

Chevrolet New Onix Hatchback lidera em segurança, enquanto Mitsubishi L200 desilude com zero estrela

Os resultados da nona rodada de 2019 do Programa de Avaliação de Veículos Novos para a América Latina e o Caribe, [Latin NCAP](#), foram apresentados hoje com a versão Hatchback do Chevrolet New Onix, apresentando cinco estrelas para adultos e crianças, proteção de pedestres e controle eletrônico de estabilidade como equipamento padrão. A Mitsubishi L200 apresenta um resultado embaraçoso de zero estrela para a proteção de ocupantes adultos.

O [Chevrolet New Onix Hatchback](#), fabricado no Brasil, ganhou cinco estrelas em Proteção de Adultos e Ocupantes Infantis e um Latin NCAP Advanced Award por sua Proteção de Pedestres, o mesmo resultado que o New Onix Plus apresentado há dois meses. O Chevrolet New Onix Hatchback oferece [Controle Eletrônico de Estabilidade \(ESC\)](#) e seis airbags como equipamento padrão: dois airbags frontais, dois laterais e dois laterais de cortina. O New Onix Plus demonstrou bom desempenho no impacto frontal, lateral e lateral de poste para proteção de ocupantes adultos e crianças. A Chevrolet recomendou a instalação de ambos os dummies crianças virados para trás, seguindo as mais recentes práticas globais. Isso foi confirmado pela obtenção de uma pontuação alta, quanto à proteção, no teste dinâmico para ocupantes crianças. O New Onix Hatchback oferece Sistema de Aviso de Uso de Cinto de Segurança (SBR) como equipamento padrão nos bancos dianteiro e traseiro; um equipamento muito relevante que ainda não é tão comum na América Latina. Além disso, o **New Onix Hatchback proporciona [Proteção para Pedestres](#) como padrão, de acordo com os Regulamentos das Nações Unidas. Esse recurso fez com que o modelo ganhasse um Latin NCAP Advanced Award.**

Como o New Onix Hatchback tem uma distância entre eixos diferente da do New Onix Plus (sedan), depois de confirmar que ambos os carros são iguais na parte da frente até o pilar B e na plataforma, o Latin NCAP avaliou a versão Hatchback para o teste de impacto lateral e considerou os resultados de proteção contra impactos frontais e de poste da versão sedan. Após uma análise detalhada, os resultados desses testes também foram estendidos para a versão hatchback. O Chevrolet New Onix Hatchback, que visa substituir, no mercado, o modelo mais vendido no Brasil e na região, é outro marco na oferta de segurança veicular na América Latina com um modelo popular que proporciona esse nível de equipamento básico de segurança.

A picape [Mitsubishi L200](#), fabricada na Tailândia e no Brasil, alcançou zero estrela para Proteção de Ocupantes Adultos e duas estrelas para Proteção de Ocupantes Infantis. A versão mais recente da caminhonete mais vendida no Chile está disponível no mercado sem airbags, sem sistema de aviso de uso de cinto de segurança e sem controle eletrônico de estabilidade. **O modelo obteve zero estrela para a proteção de ocupantes adultos devido à alta probabilidade de ferimentos com risco de vida em uma batida a apenas 64 km/h.** A L200 mostrou uma estrutura instável e instabilidade na área dos pés. Seguindo a recomendação do fabricante do carro, os Sistemas de Retenção Infantil (SRI) foram instalados usando cintos de segurança, em vez de recomendar o SRI com ancoragens ISOFIX a ser instalado usando as ancoragens ISOFIX disponíveis no carro como padrão. O SRI do dummy de três anos ofereceu baixa proteção. A L200 tem uma versão com cintos pélvicos (dois pontos) na posição do banco central traseiro, mesmo em 2019. Levando em consideração todos os modelos avaliados da Mitsubishi pelo Latin NCAP, é claro que a proteção do ocupante criança não parece ser uma prioridade para este fabricante.











