

Carros latino-americanos mais vendidos não têm segurança suficiente, diz Latin NCAP

O programa de teste de colisão de alguns dos carros mais vendidos na América Latina tem mostrado alto risco de lesões fatais para os motoristas e ocupantes. Os testes de impacto frontal realizados a 64 km/h revelam que a fraca integridade estrutural e a ausência de airbags continuam a colocar a vida dos motoristas latino-americanos em risco. Os veículos testados pelo Programa de Avaliação de Carros Novos da América Latina (Latin NCAP) mostram que os carros na América Latina estão oferecendo níveis de segurança comuns na Europa e América do Norte há 20 anos. Agora, o padrão nesses países é "cinco estrelas", mas, infelizmente, no mercado latino-americano ainda dominam os carros com pontuação de "uma estrela". O mercado de veículos "uma estrela" que agora prevalece na América Latina está se saindo bem abaixo da capacidade da indústria automotiva. O Latin NCAP acredita que os consumidores na América Latina merecem mais do que isso e estamos ansiosos para uma Década de Ação, que irá viabilizar a segurança dos veículos em estradas da região.

Por isso o Latin NCAP está instando os governos, os fabricantes de automóveis e os consumidores na América Latina a dar maior prioridade à segurança do carro. O Latin NCAP aconselha todos os compradores de carros novos a escolher apenas os veículos equipados com airbag e incentiva os fabricantes a tomar a mesma iniciativa de forma voluntária. Também recomenda aos governos de toda a região a torná-lo um requisito obrigatório para todos os automóveis de passageiros para atender as recomendações da ONU quanto às normas internacionais de segurança.

Outros modelos testados pelo Latin NCAP também têm demonstrado que níveis mais elevados de segurança dos veículos podem ser alcançados e que os fabricantes de automóveis estão respondendo positivamente ao programa. Os testes também destacam a importância do uso de cadeiras de criança.

Os testes Latin NCAP foram realizados em duas fases desde 2010. O programa já testou sete dos dez melhores carros à venda na região. Os carros escolhidos para teste foram as versões básicas e populares do modelo disponível (sem airbags de série). Isto explica em parte o conjunto de resultados decepcionantes com apenas "uma estrela".

Os benefícios dos airbags são claramente demonstrados pelos resultados Latin NCAP tanto na fase um quanto na dois. Em cooperação com os fabricantes, o programa foi capaz de testar um veículo adicional equipado com um airbag junto com a versão básica escolhida sem airbag. Tais testes comparativos mostraram que os carros equipados com airbags podem atingir três estrelas e oferecem risco significativamente reduzido de lesões fatais e graves.

Airbags funcionam como um colchão de segurança que protege automaticamente os ocupantes do veículo em um acidente. Eles são um sistema suplementar de retenção destinado a ser utilizado em conjunto com um cinto de segurança e não como alternativa. O primeiro carro equipado com um airbag foi o Oldsmobile Toronado em 1973. A Ford fez um equipamento padrão nos Estados Unidos já em 1990 e a Volvo introduziu o sistema para conter o primeiro impacto lateral em 1995. Atualmente, os grandes fabricantes de automóveis comumente instalam airbags para os modelos que têm de passar nos padrões da ONU para testes de impacto frontal e lateral. Normalmente, um airbag tem um custo de produção unitário inferior a US\$ 50.

Infelizmente na América Latina, onde os padrões reguladores da ONU estão ausentes, os fabricantes ainda consideram airbags como um recurso opcional e não um requisito de segurança padrão. Felizmente na Argentina e no Brasil foi recentemente aprovada a legislação que vai exigir o uso obrigatório de airbags até 2014.

A montagem de airbags, embora muito importante, não é suficiente. Os testes Latin NCAP mostram pontos fracos do desempenho estrutural de alguns dos carros mais populares da região. A integridade da carroceria é fundamental para proteger os passageiros e evitar que sejam feridos, mesmo com a presença de airbags. Fabricantes de automóveis têm desenvolvido sistemas de "zona de deformação", que permitem que os ocupantes do carro sejam protegidos em um habitáculo sobrevivência, como outras partes do veículo absorvendo as cargas de energia liberada em um acidente. Uma carroçaria estável também pode ajudar a retirar os passageiros que necessitam de resgate e cuidados após uma colisão. É, portanto, decepcionante que os testes Latin NCAP revelem uma série de modelos que não conseguem manter sua estrutura (chassis) estável. Isto seria menos provável de ocorrer em modelos que atendem o padrão de teste de impacto frontal estabelecidos pela ONU.

