, usada por Latin NCAP, hay una cota de desplazamiento máximo de 550 mm desde la posición inicial al momento del impacto. Ninguno de los dos Nissan lograron hacerlo por debajo de esa medida, pero la cabeza del dummie no llegó a tocar con el asiento delantero, algo que sí pasó con el Corolla del año pasado, que no sólo se pasó los 550 mm, sino que además la cabeza del niño tocó el asiento delantero.

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

180 - Uruguay

Comentar Compartir Enviar

Los autos más y menos seguros de la región

Escuche el texto

El Renault Sandero y el Jac J3 obtuvieron los peores resultados del Latin- NCAP. En el caso de Renault fue "decepcionante", porque es un fabricante con "buena reputación en términos de seguridad". Otros vehículos mostraron que es posible fabricar autos seguros en Américas latina en segmentos competitivos. Lo consiguieron gracias a la combinación de su fortaleza en la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad.

Publicado el: 20 de noviembre de 2012 a las 19:13
Por: Redacción 180



Presentación de datos en Latin-NCAP en Buenos Aires

Tras evaluar 26 autos populares comercializados en Latinoamérica en sus versiones más básicas, el Latin-NCAP vuelve a concluir este año que los autos vendidos en América Latina están 20 años atrasados respecto a los países industrializados.

Este año se testearon ocho autos: Jac J3, Renault Sandero y Fluence, VW Gloa y Polo, Honda City, Toyota Etios y Ford New Fiesta.

Los resultados se presentaron en Buenos Aires la semana pasada. Los autos son chocados de frente a 64 kilómetros por hora contra una barrera deformable. El ensayo representa una colisión frontal entre dos vehículos que viajan a 55 kilómetros por hora al momento del choque.

El Renault Sandero y el Jac J3 obtuvieron los peores resultados. El Jac J3 obtuvo una estrella a pesar de contar con dos airbags. "Esto indica claramente la vital importancia de la fortaleza de la carrocería en la protección de los ocupantes en caso de choque", sostuvo el informe del Latin-NCAP-.

El Sandero también obtuvo una estrella debido al desempeño de su carrocería así como a la falta de airbags.

El informe de Latin-NCAP señala que "es un resultado decepcionante de Renault, un fabricante con buena reputación en Europa en términos de seguridad". Además, "el fabricante es capaz de ofrecer algo mucho mejor como se aprecia en el otro modelo testeado", el Fluence, que recibió cuatro estrellas para la seguridad de los pasajeros adultos.

El ingeniero Alejandro Furas, director técnico del Latin-NCAP, dijo que las versiones latinoamericanas de los autos europeos vienen con menos equipamiento de seguridad y también con estructuras más débiles. El Renault Sandero se vende en Europa bajo la marca Dacia Sandero y es un ejemplo de que el mismo vehículo que uno va, no es igual de seguro. Otro ejemplo es el Nissan Mach, que se testeó el año pasado y que en Europa se llama Micra. "En Europa se lo compra con airbag frontal, de cortina y lateral, más abs y esc que es el control electrónico de estabilidad. Se paga cerca de 10.600 euros, en Latinoamérica compras un auto de peor desempeño y en Colombia o Uruguay pagás lo mismo", señaló.

Según los ensayos que se realizaron en estos tres años, las diferencias se pueden explicar en que se usen aceros de peor calidad, que el fabricante decida remover algunos refuerzos o que, a veces para ahorrar y a veces porque el fabricante no se entera, falla la soldadura.

Otro punto que también preocupa es la falta de estándares internacionales y la ausencia de laboratorios de testeo de vehículos en la región que hacen difícil la comprobación de la calidad de los autos durante todo el período de fabricación, no sólo al comienzo de su producción.

Caída de un mito

Un mito que cayó en los ensayos de este año es que los elementos de seguridad son sólo para los autos de alta gama. Furas dijo que este año se demostró que es posible fabricar autos seguros en América latina en segmentos competitivos.

Cinco autos obtuvieron la calificación de cuatro estrellas -en un máximo de cinco- (Ford Fiesta, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios y VW Polo) por la combinación de su fortaleza de la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad.

Seguridad en niños

En los años anteriores los resultados de los ensayos sobre la seguridad para los pasajeros niños demostró ser baja. Este año por primera vez dos modelos (el Honda City y el Ford Fiesta) obtuvieron cuatro estrellas para la protección infantil.

Para realizar el ensayo, Latin-NCAP pide al fabricante que elija e instale un sistema de retención infantil para un niño de 18 meses y otro para un niño de 3 años.

Furas explicó que el sistema de retención Isofix, unos ganchos especiales que vienen en el auto para colocar la silla, marcó la diferencia en los mejores resultados.

Auto Anuario - Uruguay

15/11/2012 - Latin NCAP pone en evidencia bajos niveles de seguridad



Se conocieron los resultados de los tests de la Fase III, aplicados a 8 modelos comercializados en la región.

En un acto celebrado en las instalaciones del INTI, en Buenos Aires, y en presencia de la ministra de Industria y Energía Débora Giorgi y del presidente del INTI Ricardo del Valle, el organismo que evalúa el nivel de seguridad de los automóviles que se producen y comercializan en nuestra región informó los resultados de sus últimas evaluaciones, aplicadas sobre 8 modelos de marcas diferentes.

Según indica el comunicado oficial, "los últimos resultados de pruebas de choque publicados por Latin NCAP revelan que los niveles de seguridad de algunos de los vehículos más populares en la región aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados. Sin embargo, ha habido algún avance con más vehículos que han alcanzado un puntaje de seguridad de cuatro estrellas y dos fabricantes que han hecho los airbags equipamiento estándar en sus modelos testeados.

Los airbags no compensan una pobre resistencia estructural al choque y Latin NCAP cree firmemente que los consumidores no deben ser confundidos por los fabricantes que se descansan solamente en los airbags para brindar una falsa impresión de seguridad. La sola inclusión de un airbag no garantiza la seguridad del vehículo.

Es por esto que tanto el público como los gobiernos deben ser capaces de verificar la integridad estructural del vehículo. Esto se puede lograr mediante la aplicación de los estándares de prueba de choque de las Naciones Unidas (reglamentaciones R94 y R95) y otorgando a los consumidores la posibilidad de comparar el desempeño en seguridad de los diferentes modelos como lo viene realizando Latin NCAP.

Es muy alentador en esta Fase III el significativo incremento en la cantidad de autos que lograron cuatro estrellas. Cinco modelos obtuvieron cuatro estrellas evidenciando los beneficios combinados del mejoramiento de la fortaleza de la estructura, los airbags y los cinturones de seguridad.

Los modelos que cuentan con cuatro estrellas son el Ford NEW Fiesta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios hatchback y VW Polo hatchback. De los otros modelos testeados, el Volkswagen Clásico/Bora obtuvo sólo tres estrellas debido a su pobre integridad estructural.

En un muy alentador paso adelante, Ford y VW han confirmado que el airbag para el conductor y el acompañante son parte del equipamiento estándar en el Ford New Fiesta y el Volkswagen Clásico/Bora para todos los mercados de Latin NCAP.

Latin NCAP saluda con gran beneplácito esta acción, antes de que los requisitos legales en algunos países de América Latina lo indiquen.

