

## **Últimos resultados de Latin NCAP: Cero estrellas para Renault New Duster y Suzuki Swift**

Los últimos resultados del Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe, [Latin NCAP](#), fueron presentados hoy con dos decepcionantes cero estrellas para Renault New Duster y Suzuki Swift. Latin NCAP exhorta a realizar mejoras en forma urgente.

El [Renault New Duster](#), fabricado en América Latina y Rumania, con dos bolsas de aire y Control Electrónico de Estabilidad (ESC) como equipamiento estándar, obtuvo cero estrellas en el nuevo protocolo de Latin NCAP. El popular SUV obtuvo 29.47% en Protección de Ocupante Adulto, 22.93% en Protección de Ocupante Infantil, 50.79% en Protección a Peatones y Usuarios Vulnerables de las Vías y 34.88% en Sistemas de Asistencia a la Seguridad.

El New Duster para América Latina y el Caribe no ofrece bolsas de aire laterales de cuerpo ni de protección lateral de cabeza estándar como sí ofrece el modelo vendido en Europa bajo la marca Dacia. En el impacto frontal, el modelo mostró estructura inestable y pérdida de combustible. En el escenario potencial de un test reglamentario bajo norma UN95 el modelo fallaría debido a la apertura de la puerta. La pérdida de combustible registrada en el impacto frontal requiere de acciones por parte de Renault, no solo resolviendo el problema en producción sino también realizando un recall a las unidades vendidas en el mercado que potencialmente puedan tener esta pérdida de combustible en el taque tras un impacto. En la misma línea, la apertura de la puerta en el impacto lateral requiere de acción inmediata de Renault ya que presenta un riesgo grave de eyección del pasajero en caso de impacto lateral.

El [Suzuki Swift](#) fabricado en India y Japón, con dos bolsas de aire como equipamiento estándar, obtuvo cero estrellas. El modelo compacto popular obtuvo 15.53% en Protección de Ocupante Adulto, 0% en Protección de Ocupante Infantil, 66.07% en Protección a Peatones y Usuarios Vulnerables de las Vías y 6.98% en Sistemas de Asistencia a la Seguridad. El resultado es válido para las versiones hatchback y sedan.

El resultado de cero estrellas se explica por la protección lateral pobre al adulto, la apertura de puerta en ese test, la ausencia de prueba comprobación de cumplimiento de la norma UN32 de impacto trasero que impide al vehículo puntuar en test de latigazo, la falta de bolsas aire de protección lateral de cabeza (airbags de cortina) como equipamiento estándar, la ausencia del ESC estándar y la decisión de Suzuki de no recomendar Sistema de Retención Infantil (SRI) para los niños. Este vehículo no pasaría el test de la norma UN95 de impacto lateral de la ONU debido a la apertura de la puerta en el choque lateral. El modelo Swift es vendido en Europa con 6 bolsas de aire y Control Electrónico de Estabilidad (ESC) como estándar, mientras que el modelo vendido en América Latina no ofrece bolsas de aire laterales de cuerpo y airbags laterales de cabeza ni ESC como estándar. La versión para América Latina del Swift aun ofrece de serie un cinturón de seguridad de dos puntas en la posición central trasera, a pesar de los riesgos de lesiones conocidos debido a su uso.

**Alejandro Furas, Secretario General de Latin NCAP dijo:**

*“Es decepcionante y molesto el desempeño pobre en seguridad ofrecido por Renault y Suzuki para los consumidores de América Latina. Latin NCAP exhorta y alienta a Renault y Suzuki a mejorar*

*drásticamente la seguridad estándar de estos modelos lo antes posible. Los consumidores de América Latina estamos forzados a pagar más que el precio básico para obtener el mismo equipamiento de seguridad que Renault/Dacia y Suzuki ofrecen como estándar en otros mercados como Europa. En algunos casos estas marcas ni siquiera los ofrecen como opcionales para América Latina y el Caribe. La seguridad vehicular básica, la cual es estándar en mercados de economías maduras, es un derecho que los consumidores de América Latina y el Caribe debemos exigir sin tener que pagar extra. Estos elementos de seguridad actúan como vacunas para una de las pandemias más severas como son las muertes y lesionados causados por siniestros de tránsito. Los consumidores tienen el derecho de recibir la misma vacuna suministrada en cualquier otro lugar sin tener que pagar más por ella”.*

