

Nuevos resultados de Latin NCAP: Cero estrellas para el Suzuki Baleno y una estrella para el Toyota Yaris

El Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe, [Latin NCAP](#), presentó una nueva ronda de resultados con un desempeño decepcionante de cero estrellas para el Suzuki Baleno y una estrella para el Toyota Yaris. Latin NCAP exhorta a los fabricantes a realizar mejoras en seguridad vehicular en forma urgente.

El Toyota Yaris, producido en Brasil y Tailandia, con dos bolsas de aire y Control Electrónico de Estabilidad (ESC) como equipamiento estándar alcanzó una estrella bajo el nuevo protocolo de Latin NCAP. El popular modelo del segmento B alcanzó 41.43% en Protección Ocupante Adulto, 63.85% en Protección Ocupante Infantil, 61.63% en Protección a Peatones y Usuarios Vulnerables de las Vías y 41.86% en Sistemas de Asistencia a la Seguridad.

El Yaris para el mercado latinoamericano no ofrece de forma estándar bolsas de aire laterales de cabeza y cuerpo como si ofrece el mismo modelo para el mercado de Malasia por ejemplo. En la prueba de impacto frontal, unidad evaluada en 2019, la estructura del habitáculo y la zona del área de los pies fueron consideradas como inestables. Durante el impacto lateral la puerta se abrió. La apertura de la puerta en la prueba de impacto lateral de Latin NCAP, que tiene la misma configuración que la Regulación UN95, significa que el vehículo habría fallado la prueba UN95. El sistema de aviso de uso del cinturón de seguridad del Yaris (SBR) no detectó al pasajero delantero.

La apertura de la puerta en el impacto lateral requiere de acción inmediata por parte de Toyota ya que presenta un riesgo grave de eyección del pasajero en caso de impacto lateral. Este resultado es válido tanto para la versión hatchback como para la versión sedán del Yaris. Este modelo ofrece equipamiento opcional en algunos países de América Latina que potencialmente contribuiría a un mejor desempeño y podría haberse convertido en estándar en toda la gama del modelo. Pero debido a la decisión de Toyota en México se afectó negativamente la estandarización de equipamiento clave para mejorar el resultado del Yaris. Toyota se negó a evaluar el equipamiento opcional para mostrar su desempeño lo que abre cuestionamientos sobre la efectividad de los mismos.

El Suzuki Baleno, fabricado en India, con dos bolsas frontales como equipamiento estándar obtuvo 0 estrellas. El modelo popular compacto obtuvo 20.03% en Protección Ocupante Adulto, 17.06% en Protección Ocupante Infantil, 64.06% en Protección a Peatones y Usuarios Vulnerables de las Vías y 6.98% en Sistemas de Asistencia a la Seguridad.

El resultado de cero estrellas se explica por la protección lateral pobre, la puntuación baja de latigazo cervical debido a la falta de prueba UN32 para la prueba de impacto trasero, la falta de bolsas de aire de protección lateral de cabeza (airbags de cortina) como equipamiento estándar, la ausencia del ESC estándar y la decisión de Suzuki de no recomendar Sistema de Retención Infantil (SRI) para los niños explican el resultado. El Baleno era vendido en Europa con 6 bolsas de aire y Control Electrónico de Estabilidad (ESC) como estándar, mientras que el modelo vendido en América Latina no ofrece bolsas de aire laterales de cuerpo y de cabeza ni ESC como estándar. Suzuki se negó a evaluar el equipamiento opcional para mostrar su desempeño lo que abre cuestionamientos sobre la efectividad de los mismos.

Toyota Yaris 2019 resultado del test de auditoría

Como parte de los procedimientos regulares, Latin NCAP ha realizado la prueba de auditoría del Toyota Yaris publicado en 2019. Latin NCAP evaluó el Toyota Yaris en 2019, fabricado en Brasil, alcanzó cuatro estrellas para ocupante adulto y cuatro estrellas para protección ocupante infantil. De acuerdo con los requisitos de los protocolos de evaluación, Latin NCAP tiene el derecho de auditar cualquier prueba patrocinada en cualquier momento.

El resultado del test de auditoría muestra que **durante el impacto lateral una de las puertas se abrió y el Sistema de Aviso de Cinturón (SBR) del acompañante no detectaba correctamente al pasajero y, por lo tanto, no advertía sobre el uso del cinturón de seguridad.**

En consecuencia, se realizaron los nuevos cálculos y el resultado es de tres estrellas para ocupante adulto. El resultado del 2019 fue actualizado en la página web de Latin NCAP.