Otra señal de avance en estas pruebas de choque es la obtención, por primera vez, de cuatro estrellas para la protección del ocupante niño. Dos modelos, el Ford Fiesta y el Honda City, obtuvieron esta tan bienvenida mejora. La utilización del sistema de retención infantil con ISOFIX desempeñó un rol fundamental en reducir la probabilidad de instalación incorrecta y mejorar el
desempeño dinámico en general. Latin NCAP recomienda ISOFIX y alienta a los gobiernos, fabricantes y proveedores de la región, a apoyar el sistema ISOFIX basado en la reglamentación de las Naciones Unidas R44.

Latin NCAP también se complace con los continuos signos de diálogo constructivo con los fabricantes de automóviles. La disposición de algunos fabricantes líderes para cambiar su producción y ofrecer modelos más seguros para el mercado es muy bienvenida y demuestra los beneficios de los esfuerzos de Latin NCAP para crear conciencia sobre el desempeño de seguridad de los autos vendidos en la región.

Un asunto preocupante para Latin NCAP es la "conformidad de producción" que los modelos deben mantener desde su aprobación original para la venta y el período restante en que se fabrican y venden en los mercados de la región. La falta de estándares de seguridad basados en los de la ONU para los vehículos en América Latina y la ausencia de laboratorios de testeo de vehículos hace difícil a los gobiernos asegurarse de que todos los fabricantes mantengan la calidad de los vehículos vendidos en sus mercados. Latin NCAP recomienda la discusión con los hacedores de políticas sobre este tema especialmente en aquellos países con instalaciones significantes de producción de vehículos", finaliza el texto del comunicado oficial.

Subrayado - Uruguay

21/11/2012 20:54

Los autos vendidos en Sudamérica son menos seguros que en Europa

Esa es la conclusión a la que arribó Latinncap tras realizar un test con varios autos y modelos en el simulador de choque.

Los automóviles que se comercializan en América Latina están 20 años atrasados en materia de seguridad respecto a los países industrializados, según un informe de Latinncap.

Los resultados del informe se presentaron en Buenos Aires. Los autos son chocados de frente a 64 kilómetros por hora contra una barrera deformable. El ensayo representa una colisión frontal entre dos vehículos que viajan a 55 kilómetros por hora al momento del choque, según publica el portal 180.

Este año se testearon ocho autos: Jac J3, Renault Sandero y Fluence, VW Bora y Polo, Honda City, Toyota Etios y Ford New Fiesta.

El Renault Sandero y el Jac J3 obtuvieron los peores resultados. El Jac J3 obtuvo una estrella a pesar de contar con dos airbags, debido a la falta de fortaleza de la carrocería en la protección de los ocupantes en caso de choque.

El Sandero también obtuvo una estrella debido al desempeño de su carrocería así como a la falta de airbags.

Según los ensayos que se realizaron en tres años, las diferencias se pueden explicar en que se usen aceros de peor calidad, que el fabricante decida remover algunos refuerzos o que, a veces para ahorrar y a veces porque el fabricante no se entera, falla la soldadura.

Por otra parte, genera preocupación la falta de estándares internacionales y la ausencia de laboratorios de testeo de vehículos en la región.

Autoblog - Uruguay

AUTOBLOG.COM.UY URUGUAY

INICIO SECCIONES MERCADO MULTIMEDIA EQUIPO VERSIÓN MÓVIL ESCR

Latin NCAP: "para poder alcanzar el máximo puntaje habrá que aprobar el crash test lateral"

Publicado el jueves, 27 de diciembre de 2012

4 | Twittear 9 | Me gusta 12 | Enviar



Ing. Alejandro Furas, DT de GlobalNCAP: "En muchos casos los airbags no son la solución al problema"

Como ya parte de una cábala de fin de año, **Autoblog** entrevistó al director técnico de Global NCAP, el Ing. Alejandro Furas, para hablar de la tercera fase de resultados de Latin NCAP. A continuación la entrevista.

Autoblog: ¿Cuánto tiempo falta para que Latin NCAP abandona la etapa de Fases y pase a ser un programa con más frecuencia de ensayos, como pasa con Euro NCAP?

Alejandro Furas: En 2013 comienza una serie de cambios para Latin NCAP. Vamos a aumentar las exigencias para llegar a las cinco estrellas y consideraremos otros elementos para evaluar en los autos. Básicamente para poder alcanzar el máximo puntaje, los vehículos van a tener que aprobar un crash test lateral. Otros requisitos para llegar a las cinco estrellas van a ser que el modelo tenga frenos ABS en cuatro canales -presente en ambos ejes-, sistema de detección de cinturones abrochados, y estos elementos van a tener cumplir con el protocolo de evaluación de Euro NCAP (ver protocolo). También habrá cambios en la evaluación para niños, pasando a utilizar *dummies* que midan mejor los resultados, además que vamos a ser más exigentes con la elección y disponibilidad de las sillas (SRI). Hasta ahora cumplimos las fases 1, 2 y 3 que son las fases piloto del programa. Seguiremos cumpliendo las nuevas etapas esperando poder hacer publicaciones mas frecuentes en el tiempo.

A: Más allá de estos cambios, ¿están considerando realizar evaluaciones para la protección a peatones?

AF: Vamos a empezar un proceso de evaluación interna, no solo en Latin NCAP, sino también junto a otros agentes con los que vamos a discutir posibles nuevas formas de *tests*, y ahí estaremos incluyendo en la discusión la prueba para peatones.

A: ¿Cuándo se van a divulgar los primeros resultados bajo estas nuevas exigencias?

AF: Todavía estamos viendo las fechas de los próximos lanzamientos de resultados, porque queremos tratar de hacer una divulgación más frecuente. De todas formas eso no depende de nosotros, sino de la logística que demanda enviar a probar un auto a Alemania, como hacemos hasta ahora. (Nota del redactor: LatinNCAP realiza sus pruebas de choque en los laboratorios de ADAC)



A: ¿A partir de cuándo Latin NCAP tomará en consideración si los vehículos ofrecen ESP?

AF: Lo vamos a considerar a partir de la próxima fase, es decir, después de la Fase IV. En 2015 es muy probable que entre en vigencia tener el control de estabilidad para poder llegar a las cinco estrellas. No es por capricho que no lo pedimos ahora, hay que tener en cuenta que para contar con ESP primero tiene que haber ABS de serie, es por eso que vamos a exigir primero ABS y posteriormente vamos a focalizar la exigencia en el ESP (control electrónico de estabilidad).

A: ¿Latin NCAP está pensando dar premios de puntaje extra por nuevas tecnologías aplicadas a la seguridad, como lo hace Euro NCAP?

AF: Sí, no sabemos cuándo todavía, pero está previsto en nuestros planes.

A: ¿Ya se eligieron los autos que se probarán en 2013?

AF: No, aunque avanzamos en los criterios. Y ya hay gestiones de modelos patrocinados.



A: ¿Bajo qué criterio fueron seleccionados?

AF: Siguiendo la línea de las tres fases previas, es decir, los más vendidos, en algunos mercados en particular, quizás que también algún auto más significativo a nivel mundial. Si bien ni los compramos o elegimos modelos específicos, ya tenemos definidos los conceptos que queremos cubrir.

