

Embargo: 24 de febrero 2021 – 11:00 am hora UY

Nuevos resultados de pruebas de Sistemas de Retención Infantil para América Latina y el Caribe

Una nueva ronda de resultados del Programa de Evaluación de Sistemas de Retención Infantil, [PESRI](#), fue presentada hoy con la evaluación del desempeño de seguridad de doce Sistemas de Retención Infantil (SRI) vendidos en la región de América Latina y el Caribe. También se suman resultados de dos modelos que habían sido evaluados en 2019 sólo con anclajes ISOFIX y fueron ahora también evaluados con cinturón de seguridad.

Primeros resultados 2021

Grupo	Marca	Modelo	Tipo de instalación	Resultado final (máx. 5)
Bebés i-Size	Britax-Römer	Baby-Safe 2 i-Size	Cinturón	★★★★★
Bebés i-Size	Britax-Römer	Baby-Safe 2 i-Size & i-Size Base	IsoFix + Base	★★★★★
Bebés i-Size	Britax-Römer	Baby-Safe 2 i-Size & i-Size Flex Base	IsoFix + Base	★★★★★
Bebés i-Size	Cybox	Aton Q i-Size	Cinturón	★★★★★
Bebés i-Size	Cybox	Aton Q i-Size & Base Q i-Size	IsoFix + Base	★★★★★
Bebés 0+	Cybox	Cloud Q	Cinturón	★★★★★
Bebés 0+	Maxi-Cosi	Cabriofix	Cinturón	★★★★★
Bebés 0+	Peg Perego	Primo Viaggio SL & IsoFix Base 0+ I	IsoFix + Base	★★★★★
Bebés, Infantes i-Size	Bébé Confort	Axissfix	IsoFix	★★★★★
Infantes, Niños II/III	Bebesit	Supersport	Cinturón	★★★★★
Bebés 0+	Chicco	Autofix Fast	Cinturón	★★★★★
Bebés 0+	Chicco	Autofix Fast & belted base	Cinturón	★★★★★
Bebés 0+	Chicco	Autofix Fast & IsoFix base	IsoFix + Base	★★★★★
Bebés 0+	Cybox	Cloud Q & Base Q-Fix	IsoFix + Base	★★★★★
Infantes, Niños II/III	Cybox	Pallas M-Fix	Cinturón + IsoFix	★★★★★
Bebés, Infantes i-Size	Cybox	Sirona S i-Size	IsoFix	★★★★★
Infantes, Niños II/III	Kiddo	Adapt	Cinturón	★★★★★
Bebés, Infantes i-Size	Maxi-Cosi	Axissfix Plus	IsoFix	★★★★★
Bebés 0+	Maxi-Cosi	Cabriofix & FamilyFix	IsoFix + Base	★★★★★
Bebés 0+	Peg Perego	Primo Viaggio SL	Cinturón	★★★★★
Niños II/III	Recaro	Monza Nova	Cinturón + IsoFix	★★★★★
Infantes, Niños II/III	Cybox	Pallas M	Cinturón	★★★★★
Infantes, Niños II/III	Recaro	Monza Nova IS	Cinturón + IsoFix	★★★★★
Bebés, Infantes 0+/I	D'Bebe	Confort	Cinturón	★

Los SRI evaluados fueron seleccionados de los mercados de Argentina, Brasil, México y Uruguay, no obstante, los modelos también están disponibles en otros países de la región. Las pruebas incluyen seis modelos únicamente para bebés (Britax Baby Safe 2, Chicco Autofix Fast, Cybox Aton Q, Cybox Cloud Q, Maxi Cosi Cabriofix y Peg Perego Primo Viaggio SL), cuatro modelos convertibles para bebés o infantes (Cybox Sirona S, Bébé Confort Axissfix, Maxi Cosi Axissfix Plus y D'bebe Confort) y cinco sillas multigrupo que pueden utilizarse en múltiples configuraciones (Cybox Pallas M y M-Fix, Monza Nova IS, Kiddo Adapt y Bebesit Supersport) y pueden utilizarse como Boosters. Los SRI multigrupo abarcan más de un grupo de pesos y son populares porque son una solución para transportar a los niños a lo largo de varias etapas del crecimiento. Sin

embargo, las pruebas muestran nuevamente que difícilmente alcanzan buenos rendimientos en todo el rango de uso.

Los resultados generales están en línea con años anteriores y confirman que los asientos multigrupo pueden comprometer la seguridad, principalmente para los SRI instaladas con cinturón de seguridad. Sin embargo, tres SRI multigrupo (*Pallas M-Fix, Kiddo Adapt y Bebesit Supersport*) tuvieron un puntaje de cuatro estrellas.