Alejandro Furas, Secretario General de Latin NCAP dijo:

“Las cero estrellas de Baleno es parte de la decepción continua luego del resultado de cero estrellas de Swift publicado hace algunas semanas. Suzuki ofrece un desempeño de seguridad especialmente pobre como estándar a los consumidores latinoamericanos en la protección de ocupantes adultos y niños. Resulta también sorprendente y decepcionante el primer resultado de una estrella de Toyota, el Yaris. Es preocupante que una decisión realizada por Toyota México sea la principal razón de este resultado pero además el responsable de la decisión de no ofrecer en este momento y de serie, equipamiento de seguridad clave. Como resultado de esta decisión, equipamiento clave de seguridad como las bolsas de aire laterales de cuerpo y cortina no están disponibles para todos los latinoamericanos”.

“Latin NCAP exhorta a Toyota y Suzuki a mejorar significativamente el equipamiento de seguridad estándar de estos modelos lo antes posible y someterlos a evaluación para demostrar las posibles mejoras. La seguridad básica de los vehículos, que se da por sentado en mercados maduros, es un derecho que los consumidores latinoamericanos deben exigir sin tener que pagar más por ello.”

Stephan Brodziak, Presidente de la Comisión Directiva de Latin NCAP dijo::

“Es lamentable tener otro vehículo cero estrellas de Suzuki, en este caso el modelo Baleno, el cual en algunos países se comercializa como "Bueno, Bonito, Baleno", a lo cual habría que añadir "de Baja seguridad". En cuanto al Toyota Yaris resulta muy decepcionante que haya obtenido tan sólo una estrella, siendo que este auto es tan popular en nuestra región, con una muy alta penetración de mercado. En las pruebas anteriores la marca Toyota había tenido un muy buen récord de desempeño en seguridad, el cual queda inevitablemente manchado al diseñar con tan baja seguridad uno de los vehículos más accesibles para los consumidores que tiene Toyota. Hacemos un enérgico llamado para que tanto Suzuki como Toyota se comprometan con la seguridad de la población en América Latina y el Caribe, no queremos más autos cero y una estrella circulando en nuestros países”.

Suzuki Baleno

El Baleno fue evaluado en tests de impacto frontal, impacto lateral, latigazo cervical (whiplash) y protección a peatones. En el impacto frontal el modelo ofreció estructura estable. La prueba de impacto lateral mostró una alta intrusión en la puerta con poca protección en el pecho del adulto durante la prueba. La prueba de latigazo cervical (whiplash) mostró protección marginal para el cuello. El resultado de cero estrellas se explica por la protección pobre en el impacto lateral, la protección marginal en la prueba de latigazo cervical, la falta de bolsas de aire estándar para protección de cabeza, falta de Control Electrónico



de Estabilidad (ESC) como estándar y la decisión de Suzuki de no recomendar Sistemas de Retención Infantil (SRI) para las pruebas. La Protección a Peatones mostró un desempeño de nivel razonable.

Lea el reporte completo

Vea el video de las pruebas de choque

Descargue imágenes de las pruebas de choque

Toyota Yaris

El Yaris fue evaluado en test de impacto frontal, impacto lateral, latigazo cervical (whiplash), protección a peatones y Control Electrónico de Estabilidad (ESC). El resultado de una estrella se explica por la protección pobre en el impacto lateral, protección marginal en latigazo cervical, la falta de bolsas de aire estándar para protección de cabeza y la falta de Aviso de Cinturón de Seguridad (SBR) de acuerdo a la reglamentación de Latin NCAP. La Protección a Peatones mostró un desempeño de nivel razonable.

Lea el reporte completo

Vea el video de las pruebas de choque

Descargue imágenes de las pruebas de choque

Sobre Latin NCAP

El Programa de Evaluación de Autos Nuevos para América y el Caribe (Latin NCAP) fue lanzado en 2010 para desarrollar un sistema regional independiente de pruebas de choque de vehículos y de calificación de seguridad en la región. Latin NCAP replica programas de pruebas de consumidores similares desarrollados en los últimos treinta años en América del Norte, Europa, Asia y Australia que han demostrado ser muy eficaces en la mejora de la seguridad de los vehículos. Desde 2010 Latin NCAP ha publicado los resultados de más de 135 modelos. www.latinncap.com

Latin NCAP agradece el apoyo recibido por Global New Car Assessment Programme (Global NCAP), International Consumers Research and Testing (ICRT), FIA Foundation, el Banco Inter-Americano de Desarrollo (BID) y Bloomberg Philanthropies Global Road Safety Initiative.

Latin NCAP es miembro asociado de [Global NCAP](#) y apoya el Decenio de Acción de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y a la iniciativa [Stop the Crash](#).

#LatinNCAP

#VehiculosMasSeguros

#LatinNCAP10Años

