



A posição da foto foi invertida em computador, mas os fatos apresentados não foram alterados.

Por que a vida dos br

O veículo da esquerda é o Fox mais vendido na Europa. O da direita enquanto o modelo europeu é um dos mais seguros de sua categoria. E isso é só um exemplo da diferença de tratamento que as

Desde a primeira edição da PRO TESTE (março de 2002), quando publicamos um *crash test* (ou teste de colisão), a segurança veicular é uma das maiores preocupações da Associação. No ano passado, durante o IV Seminário PRO TESTE de Defesa do Consumidor, iniciamos uma campanha para estimular as montadoras brasileiras a aumentar os níveis de se-

gurança nos veículos. Agora, fizemos mais um *crash test* e vimos que os carros vendidos aqui não incorporam, como de série, os itens de segurança que adotam na Europa. Isso explica a diferença de segurança entre eles. Em nosso *site* (www.proteste.org.br), se quiser visualizar as imagens em movimento, você tem disponível um vídeo exclusivo do teste.

Fox é apenas um exemplo

Em 2005, o EuroNCAP, o Programa Europeu de Avaliação de Carros Novos, promoveu um *crash test* de automóveis pequenos. O VW Fox, fabricado no Brasil e exportado para a Europa, foi considerado um dos mais seguros de sua categoria. Agora, seguindo a metodologia do EuroNCAP, a PRO TESTE fez

um *crash test* com o Fox vendido no Brasil.

O teste mostrou que o modelo mais vendido no mercado nacional tem menos segurança que o europeu. Isso acontece porque a versão básica do Fox brasileiro é desprovida de uma série de itens de segurança, vendidos como opcionais. Na Europa, as concessionárias não vendem um carro sem esses itens.



asileiros vale menos?

ita, o Fox mais vendido no Brasil. O teste de colisão mostrou que, categoria, o brasileiro colocaria a vida do motorista em risco. montadoras aplicam aos carros que vendem aqui e lá fora.

Portanto, os carros testados eram bem diferentes. Mas, apesar de uma eventual comparação ser injustificável do ponto de vista técnico, ela é válida porque essas são as versões mais vendidas nos dois mercados e as mais acessíveis ao consumidor em cada país. Escolhemos o Fox para o teste porque ele é fabricado no Brasil para o mundo todo. Além disso, o carro tem uma popula-

ridade crescente no país e está entre os mais vendidos (veja a tabela da pág.12). Em resumo, o Fox é só um exemplo: nosso objetivo é questionar todas as montadoras que adotam a política de vender um mesmo produto seguro lá fora e inseguro aqui dentro. Até porque a falta de segurança apresentada pelo Fox pode ser verificada na grande maioria dos automóveis mais vendidos do país.

Segurança é básica só para um

Os carros testados foram as versões do Fox mais vendidas em cada local. Não há qualquer lei, seja na Europa, seja aqui, que obrigue todos os carros a ter itens básicos de segurança de série. Porém, na Europa, é impossível comprar um Fox sem dois *airbags* e um cinto de segurança moderno, com pré-tensionador, limitadores

de esforço e aviso sonoro caso o motorista não o coloque.

Os *airbags* são bolsas infláveis que tentam evitar ferimentos na cabeça e no tórax. Já os cintos modernos reduzem a pressão do equipamento ao mínimo necessário, de modo a atenuar o impacto sobre o tórax e os ombros. Em resumo, ele trava e impede, na medida do possível, que o passageiro seja jogado para a frente.



Assim que o carro fica preparado ❶, ele é posicionado para o crash test. Para simular um motorista e um passageiro, colocamos bonecos nos bancos do condutor ❷ e do carona ❸. Por todo corpo do boneco, inclusive na face, pinturas ❹ indicam possíveis danos que podem ocorrer após o choque. Para simular um outro carro de mesma característica a que irá se chocar, coloca-se um bloco de alumínio ❺. O carro vai em direção do bloco para se chocar de frente ❻.

Batendo de frente

Nosso teste de colisão foi realizado com a metodologia do EuroNCAP (European New Car Assessment Program ou, em português, Programa Europeu de Avaliação de Carros Novos). O veículo foi comprado anonimamente em uma concessionária, como faria qualquer outro consumidor interessado em adquirir um Fox, e enviado para o mesmo laboratório na Alemanha que avaliou o carro em 2005.

No teste, foi avaliado o impacto de uma colisão frontal, quando o veículo se choca a 64km/h com um obstáculo deformável, que simula outro automóvel. O carro colide apenas com 40% do obstáculo, como se o motorista tivesse tentado desviar. No banco da frente estão instalados dois manequins, equipados com instrumentos para avaliar o impacto.