En las pruebas dinámicas se registró un SRI (D'bebe Confort) con cargas elevadas junto con movimientos indeseables del dummy y el colapso de la estructura completa del SRI dejando al dummy suelto durante la prueba. El resultado de esto es un riesgo alto de lesiones que llevó al puntaje bajo de una estrella para este SRI.

La mayoría de los SRI en América Latina son instalados y sujetos al vehículo con el cinturón de seguridad. Esto sucede por la ausencia de anclajes ISOFIX en los vehículos, la ausencia de SRI con anclajes ISOFIX o a la combinación de ambas, lo que hace más probable el “mal uso” o instalación defectuosa del SRI ya sea por holgura o la gradual pérdida de ajuste al transcurrir de los días, incluso luego de una instalación correcta. Los SRI instalados con cinturones de seguridad del vehículo deben ser reajustados o reinstalados una vez a la semana. La mayoría de los vehículos circulando por las calles de la región no están equipados con anclajes ISOFIX. Sin embargo y en línea con las nuevas normas y tendencias mundiales, cada vez es más frecuente que los nuevos modelos de vehículos ofrezcan anclajes ISOFIX como equipamiento estándar. Los anclajes ISOFIX permiten que el SRI también con ISOFIX se instale rígidamente al vehículo, de forma más simple en comparación con el cinturón de seguridad, ya que los anclajes ISOFIX contribuyen a reducir drásticamente el mal uso y la incorrecta instalación, por ende, mejoran considerablemente la seguridad.

Las instrucciones para los consumidores son un punto de atención importante. El uso correcto del SRI determina el nivel de protección. Las rutas de cinturón de seguridad incorrectas, la holgura en el arnés o el cinturón del vehículo así como el uso de un SRI inapropiado (por ejemplo, tamaño u orientación incorrectos) elevan las probabilidades de consecuencias graves sobre los niños en caso de siniestro, independientemente de las cualidades protectoras de los asientos cuando se utilizan de manera óptima. En esta revisión **hubo desempeños bajos**, por ejemplo, el *D'Bebe* ofrece un marcado deficiente de la ruta del cinturón, no cuenta con la etiqueta de advertencia del airbag para los asientos instalados mirando hacia atrás, y la división por grupos pretende emular la Regulación UN44 pero lo hace de manera errónea. La Recaro Monza Nova y Monza Nova IS cuentan con manuales en blanco y negro que no permite apreciar la correcta guía e instalación del cinturón de seguridad coloreada.

Recomendaciones

Para los consumidores:

Utilizar el SRI apropiado mirando hacia atrás para niños pequeños al menos hasta los 18 meses de edad y cuando sea posible hasta los tres años.

Dado que la mayoría de los vehículos del mercado latinoamericano carecen de una protección adecuada contra impactos laterales, cuando se utilizan boosters, se recomienda utilizar los boosters con respaldo para mejorar la protección en un eventual impacto lateral. Los boosters sin respaldo no ofrecen protección de impacto lateral.

Todo niño debe utilizar algún tipo de SRI hasta alcanzar al menos 1,35 m de altura.

Para los gobiernos de la región:

El uso de SRI debe ser obligatorio para niños de hasta 135 cms de altura. Las norma UN R129 junto con la UN R44 deberían ser exigidas en las regulaciones de la región. Acelerar la introducción de SRI con anclajes ISOFIX/Latch y de vehículos con anclajes ISOFIX bajo la norma UN 145 (o UN 14). Además PESRI hace un llamado a mejorar la protección frontal y lateral; los SRI deberían ser capaces de soportar los siniestros en la vida real. Aunque los tests de PESRI son más exigentes que las reglamentaciones técnicas de la ONU, se debe promover y exigir la calificación de PESRI para ofrecer a los consumidores información independiente sobre el desempeño de los SRI.

Para los países que no tienen reglamentación sobre el uso y obligatoriedad de los SRI, se recomienda implementar la exigencia de uso de SRI para niños hasta 135 cms de altura y el cumplimiento de normas técnicas para los mismos con la mayor brevedad posible.

Para los fabricantes de SRI y a los fabricantes de vehículos:

Mejorar la facilidad de uso e instalación de SRI en automóviles de la región haciendo universales los anclajes ISOFIX e indicando correctamente los recorridos del cinturón de seguridad, así como también ajustes de arnés sencillos, preferentemente que la operación se realice con una sola mano.

Sobre las Regulaciones

Los SRI deben cumplir con los Reglamentos de las Naciones Unidas UN R44 o UN R129, con respectivos certificados otorgadas por la Autoridad de Aprobación de Tipo (TAA) de algún país miembro del acuerdo de 1958 de la ONU, o bien cumplir con la norma técnica FMVSS 213 de los EEUU, que es un sistema de auto certificación. La norma técnica UN-129 es la única que exige protección en impactos laterales además de protección en impactos frontales.

