



**Cuarto estudio sobre seguridad de los autos
nuevos de la región**

Programa internacional Latin NCAP

Jueves 24 de noviembre 2011

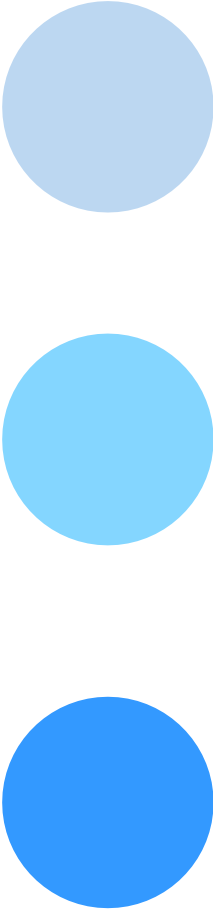
Características del estudio:



Cuarto estudio sobre **seguridad de los autos nuevos de la región, elaborado** por el programa internacional Latin NCAP.

Latin NCAP es un programa internacional de evaluación para autos nuevos para toda América Latina y el Caribe.

Características del estudio:

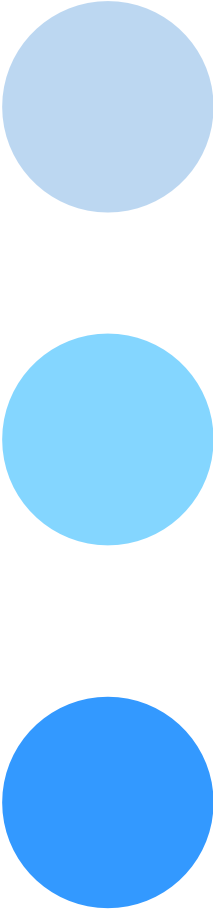


Objetivo: ofrecer a los consumidores de América Latina y el Caribe información independiente sobre la seguridad de los automóviles.

- Incentivar a los fabricantes en el perfeccionamiento constante de la seguridad de sus vehículos.

Iniciativa organizada en la región por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Federación Internacional del Automóvil (FIA), FIA IV Región (Latinoamérica), la Fundación FIA, la Fundación Gonzalo Rodríguez (FGR), el Global NCAP e International Consumer Research & Testing (ICRT).

Características del estudio:



Marcas y modelos seleccionados por representatividad de ventas en la región:

Ford: KA Fly Viral y Focus Hatchback

Nissan: Tiida Hatchback y March

Chevrolet: Corsa Classic y Cruze LT

Un poco de contexto:

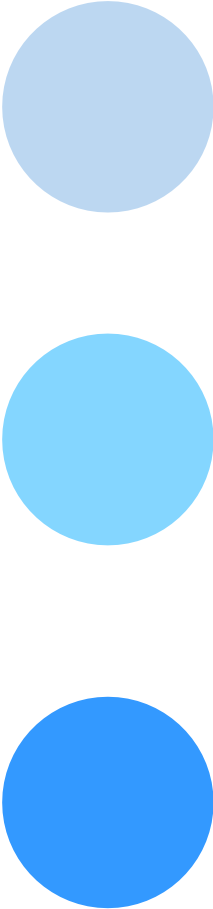


En Chile, Chevrolet, Nissan y Ford se encuentran entre las siete marcas más vendidas del año.*

Chevrolet lidera la lista con 17% de las ventas. Nissan y Ford acumulan el 10,3% y el 2,9% de la torta, respectivamente.*

*Datos de la Asociación Nacional de Automóviles de Chile (ANAC), en su informe de Septiembre de 2011.

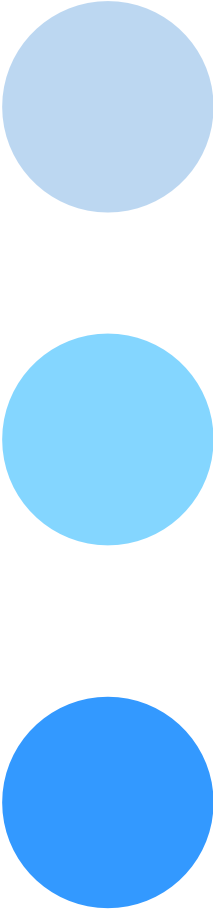
Características del estudio:



Latin NCAP sometió a cada auto a una colisión frontal contra un obstáculo deformable, que simulaba otro automóvil, a una velocidad de 64 km/h.

El vehículo impactó sólo el 40% del obstáculo, como si el chofer estuviese tratando de desviar su trayectoria.

