



Ciudad de México, 24 de julio de 2013

Esperanza para consumidores de América Latina, SEAT Nuevo León primer automóvil cinco estrellas en seguridad

Varias marcas reconocidas a nivel mundial continúan ofreciendo protección deficiente

Latin NCAP ha otorgado por primera vez una calificación cinco estrellas en seguridad del adulto, se trata del SEAT Nuevo León. También nos es grato anunciar la calificación cuatro estrellas para la protección del pasajero adulto del City Car Suzuki Celerio. Los resultados evidencian que los fabricantes pueden ofrecer a la región también pequeños automóviles con estructuras estables y con buena protección para sus ocupantes.

En contraste con estos resultados positivos los últimos ensayos de Latin NCAP revelan que varios de los modelos más vendidos de marcas mundialmente reconocidas aún ofrecen autos con niveles de seguridad de cero estrellas que no cumplen ni siquiera con mínimas regulaciones en seguridad. Los automóviles con peor desempeño en la última instancia de ensayos de choque de Latin NCAP fueron el Nissan Tsuru (Sentra B13), Renault Clio Mio, Suzuki Alto K10 y el Chevrolet Agile; todos ellos obtuvieron cero estrellas.

“Es muy desalentador y se debe en parte a la falta de airbags en la versión estándar; pero el verdadero problema es la seguridad deficiente de las estructuras de los habitáculos”, observó el Director Técnico de Global NCAP, Ing. Alejandro Furas. “Las estructuras de los habitáculos que colapsan sobre los pasajeros pueden tener consecuencias fatales en una colisión real. Estos autos con cero estrellas son producto de empresas que fabrican autos seguros de calidad cinco estrellas para consumidores de otras partes del mundo y a precios accesibles. Ha llegado el momento en que los consumidores latinoamericanos pueden elegir modelos de cinco estrellas que superen regulaciones mundiales de seguridad”.

“La buena noticia es que ahora que el SEAT Nuevo León obtuvo nuestra primera calificación cinco estrellas en seguridad del adulto (y cuatro en la seguridad del niño), América Latina cuenta con un auto familiar que ofrece a los consumidores la protección esperada de un auto nuevo”, dijo Furas. “Debido al alto número de modelos líderes de mercado que no aprueban nuestros ensayos a causa de estructuras y airbags deficientes, exhortamos a los consumidores a verificar, antes de comprar un vehículo, la clasificación de seguridad en www.latinncap.com”.



Secretaría Latin NCAP

26 de marzo 3454 Of. 102. CP 11300. Montevideo, Uruguay
T. +598 26288815 | secretaria@latinncap.com | www.latinncap.com



Los últimos resultados

RESULTADOS
FASE IV

FASE IV	SEAT NUEVO LEÓN*	✓ 6	★★★★★	★★★★★
	Suzuki CELERIO*	✓ 2	★★★★☆	★★★☆☆
	Suzuki ALTO K10	✗	☆☆☆☆☆	★★★★★
	Chevrolet AGILE	✗	☆☆☆☆☆	★★★☆☆
	Renault CLIO MIO	✗	☆☆☆☆☆	★★☆☆☆
	Nissan TSURU (SENTRA B13)	✗	☆☆☆☆☆	☆☆☆☆☆

*Patrocinados por fabricantes

La primera calificación cinco estrellas en seguridad para el adulto de Latin NCAP asegura a los consumidores que el **SEAT Nuevo León** es realmente un modelo global que ofrece una protección prácticamente idéntica a su versión europea. Cuenta con una estructura robusta ante el choque y los cinturones de seguridad y airbags brindan buena protección a los pasajeros contra colisiones tanto frontales como laterales. El Nuevo León cuenta con seis airbags, ABS y recordadores de cinturones (SBR) en su versión estándar; todos los elementos mostraron buen desempeño durante la evaluación. Los airbags para las rodillas, estándar en Europa, y los airbags laterales traseros son de compra opcional. Este modelo obtuvo la calificación de 4 estrellas para la seguridad del niño donde el sistema ISOFIX en los anclajes y en los SRI (ambos cumpliendo regulaciones técnica de la ONU) tuvo un papel decisivo.

A pesar de su tamaño compacto, el City Car de **Suzuki, el Celerio** alcanzó sin dificultades la calificación de cuatro estrellas para la protección del pasajero adulto. La calificación de dos estrellas para la protección al pasajero niño se debe fundamentalmente a la falta de asientos compatibles con el sistema ISOFIX para el auto. El Celerio cuenta con puntos de anclaje ISOFIX, pero Suzuki no pudo recomendar un asiento ISOFIX para el ensayo, por lo que ajustó los SRI con los cinturones. A causa de esto, el muñeco niño ubicado detrás del conductor no pudo evitar un desplazamiento excesivo hacia delante durante el ensayo de choque y se produjo contacto entre la cabeza y el asiento delantero.





