



Últimos resultados do Latin NCAP: a Toyota e a Mitsubishi atingiram as cinco estrelas. A Nissan melhorou modelos e junto com a VW e a Hyundai ganharam quatro estrelas

15 de dezembro de 2015

Os últimos resultados do Programa de Avaliação de Veículos Novos para América Latina e o Caribe (Latin NCAP), continuam a mostrar avanços importantes em segurança veicular na América Latina. O Latin NCAP impulsiona a melhoria dos níveis de proteção dos ocupantes adultos e crianças, os quais em muitos países ainda estão abaixo dos padrões mínimos de segurança das Nações Unidas. Os últimos resultados são, também, os últimos modelos testados com o atual protocolo de avaliação, que será ampliado a partir de 2016.

Três modelos, Mitsubishi Montero Sport, Toyota Rav4 e Toyota Hilux atingiram as cinco estrelas para a proteção do ocupante adulto e bons resultados para a proteção infantil. Quatro modelos, o Hyundai Creta, VW Fox, Nissan Versa e o Nissan March ganharam quatro estrelas para o ocupante adulto e resultados díspares para a proteção do ocupante infantil.

Hyundai Creta, fabricada na Índia, atingiu as quatro estrelas para a proteção do ocupante adulto e três estrelas para a proteção infantil. Este é um dos últimos modelos do fabricante que acabou de ser lançado no mercado da América Latina como uma plataforma global. A falta de equipamento padrão como freios ABS, lembrete de cinto de segurança para o passageiro e o fato de o fabricante não ter patrocinado o teste de impacto lateral limitou a qualificação. A configuração do equipamento foi feita pela matriz do fabricante. A falta deste equipamento padrão como versão básica neste modelo decepciona o Latin NCAP, considerando que são importantes para a segurança dos passageiros, junto com o controle eletrônico de estabilidade (ESC) que sua concorrência incluiu, como o Jeep Renegade e o Honda H-RV.

O VW Fox, fabricado no Brasil, recentemente atualizado com um facelift, conseguiu as quatro estrelas em relação à proteção do ocupante adulto e duas estrelas para a proteção infantil. O veículo oferece boa proteção para a cabeça de ambos os passageiros dianteiros. Proporciona, também, boa proteção para o peito do acompanhante e proteção marginal para o peito do motorista. Esse modelo costumava ser produzido no Brasil e era exportado para a Europa. A versão para os mercados da América Latina do Fox não conta com ancoragens ISOFIX, ESC, airbags laterais para a proteção lateral, enquanto a versão que era exportada para Europa contava com esses itens como equipamento opcional. As duas estrelas para o ocupante infantil se devem, em parte, à falta de ancoragens ISOFIX, à falta de cintos de segurança de três pontos em todas as posições e não se poder desconectar o airbag do acompanhante caso seja colocado um Sistema de Retenção Infantil (SRI) voltado para trás.

Mitsubishi Montero Sport, fabricada na Tailândia, recentemente lançada no mercado da América Latina, atingiu as cinco estrelas para o ocupante adulto e três estrelas para o ocupante infantil. O veículo oferece três airbags como equipamento básico que, junto com os cintos de segurança e pretensores, proporcionaram boa proteção aos passageiros. A criança de 18 meses recebeu boa proteção, mas a cabeça da criança de três anos entrou em contato com o banco do motorista



Secretaría Latin NCAP

Joaquín Núñez 2719 apto 210 | CP 11300 | Montevideo - Uruguay

T +598 2716 8749

secretaria@latinncap.com | www.latinncap.com





causando uma perda de pontos. O encosto do banco traseiro, por trás do dummy de três anos, se soltou no teste. O veículo oferece ancoragens ISOFIX na segunda fila de bancos e cintos de segurança de três pontos em todas as posições.