A: ¿Desde la Fase II a hoy se avanzó en algún proyecto a futuro para realizar los ensayos en la región y no tener que invertir en traslados a Europa?

AF: De parte de Latin NCAP ese es un tema urgentemente necesario. No desde el punto de logístico para el organismo, ya que los laboratorios no viven de los NCAPs, sino que en estos luga controlan las regulaciones técnicas para determinados países y en Latinoamérica se va a preci lugar así cuando se comiencen a aplicar las nuevas normativas de seguridad automotriz. Latin NC recibido varias propuestas al respecto en estos dos años, pero es un tema que tiene un des lento.

A: En esta Fase III se lograron los mejores resultados de la historia de LatinNCA embargo, esos resultados los obtuvieron vehículos que se presumían modernos y se ¿LatinNCAP no debería focalizarse en probar y denunciar a los modelos que el me sospecha que no son seguros?

AF: Lo hicimos. Fuimos y buscamos los modelos más populares. Está el caso del JAC, que es u que en Brasil creció mucho en ventas, después estuvieron el Sandero y el Bora, y adiciona queríamos ver si el Fiesta KD, fabricado en México, se comportaba de la misma manera que el eu En el Sandero no solo obtuvimos el resultado en estrellas por no tener airbags -una estrella también que el resultado estructural es diferente al Sandero europeo, que es algo que volvi encontrar en esta Fase III, tras el caso del Nissan March (ver nota). El Bora, si bien sacó tres es estructuralmente no se comporta como el hermano europeo del que deriva este modelo, que es IV (ver resultado Euro NCAP del Golf IV). Si bien no son totalmente comparables por ser un hat versus un sedán y donde pueden haber algunas diferencias de comportamiento estructural, hemos visto en la estructura del Bora presenta notorias diferencias en el comportamiento estructu ambos modelos. Y finalmente el Fiesta KD, que está entre los más vendidos, del que esperában buen resultado, y que al final lo tuvo.



A: Ya que lo menciona, ¿por qué el Ford Fiesta obtuvo cinco estrellas en Euro NCAP y en Latin NCAP? ¿Cuáles son las diferencias?

AF: Hay varias diferencias. Primero que Euro NCAP hace cinco tests para sacar un solo resulta estrellas, en tanto que Latin NCAP da dos resultados de estrellas (uno para adulto y otro para para un único test (frontal). Igualmente, el test frontal de ambos modelos se puede comparar en (Nota del redactor: 14.9 del europeo vs. 12.87 del mexicano) Además hay una diferencia en el equipamie seguridad de serie, mientras el Fiesta mexicano se fabrica con dos airbags de serie, el europe siete (una de ellas de rodilla lo que explica las diferencias en resultados del test frontal en puntos)

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

Revista MotorTop - Uruguay



Seguridad

Niveles de seguridad en vehículos de América Latina

continúan siendo muy bajos aunque algunas marcas muestran avances

El 13 de noviembre fueron presentados en Buenos Aires, Argentina los últimos resultados de las pruebas de choques publicados por Latin NCAP. El evento se llevó a cabo en el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI) y contó con la presencia de la Ministra de Industria Lic. Débora Giorgi y el Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, Lic. Felipe Rodríguez Laguens.

RESULTADOS

FASES I, II y III

16 - Motortop Diciembre 2012

Diciembre 2012 Motortop - 17

PARA AUTOS MAS SEGUROS

El Colombiano - Colombia



Las pruebas analizan, por ahora, el comportamiento en choque frontal.

Latinncap promueve seguridad en carros de la región

CON PRUEBAS REALIZADAS ya en nueve autos de distintas marcas, la corporación propende por hacer que los vehículos que ruedan en esta zona del mundo cumplan estándares mínimos de seguridad.

José Alejandro Pérez M | Medellín | Publicado el 5 de octubre de 2011

Me gusta 56 el primero de tus amigos al que le guste esto.

Como un paso importante en la democratización de la seguridad en los automóviles calificó Latinncap, la propuesta del Ministerio de Transporte de obligar a partir del año modelo 2013, la incorporación de bolsas de aire y sistema de ABS en los frenos, en todos los vehículos que se vendan en Colombia. "Lo que estás haciendo con eso es asegurar que todos los modelos tengan unas condiciones mínimas de seguridad. De ahí para arriba ya cada marca o cada modelo tendrá su diferenciación ofreciendo un poco más de ese estándar mínimo".

Sin embargo Rosa Gallego, vocera de Latinncap, y que participó esta semana en el Foro Internacional de Seguridad Vial, organizado por la Secretaría de Transportes y Tránsito de Medellín, señaló que no se debe descuidar la vigilancia en las condiciones de seguridad en los vehículos anteriores a esa fecha. "Estamos haciendo el corte de 2013 ó 2014, pero ¿qué pasa con todo el parque automotor que se tiene en este momento, cuántos años faltan para reciclarlo?" se pregunta la directiva.

Aún así calificó como muy positiva la iniciativa "es el principio y un poco lo que promueve el programa Latinncap, que comencemos a pensar en el futuro, pero no descuidemos lo que tenemos hoy en la calle".

No son tan seguros

Latinncap es una organización independiente que bajo la filosofía Ncap que opera en otros países, busca evaluar las condiciones de seguridad de los vehículos que más se venden en el mercado de latinoamérica y el caribe. Y aunque en la región se venden vehículos que también se ofrecen en otros mercados, en muchas ocasiones sus configuraciones difieren y no corresponden a las mismas condiciones de seguridad de los carros en sus mercados de origen.

La prueba se desarrolla a a 64 kilómetros por hora contra una barrera descentrada, esto simula un choque frontal de dos vehículos a 55 kilómetros por hora.

En las primeras pruebas el carro mejor rankeado en las colisiones frontales fue el Toyota Corolla XEI dotado con bolsas de aire, que obtuvo una nota de cuatro estrellas, le siguieron el Chevrolet Meriva, Fiat Palio 1.4 con airbag, VW Gol Trend con airbag, cada uno tres estrellas; luego está el Peugeot Compac 207 1.4 con airbag con dos estrellas, los modelos Fiat Palio 1.4 sin airbag, Peugeot Compact 1.4 sin airbag y el VW Gol Trend 1.6 sin airbag con una estrella.

También se sometió a las pruebas el Geely CK 1 1.3 litros, que no obtuvo ninguna estrella en su calificación y su estructura colapsó. Cabe resaltar que en la protección a niños todos los carros obtuvieron una calificación de apenas dos estrellas.

Automotive World – Reino Unido

AW
Automotive World

Latin NCAP results highlight regional vehicle safety differences

By: Martin Kahl

Posted: 14 November 2012
http://www.automotiveworld.com/articles/latin-ncap-results-highlights-regional-vehicle-safety-differences/

--

Results published today by Latin NCAP highlight the difference in vehicle safety standards between Latin America and mature markets like Europe, with two cars scoring only one star. According to the organisation, the results reveal that the safety levels of some popular cars sold in the region are still twenty years behind the industrialised countries and below global standards.

This is the third round of test results published by Latin NCAP, which was established in 2010, and included eight cars.

