



Chevrolet Aveo + 2 Airbags



17.49 max. 34.00 - Ocupante adulto



30.11 max. 49.00 - Ocupante niño

INFORMACIÓN DEL AUTO

Modelo testado: Chevrolet Aveo

Año de publicación: 2017

Fabricado en: México

Tipo de carrocería: 4 door sedan

Peso en crash test: Kg 1353

Ensayo válido para: Latin NCAP market

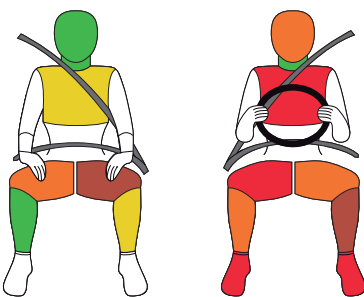
EQUIPO DE SEGURIDAD

Airbag frontal conductor	SI	Airbag para la rodilla del conductor	NO
Airbag frontal pasajero delantero	SI	Pretensores cinturón delantero conductor	NO
Airbags laterales para la cabeza CONDUCTOR	NO	Pretensores cinturón delantero pasajero	NO
Airbags laterales para el cabeza ACOMPAÑANTE	NO	SBR	Conductor
Airbags laterales para el cuerpo	NO	ISOFIX anchorages	SI
Airbags laterales para el cuerpo ACOMPAÑANTE	NO	Sistema Frenos Antibloqueo	NO
Airbags de cortina laterales	NO	ESC (UN13 or GTR8)	NO



PROTECCIÓN OCUPANTE ADULTO

ODB FRONTAL



PASAJERO DELANTERO

CONDUCTOR

MBD LATERAL



LATERAL CONTRA UN POSTE



NO REALIZADO

PROTECCIÓN  BUENO  ADECUADO  MARGINAL  DÉBIL  POBRE

ESTRUCTURA DEL HABITÁCULO **UNSTABLE**

PROTECCIÓN DE IMPACTO LATERAL (ESTRUCUTRAL) **SI**

Ocupante Adulto: Impacto Frontal: La protección ofrecida a la cabeza del conductor fue marginal y la cabeza del acompañante fue buena. La protección al pecho del conductor fue débil lo que llevó al bajo resultado de estrellas. El cuello del acompañante recibió protección adecuada. El fémur derecho del conductor recibió protección pobre y el fémur izquierdo recibió protección marginal. El fémur derecho del acompañante recibió protección marginal, mientras que el fémur izquierdo recibió protección débil. Ambas rodillas de los ocupantes están expuestas a estructuras peligrosas en el área del tablero. La tibia izquierda del conductor mostró protección pobre. La zona del área de los pies fue considerada como inestable y los pedales demostraron un riesgo para los pies del conductor. La estructura del habitáculo fue considerada como inestable. Impacto lateral: la cabeza y pelvis recibieron protección buena, pecho y abdomen recibieron protección adecuada. El vehículo no ofrece Control Electrónico de Estabilidad (ESC) como estándar. Todo lo anterior explica las cero estrellas para protección ocupante adulto.



SISTEMA DE RETENCIÓN INFANTIL

Puntuación test dinámico:
24.00 (máx 24)

Puntuación de instalación de SRI:
3.11 (máx 12)

Vehicle assessment score:
3.00 (máx 13)

SISTEMA DE RETENCIÓN INFANTIL

	SISTEMA DE RETENCIÓN INFANTIL	PUNTUACIÓN TEST DINÁMICO	TIPO SRI	ADJUSTE	POSICIÓN
Niño 18 meses	Römer BabySafe	Frontal 8.00 (8 max) Lateral 4.00 (4 max)	0+	Cinturón	Hacia atrás
Niño 3 años	Römer Duo Plus	Frontal 8.00 (8 max) Lateral 4.00 (4 max)	0+/1	Cinturón	Hacia adelante

EVALUACIÓN DE INSTALACIÓN DE SRI

LISTA DE REFERENCIA		2ND ROW			
		DERECHA	IZQUIERDA	CENTRO	DERECHA
Grupo 0+	Peg Perego Viaggio Switchable	No pasa	Pasa	Pasa	Pasa
Grupo 0+	Roemer Baby Safe	No pasa	No pasa	No pasa	No pasa
Grupo 0+	Bébé Confort Streety Fix / Maxi Cosi Citi SPS	No pasa	Pasa	Pasa	Pasa
Grupo I	Peg Perego Viaggio Switchable FWF	No pasa	No pasa	Pasa	No pasa
Grupo I	Graco Cadeira Nautilus FWF	Pasa	Pasa	Pasa	Pasa
Grupo II/III	Burigotto Multipla 1,2,3	Pasa	Pasa	Pasa	Pasa
Grupo II/III	Graco Cadeira Nautilus	Pasa	No pasa	No pasa	No pasa

FABRICANTE		DERECHA	IZQUIERDA	CENTRO	DERECHA
Q1.5	Römer BabySafe	No pasa	No pasa	No pasa	No pasa
Q3	Römer Duo Plus	No pasa	Pasa	No pasa	Pasa

Ocupante Infantil: El Sistema de Retención Infantil (SRI) para el niño de 3 años fue instalado mirando hacia adelante usando anclajes ISOFIX y Top Tether y fue capaz de evitar un desplazamiento excesivo hacia adelante durante el impacto. El niño de 18 meses fue instalado mirando hacia atrás usando los anclajes ISOFIX y el pie de apoyo y ofreció protección buena protección en el impacto frontal. Impacto lateral: ambos dummies niños estuvieron bien protegidos durante el impacto lateral. Algunas de las instalaciones de SRI no fueron aprobados. La señalización y las instrucciones en el vehículo en relación al uso del SRI eran pobres y no claros para los consumidores. Las instrucciones de los anclajes ISOFIX no cumplían con los requerimientos de Latin NCAP. El vehículo no ofrece la posibilidad de desconectar el airbag del acompañante en caso de instalar un SRI mirando hacia atrás en el asiento delantero. El vehículo ofrece cinturones de tres puntas en todas las posiciones como estándar y todos ellos cumplen con los estándares técnicos internacionales. También ofrece los anclajes ISOFIX con Top Tether para ambas posiciones traseras laterales. Todo lo anterior explica las tres estrellas en seguridad del ocupante niño.



Latin NCAP

Joaquín Nuñez 2719 Of. 210. ZC 11300. Montevideo, Uruguay
T. +598 2716 8749 | secretaria@latinncap.com