Em ambas as fases do Latin NCAP foram testados veículos com capacidade de alcançar níveis muito melhores de segurança, similares aos desempenhos alcançados na América do Norte e Europa.. Estes são modelos são mais caros, porém na Europa, mesmos carros mais baratos, atualmente, estão equipados com airbags (que protegem o motorista e os passageiros frontalmente, nas laterais e acima das janelas) que oferecem melhor segurança estrutural e uma série de outras características importantes de segurança. Isso mostra que a maioria dos fabricantes sabem exatamente como construir veículos acessíveis que atendam aos padrões de testes de

colisão da ONU. É por isso que a Latin NCAP recomenda a aplicação destas normas em todos os países da América Latina. Isto é especialmente importante, agora que as Nações Unidas declararam uma Década de Ação para a Segurança Rodoviária, com o objetivo de reduzir pela metade os índices de mortes nas estradas até 2020.

Os testes Latin NCAP também mostram a importância da utilização de sistemas de retenção para crianças (SRC). Nos testes de impacto com barreira frontal manequins representando crianças de 1 ano e meio e 3 anos de idade são colocados na parte traseira do carro utilizando o sistema de retenção para crianças, recomendado pelo fabricante do carro. A pontuação depende do desempenho dinâmico do assento para criança em testes de impacto frontal, mas também sobre as instruções de montagem para alocar as crianças, etiquetas de advertência do airbag e a capacidade do carro em acomodar o sistema de retenção para crianças com segurança. Este último é muito importante, pois a experiência mostra que, mesmo se os pais usam uma cadeira de criança, sem instruções apropriadas as chances de ser instalado incorretamente são altas .

Latin NCAP publica uma classificação por estrelas separadas para proteção à criança. Atingir uma pontuação alta em ocupante criança requer um bom desempenho para ambos: os carros e os CRS combinados. Esta combinação pode ganhar até cinco estrelas para a proteção da criança. O Ford Focus e Chevrolet Cruze marcaram três estrelas na proteção para crianças, a maior pontuação da fase 1 e 2 do Latin NCAP.

Muitos sistemas CRS utilizados em crianças não conseguem fixar o sistema de proteção para crianças de forma segura, o que compromete a proteção da criança. O sistema ISOFIX oferece um método seguro de fixar as crianças no carro. O Chevrolet Cruze é o primeiro carro a ser testado com um CRS ISOFIX na América NCAP. Mostrou bons resultados. Latin NCAP recomenda que todos os governos da região devam permitir e promover o uso ISOFIX de acordo com as normas pertinentes da ONU.

Latin NCAP acredita que os fabricantes de automóveis são responsáveis por todos ocupantes do veículo, especialmente crianças. Os testes têm mostrado que há espaço para melhorias. Alguns fabricantes de automóveis têm recomendado sistemas de retenção para crianças que não se encaixam bem em seus veículos devido à geometria do cinto de segurança na maioria dos casos, as instruções de instalação são insuficientes, apresenta um fraco desempenho dinâmico nos testes .

Três montadoras recomendam a cadeira "Class Britax First Plus" para crianças em seus carros. Por causa da desaceleração do carro durante o teste com o Tiida Nissan as forças do cinto que prendia a CRS foram tão altas que o mesmo falhou completamente. A resultante do movimento incontrolado do manequim levou a uma excursão frontal excessiva da cabeça sem tocar no encosto do banco do condutor. Esta é a segunda vez que a Latin-América NCAP experimentou esta falha em um dos testes. O mesmo resultado ocorreu com o CRS do Toyota Corolla na mesma fase de testes.

Os resultados do teste NCAP Latina destacam a importância da cooperação entre todas as partes interessadas. Os governos devem tornar obrigatório o uso do CRS e aplicar as mesmas normas técnicas adotadas pelas Nações Unidas.

Os fabricantes de cadeiras de criança devem implementar melhores produtos no mercado a preços razoáveis. Os fabricantes de automóveis devem assumir a responsabilidade total para a segurança das crianças e certificar-se que todos os ocupantes sejam igualmente bem protegidos, seja um adulto ou uma criança. Acima de tudo, os pais devem compreender a importância de proteger suas crianças em automóveis e usar cadeiras de criança, certificando-se que estejam instaladas corretamente.

Em resumo, os testes Latin NCAP demonstram o enorme potencial que existe para melhorar os níveis de segurança dos ocupantes de carros novos na América Latina. Atualmente muitos dos carros mais vendidos da região apresentam um desempenho de segurança que não cumpri as normas mínimas de regulamentos de veículos da ONU.