O **[Nissan March](#)**, fabricado no Brasil, conseguiu as quatro estrelas no tocante à proteção do ocupante adulto e uma estrela para o ocupante infantil. O modelo está equipado com duplo airbags e pretensores desde a recente mudança de produção. As cabeças dos ocupantes adultos receberam boa proteção e os peitos receberam proteção marginal adequada. A baixa pontuação atingida para a proteção infantil se deve à falta de cintos de três pontos em todas as posições, à falta de possibilidade de desconectar o airbag do acompanhante, à má sinalização de advertência de quando se coloca um sistema de retenção infantil voltado para trás e à falta de ancoragens ISOFIX. A Nissan tinha patrocinado o teste do March em 2011. Nesse momento, o Latin NCAP tinha ressaltado a estrutura instável do March em comparação com a versão europeia chamada Micra, testada pelo Euro NCAP em 2010. O Latin NCAP destaca agora as melhorias que a Nissan fez neste modelo. Como um claro sinal da alteração estratégica que a Nissan está realizando para tornar os veículos mais seguros, depois de melhorar o Tiida Sedã em 2015, a Nissan aperfeiçoou as estruturas do March e Versa e seu equipamento de segurança, bem como seu desempenho. Ambos os modelos foram testados pelo Latin NCAP.

[Nissan Versa](#), fabricado no Brasil, conseguiu as quatro estrelas para a proteção do ocupante adulto e duas estrelas para o ocupante infantil. Este modelo está agora equipado, em todas as versões, com duplo airbags e pretensores. As cabeças foram bem protegidas pelos airbags e os peitos receberam proteção adequada. A baixa pontuação a respeito do ocupante infantil se deve à falta de cintos de segurança de três pontos em todas as posições, à má sinalização de advertência, além de não contar com a possibilidade de desconectar o airbag do acompanhante quando se instala um SRI voltado para trás, e à falta de ancoragens ISOFIX.

A **[Toyota Hilux](#)**, fabricada na Argentina, atingiu as cinco estrelas para a proteção do ocupante adulto e cinco estrelas para o ocupante infantil. A estrutura do veículo é forte e os três airbags como equipamento básico, junto com os cintos de segurança, oferecem boa proteção no impacto frontal. O carro, também, proporciona boa proteção no impacto lateral. A Hilux conta em seu equipamento básico com três airbags frontais (cabeça e peito do motorista, joelhos do motorista e cabeça e peito do acompanhante), freios ABS em quatro canais, lembrete de cinto de segurança para ambos os passageiros dianteiros. O bom resultado obtido para a proteção infantil se deve aos cintos de segurança de três pontos em todas as posições, ancoragens ISOFIX, possibilidade de desconexão do airbag do acompanhante, e boa sinalização para os consumidores.

O Latin NCAP testou o mesmo modelo fabricado na Tailândia **[em setembro de 2015](#)**. A melhor qualificação para o ocupante infantil ocorreu porque o fabricante decidiu testar a versão fabricada na Argentina com SRI, que não estavam disponíveis no mercado no primeiro teste. Os SRI utilizados para ambos os dummies, neste teste, foram os Takata MIDI 2. Estes SRI oferecem a possibilidade de colocar o dummy de três anos olhando para trás, demonstrando benefícios em relação à proteção.

A **[Toyota Rav 4](#)**, fabricada no Japão, conseguiu as cinco estrelas no tocante à proteção do ocupante adulto e quatro estrelas para a proteção infantil. A estrutura do veículo é forte e os três airbags e cintos de segurança protegem bem os ocupantes no impacto frontal. O carro oferece boa proteção no impacto lateral. A Rav4 conta com três airbags frontais (cabeça e peito do motorista, joelhos do



Secretaría Latin NCAP

Joaquín Núñez 2719 apto 210 | CP 11300 | Montevideo - Uruguay

T +598 2716 8749

secretaria@latinncap.com | www.latinncap.com



motorista e a cabeça e peito do acompanhante), freios ABS em quatro canais e lembrete de cinto de segurança para passageiros da frente, como padrão em todas suas versões.

A Hilux e Rav 4 são os primeiros modelos testados pelo Latin NCAP a utilizar a nova geração de SRI, chamada i-Size, que mostram importantes benefícios para a proteção de ambas ocupantes crianças.