Un poco de contexto:



En el asiento de adelante se ubicaban dos maniqués adultos. En el de atrás, otros dos que simulaban a un niño de 18 meses y, el otro, a uno de tres años; ambos sentados en sillas para niños recomendadas por los fabricantes de los autos.

Los cuatro maniqués estaban equipados con sensores que registraron todos los choques. Seis cámaras de video y diez máquinas fotográficas registraron todos los movimientos. Los registros fueron analizados y, sobre la base de los datos recogidos, fue posible estimar el efecto que una colisión real tendría para las distintas partes del cuerpo de cada ocupante.

RESULTADOS:

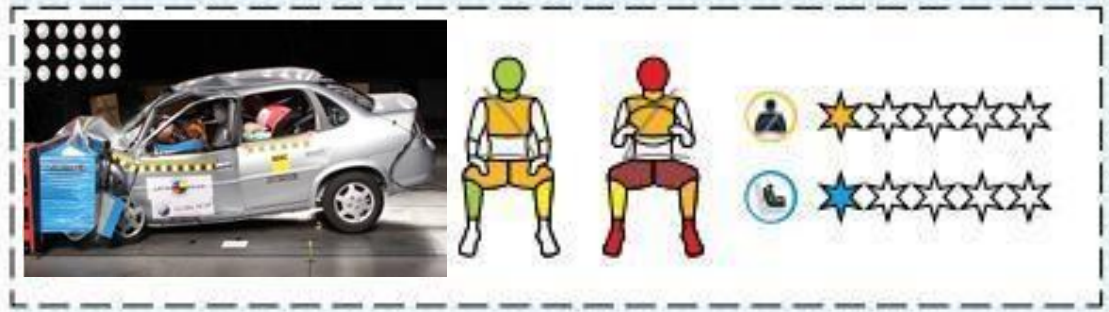


Resultados del estudio

CHEVROLET CORSA

SEM AIRBAG

El volante presenta un elevado riesgo de lesión fatal para la cabeza del chofer y una débil protección para el pecho. Las rodillas también se



ven comprometidas por la estructura del piso. La carrocería no soportó los impactos, y las rupturas del piso comportaron graves riesgos para los pies del conductor. La silla para los niños de 3 años es incompatible con el cinturón del vehículo.

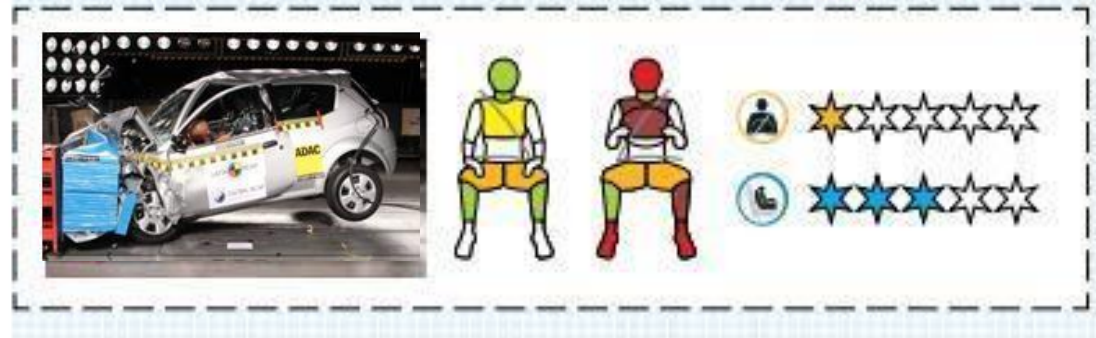
Resultados del estudio

FORD KA

SEM AIRBAG

Durante la colisión frontal, la cabeza y el pecho del conductor golpearon el volante, y el aro fue arrancado de la columna. Las estructuras del panel pusieron en riesgo las

rodillas de los pasajeros, los que tienen poca protección para la parte inferior de la piernas. La carrocería no absorbió el impacto. Al contrario de los otros autos populares, este mostró buena protección para los pasajeros menores.