El video del test del **Nissan Tsuru** (Sentra B13) ha sido uno de los más preocupantes de los últimos ensayos realizados. La estructura del vehículo en el habitáculo experimentó un colapso casi total. Este hecho, junto a las fuerzas elevadas registradas por los muñecos, implica que el vehículo solo puede recibir una clasificación de cero estrellas. El vehículo probado cuenta con cinturones de dos puntas, en vez de los convencionales de tres puntas, en las posiciones traseras lo que hace imposible la instalación adecuada de una silla infantil. Debido a todos estos aspectos, Latin NCAP considera que el Tsuru (Sentra B13) en su versión más básica no se encuentra equipado para transportar niños en forma segura.

La estructura del habitáculo del **Renault Clio Mio** fue calificada como inestable en los ensayos de choque; las fuerzas experimentadas por las cabezas de los muñecos fueron inaceptablemente altas. Estos resultados hacen que el Renault Clio Mio obtenga cero estrellas y cero puntos en la seguridad del adulto. La protección al pasajero infantil también presentó problemas. Una compatibilidad pobre para la silla infantil y un pobre desempeño en los ensayos dinámicos le valieron una calificación de apenas una estrella.

El **Suzuki Alto** obtuvo cero estrellas para la seguridad del pasajero adulto debido a una estructura del habitáculo inestable y a altas fuerzas sobre los muñecos, lo que representa un riesgo inaceptablemente alto para la vida de los ocupantes. El vehículo alcanzó una clasificación de tres estrellas para la seguridad del pasajero niño, sin embargo, esto se debió principalmente a que la mayoría de la energía del impacto fue absorbida por la parte delantera del vehículo.

El **Chevrolet Agile** también recibió una calificación de cero estrellas. Los muñecos pasajeros registraron esfuerzos elevados durante el ensayo de choque y la estructura del habitáculo del vehículo resultó inestable, también una zona de los pies del conductor que presentó exposiciones a riesgos mayores. Las fuerzas sobre la cabeza del conductor resultaron inaceptablemente altas. La protección al pasajero niño obtuvo apenas dos estrellas.

Latin NCAP aumenta la exigencia de sus ensayos

Este año Latin NCAP aumentó la exigencia de sus procedimientos de ensayo. El sistema de puntos penaliza a los vehículos cuando los muñecos experimentan cargas que suponen una lesión fatal en el mismo test. Un auto de cinco estrellas para adultos deberá además pasar el ensayo para impacto lateral de la Regulación 95 de las Naciones Unidas, así como brindar ABS y avisadores de cinturón para los asientos delanteros en los modelos estándar.

Señales de progreso

Latin NCAP agradece las permanentes señales de diálogo constructivo con los fabricantes de automóviles. Realmente se aprecia la voluntad de algunos fabricantes líderes de cambiar su producción para introducir al mercado modelos con mayores niveles de seguridad. Esto pone en evidencia los beneficios producidos por el esfuerzo de Latin NCAP por concientizar a los consumidores respecto al desempeño en seguridad de los autos vendidos en la región.



Secretaría Latin NCAP

26 de marzo 3454 Of. 102. CP 11300. Montevideo, Uruguay

T. +598 26288815 | secretaria@latinncap.com | www.latinncap.com





Un tema que preocupa a Latin NCAP es la falta de regulaciones de la ONU para la seguridad de los vehículos y la conformidad de producción que los modelos deben mantener desde su aprobación original para la venta y el período durante en el que están disponibles en los mercados regionales, lo que debería ser evaluado en laboratorios independientes.

La falta de regulaciones en seguridad vehicular de Naciones Unidas y de laboratorios independientes de testeo dificultan el control por parte de los gobiernos de América Latina de que los fabricantes mantengan la calidad de los vehículos a la venta. Latin NCAP recomienda discutir este tema con las autoridades especialmente en aquellos países que lideran la fabricación de vehículos en la región. Latin NCAP celebra los planes anunciados por el gobierno brasileño para la creación de un laboratorio de testeo propio y alienta su completa independencia.

Seguridad del pasajero niño

La utilización del sistema de retención infantil ISOFIX juega un rol fundamental a la hora de reducir la probabilidad de instalación incorrecta y generalmente mejora el desempeño dinámico. Latin NCAP recomienda ISOFIX y alienta a todos los gobiernos, fabricantes de autos y distribuidores de la región a fomentar la utilización de Sistemas de Retención Infantil ISOFIX acorde con la regulación R44 de las Naciones Unidas y volver obligatoria la implementación de anclajes ISOFIX en los vehículos según lo dispuesto por las regulaciones de las Naciones Unidas.