Sensores colocados nos manequins registram todos os choques que eles sofrem. Seis câmeras de vídeo e dez máquinas fotográficas, com filmes de grande resolução, registraram todos os movimentos do carro e dos ocupantes. Após a colisão, os destroços são minuciosamente examinados. É feita a leitura das informações gravadas e o vídeo é analisado. Esses dados permitem esclarecer as primeiras impressões registradas. As informações são, então, transformadas em pontuações parciais para cada parte do corpo.

O EuroNCAP promove regularmente *crash tests*. Quando ela avaliou o Fox europeu, fez outros exames que não foram contemplados no nosso teste. A entidade fez um ensaio com colisão lateral e avaliou também a segurança oferecida a crianças dentro do carro e a pedestres, no caso de um atropelamento.

Os veículos comparados

Carros	VW Fox Brasil	VW Fox Europa
Modelo	1.0 City Total Flex	1.2 (gasolina)
Cintos de segurança retráteis e com pré-tensionadores	X	✓
Airbags	X	✓
Indicação sonora de que não está usando o cinto	X	✓
Preço <i>sem</i> os itens de segurança (R\$)	29.990	Não é oferecido
Preço <i>com</i> os itens de segurança (R\$)	35.800	de 25.440 a 34.500, conforme o país

Carro menos equipado, preço mais alto

O Fox básico no Brasil custa aproximadamente R\$ 30 mil. Para ser acrescido dos mesmos elementos de segurança que tem no mercado europeu, você tem de pagar mais R\$ 5,8 mil pelos opcionais. No final, o carro sai bem mais caro do que o europeu, que ainda tem um motor mais potente (1.2).

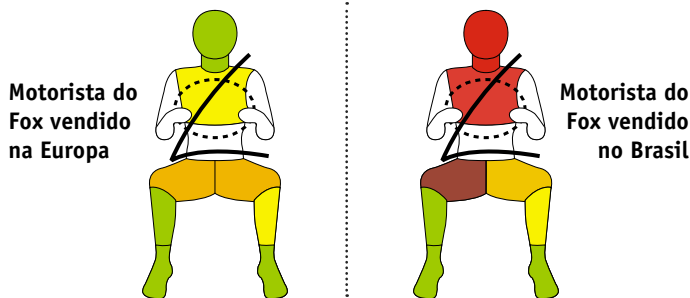
De fato, a alta carga tributária do Brasil contribui para elevar os preços. Por isso, comparamos os preços sem os principais impostos. Ainda assim, a diferença não se justifica (na Europa, os impostos também são altos). Não custa lembrar que a renda *per capita* média de um brasileiro é muito menor do que a de um europeu (*veja a tabela da página ao lado*).



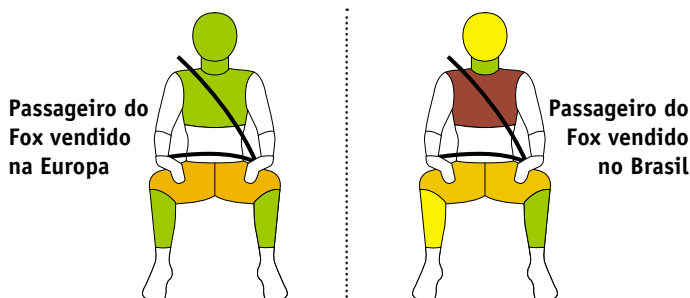
Na prática, só europeu é seguro

Nos dois testes, o Fox se chocou com uma barreira a uma velocidade de 64km/h, o que equivale à colisão entre dois carros em sentido contrário a 56km/h. Os resultados mostraram que, en-

quanto os passageiros do carro vendido na Europa não sofreriam grandes danos, o motorista brasileiro sofreria lesões tão graves que poderia morrer devido à falta de proteção aos adultos do banco da frente. Veja as ilustrações abaixo.



Veja a diferença de cores entre os bonecos. O motorista do Fox vendido aqui sofreria ferimentos graves na cabeça, na nuca e no tórax (áreas em vermelho) depois do choque, o que muito provavelmente o levaria à morte. Já o do carro vendido na Europa teria danos mínimos na cabeça (área em verde). A diferença se explica pela presença do airbag, que evita que o motorista bata a cabeça no volante, e de um cinto de segurança mais moderno na versão europeia.



Mais uma vez há diferenças consideráveis de cores nos bonecos, mas não tão graves. No modelo europeu, o passageiro que viaja ao lado do motorista sofreria impacto apenas nas coxas. Já o brasileiro, além de coxas, ele machucaria seu joelho direito e sua cabeça.