Two cars received just one star: the JAC J3 and the Renault Sandero. Five scored four stars: the Ford New Fiesta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios hatchback and the VW Polo hatchback. Volkswagen's Clasico/Bora scored three stars.



The Renault Sandero was one of two cars to be awarded one star in the latest Latin NCAP tests

Automotive World Ltd Company registered No: 04162884
Registered Office: 1-6 Washington Buildings, Stanwell Road, Penarth,CF64 2AD | Registered in England and Wales

AW
Automotive World

Airbags featured heavily in the tests and the debate surrounding the results. Although the JAC J3 has two standard front airbags, the Renault Sandero is sold without airbags as standard. This, says Latin NCAP, illustrates the importance of body structure in vehicle safety. At the same time, however, Latin NCAP emphasises that airbags should not be used to compensate for a vehicle's poor structural crashworthiness.

Equipment must be fitted as standard on a model for it to be included in NCAP tests. Latin NCAP says that Ford and VW have now confirmed standard fitment of driver and passenger front airbags in the Ford New Fiesta and the Volkswagen Clasico/Bora for all Latin NCAP markets.

As of 2014, all vehicles made and sold in Argentina and Brazil will require 100% dual front airbags and ABS. Legislation calls for 30% of vehicles in Brazil to be fitted with airbags as standard in 2012, with 70% fitment required in 2013.

Asked whether there had been any improvement in crash performance since the introduction of Latin NCAP, David Ward, Secretary General of Global NCAP and Director General of the FIA Foundation, told *Automotive World* that this latest phase of Latin NCAP results shows "a big increase in the number of four star cars. This is good progress and it won't be long before Latin America will achieve its first five star cars."



Ford's New Fiesta KD scored four stars in the latest Latin NCAP tests, and Ford has confirmed that the New Fiesta will be fitted with airbags as standard in all Latin NCAP markets

While a one star Euro NCAP rating could threaten the very existence of a vehicle programme, Ward is hopeful that the work of Latin NCAP is having an effect. "The

Automotive World Ltd Company registered No: 04162884
Registered Office: 1-6 Washington Buildings, Stanwell Road, Penarth,CF64 2AD | Registered in England and Wales

AW
Automotive World

manufacturers are responding positively to the Latin NCAP results. Although it is still the case that many of the most popular models on sale in the region score just one star, we can now see a significant increase in the better performing models. We hope that the days of one star cars in Latin America will soon be over."

The programme is gaining traction in the industry and among consumers, said Ward, adding, "the manufacturers are co-operating well with the programme and sponsoring models to be tested. There is also increasing engagement with governments as Latin NCAP becomes a key feature of the automotive safety market across the region."

Exact comparisons between Euro NCAP and Latin NCAP tests cannot be made, says Ward. "Latin NCAP at the moment only uses the frontal impact test at 64kph. Nevertheless, a one star result is very poor and would almost certainly fail the basic UN standard crash test (UNECE reg 94) which is carried out at a lower speed of 56kph. I think this is really unacceptable and would urge all manufacturers to move as quickly as possible to only produce cars that at least pass is minimum safety level."

Commenting on the results, Julian Semple, a senior consultant and manager at CARCON Automotive in Sao Paulo, Brazil, told *Automotive World*, "This was the third year of crash testing by Latin NCAP and even though the process has been slow, there is clear interest from customers to increase the safety features in the vehicles made in South America." OEMs are also becoming more interested in the results, said Semple, citing the example of Toyota, which included in a press release in Brazil the fact that the Etios was awarded four stars and pointed out its safety features.

Global NCAP Chairman, Max Mosley, was quoted as saying, "It is frankly shocking that major manufacturers are willing to offer one star cars for sale in Latin America when as a matter of routine their cars achieve five stars in Europe. Fortunately with Latin NCAP putting vehicle safety on the agenda we are now seeing some progress. The increase in cars earning four stars is welcome and brings us closer to the day when one star cars, which would fail even to pass the UN's basic crash tests, are eliminated from the market entirely".

This theme was underlined by Guido Adriaensens, International Consumer Research and Testing Chief Executive Officer, who said, "in terms of social responsibility, we continue to ask why is there so much discrepancy between what [manufacturers] are willing to do to protect European consumers and what they are currently doing for consumers in Latin America? We are therefore glad to hear that some manufacturers are promising serious progress in the coming years."

Automotive World Ltd Company registered No: 04162884
Registered Office: 1-6 Washington Buildings, Stanwell Road, Penarth,CF64 2AD | Registered in England and Wales

LATIN NCAP
PARA AUTOS MAS SEGUROS

Auto Review – Rusia

АВТО РЕВЮ

Звезды Латинской Америки

Email | Распечатать

Юрий ВЕТРОВ, Роман КОНДРАТЬЕВ | 15 ноября 2012 10:00

PARA AUTOS MAS SEGUROS
LATIN NCAP

Результаты новой серии краш-тестов, опубликованные комитетом Latin NCAP, шокируют.

Всего одной звезды из пяти возможных за фронтальный удар на скорости 64 км/ч удостоились две из восьми легковушек, разбитых по заказу латиноамериканцев авторитетным немецким автоклубом ADAC. Среди них актуальные для нас Renault Sandero и Fluence, Ford Fiesta и пока неизвестные в России китайский хэтчбек JAC J3, разработанные специально для невзыскательных покупателей японские седаночки Honda City и пятидверка Toyota Etios и две «бывших в употреблении» фольксвагеновские Clasico, он же Bora, продававшийся в Европе с 1999 по 2005 год, и Polo предыдущего, четвертого поколения.

Для нас краштесты комитета Latin NCAP (подробно методика описана в AP M21, 2010) интересны еще и тем, что южноамериканский комитет, как и мы в Авторевю, оказывает только фронтальный удар: мы можем самостоятельно вычислить наш рейтинг ARCAP на основе предоставленных данных.



JAC J3

Опаснее всех опять оказался китайский автомобиль. Хэтчбек JAC J3, несмотря на наличие двух подушек безопасности, набрал всего 3,5 балла из 16 возможных и получил от комитета Latin NCAP всего одну звезду. В нашем рейтинге ARCAP его «успехи» были бы аналогичны JAC невинного безопасника, чан древний Москвич Святогор, лишенный «айрбагов»! Водительская подушка не смогла удержать манекен, и тот с силой ударился головой и грудью о руль. Колени водителя грозит травмоопасная передняя панель, а голеням и ступням — педали, подпертые сильно снятым полом. Переднему пассажиру повезло больше: шея, грудь и голова вне опасности.



Renault Sandero

Renault Sandero, производимый в Бразилии, в отличие от российского, лишен в базовой версии подушек безопасности и потому защищает седоков немногим лучше «китайцев»: 4,61 балла из шестнадцати, или все та же одна звезда. Наибольшему риску у водителя подвержены грудь и ноги. Причина провала не только в отсутствии подушек, но и в недостаточной прочности кузова. «Клетка» салона латиноамериканского Sandero деформировалась намного сильнее, чем у европейского, заработавшего 12 баллов за фронтальный удар!



