## *Últimos resultados do Latin NCAP: A Nissan impacta com quatro e cinco estrelas enquanto o Aveo obtém zero estrela*

**A oitava e última série de resultados de 2017 do Programa de Avaliação de Veículos Novos para América Latina e o Caribe, Latin NCAP, foi apresentada hoje. De um lado, mostrou resultados alentadores para o Nissan Murano e o Nissan Kicks e, de outro, mesmo melhorado, um resultado de zero estrela para um dos carros mais vendidos no México, o Chevrolet Aveo.** Em nossos últimos testes, o Murano, fabricado para o mercado latino-americano, ofereceu claras melhoras no rendimento da segurança dos adultos, em comparação com o teste feito há um ano. O Nissan Kicks, recentemente lançado, conseguiu quatro estrelas para a proteção dos ocupantes adultos. O Chevrolet Aveo mostrou avanços incorporando dois airbags, cintos de três pontos em todas as posições e ancoragens ISOFIX como equipamento padrão, mas o teste de batida demonstrou que ainda existe alta probabilidade de lesões de risco de vida.

**O Nissan Murano, produzido nos Estados Unidos, ganhou cinco estrelas para a proteção do ocupante adulto e três estrelas para a proteção do ocupante infantil.** O Murano foi avaliado em 2016 pelo Latin NCAP alcançando apenas duas estrelas para os ocupantes adultos e quatro estrelas para os ocupantes crianças. Na época, a Nissan se comprometeu a melhorar o rendimento do Murano nos testes de impacto frontal e lateral de poste. Nos últimos testes do Latin NCAP, o Murano (produzido desde 6 de outubro de 2017) mostrou um bom rendimento no impacto frontal e lateral de poste. A estrutura na batida frontal foi melhorada e qualificada como estável, apresentando melhores valores dimensionais, e nos dummies, que nos testes anteriores (2016). No impacto lateral de poste, a Nissan melhorou o modelo, permitindo que o airbag de cortina se ativasse corretamente, garantindo um rendimento superior de segurança para os adultos. A diferença nos resultados, de quatro para três estrelas, na proteção dos ocupantes Infantis é explicada pela variação mínima sobre o limite de valores no teste dinâmico desses ocupantes, provavelmente devido à alteração no rendimento estrutural no teste de batida frontal. O Murano oferece sete airbags e Controle Eletrônico de Estabilidade (ESC) como equipamento padrão.

**O Nissan Kicks ganhou quatro estrelas tanto para a proteção do ocupante adulto quanto para o ocupante infantil.** O SUV compacto, recentemente lançado, com dois airbags como equipamento padrão, apresentou um desempenho apenas instável na estrutura e na área dos pés no teste de batida frontal, explicando a fraca proteção do peito. A proteção contra impactos laterais foi de adequada para boa, sendo aceitável em termos global, obtendo as quatro estrelas para o adulto. O modelo oferece ESC que cumpre com os requisitos do Latin NCAP quanto a rendimento e disponibilidade. Os ocupantes infantis receberam boa proteção no impacto frontal e lateral, com ambos os sistemas de retenção infantil (SRI) instalados com ancoragens ISOFIX, demonstrando o veículo seu bom desempenho a respeito. O antes mencionado junto com a disponibilidade de cintos de três pontos em todas as posições, a falta de interruptor de desativação do airbag do passageiro e a sinalização de ISOFIX, que não cumpria com os requisitos do Latin NCAP, explicam as quatro estrelas para a proteção do ocupante infantil.

**O Chevrolet Aveo, agora atualizado com dois airbags como equipamento padrão, e produzido no México, foi testado em impacto frontal e lateral conforme os últimos protocolos do Latin NCAP. O resultado foi de zero estrela para a proteção do ocupante adulto e três estrelas para a proteção do ocupante infantil.** A versão sem airbag desse modelo tinha sido avaliada pelo Latin NCAP em 2015 e obtido zero estrela para os ocupantes adultos. No último teste de impacto frontal, o Aveo apresentou uma proteção pobre no peito do motorista, mesmo contando com airbags. O desempenho estrutural foi