No Brasil, risco de morte

Depois do teste, o EuroNCAP avalia os carros atribuindo-lhes estrelas: quanto maior o número de estrelas, mais seguro o veículo. O Fox europeu recebeu 4 estrelas, a mais alta pontuação possível para um veículo de sua categoria. Os resultados do Fox vendido no Brasil foram tão ruins que, mesmo que ele fosse perfeito em um teste de colisão lateral (que não fizemos), não receberia, pelos critérios da EuroNCAP,

mais de 1,5 estrelas, pois o motorista corre um sério risco de uma lesão fatal. A conclusão mais dramática é que, apesar do péssimo resultado, se fosse comparado com outros modelos nacionais semelhantes, o Fox brasileiro provavelmente seria considerado até mais seguro que os demais. A análise da carroceria do Fox mostra que ele foi projetado para ser um veículo seguro, mas de nada adianta a estrutura se os equipamentos essenciais de segurança não estão presentes.

Nem os impostos justificam o preço

País	Preço do Fox ao consumidor (com impostos) (R\$)	Preço do Fox sem impostos (R\$)
Alemanha	26.420	22.820
Brasil	29.990	25.500*
Bélgica	25.720	21.880
Itália	25.440	19.670
Espanha	30.145	24.500
Portugal	34.500	22.570

* Valor sem ICMS (São Paulo)

Legenda

- risco muito elevado;
- risco elevado;
- risco médio;
- risco pequeno;
- risco mínimo



Quem tem o quê

Conheça a segurança da versão mais básica dos modelos mais vendidos das maiores montadoras nacionais.

Montadora	Modelo e versão	Encosto de cabeça para os ocupantes	Cinto de 3 pontos para os ocupantes	Aviso luminoso (não-colocação do cinto)	Aviso sonoro (não-colocação do cinto)	Vídeos não-estilhecáveis	Airbag duplo (motorista e passageiro)
Fiat	Palio Fire 1.0	N	N	N	N	VF	0
	Uno Novo Mille Fire 1.0	N	N	N	N	VF	N
	Siena Fire 1.0	N	N	N	N	VF	0
Chevrolet	Celta Life 1.0	N	N	N	N	VF	N
	Corsa Sedan Joy 1.0	N	N	N	N	VF	N
	Corsa Hatch Joy 1.0	N	N	N	N	VF	N
Volkswagen	Gol City 1.0	N	N	N	N	VF	N
	Fox City 1.0	N	N	N	N	VF	0
	Parati Plus 1.6	N	N	N	N	VF	N
Ford	Fiesta 1.0 L - Personalité	N	N	N	N	VF	N
	EcoSport 1.6 Supercharger	N	N	S	N	VF	0
	Fiesta Sedan 1.0L	N	N	N	N	VF	N
Toyota	Corolla Xli Manual 1.6	N	N	S	N	VF	N
	Hilux 4x2 Standard Cabine Simples 2.5	N	N	S	N	VF	N
	Corolla Fielder Manual 1.8	N	N	S	N	VF	S
Honda	Fit LX MT 1.4	N	N	S	N	S	*
	Civic LXS-MT 1.8	S	S	S	S	S	S
	Accord LX 2.0	N	S	S	N	S	S
Peugeot	206 Sensation 1.4	N	N	N	N	VF	0
	206 SW Presence 1.4	N	N	N	N	VF	0
	307 Sedan Presence	S	S	S	N	VF	S
Renault	Clio 2007 Authentique 1.0	N	N	S	N	VF	0
	Clio Sedan 2007 Authentique 1.0	N	N	S	N	VF	S
	Mégane Sedan Expression 1.6 16V	S	S	S	S	VF	S
Citroën	Xsara Picasso GLX 1.6 16V	S	S	S	N	VF	S
	C3 GLX 1.4i	N	N	N	N	VF	0
	C4 VTR 2.0i	S	S	S	N	VF	S

Dados de vendas da Fenabrave – Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores.

Legenda

- S - Item de série
- 0 - Vendido como opcional
- N - Não é oferecido, nem como opcional
- VF - Apenas vidro frontal
- * - Item de série apenas para o motorista

Muitos veículos acima não oferecem cinto de três pontos nem encosto de cabeça para todos os ocupantes porque ignoram o passageiro que viaja no centro do banco traseiro. Na Europa, para evitar essa falha na segurança, a maioria dos carros substitui o quinto passageiro por um porta-copos.

Às vezes, segurança nem opcional é

Por que os europeus têm direito a carros mais seguros feitos na mesma empresa e país? Tecnologia para desenvolver um automóvel seguro para o motorista existe, mas é vendida como opcional (quando é, pois em muitos carros certos itens de segurança nem são oferecidos).