Volkswagen Clasico

Volkswagen Bora, он же Clasico, испытания выдержал лучше, хотя его кузов также был признан недостаточно прочным. Благодаря полному комплекту современных удерживающих систем (подушек и ремней с преднатяжителями) седоки защищены неплохо: 10,27 балла, или три звезды Latin NCAP, а равно и ARCAP. Результат очень похож на тот, что продемонстрировал исходный Golf IV на испытаниях EuroNCAP в 1998 году. Основное снижение оценки — из-за травмоопасности передней панели.



Renault Fluence

Renault Fluence, оборудованный, в отличие от Sandero, двумя подушками безопасности, оказался на высоте. Несмотря на отсутствие преднатяжителей и небольшую разницу в скорости наезда, он выступил даже чуточку лучше, чем аналог на электротяге Fluence ZE: 11,97 против 9,0 балла и заслуженные четыре звезды из пяти. Претензии у латиноамериканцев вызвала только чересчур твердая центральная консоль, которая может при ударе травмировать колени водителя и переднего пассажира. В рейтинге ARCAP «француз» заработал бы три звезды из четырех.

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

FIA Auto Magazine

Car makers fail Latin test



ACCR President and FIA Foundation trustee Carlos Macaya

Major motor manufacturers are selling new cars in Latin America that would not meet basic crash test standards in Europe, according to Latin NCAP, the new car assessment programme for South America and the Caribbean. Models from Renault and Chinese company JAC received just one star in the organisation's latest crash tests.

Max Mosley, chairman of Global NCAP, the umbrella body for regional NCAPs, said: "It is shocking that major manufacturers are willing to offer one-star cars for sale in Latin America when as a matter of routine their cars achieve five stars in Europe."

The Renault Sandero's one-star rating was blamed on the unstable performance of its body shell and lack of airbags, while the J3 from Chinese manufacturer JAC gained one star despite having two airbags, as its body shell strength, essential for protecting occupants in a crash, was deemed deficient.

In a statement, Latin NCAP said: "Airbags cannot compensate for poor structural crashworthiness. Latin NCAP strongly believes that consumers should not be misled by manufacturers that are relying on airbags alone to give a false impression of safety. Just including an airbag will not guarantee safety."

In response, a Renault statement read: "The Renault Sandero, sold in South America, conforms to the local laws and regulations. Currently there is no requirement for any airbags to be fitted to new vehicles in this region. Renault welcomes any improvements in the legislation for vehicle safety and the specification of its local products will change accordingly. In advance of any legislation change, the specification of all Sanderos will include a driver and passenger airbag fitted as standard from March next year."

Latin NCAP noted that there has been progress in the region as other cars tested achieved a four-star rating and













> 'WE ARE BEGINNING TO SEE REAL BENEFITS IN TERMS OF IMPROVED ROAD SAFETY'
>
> CARLOS MACAYA, ACCR

two manufacturers have fitted airbags as standard in the models tested. In the latest tests five models achieved four stars, emphasising the combined benefits of improved body shell strength, airbags and seat belts. The four-star models are: the Ford Fiesta KD, Honda City, Renault Fluence, Toyota Etios hatchback and VW Polo hatchback. The remaining model tested, the Volkswagen Clásico/Bora, scored three stars, held back by poor structural integrity.

In an encouraging additional step forward, Ford and Volkswagen have confirmed that airbags for driver and front passenger will be fitted as standard in the Ford Fiesta and the VW Clásico/Bora for all Latin NCAP markets. Latin NCAP welcomed this initiative in advance of forthcoming legislative requirements in some major Latin American countries.

Another sign of progress in these tests has been the achievement, for the first time, of four stars for child protection by two models, the Ford Fiesta and the Honda City.

With phase three completed, Latin NCAP has now tested 26 models including most of the region's best-selling cars. Carlos Macaya, FIA Foundation trustee and president of the Automobile Club of Costa Rica, said: "Now that Latin NCAP is in its third year, we're starting to see real benefits in terms of improved road safety for Latin America. There are now more four star cars entering the market and the message is clear - much higher standards of vehicle safety are not only perfectly possible, but absolutely crucial across the region. The upward trend in safety must continue. We cannot tolerate anything less as lives depend on it."

Latin NCAP was launched in 2010 as a three-year pilot project to explore the potential contribution a regional system of independent crashworthiness can make to road safety in Latin America and the Caribbean. It replicates similar programmes developed over the past 30 years in North America, Europe, Asia and Australia.

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

Autoblog - Argentina



The Guardian – Reino Unido

theguardian

Printing sponsored by: Kodak All-in-One Printers

Global road safety in focus

Supported by ROAD SAFETY FUND

Latin America's traffic turning deadlier as shoddy cars clog bad roads

Rapid economic development has brought combination of more vehicles with too few safety checks, and dangerous driving



Ed Stocker
guardian.co.uk, Tuesday 24 July 2012 14.18 BST



A Peugeot 404 abandoned in Salta, Argentina. Road deaths in Latin America and the Caribbean are predicted to rise. Photograph: Alamy

If you live in Latin America, by 2020 you will be three times more likely to die on the roads than in a high-income country (pdf), according to the World Health Organisation (WHO). As the region's rapid economic development pushes more vehicles on to highways, road deaths are spiralling upwards.

WHO statistics show that in 2000 there were 26.1 road deaths per 100,000 people in Latin America and the Caribbean. This is predicted to rise to 31 per 100,000 by 2020, the worst rate in the world and more than triple the predictions for the world's richer nations.

Bad roads, dangerous driving and a lack of investment in safety measures undoubtedly fuel such high death rates, and the poor quality of vehicles is also a major contributor to the deaths of more than 100,000 people across the region every year.

Since 2010, crash tests on leading car brands sold across the region, carried out by automotive standards body Latin NCAP – launched with the support of the Inter-American Development Bank and the FIA Foundation – have exposed some disturbing truths. Their assessment of the region's top selling cars revealed that many models were being sold without basic safety devices such as anti-lock braking systems (ABS) and airbags, as well as bodies that crumple far too easily on impact.

"I believe the vehicles in Latin America and the Caribbean are 20 years behind their counterparts in Europe and the US," says Nani Rodriguez, executive secretary of Latin NCAP, from her office in Montevideo, Uruguay.

Superficially, there does not seem to be any difference between Latin models and those sold in other parts of the world. "Take the Peugeot 207, for example," she continues. "If you look at it from the outside, it's exactly the same as the one you'd buy in France. But when we tested it, the results weren't the same. As it's completely made in Latin America, there are differences with the components, with the metals and a whole host of other factors."

What this effectively means is that someone buying a car in Latin America is significantly less protected on the roads than someone buying the same model in Europe or the US.

Rodriguez says the problem is that Latin American countries, in their rush to develop, have not been stringent enough on imports or their own fledgling car industries. Because of the lack of legislation, cars that would not be permitted in other markets are allowed on the roads.

It is a vicious cycle of governments not doing enough to improve standards and manufacturers providing the bare minimum. Buying a car in Latin America represents a significant investment for some customers, meaning they often go for the cheapest – and least safe – option.

Safety features tend to be bundled up with luxury add-ons. "So if you want airbags," says Rodriguez, "they might be sold alongside air-conditioning, bigger tyres and leather upholstery." Latin NCAP wants to see safety as standard, instead of the consumer being led to believe that airbags or ABS are a luxury instead of a basic safety requirement.