qualificado como instável, da mesma forma que a área dos pés da estrutura, fato que explica, também, o movimento da coluna de direção e dos pedais, aumentando o risco de lesões no motorista. A proteção contra impactos laterais, oferecida pelo Aveo, para os ocupantes adultos é de adequada para boa, apesar de uma alta penetração do carrinho no impacto lateral, já que conta com bons sistemas de absorção de energia. A proteção do ocupante Infantil mostrou melhoras a respeito do modelo de 2015, pois na época os SRIs utilizados foram instalados com cintos de segurança e em 2017, com ancoragens ISOFIX e (ancoragem superior) *top tether*. A proteção oferecida para os ocupantes crianças no impacto frontal e no impacto lateral foi boa, ganhando a totalidade da pontuação possível no teste dinâmico. Esse rendimento, em comparação com o teste de 2015, é explicado pelo uso de ancoragens ISOFIX e o rendimento estrutural instável na batida frontal, reduzindo a energia em direção à segunda fila de bancos. A redução dos pontos foi gerada pela falta de sinalização das ancoragens ISOFIX, conforme requisitos do Latin NCAP, de interruptor de desativação do airbag do passageiro, de instruções e pela falha de alguns SRIs para serem instalados corretamente no carro.

**Alejandro Furas, Secretário Geral do Latin NCAP, disse:**

*"É alentador ver as melhoras da Nissan com o Murano, ganhando, rapidamente, um nível de cinco estrelas para adultos, bem como maiores níveis de segurança no Kicks. O Latin NCAP demonstrou, mais uma vez, que o fato de incorporar airbags não garante que um veículo seja seguro quando a estrutura é instável. Solicitamos à GM que proporcione à América Latina e ao Caribe os mesmos níveis de segurança oferecidos, de forma padrão, em outros mercados. Esses três resultados mostram, novamente, a relevância e os benefícios de testar todos os modelos disponibilizados no mercado, conseguindo que níveis mínimos de segurança globais sejam padrão para todos os consumidores da América Latina e do Caribe, antes que as regulações governamentais. Veículos mais seguros economizam tempo e salvam vidas.*

*O mercado está reagindo com antecipação e além dos requisitos governamentais, devido aos testes do Latin NCAP. O Latin NCAP faz questão de solicitar aos governos da América Latina e do Caribe que adoptem urgentemente os padrões do teste de impacto frontal e lateral da ONU, os padrões de Controle Eletrônico de Estabilidade e de proteção para pedestres. Assim sendo, pedimos que os testes do Latin NCAP sejam obrigatórios para todos os veículos do mercado, permitindo aos consumidores terem informação clara sobre a segurança oferecida pelo modelo que desejam comprar. Os consumidores da América Latina e do Caribe não deveriam pagar mais pela segurança global básica que é proporcionada às economias desenvolvidas".*

**Ricardo Morales Rubio, Presidente da Comissão Diretiva do Latin NCAP, disse:**
*"No encerramento deste ano 2017 foi percebida a boa reação dos fabricantes a respeito dos testes do Latin NCAP. As melhoras nos modelos do mercado são uma resposta antecipada aos resultados dos testes de colisão, por cima das exigências dos governos locais. Os novos modelos com melhores níveis de segurança atendem ao planejamento das marcas baseados no início do conceito do produto*".

**Nissan Murano**
Teste de colisão. Relatório completo
Descarregue o vídeo do teste de colisão
Descarregue o vídeo do teste de ESC
Descarregue imagens do teste de colisão

**Nissan Kicks**
Teste de colisão. Relatório completo
Descarregue o vídeo do teste de colisão
Descarregue o vídeo do teste de ESC
Descarregue imagens do teste de colisão

**Chevrolet Aveo**
Teste de colisão. Relatório completo
Descarregue o vídeo do teste de colisão
Descarregue imagens do teste de colisão

---

**Acerca do Latin NCAP**
O Programa de Avaliação de Carros Novos para a América e o Caribe (Latin NCAP) foi lançado em 2010 para desenvolver um sistema regional independente de testes de colisão de veículos e de qualificação de segurança na região. O Latin NCAP replica programas de testes similares aos desenvolvidos nos últimos trinta anos na América do Norte, na Europa, na Ásia e na Austrália, demonstrando ser muito eficazes no progresso da segurança dos carros. Desde 2010, o Latin NCAP vem publicando os resultados de mais de 80 veículos, em oito fases de teste.

O Latin NCAP agradece o apoio recebido do Global New Car Assessment Programme (Global NCAP), do International Consumer Research and Testing (ICRT), da Fundação FIA, do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e da Bloomberg Philanthropies Global Road Safety Initiative.

O Latin NCAP é membro associado do Global NCAP e apoia o Decênio de Ação das Nações Unidas para a Segurança Viária 2011-2020, especialmente o pilar referido ao veículo do Plano Mundial e à iniciativa Stop the Crash.

Mais informações em www.latinncap.com

#LatinNCAP / #CarrosMaisSeguros