La opinión de los socios del Programa

Max Mosley, Presidente de Global NCAP: *“Felicitaciones para SEAT por ser el primer fabricante en obtener 5 estrellas en América Latina. Esperemos que sea éste el primero de muchos más autos cinco estrellas en la región. Nos apena, en cambio, la existencia de autos con calificación de cero estrellas producidos por Chevrolet, Nissan, Renault y Suzuki. Nos desilusiona ver fabricantes de este nivel producir autos deficientes que no pasarían las mínimas regulaciones de un ensayo de choque frontal de las Naciones Unidas”.*

Carlos Macaya, Trustee de Fundación FIA y Presidente del Automóvil Club de Costa Rica: *“Este es un gran resultado para la seguridad vehicular en América Latina. SEAT ha demostrado que es posible alcanzar niveles de seguridad cinco estrellas tanto aquí en América Latina, como en Europa y Estados Unidos. Latin NCAP también ha demostrado su capacidad para acelerar la introducción de modelos más seguros a la región. Es hora de que otros fabricantes sigan el gran ejemplo fijado por SEAT, y se unan al club de Latin NCAP de cinco estrellas en seguridad”*

María Fernanda Rodríguez, Presidenta Fundación Gonzalo Rodríguez: *“Estos resultados son los que más sentimientos encontrados me han provocado. Como Presidenta de la Fundación Gonzalo Rodríguez, que trabaja hace más de 12 años para mejorar la calidad de vida de los niños y gran amante del mundo automotor, me preocupa mucho ver que la seguridad del niño siempre queda en un segundo plano, considerando que es el más vulnerable y el futuro de todos nosotros. Veo con gran tristeza otra vez calificaciones de 0 (cero), 1 y 2 estrellas en seguridad del niño y las cuatro vehículos*



Secretaría Latin NCAP

26 de marzo 3454 Of. 102. CP 11300. Montevideo, Uruguay
T. +598 26288815 | secretaria@latinncap.com | www.latinncap.com





con cero estrellas para la protección de adultos a pesar que todos sabemos cómo mejorar y cambiar este aspecto: con mejores políticas, controles eficientes e información disponible para todos”

Guido Adriaenssens, Director Ejecutivo de International Consumer Research & Testing:

“Las organizaciones de consumidores de América Latina celebran que el Seat León haya obtenido la primera puntuación 5 estrellas para la protección al pasajero adulto. Es, sin embargo, muy desalentador que de los otros cinco autos evaluados, solo el Suzuki Celerio ofrezca un nivel de protección adecuado. Los otros cuatro representaron un riesgo a la vida de los consumidores en caso de colisión. Los desastrosos resultados obtenidos en el choque frontal indican un alto riesgo de lesiones graves e incluso fatales, registrando resultados históricamente bajos de 0 estrellas. Otro resultado sorprendente fue la constatación de que el Nissan Tsuru no puede albergar sillas infantiles de manera apropiada en sus asientos traseros, lo que lo imposibilita para el transporte seguro de niños. ICRT / Latin NCAP conmina a los fabricantes a mejorar el nivel de estos modelos hasta un nivel aceptable de seguridad o a reemplazarlos por productos de última generación en seguridad. Dos de los autos incluidos en este lote prueban que ésta es una demanda razonable”.

Jorge Tomasi, Presidente FIA IV Región y Presidente del Automóvil Club del Uruguay:

“Latin NCAP ha demostrado la efectividad de este tipo de programas aun en mercados donde los requisitos técnicos de seguridad para los vehículos es muy pobre. Desde el 2010, año en el cual Latin NCAP fue presentado por primera vez, la mayoría de las marcas fabricantes comenzaron a tomar las pruebas de Latin NCAP como referente para el desarrollo de sus nuevos modelos para la región. Otras han implementado cambios en la producción como por ejemplo implementar el doble airbag frontal como estandar previo a la obligatoriedad de los mismos en dos modelos muy populares. Hemos visto como otras marcas han desarrollado modelo de calificaciones de 4 estrellas en los segmentos más competitivos de la región. Esperamos que esta nueva etapa de Latin NCAP con protocolos más exigentes, promuevan una mejora aun mayor y más rápida en la seguridad de los vehículos. Claro está que para lograr este en forma efectiva es necesario que los gobiernos de la región eleven sus requerimientos de seguridad al nivel de aquellos que desarrolla las Naciones Unidas en el WP29”.