Rodriguez says testing has already helped to push through improvements – but that the poor results in the past two years should serve as a stark warning that the region needs to "wake up" and demand more from governments. Alongside improving vehicle safety standards, driving ability and road layout need to be tackled.

Progress has begun, led by the region's largest economies. Argentina and Brazil are to introduce front airbags and ABS on all new vehicles from 2014.

Yet the challenges are vast – especially given the several decades it will take to replace the fleet on Latin America's roads – and Rodriguez believes the results from this year's testing, due around November, will "still be pretty similar" to previous years.

For David Ward, secretary general of Global NCAP, headquartered in London, change is never immediate. "These things take a lot of time," he says. "In one sense, I'm impressed by how quickly Latin NCAP has made progress. I was involved with the creation of Euro NCAP 15 years ago and it took quite a few years before the car manufacturers were willing to co-operate. But in Latin America they were on board almost immediately."

NCAP's south-east Asian branch is now preparing to crash test vehicles for the first time in Malaysia in its bid to improve safety standards in a part of the world with similar problems on its roads. Asia still suffers the highest number of road accidents in the world. Driving through the changes now could make a big difference in the future.

More from the Guardian What's this?

Richard Dawkins is the shall guy at Cambridge debate with Williams 01 Feb 2013

Yoda not for, soon you will be with him – when his own Star Wars movie he has 05 Feb 2013

James D'Arcy: 'I delivered my first line and Anthony Hopkins burst out laughing' 01 Feb 2013

Rebuilding Africa 'can't be dependent on donors' – Ngozi Okonjo-Iweala 01 Feb 2013

UN panel 'going for gold' to devise new targets for development 01 Feb 2013

More from around the web What's this?

The immigrant effect (Global Connections)

Christine Lagarde: "2013 Will Be Make or Break" (The Financialist)

Singapore eyes Malaysia for cheaper living (Financial Times)

Happiness Expert Offers Tips on Destressing Your Life (redOrbit)

A Cow Can Change Everything (East Africa Dairy Development Project) (YouTube)

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

Clipping
Año 2013

Car Safety Rules – Reino Unido

CAR SAFETY RULES

Home Latest Reviews Child Safety About Us Contact

Child Safety News 2 Comments

Car buyers in Latin America demand better safety





Tristan Honeywill
On February 3, 2013
http://twitter.com/carsafetyrules

Latin America is home to some of the largest, fastest growing and most profitable car markets in the world. For years, buyers in places like Brazil have been sold vehicles with inadequate safety structures and no airbags. With 130,000 people killed and six million injured on its roads every year, Latin America suffers terribly as a consequence.

With Latin NCAP crash testing new cars, consumers' safety concerns have been given a voice for the first time. Governments and carmakers are realising that change is overdue and that the car safety movement is gathering momentum. Alejandro Furas, Technical Director for Latin NCAP, is one of the people working behind the scenes to give consumers the information they need to make the kind of informed decisions that drive progress. Car Safety Rules spoke to him about the situation:

HOW FAR BEHIND OTHER PARTS OF THE WORLD IS LATIN AMERICA ON SAFETY?

The big difference between Latin America and other parts of the world is that we have no regulations that govern a car's performance in a crash test. We need governments to set minimum legal standards. Argentina and Brazil are starting to introduce some but there is still a lot that regulations need to cover.

There's a lot of work to be done just to catch up with Europe before Euro NCAP launched 16 years ago. Back then, Europe already had the ECE 94/95 regulations and even a one-star car had to offer some level of crash protection. In Latin America we have cars with no airbags and poor structural performance.

Latin America is challenging for many reasons. The cars are similar to those in Europe, but specifications vary in the different markets, mainly depending on whether it's a Pacific or Atlantic market.



Alejandro Furas of Latin NCA and Global NCAP

HOW HAPPY ARE YOU WITH PROGRESS SO FAR WITH LATIN NCAP?



Four star Toyota Etios shows affordable cars can be safe

We've made good progress, but it's still really just a pilot scheme. We welcome the improvements so far from manufacturers. A number are responding positively to our tests. We prompted Ford and VW to each make equipment changes to models. We now also have a B-segment car on sale in Latin America that's competitively priced and offers good adult safety: the Toyota Etios. And, with the Ford Fiesta and the Honda City, we have our first cars with four-star child safety.

All good, but at least half a million one-star machines come onto the road every year in Latin America. There are big issues with these cars' structures, not just their safety equipment. Fundamental changes were needed at the start of their development.

ARE THESE OLDER VEHICLE PLATFORMS THAT ARE BEING KEPT ON THE ROAD FOR FAR TOO LONG?

We have one-star cars that have been in production for a long time, using 25-year old platforms. Some bring European platforms from the early 1990s and then assemble them in slightly different ways using different materials. And we also have one-star cars fully developed just a few years ago with similar flaws and poor structures.

WHAT HAVE YOU LEARNED FROM THE PROCESS SO FAR?

We've learned how to use the star rating. We changed the protocols in January, making it harder to get five stars.

Five-star cars have to prove that they also protect in the standard ECE 95 side-impact test. And they also have to fit four-channel ABS and seatbelt reminders in the front. In three years' time all cars will undergo side impact assessments in a test similar to the one used by Euro NCAP.

[Note: Four-channel ABS controls all four wheels independently to improve safety in emergency braking. Some cars have three-channel systems that control the two front brakes independently and the rear two together. The worst have just two channels, front and back. If you're braking hard to avoid a crash and a wheel locks, the system reduces brake pressure on both. Scary]

> In Latin America we have cars with no airbags and poor structural performance. There's a lot of work to be done just to catch up with Europe before Euro NCAP launched 16 years ago.

HOW ARE THE RESULTS BEING RECEIVED BY THE PUBLIC AND BY MANUFACTURERS?

Consumers in Latin America are very supportive of what Latin NCAP is doing. Most were not surprised by the results of our testing and they want to know where the government regulations are. It's been quite easy for us to get the support of consumers.

They are asking about safety more, asking to see the results of the Latin NCAP test: they're not satisfied being shown results from Euro NCAP, China NCAP or the US. They know their cars are built differently.

Manufacturers have started to sponsor vehicles' testing. In some cases, they are doing this just to show that they produce a different car with a better safety performance than the one we selected. We were expecting manufacturers to offer to sponsor vehicles sooner, but it's now happening.

DOES SAFETY SELL CARS IN LATIN AMERICA? SOME BUYERS NO DOUBT JUST WANT A MODE OF TRANSPORT.

Carmakers sometimes try to tell us safety doesn't sell cars. It's nonsense. Often it's the pricing strategy that makes safety a hard sell. You can't expect consumers to pay what is sometimes a 30% premium on a $15,000 car for basic safety equipment, bundled in with a few luxury options. We know that an airbag module is no more than US$50-60 per module. And in some cases consumers are being asked to pay more than $2,000 for it.

This will change. In Brazil next year, regulations will require cars to fit double airbags, ABS and pass a crash performance test. Carmakers are now offering all these extras at very competitive prices. Consumers notice the difference between a car with and without safety equipment.



