

## CHEVROLET - Malibu - 10 Airbags



### FICHA TÉCNICA



14.56 max. 17.00 - Passageiro Adulto



8.57 max. 49.00 - Passageiro Infantil



### PETENÇÃO PARA PASSAGEIRO ADULTO



ACOMPANHANTE



MOTORISTA

#### PROTEÇÃO

- BOM
- ADEQUADO
- MARGINAL
- FRACO
- POBRE

#### TESTE DE IMPACTO LATERAL (UNECE 95) \*

NÃO FEITO

#### ESTRUTURA DO HABITÁCULO

STÁVEL



### RETENÇÃO INFANTIL

	RETENÇÃO INFANTIL	CABEÇA / PEITO	TIPO SRI	AJUSTE	POSIÇÃO
Criança 18 meses	Chicco AUTO Fix	Vulnerável / Adequado	0+	Com cinto	Para trás
Criança 3 anos	Bebe Conforto Iseos +	Vulnerável / Pobre	0+/1	Com cinto	Para frente



### DETALHES DO CARRO

Modelo testado: CHEVROLET MALIBU, LHD

Ano de publicação: 2013

Tipo de carroceria: 4 portas Sedan

Peso em crash teste: 1800 kg

### EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA

Protensores cinto da frente	SI	Airbag para o joelho do motorista	SI
Airbag frontal motorista	SI	Sistema de Aviso de Cinto de Segurança	NÃO*
Airbag frontal acompanhante	SI	Sistema de Frenagem Antibloqueio	SI
Airbags laterais para o corpo	SI	ISOFIX	SI
Airbags laterais para a cabeça	SI		

\* Conta com Sistema de Aviso de Cinto de Segurança, mais não atende os requisitos mínimos da Latin NCAP



**Passageiro adulto:** A cabeça, o pescoço e o peito do motorista receberam boa proteção. A cabeça do acompanhante mostrou um impacto instável com o airbag, batendo no painel; contudo, obteve boa proteção. O peito do acompanhante recebeu boa proteção devido ao sistema de retenção. As leituras em relação aos joelhos do motorista e do acompanhante foram aceitáveis, sendo demonstrado que essas partes proporcionam um nível de proteção similar para passageiros de diferentes tamanhos ou sentados em diferentes lugares. A área dos pés ficou quase sem deformações depois do impacto. A carroceria foi considerada estável e capaz de resistir maiores cargas.

**Passageiro infantil:** As cadeirinhas infantis para crianças de três anos e um ano e meio não conseguiram evitar o contato das cabeças com o encosto dos bancos dianteiros. O dummy de três anos apresentou altas cargas no peito. As instruções de instalação em ambas as cadeirinhas infantis não eram satisfatórias; não estando unidas, de forma permanente, aos bancos. O carro conta com um sistema de detecção de acompanhante para detectar a presença de um SRI olhando para trás, inabilitando o airbag (mesmo assim, o fabricante não recomenda instalar um SRI olhando para trás no banco dianteiro); contudo, a informação proporcionada ao motorista, mediante o estado "ligado ou desligado" não era suficiente para cumprir com o protocolo do Latin NCAP. O carro estava equipado com ancoragens ISOFIX; porém, não foram usadas para encaixar o SRI.

(\*) O teste de impacto lateral e sua aprovação são necessários para atingir cinco estrelas. Contudo, o fabricante pode solicitar esse teste voluntariamente. Para o Latin NCAP, as qualidades de segurança dos carros só serão válidas, se forem demonstradas em um teste de batida.