Ing. Alejandro Tadiá, Especialista líder en la División de Transporte del Banco Interamericano de Desarrollo:

“Para el Banco Interamericano de Desarrollo, es una muy buena noticia que haya evidencia concreta de progreso en el Latin NCAP. Sin embargo, debemos seguir trabajando para que todos los vehículos que se vendan en nuestra región cumplan con estándares de seguridad similares a los vigentes en Europa o los Estados Unidos. Nuestra tasa de muertes por siniestros viales aún duplica a las de regiones más desarrolladas. Por ello el BID mantendrá su apoyo al programa Latin NCAP para profundizar el diálogo entre los gobiernos, las automotrices y los consumidores con el fin de mejorar la seguridad vehicular en América Latina y el Caribe”.



Secretaría Latin NCAP

26 de marzo 3454 Of. 102. CP 11300. Montevideo, Uruguay

T. +598 26288815 | secretaria@latinncap.com | www.latinncap.com





Acerca de Latin NCAP

El Programa de Evaluación de Autos Nuevos para América Latina (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.

Latin NCAP contribuye al pilar Vehículos más Seguros de la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 de las Naciones Unidas:

http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/en/index.html

El proyecto piloto ha sido gestionado por una sociedad conformada por la Fundación Gonzalo Rodríguez, Fundación FIA, FIA Región IV, Global NCAP, e ICRT y cuenta con el apoyo del BID. Desde 2010, Latin NCAP ha llevado a cabo tres fases de ensayos de choques para la evaluación de la seguridad de los vehículos, valorando los autos más vendidos disponibles en los principales mercados de la región LAC. El proyecto piloto de Latin NCAP ha sido capaz de demostrar que el programa puede estimular exitosamente la concientización del público, gobiernos y fabricantes para prestar mayor atención a la seguridad de los vehículos. Los resultados alentadores del proyecto piloto muestran un futuro promisorio para Latin NCAP. Más información en www.latinncap.com

Nota para Editores

Contacto de Prensa: Carolina Pereira +598 98268802

Las fotos y videos de los test están disponibles en www.latinncap.com

Si desea imágenes en alta calidad y /o videos en HD por favor solicitarlos a comunicacion@latinncap.com



Secretaría Latin NCAP

26 de marzo 3454 Of. 102. CP 11300. Montevideo, Uruguay

T. +598 26288815 | secretaria@latinncap.com | www.latinncap.com



RESULTADOS FASES I, II, III y IV



FASES I, II, III y IV

	Seat NUEVO LEÓN* - FIV	✓ 6	★★★★★★	★★★★★☆☆	Protocolos 2013
	Ford ECOSPORT - FIII	✓ 2	★★★★★☆☆	★★★★★☆☆	
	Toyota COROLLA XEI - FI	✓ 2	★★★★★☆☆	☆☆☆☆☆☆☆☆	Test comparativo
	Ford FOCUS STYLE* - FII	✓ 2	★★★★★☆☆	★★★★★☆☆	
	Chevrolet CRUZE* - FII	✓ 2	★★★★★☆☆	★★★★★☆☆	
	Nissan TIIDA HATCHBACK* - FII	✓ 2	★★★★★☆☆	☆☆☆☆☆☆☆☆	
	Suzuki CELERIO* - FIV	✓ 2	★★★★★☆☆	★★★★★☆☆	Protocolos 2013
	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* - FOI	✓ 2	★★★★★☆☆	★★★★★☆☆	
	Hyundai HB20 HATCHBACK - FIII	✓ 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 - FIII	✗	★★★★★☆☆	★★★★★☆☆	
	Chevrolet CELTA - FII	✗	★★★★★☆☆	★★★★★☆☆	
	JAC J3 - FIII	✓ 2	★★★★★☆☆	★★★★★☆☆	Válido sólo para Brasil
	Ford KA FLY VIRAL - FII	✗	★★★★★☆☆	★★★★★☆☆	
	Chevrolet CORSA CLASSIC - FII	✗	★★★★★☆☆	☆☆☆☆☆☆☆☆	
	Fiat NOVO UNO - FII	✗	★★★★★☆☆	★★★★★☆☆	
	Geely CK1 1.3 - FI	✗	★★★★★☆☆	★★★★★☆☆	
	Nissan TSURU (SENTRA B13) - FIV	✗	★★★★★☆☆	☆☆☆☆☆☆☆☆	Protocolos 2013
	Renault CLIO MIO - FIV	✗	★★★★★☆☆	☆☆☆☆☆☆☆☆	Protocolos 2013
	Chevrolet AGILE - FIV	✗	★★★★★☆☆	★★★★★☆☆	Protocolos 2013
	Suzuki ALTO K10 - FIV	✗	★★★★★☆☆	★★★★★☆☆	Protocolos 2013

*Patrocinados por fabricantes



Secretaría Latin NCAP

26 de marzo 3454 Of. 102. CP 11300. Montevideo, Uruguay

T. +598 26288815 | secretaria@latinncap.com | www.latinncap.com