JAC J3 has dual airbag but protection is just one star

> Consumers in Latin America are very supportive of what Latin NCAP is doing. They are asking about safety more, asking to see the results of the Latin NCAP test. They know their cars are built differently

HOW MUCH ATTENTION IS PAID TO SAFETY FOR CHILD IN CARS?

Child safety is still in a very poor stage of development and it definitely needs to be improved in Latin America. The child seat market is unregulated with importers switching models quickly if they can get a better price. We've seen carmakers struggle to recommend a child seat for our tests, very poor seatbelts in the rear, incompatible rear seats and poor fitment instructions.

FOR CAR MANUFACTURERS PLANNING A NEW CAR FOR LATIN AMERICA IN 2017-22, WHAT DO THEY NEED TO PLAN TO FIT? ELECTRONIC STABILITY CONTROL MUST BE HIGH ON YOUR WISH-LIST.

In Latin America, ESC is yet to be discussed. Most cars don't even have ABS yet. And even where regulations now require ABS to be fitted, we're seeing cars launched with just two-channel systems. Senseless.

Four-channel ABS costs little and brings a huge increase in safety for people. In the next stage in 2015 we'll make ESC a requirement for five stars and will later assess ESC fitment for all vehicles.

We'll then slowly start introducing other tests, the latest that have been introduced by Euro NCAP. It's mainly side impact testing, but also pedestrian and pole impact. Probably in that order.

HOW MUCH ACCIDENT RESEARCH DATA IS AVAILABLE TO HELP YOU INFORM THESE DECISIONS?

We get data from some cities, but not across the entire region. Governments are developing road safety agencies and slowly gathering this information. In three years they will have solid data, just in time for our next change in protocols.

We recently undertook a consultation with governments, asking them which tests they'd like us to include. They had the chance to offer proof and opinions. We're still consulting closely on this and hope it will provide some kind of direction for the future.

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

La Tercera - Chile



▸▸ Ford Fiesta auto cuatro estrellas según Latin NCAP

A. Latina tiene autos 20 años menos seguros que Europa

Texto: **A.GALLARDO**

Una enorme diferencia entre los estándares de seguridad entre los vehículos que se construyen en Latinoamérica y Europa fue la conclusión que entregó el estudio hecho por LatinNCAP, en el que se conocieron los resultados de las pruebas de choque que se hicieron en 2012 a 26 vehículos fabricados en Mercosur.

De ellos, cinco modelos obtuvieron cuatro estrellas (de una calificación máxima de cinco) en seguridad para adultos y pero sólo dos autos obtuvieron cuatro estrellas en seguridad para adultos y niños: el Ford Fiesta y el Honda City, en versiones que no se comercializan en Chile. Peor aún es el resultado obtenido por el resto de los modelos testeados por el organismo, ya que nueve modelos lograron una estrella y uno, ninguna.

Al respecto, Alejandro Furas, director técnico de Global NCAP y encargado del desarrollo de Latin NCAP, concluye que uno de los problemas más graves es el equipamiento con que vienen los automóviles que se comercializan en los países de la Región. "Los autos no vienen equipados en seguridad, no traen airbags, ni frenos ABS, ni control de estabilidad, ni cinturones con pretensor alguno".

Pero lo más preocupante según Furas, es que los autos fabricados en el Mercosur tienen altos niveles de deformación estructural.

En respuesta a esto, dos grandes exportadores de la región, Brasil y Argentina, están creando normativas que obliguen la producción de vehículos más seguros. Por ejemplo, en el país trasandino a partir de 2014 todos los autos nuevos que se fabriquen y se comercialicen deberán pasar por una prueba de choque frontal, mientras que en Brasil ese mismo año se implementará la obligatoriedad de los frenos con ABS y airbag en todos los autos cero kilómetro.

El ejecutivo cree que las exigencias para hacer autos de calidad en Sudamérica deben nacer de los gobiernos y no de las marcas de autos. "Cuando los gobiernos pongan las regulaciones técnicas sobre la mesa y lo hagan como exigencia, las marcas tendrán que cumplir, de lo contrario no podrán vender sus productos".

Chile es un caso diferente y los resultados de esta investigación son poco representativos de nuestro parque automotor, debido a que las normas de seguridad contemplan desde 2010 que los automóviles de pasajeros cuenten con carrocería con deformación programada, sistema de protección contra impactos laterales, habitáculo indeformable y espejos laterales abatibles, elementos que le permitirían a los autos fabricados en Mercosur obtener mejores resultados en los test de choque de la Latin NCAP.

Auto Magazine - Chile

REPORTAJE

"QUE TU AUTO TENGA AIRBAGS O FRENOS ABS NO GARANTIZA SEGURIDAD"



Alejandro Furas, director del Global NCAP y Alberto Escobar, gerente de Asuntos Públicos de Automóvil Club Chile, analizaron lo que debe mejorar la industria automotriz en materia de seguridad vial.

La última versión del Latin NCAP encendió las alarmas en el mundo motor. Las pruebas de choques realizadas a los vehículos fabricados en América Latina, arrojó que en esta parte del continente están 20 años atrasados, respecto a los países industrializados.

Alejandro Furas, director del Global NCAP estuvo en Chile para analizar estas serias deficiencias y junto a Alberto Escobar, gerente de Asuntos Públicos de Automóvil Club Chile, indagaron sobre esta realidad enmarcada en nuestro país. Aprovechando, además la distinción que la FIA les otorgó a ambos por su contribución a la seguridad vial de la región.

Alejandro, ¿Qué diferencias específicamente, existen entre un vehículo armado en Europa y otro aquí en Latinoamérica?

El Nissan March fue probado, tanto por la Euro NCAP como por el Latin NCAP, y las diferencias en cuanto a resistencia o capacidad de deformación del chasis son grandes. En ambos casos hicimos pruebas de choque a 64 kilómetros por hora y el March latino presenta una notable deformación de chasis que puede atentar contra la seguridad de los ocupantes; mientras que el europeo absorbió todo el impacto desde el capó hasta antes de llegar al parabrisas, sin presentar deformación alguna en el chasis.



ALBERTO ESCOBAR: "EL CHILENO DEBE ENTENDER QUE CONDUCIR ES UNA ACTIVIDAD DE ALTÍSIMA COMPLEJIDAD QUE HACEMOS PUROS AFICIONADOS Y ESA ACTITUD DEBE CAMBIAR".

La construcción y ensamblaje de autos utilizados en Latinoamérica usa técnicas de soldadura, recursos para reforzar el chasis y tipos de aceros que no resisten los choques de esta magnitud, y por lo tanto no están acorde a estos tiempos. Sin una buena técnica de soldado, todo el resto pasa a segundo plano.

En cuanto a la innovación, ¿qué viene ahora en materia de seguridad?

La detección de peatones es un avance que permite avisar al conductor, la presencia de personas circulando cerca de la pista. La tecnología irá mejorando conforme el aviso sea más oportuno para evitar atropellos. El frenado de emergencia, que tiene Volvo, por ejemplo, ayuda a que si el auto ya está próximo a chocar y no detecta que el conductor esté pisando el freno, el vehículo lo hace por sí sólo. Actualmente todas ellas están siendo perfeccionadas, para automatizar estas prestaciones a mayor velocidad o circunstancias más extremas.