É verdade que a inclusão de itens de segurança no veículo devem deixá-lo mais caro, mas, se todos os carros fabricados já os tivessem, o custo seria menor. Seja como for, nada justifica ignorar ou classificar como opcional um item básico de segurança, como se a proteção do consumidor pudesse ser colocada no mesmo nível do conforto oferecido por bancos de couro.

Não seja vítima

Enquanto o mercado não muda, o que você pode fazer é optar por veículos que já ofereçam os itens essenciais de segurança – como cintos de segurança com pré-tensionadores e *airbags* – e tentar negociar com os revendedores descontos quando esses itens fizerem parte apenas de pacotes extras.



Em poucos segundos, após a aceleração, o carro já tem o primeiro contato ⑦ com o bloco de alumínio. Em instantes, é possível perceber a reação do motorista com o choque ⑧, especialmente seu impacto com o volante. Após a colisão ⑨ nota-se significativos estragos na carroceria do veículo. O bloco de alumínio ⑩, que simulou outro carro, também fica muito danificado. Um dos reflexos da batida pode ser visto nos joelhos ⑪ do passageiro. Depois do *crash test*, analisamos ainda o estado final do automóvel ⑫.

O veredicto



VW Fox europeu



VW Fox brasileiro ●

● Resultado projetado com base nos dados de uma colisão frontal. Este não foi um teste realizado pelo EuroNCAP, mas nós adotamos os mesmos critérios para apresentar a simbologia das estrelas e permitir, assim, uma comparação.

Consumidores mudando o mercado

Hoje, na Europa, a presença de equipamentos de segurança em automóveis faz parte do *marketing* das montadoras. Esse é o resultado de dez anos da realização freqüente de testes de colisão, os *crash tests*, e da divulgação de seus resultados por associações independentes de consumidores, como a Euroconsumers, parceira da PRO TESTE.

Para a execução desses testes, a partir da iniciativa das associações de consumidores, foi constituída o EuroNCAP. No início, as montadoras rejeitaram a proposta da entidade, pois os primeiros testes não tiveram resultados positivos. Quando se viu que algumas marcas estavam mais bem classificadas que outras, a crítica se calou. Hoje, entre os parceiros da entidade, encontram-se a União Européia, o ICRT (*International Consumer Research & Testing*, entidade que reúne diversas associações de consumidores, inclusive a PRO TESTE), a FIA (Federação Internacional de Automobilismo) e os Ministérios dos Transportes de muitos países europeus.

A quantidade de carros seguros vem aumentando. Hoje, os testes avaliam a segurança oferecida não só para os ocupantes do carro, mas até para pedestres em caso de atropelamento, e é cada vez mais comum encontrar veículos que atingem a pontuação máxima nos ensaios. Já há entidades semelhantes ao EuroNCAP nos EUA, no Japão e na Austrália. Só falta mesmo... na América Latina.

PRO TESTE lutará por mudanças

Para o quadro melhorar, a PRO TESTE acredita na adoção de políticas públicas. O primeiro passo seria a redução da carga tributária que incide sobre autopeças relativas à segurança. Assim, o governo poderia até perder com arrecadação de impostos, mas ganharia com a redução de gastos no INPS (Instituto Nacional de Previdência Social) e no SUS (Sistema Único de Saúde). Mas não só o Governo deve se mobilizar. As montadoras precisam rever a sua política. Por isso, exigimos medidas para obrigar os fabricantes a oferecer os equipamentos de segurança como itens de série em todos os novos automóveis brasileiros. No mínimo, todos os carros brasileiros deveriam ter cinco elementos de segurança:

- encostos de cabeça ajustáveis para todos os ocupantes;
- *airbag* duplo, para motorista e passageiro;
- cintos de segurança retráteis e com pré-tensionadores

para todos os passageiros;

- sinal sonoro que alerta caso os passageiros não estejam usando o cinto;
- vidros não-estilhaçáveis.

Como consequência de nosso último Seminário, já há um projeto de lei tramitando na Câmara, do deputado Dimas Ramalho, prevendo a adoção gradual, no prazo máximo de dez anos, dos itens de segurança defendidos pela PRO TESTE para todos os automóveis novos vendidos no país. Pena que no Brasil vamos depender de uma lei porque os fabricantes não agem aqui como lá fora.

Ainda defendemos a criação de um Programa de Avaliação de Carros Novos para a América Latina, a exemplo do EuroNCAP existente na Europa, para realização de testes de colisão de forma isenta, com apoio da PRO TESTE. Em pouco tempo, se a experiência da Europa se repetisse, a segurança dos nossos automóveis aumentaria bastante, em benefício dos consumidores e do país, que economizaria muito no tratamento dos acidentados. ●