**Stephan Brodziak, Presidente del Directorio de Latin NCAP dijo:**

*“Tristemente vemos un muy mal resultado para dos vehículos que son altamente comercializados en nuestra región, una vez más vemos traicionada la confianza que los consumidores depositan en ciertos fabricantes. Es muy discriminador que, después de más de 10 años de evaluar el desempeño en seguridad de los vehículos que se comercializan en Latinoamérica y el Caribe, seguimos viendo autos 0 estrellas. En términos de seguridad vehicular se nos sigue tratando como ciudadanos de segunda sólo para que algunos fabricantes puedan ahorrar dinero en la producción de vehículos. El dinero que estos fabricantes se ahorran se traduce en muertes y lesiones graves que impactan a las familias y a la economía de nuestra región. América Latina no se merece más autos 0 estrellas, basta de autos de baja seguridad”.*

#NoMásAutosCeroEstrellas #LatinNCAP #CarrosMasSeguros #VehículosMásSeguros

---

**Renault New Duster (2 bolsas de aire)**

El New Duster fue evaluado en test de impacto frontal, impacto lateral, whiplash, protección a peatones y Control Electrónico de Estabilidad (ESC). En el impacto frontal, el modelo mostró estructura inestable y pérdida de combustible. En el escenario potencial de un test reglamentario bajo norma UN95 el modelo fallaría debido a la apertura de la puerta. El test de Whiplash mostró protección pobre al cuello. La protección en Ocupante Infantil mostró un puntaje bajo ya que las cabezas de los dos dummies contactaron el interior del vehículo. Asimismo el vehículo no ofrece marcación permanente de aviso de desconexión de bolsa de aire para el acompañante. La instalación de Sistemas de Retención Infantil (SRI) también mostró puntuación pobre. La Protección a Peatones es aceptable. Las Asistencias a la Seguridad mostraron que el ESC cumple con los requerimientos reglamentarios y se desempeñó bien en la Prueba del Alce hasta 80 km/h en el Moose Test de ADAC y solo hasta 60km/h bajo el escenario Test de Consumidores.

[Lea el reporte completo](#)

[Vea el video de las pruebas de choque](#)

[Descargue imágenes de las pruebas de choque](#)

**Suzuki Swift (2 bosas de aire)**

El Swift fue evaluado en tests de impacto frontal, impacto lateral, whiplash y protección a peatones. El resultado de cero estrellas se explica por la protección pobre en el impacto lateral, apertura de la puerta durante el test, falta de regulación UN32 para impacto trasero, lo cual llevó a puntaje bajo en la prueba de whiplash, falta de bolsas de aire estándar para protección de cabeza, falta de Control Electrónico de Estabilidad (ESC) como estándar. Asimismo Suzuki no recomendó Sistemas de Retención Infantil (SRI)



para las pruebas. La Protección a Peatones mostró un desempeño de nivel razonable. El modelo no pasaría los requerimientos de Reglamentación UN95 debido a la apertura de puerta.

[Lea el reporte completo](#)

[Vea el video de las pruebas de choque](#)

[Descargue imágenes de las pruebas de choque](#)

---

### Sobre Latin NCAP

El Programa de Evaluación de Autos Nuevos para América y el Caribe (Latin NCAP) fue lanzado en 2010 para desarrollar un sistema regional independiente de pruebas de choque de vehículos y de calificación de seguridad en la región. Latin NCAP replica programas de pruebas de consumidores similares desarrollados en los últimos treinta años en América del Norte, Europa, Asia y Australia que han demostrado ser muy eficaces en la mejora de la seguridad de los vehículos. Desde 2010 Latin NCAP ha publicado los resultados de más de 135 modelos. [www.latinncap.com](http://www.latinncap.com)

Latin NCAP agradece el apoyo recibido por Global New Car Assessment Programme (Global NCAP), International Consumers Research and Testing (ICRT), FIA Foundation, el Banco Inter-Americano de Desarrollo (BID) y Bloomberg Philanthropies Global Road Safety Initiative.

Latin NCAP es miembro asociado de [Global NCAP](#) y apoya el [Decenio de Acción de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial](#), especialmente el pilar referido al vehículo del Plan Mundial y a la iniciativa [Stop the Crash](#).

#LatinNCAP

#VehiculosMasSeguros

#LatinNCAP10Años

