

## Últimos resultados do Latin NCAP:

### Zero estrela para Renault New Duster e Suzuki Swift

Os últimos resultados do Programa de Avaliação de Veículos Novos para a América Latina e o Caribe, [Latin NCAP](#), foram apresentados hoje com duas decepcionantes, zero, estrelas para Renault New Duster e Suzuki Swift. **O Latin NCAP pede melhorias urgentes.**

O [Renault New Duster](#), produzido na América Latina e na Romênia, com dois airbags e Controle Eletrônico de Estabilidade (ESC) como equipamento padrão, obteve zero estrela no novo protocolo do Latin NCAP. O popular SUV obteve 29,47% em Proteção de Ocupantes Adultos, 22,93% em Proteção de Ocupantes Infantis, 50,79% em Proteção de Pedestres e Usuários Vulneráveis de Estradas e 34,88% em Sistemas de Assistência de Segurança.

O New Duster para a América Latina e o Caribe não oferece airbags laterais de corpo nem de proteção lateral de cabeça padrão como o modelo vendido na Europa sob a marca Dacia. No impacto frontal, o modelo apresentou estrutura instável e perda de combustível. No cenário potencial de um teste regulatório sob a norma UN95, o modelo falharia devido à abertura da porta. A perda de combustível registrada no impacto frontal exige ações da Renault, não só resolvendo o problema na produção, mas também fazendo um *recall* das unidades vendidas no mercado que poderiam ter essa perda de combustível no tanque após um impacto. Na mesma linha, a abertura da porta no impacto lateral exige uma ação imediata da Renault, pois apresenta um sério risco de ejeção do passageiro em caso de impacto lateral.

O [Suzuki Swift](#), fabricado na Índia e no Japão, com dois airbags de série, ganhou zero estrela. O modelo compacto popular obteve 15,53% em Proteção de Ocupantes Adultos, 0% em Proteção de Ocupantes Infantis, 66,07% em Proteção de Pedestres e Usuários Vulneráveis de Estradas e 6,98% em Sistemas de Assistência de Segurança. O resultado é válido para as versões hatchback e sedan.

O resultado de zero estrela é explicado pela fraca proteção lateral para o adulto, a abertura da porta neste teste, a ausência de um teste para verificar o cumprimento da norma UN32 para impacto traseiro que impede o veículo de pontuar no teste whiplash, a falta de airbags de proteção lateral de cabeça (airbags de cortina) como padrão, a ausência do ESC padrão e a decisão da Suzuki de não recomendar o Sistema de Retenção Infantil (SRI) para crianças. Este veículo não passaria no teste de impacto lateral da norma UN95 da ONU devido à abertura da porta na colisão lateral. O modelo Swift é vendido na Europa com seis airbags e Controle Eletrônico de Estabilidade (ESC) como padrão, enquanto o modelo vendido na América Latina não oferece airbags laterais para o corpo e cabeça nem ESC padrão. A versão latino-americana do Swift ainda oferece de série um cinto de segurança de dois pontos na posição central traseira como padrão, apesar do conhecido risco de lesões devido ao seu uso.

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

*“O fraco desempenho de segurança oferecido pela Renault e a Suzuki para os consumidores latino-americanos é decepcionante e perturbador. O Latin NCAP insta e incentiva a Renault e a Suzuki a melhorar drasticamente a segurança padrão desses modelos o mais rápido possível. Os consumidores na América Latina são obrigados a pagar mais do que o preço básico para obter os mesmos equipamentos*

*de segurança que a Renault/Dacia e a Suzuki oferecem como padrão em outros mercados, como a Europa. Em alguns casos, essas marcas nem mesmo as oferecem como opção para a América Latina e o Caribe. A segurança básica dos veículos, padrão em mercados de economias maduras, é um direito que os consumidores da América Latina e do Caribe devem exigir sem ter que pagar a mais. Esses elementos de segurança atuam como vacinas para uma das pandemias mais graves, como mortes e ferimentos causados por acidentes de trânsito. Os consumidores têm o direito de receber a mesma vacina fornecida em outro lugar, sem ter que pagar mais por ela."*

**Stephan Brodziak, Presidente do Conselho do Latin NCAP, disse:**

*"Infelizmente, vemos um resultado muito ruim para dois veículos que são altamente comercializados em nossa região, mais uma vez vemos traída a confiança que os consumidores depositam em alguns fabricantes. É muito discriminador que, após mais de 10 anos avaliando o desempenho de segurança dos veículos comercializados na América Latina e no Caribe, continuemos a ver carros zero estrela. Em termos de segurança veicular, ainda somos tratados como cidadãos de segunda classe apenas para que alguns fabricantes possam economizar dinheiro na produção de veículos. O dinheiro que esses fabricantes economizam se traduz em mortes e ferimentos graves que afetam famílias e a economia de nossa região. A América Latina não merece mais carros zero estrela, chega de carros de baixa segurança!"*

---

**Renault New Duster (dois airbags)**

O New Duster foi avaliado em testes de impacto frontal, impacto lateral, whiplash, proteção de pedestres e Controle Eletrônico de Estabilidade (ESC). No impacto frontal, o modelo apresentou estrutura instável e perda de combustível. No cenário potencial de um teste regulatório sob a norma UN95, o modelo falharia devido à abertura da porta. O teste de Whiplash mostrou proteção insuficiente para o pescoço. A proteção do ocupante infantil apresentou uma pontuação baixa quando as cabeças dos dois dummies entraram em contato com o interior do veículo. Da mesma forma, o veículo não oferece a marcação permanente do aviso de desconexão do airbag para o passageiro. A instalação de Sistemas de Retenção Infantil (SRI) também obteve pontuação baixa. A proteção de pedestres é aceitável. A Assistência de Segurança mostrou que o ESC cumpre os requisitos regulamentares e teve um bom desempenho no Teste do Alce até 80 km/h no Teste de Moose ADAC e apenas até 60 km/h no cenário de Teste do Consumidor.

[Leia o relatório completo](#)

[Assista ao vídeo do teste de colisão](#)

[Faça o download das imagens do teste de colisão](#)

**Suzuki Swift (dois airbags)**

O Swift foi avaliado em testes de impacto frontal, impacto lateral, whiplash e proteção de pedestres. O resultado zero estrela é explicado por uma proteção de impacto lateral ruim, abertura da porta durante o teste, falta de regulamento UN32 para impacto traseiro, o que levou a uma pontuação baixa no teste de whiplash, falta de airbags padrão para proteção de cabeça, falta de Controle Eletrônico de Estabilidade (ESC) como padrão. Da mesma forma, a Suzuki não recomendou Sistemas de Retenção Infantil (SRI) para os testes. A proteção de pedestres mostrou um desempenho de nível razoável. O modelo não passaria pelos requisitos do Regulamento UN95 devido à abertura da porta.

[Leia o relatório completo](#)



[Assista ao vídeo do teste de colisão](#)

[Faça o download das imagens do teste de colisão](#)

---

### **Acerca do Latin NCAP**

O Programa de Avaliação de Carros Novos para a América Latina 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 de consumidores similares desenvolvidos nos últimos trinta anos na América do Norte, na Europa, na Ásia e na Austrália, que demonstraram ser muito eficazes na melhora da segurança dos veículos. Desde 2010, o Latin NCAP vem publicado os resultados de mais de 135 veículos. [www.latinncap.com/resultados](http://www.latinncap.com/resultados)

O Latin NCAP agradece o apoio recebido pelo Global New Car Assessment Programme (Global NCAP), pelo International Consumers Research and Testing (ICRT), pela FIA Foundation, pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e pela 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](#).