Alberto, por el lado de la infraestructura y la seguridad en términos políticos ¿Qué esperan que ocurra con revisiones técnicas más acuciosas y un examen de conducir más exigente?

Respecto a las revisiones técnicas, en nuestro país hay muy pocos accidentes debido a fallas mecánicas; hay ciertas excusas de mantención, pero son menores.

En cuanto al examen, debemos saber enseñar mejor a los conductores las leyes del tránsito, mejorar las habilidades prácticas del examen y que vuelvan los fotorradares, para que el usuario no cometa infracciones cuando no hay Carabineros cerca. Está demostrado que todos los días se cometen faltas graves o gravísimas y eso sumado a que somos el conductor más agresivo de la región, aumenta la siniestralidad. Implementando la fiscalización electrónica te aseguro que la tasa de accidentes bajará.

Respecto a las habilidades prácticas, hay que realizar estos test en horas punta, donde hayan muchos autos circulando y además el aspirante a obtener licencia, debiese estar sometido a estímulos externos, de manera que pueda reaccionar ante ellos en un examen y no de buenas a primera debutando como conductores en la ciudad.



ALEJANDRO FURAS: "INVERTIR EN LA SEGURIDAD DE TU AUTO CUESTA APROXIMADAMENTE LO MISMO QUE UN DÍA DE HOSPITALIZACIÓN POR UN CHOQUE"

Esto se los pregunto a ambos, ¿qué debe hacer Chile como país para disminuir la tasa de accidentes?

La FIA representa a 120 millones de conductores y nosotros con Alejandro, velamos porque se actúe en mitigar lo más posible los accidentes con resultado de muerte. Es una pandemia más grave aún que el VIH, la malaria o la gripe porcina. Por eso, debemos interactuar con los gobiernos para que se promueva la seguridad desde los autos hacia la conducción.

Hay que incentivar que uno de los argumentos de venta más importante sea la seguridad en los autos, que no se compre uno tanto por su economía de combustible o potencias de motor. Debemos intentar repetir lo que pasó con Renault Laguna a fines de los 90, cuando obtuvo la máxima puntuación en seguridad y muchos quisieron imitarlo, "Que tu auto tenga airbags o frenos ABS no garantiza seguridad".

LATIN NCAP PARA AUTOS MAS SEGUROS

Diario de Autos - Argentina

Viernes, 25 de Enero de 2013 15:20

Latin NCAP indicó que los niveles de seguridad para los niños en los autos, son muy bajos en nuestro mercado

Escrito por Fernando



Según el último estudio, realizado por Latin NCAP, el año último, los niveles de seguridad para los niños son muy bajos, inclusive en vehículos con altos estándares de calidad para los adultos.
Los últimos resultados de pruebas de choque publicados por esta empresa, revelan que los niveles de seguridad de algunos de los vehículos más populares en la región, aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados. En este marco, la Fase III del Programa arrojó datos contundentes sobre la seguridad de los niños: 4 de los 8 vehículos más vendidos en Argentina y el resto de América Latina, no superan las dos estrellas sobre cinco de desempeño en cuanto a protección infantil durante un siniestro.
Según esta compañía de evaluación de automóviles nuevos, el anclaje del Sistema de Retención Infantil (SRI) en el asiento trasero cumple un rol fundamental en la preservación de la vida de los más chicos. La utilización del SRI con ISOFIX es clave para reducir la probabilidad de instalación incorrecta y mejorar la dinámica general del vehículo. Este escenario propone ampliar el diálogo entre fabricantes, gobiernos e instituciones para que los usuarios puedan contar con mayores herramientas que les permitan decidir el sistema más adecuado para su auto y sus niños.

Preocupación

María Fernanda Rodríguez, Presidenta de la Fundación Gonzalo Rodríguez y Representante de Latin NCAP afirmó, "Continuamos preocupados porque si bien comenzamos a ver una leve mejora en los ocupantes delanteros adultos, vemos que la seguridad del niño no acompaña al mismo ritmo. Todavía tenemos la gran mayoría de los vehículos testados, que son los más vendidos en la región, siendo tan sólo 2 estrellas en niños. Creemos que el ISOFIX un buen ejemplo de cómo un elemento de bajo costo puede generar un gran impacto. Este pequeño dispositivo debe estar en todos los vehículos nuevos cuanto antes, como lo está en los países más desarrollados".
Latin NCAP indicó que recomienda a los gobiernos de la región la incorporación de leyes específicas para el traslado de niños en vehículos, que requieran la obligatoriedad del uso de SRI para niños de hasta 1.50 metros de altura y la

Motores a Pleno - Argentina

El 50% de los autos más vendidos presentan niveles muy bajos de seguridad para niños.



24.01.2013 - Según el último estudio realizado por Latin NCAP en 2012, los niveles de seguridad para los niños son muy bajos, inclusive en vehículos con altos estándares de calidad para los adultos.

Los últimos resultados de pruebas de choque publicados por Latin NCAP en 2012, revelan que los niveles de seguridad de algunos de los vehículos más populares en la región aún se encuentran 20 años atrasados respecto a los países industrializados. En este marco, la Fase III del Programa arrojó datos contundentes sobre la seguridad de los niños: 4 de los 8 vehículos más vendidos en Argentina y el resto de Latinoamérica no superan las dos estrellas sobre cinco de desempeño en cuanto a protección infantil durante un siniestro.

Honda City y Ford New Fiesta tuvieron un destacado desempeño durante las pruebas de choque, alcanzando un puntaje superior al resto de los vehículos y siendo los más seguros para niños. Renault Sandero y Renault Fluence - ambos comercializados en Argentina- se ubicaron entre los menos seguros.

Según Latin NCAP, el anclaje del Sistema de Retención Infantil (SRI) en el asiento trasero cumple un rol fundamental en la preservación de la vida de los más chicos. La utilización del SRI con ISOFIX es clave para reducir la probabilidad de instalación incorrecta y mejorar la dinámica general del vehículo. Este escenario propone ampliar el diálogo entre fabricantes, gobiernos e instituciones para que los usuarios puedan contar con mayores herramientas que les permitan decidir el sistema más adecuado para su auto y sus niños.

María Fernanda Rodríguez, Presidenta de la Fundación Gonzalo Rodríguez y Representante de Latin NCAP afirmó que "continuamos preocupados, porque si bien comenzamos a ver una leve mejora en los ocupantes delanteros adultos, vemos que la seguridad del niño no acompaña al mismo ritmo. Todavía tenemos la gran mayoría de los vehículos testados, que son los más vendidos en la región, siendo sólo 2 estrellas en niños. Creemos que el ISOFIX es un buen ejemplo de cómo un elemento de bajo costo puede generar un gran impacto. Este pequeño dispositivo debe estar en todos los vehículos nuevos cuanto antes, como lo está en los países más desarrollados".

Por ello, Latin NCAP recomienda a los gobiernos de la región la incorporación de leyes específicas para el traslado de niños en vehículos que requieran la obligatoriedad del uso de SRI para niños de hasta 1.50 metros de altura, y la exigencia obligatoria de SRI que cumplan con las normas técnicas recomendadas por las Naciones Unidas.