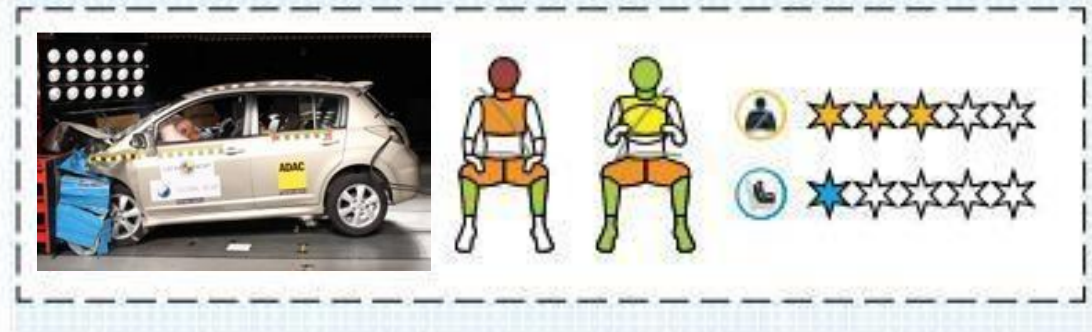


Resultados del estudio

NISSAN TIDA

UM AIRBAG

Aunque la carrocería haya absorbido bien el impacto, amortiguando su efecto en la cabeza del chofer, la protección para la cabeza del ocupante del lado fue débil, y sólo mediana



para el cuello y el pecho. Presenta estructuras que comprometen la seguridad de las rodillas de los pasajeros. La silla para niños se quebró durante el impacto, revelando una frágil protección para el pecho de los menores.

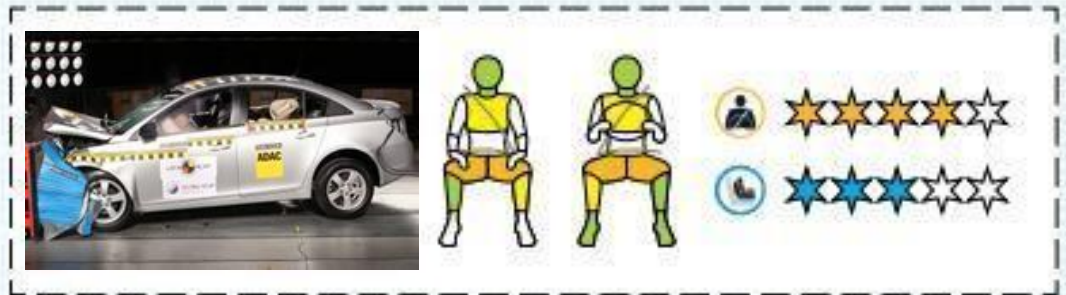
Resultados del estudio

CHEVROLET CRUZE

La cabeza del chofer y la de los pasajeros estuvieron bien protegidas durante el impacto frontal.

La protección del pecho se mostró adecuada, y no hubo

contacto de las rodillas ni de la tibia con el panel. Sin embargo, hay estructuras en el panel que podrían causar daños en las rodillas de un pasajero de mayor estatura. Buena seguridad para los niños

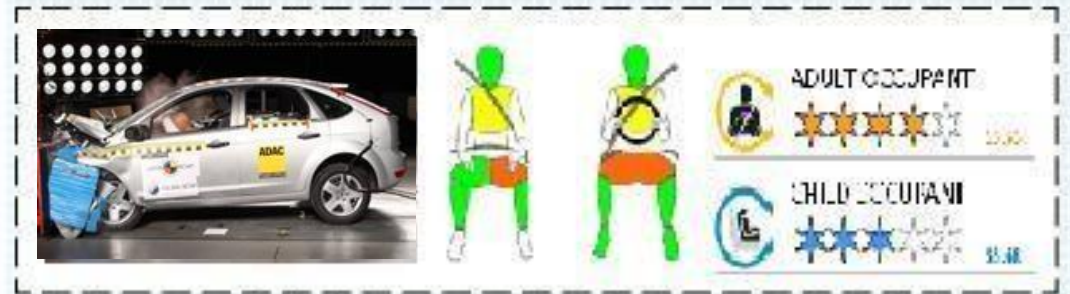


Resultados del estudio

FORD FOCUS

La carrocería se mostró estable, sufriendo una mínima deformación, de modo que las puertas se pudieron abrir fácilmente después del impacto. Los airbags y los

cinturones de seguridad mantuvieron a los ocupantes seguros. Sin embargo, presenta estructuras inadecuadas, las que podrían causar daños a las rodillas del chofer y de los pasajeros de adelante. Las sillas para niños protegieron bien a los menores.



Resultados del estudio

NISSAN MARCH

Buena protección para la cabeza del chofer, pero débil para sus piernas, debido al desplazamiento de los pedales. Ciertas estructuras del panel ponen en riesgo las rodillas del

chofer y de los pasajeros. La carrocería no absorbió el impacto de la colisión. El pasajero de 3 años sufrió movimientos bruscos durante el choque. En cambio, el de 18 meses permaneció seguro.





CONFERENCIA DE PRENSA

ODECU

Jueves 24 de noviembre 2011