Los 14 modelos evaluados contaban con aprobaciones UN R44 o UN R129 otorgadas por el TAA europeo **menos la silla D´bebe Confort** que no contaba con ninguna certificación conocida. Además de las pruebas dinámicas, la R44 y la R129 prescribe otras disposiciones, como la codificación de color de las rutas del cinturón, la presencia de una etiqueta de advertencia de bolsa de aire en los SRI mirando hacia atrás, etc. Estas indicaciones son para facilitar la instalación y prevenir a los usuarios de utilizar los SRI mirando hacia atrás frente a una bolsa de aire activada.

Un caso especial es la D´bebe que no cuenta con ninguna etiqueta de aprobación de norma europea ni de auto certificación bajo FMVSS. Parece ser un producto híbrido con una combinación de ciertos requisitos de la R44 y FMVSS (de 4 meses a 4 años o 25 kg como algunos SRI bajo la FMVSS y clasificación por grupos de acuerdo a UN-R44). Pero no cuenta con advertencia de uso cuando es instalada mirando a contramarcha en frente a una bolsa de aire activa, la clasificación por grupos es incorrecta y los colores utilizados para la guía de los cinturones no cumplen con ninguna de las reglamentaciones mencionadas. El representante de la marca dijo que este SRI cumple con estándares de seguridad internacional, lo cual no pudo ser demostrado.

La importancia de la Regulación 129 (ó I-Size)

La nueva Regulación 129 de la ONU coexiste con la Regulación 44. La R129 se está introduciendo progresivamente en fases, mientras que las partes equivalentes de la R44 se eliminan lentamente. Las principales mejoras de la R129 son el transporte obligatorio de niños mirando hacia atrás hasta al menos los 15 meses de edad, considerando que esta posición ofrece la mejor protección para bebés y niños pequeños en caso de impacto frontal. Además, incluye la introducción de requisitos como que los arneses puedan ajustarse sin tener que desconectarse para evitar problemas frecuentes de mal uso, así como requerimientos de protección lateral ausentes en otras normas.

La R129 es actualmente casi inexistente en las reglamentaciones de los países de América Latina, la R44 es dominante. En el contexto del final de la R44, así como del mayor nivel de protección ofrecido por la R129, los consumidores deben presionar para una rápida introducción de la R129, al menos como una alternativa junto con la R44 o tener sus requisitos implementados en la legislación nacional.

La selección de los productos evaluados tuvo énfasis en productos aprobados bajo la Regulación 129, con 5 SRI aprobados en una gama que abarca desde los bebés, niños pequeños hasta niños utilizando boosters. PESRI mantendrá estos productos como objetivo principal en futuras selecciones.

Sobre PESRI

El objetivo de PESRI es generar conciencia entre los consumidores sobre la relevancia del uso de los SRI, brindar información sobre el desempeño de seguridad y generar información para la lista de referencia de SRI para las pruebas del Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe, [Latin NCAP](http://LatinNCAP.com). Cada SRI es sometido a una serie de pruebas como impacto frontal, impacto lateral y evaluación de facilidad de uso, lo que resulta en una calificación de estrellas, de una a cinco. El resultado de las pruebas le permite al consumidor tomar una decisión informada al momento de comprar un SRI.

El Programa de Evaluación de Sistemas de Retención Infantil (PESRI) es una asociación de múltiples partes interesadas que trabaja para alcanzar las Metas Globales de Seguridad Vial de la ONU, proporcionando a los responsables de trasladar niños y niñas de América Latina y el Caribe una evaluación independiente de algunos de los SRI más comúnmente adquiridos. Los socios del programa son Global NCAP, International Consumers Research & Testing (ICRT), Fundación FIA, Fundación Gonzalo Rodríguez (Uruguay), ProTeste (Brasil), ODECU (Chile), El Poder del Consumidor (México) y FIA Región IV.

Los SRI se testearon en impacto frontal y lateral como en la prueba ETC Europea. Las pruebas de impacto frontal se llevaron cabo en parte de la estructura de un Volkswagen Golf. El impacto lateral se realiza en un asiento trasero que impacta contra una “puerta” estática a 10 grados de inclinación que simula la intrusión de este tipo de impacto. No todas las configuraciones de posición de sillas son evaluadas, generalmente se evalúan las posiciones más exigentes. La facilidad de uso se evaluó mediante una lista de verificación adaptada a la situación de América Latina.

Más información: www.pesri.org