RESULTADOS
FASE VI



 Toyota HILUX*	✓ 3	★★★★★★	★★★★★★
 Toyota RAV 4*	✓ 3	★★★★★★	★★★★☆
 Mitsubishi MONTERO SPORT*	✓ 3	★★★★★★	★★★★☆
 Hyundai CRETA*	✓ 2	★★★★☆	★★★★☆
 Nissan VERSA*	✓ 2	★★★★☆	★★★☆☆
 Volkswagen FOX*	✓ 2	★★★★☆	★★★☆☆
 Nissan MARCH*	✓ 2	★★★★☆	★★★☆☆

*Patrocinados por fabricantes

María Fernanda Rodríguez, Presidente da Diretoria do Latin NCAP, disse: *"Foi observado o processo atravessado pelos fabricantes nos cinco anos de vida do Latin NCAP, posso visualizar com tranquilidade que tipo de carros teremos nos próximos cinco anos. Igualmente me preocupa muito que os esforços deixem em segundo plano as crianças, sendo elas o futuro e os motoristas do amanhã".*

"Acho que os governos têm provas suficientes para confiar em que os fabricantes contam com os elementos necessários para nos oferecer o mesmo nível de segurança proporcionado em outros mercados. Apenas com regulações técnicas é que se democratiza a segurança, gerando uma concorrência justa entre as empresas, e o mais importante protegendo a população. Espero que a GM se some a este processo, já que é uma empresa muito importante, reconhecida e que construiu, por anos, uma imagem muito sólida".

"Para terminar de forma positiva, parabenizo a Honda, Jeep, Seat, Toyota, Volkswagen, Ford e Mitsubishi por seu esforço, por sua consideração aos consumidores latino-americanos e por trabalhar junto conosco na redução das mortes e lesões graves em veículos, respeitando nossa independência."

Alejandro Furas, Secretário Geral do Latin NCAP, disse: *"Temos o prazer de encerrar este ano com a maioria dos principais fabricantes de veículos mostrando estratégias para conseguir veículos mais seguros, que levam em conta os resultados do Latin NCAP e escutam a voz dos consumidores".*



Secretaría Latin NCAP

Joaquín Núñez 2719 apto 210 | CP 11300 | Montevideo - Uruguay

T +598 2716 8749

secretaria@latinncap.com | www.latinncap.com





“A Nissan e a Fiat mostraram uma mudança positiva em 2015. Gostaríamos de ver o Tsuru ser removido da produção, visando ter a confirmação de que a Nissan está comprometida com a estratégia de veículos mais seguros. Infelizmente, a GM ainda não respondeu aos pedidos do Latin NCAP e do Global NCAP, nem modificou sua estratégia depois da publicação do Aveo em novembro”.

“A proteção do ocupante infantil está melhorando muito mais lentamente do que a proteção do ocupante adulto, o Latin NCAP alenta todos os fabricantes e os governos a melhorarem velozmente a segurança infantil na América Latina e no Caribe”.

“Depois de assistir à segunda Conferência de Alto Nível sobre a Segurança Viária em Brasília, o Latin NCAP está muito preocupado pela escassa participação dos governos da América Latina, bem como sua reação ainda mais lenta para entregar veículos mais seguros a todos os cidadãos; a segurança dos veículos deve ser democratizada em nossa região o mais rápido possível.”

O Latin NCAP encerra 2015 com um número recorde de veículos testados (23). O Latin NCAP recebe o apoio da Iniciativa Mundial de Segurança Viária Bloomberg Philanthropies, Global NCAP, Fundação FIA, International Consumers Research & Testing (ICRT) e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e seu Fundo Coreano para a Redução da Pobreza.

Acerca do Latin NCAP

O Programa de Avaliação de Carros Novos para América e o Caribe (Latin NCAP) foi lançado em 2010 para desenvolver um sistema regional independente de testes de batida de carros e de qualificação de segurança na região. O Latin NCAP responde a 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 publicando os resultados de mais de 60 veículos em seis fases de teste.

O Latin NCAP é um 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 a iniciativa [Stop the Crash](#).



Secretaría Latin NCAP

Joaquín Núñez 2719 apto 210 | CP 11300 | Montevideo - Uruguay

T +598 2716 8749

secretaria@latinncap.com | www.latinncap.com