A Mitsubishi prometeu melhorar o equipamento básico padrão da L200 em toda a América Latina em produção a partir de fevereiro de 2020, chegando ao mercado não antes de abril de 2020, incluindo airbags dianteiros para o motorista e passageiro e cintos de segurança para o motorista e passageiro com pretensores e limitadores de carga. O Latin NCAP considera que o equipamento não é suficiente, pois ainda falta algo tão importante quanto o controle eletrônico de estabilidade, a proteção lateral da cabeça e a proteção de pedestres. Todos esses itens serão necessários para obter mais de duas estrelas no novo protocolo Latin NCAP, que entrará em vigor no final de 2019. O Latin NCAP deverá avaliar a eficácia dos equipamentos atualizados assim que estiverem disponíveis no mercado.

A Mitsubishi L200 é um modelo muito popular nas frotas para empresas de mineração na região e é a picape mais vendida no Chile. **Com este resultado assustadoramente pobre, o Latin NCAP pede aos gerentes de frota das empresas de mineração que tomem medidas imediatas e adotem uma política de frota de cinco estrelas o mais rápido possível**, antes da Reunião Ministerial na Suécia, em fevereiro de 2020.

O Latin NCAP acredita que é inaceitável que a Mitsubishi e alguns importadores da Mitsubishi na América Latina proporcionem a L200 com níveis de segurança de zero estrela para os clientes, argumentando que "os airbags não são necessários porque a estrutura é robusta" (declaração de um vendedor a um membro do Latin NCAP no momento da compra do carro como comprador anônimo). A ética da Mitsubishi e de seus importadores na América Latina deve ser seriamente questionada, colocando a vida das pessoas em risco e desinformando os consumidores sobre um assunto tão sensível como a segurança. É uma grande vergonha que a Mitsubishi discrimine os consumidores latino-americanos, como ela faz em termos de equipamentos básicos de segurança.

O Latin NCAP recomenda que os consumidores da região comprem apenas veículos que ofereçam ESC.

Leia também: [Latin NCAP anuncia novo Protocolo de Avaliação](#)

RESULTADOS		FASE X		
				
	Chevrolet NEW ONIX HB*	✓ 6		 
	Mitsubishi L200	✗		

*Patrocinado por fabricantes

Alejandro Furas, Secretário Geral do Latin NCAP, disse:

“Um excelente resultado para o New Onix Hatchback. Todos os fabricantes de carros devem seguir o exemplo da Chevrolet de proporcionar cinco estrelas em carros populares. Ao mesmo tempo, o ruim resultado da L200 de um fabricante de automóveis japonês líder como a Mitsubishi é uma grande decepção para os consumidores da América Latina e do Caribe. O resultado expõe a ética do fabricante em todos os seus termos. A L200 em mercados como o europeu oferece sete airbags como equipamento padrão e ESC, entre outros recursos de segurança”.

Ricardo Morales, Presidente da Comissão Diretiva do Latin NCAP, disse:

“O resultado da Mitsubishi L200 mostra como informações claras e independentes para o consumidor são extremamente necessárias na região. Ao informar o consumidor, os níveis de segurança veicular são aprimorados voluntariamente, sem atritos políticos desnecessários e com muito mais rapidez e eficiência. Do Latin NCAP, exortamos todos os governos da América Latina e do Caribe a incentivar e promover informações aos consumidores, seguindo as recomendações das Nações Unidas em referência aos programas do NCAP.

O Latin NCAP mostrou que mudanças são possíveis através da avaliação de alguns modelos de veículos na região. Insistimos em que os governos incorporem, como obrigatória, a rotulagem com estrelas para impedir que os fabricantes continuem a vender esses tipos de modelos com padrões tão baixos que colocam em risco a vida dos consumidores”.

Chevrolet New Onix Hatchback (6 airbags)

[Leia o relatório completo do teste de colisão](#)

[Assista vídeo do teste de colisão](#)

[Assista vídeo do teste de ESC](#)

[Assista vídeo do Latin NCAP Advanced Award](#)

[Acesse as imagens do teste de colisão](#)

Mitsubishi L200 (no airbags)

[Leia o relatório completo do teste de colisão](#)

[Assista vídeo do teste de colisão](#)

[Acesse as 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 120 veículos em dez fases de teste. 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](#).