

Safety First

汽车性能： 让安全做主

文 / 本刊记者 陆思

在全球汽车安全领域颇具影响力的欧洲新车评估计划（NCAP）最近发表了最新的碰撞安全评价结果。他山之石，可以攻玉。欧洲NCAP的评价结果，对于评判这些汽车厂商在我国所产轿车的安全性能，具有一定的借鉴意义。

这次公布评价的13种车型，其中乘客保护方面获得了最高评价“5颗星”的汽车有7种，标志“1007”在这次测试中创造历史最佳成绩。在孩子保护安全性方面获得“4颗星”的有7种车型，与上次相比略有下降。在对行人的安全性方面，表现较好、获得“3颗星”的有铃木“雨燕”和本田的日系车型。



欧洲 NCAP 最新结果

	乘员：对乘客保护	儿童：对孩子保护	行人：对行人的安全性
标志“1007”	乘员★★★★★	儿童★★★	行人★★
雷诺“clio”	乘员★★★★★	儿童★★★★★	行人★
雪铁龙“C1”	乘员★★★★★	儿童★★★★★	行人★★
铃木“雨燕”	乘员★★★★★	儿童★★★★★	行人★★★★
Smart“forfour”	乘员★★★★★	儿童★★	行人★
梅塞德斯-奔驰“A级”	乘员★★★★★	儿童★★★★★	行人★★
菲亚特“stilo”	乘员★★★★★	儿童★★★★★	行人★
Dacia/雷诺“Logan”	乘员★★★	儿童★★★★★	行人★
BMW宝马“3系”	乘员★★★★★	儿童★★★★★	行人★
VW大众“Passat”	乘员★★★★★	儿童★★★★★	行人★★
雷克萨斯“GS300”	乘员★★★★★	儿童★★★★★	行人★★
Opel“zafira”	乘员★★★★★	儿童★★★★★	行人★★
本田“FR-V”	乘员★★★★★	儿童★★★★★	行人★★★★

NCAP (New Car Assessment Programme), 即新车评估计划。它是一个行业性组织, 定期将企业送来或者市场上出现的新车进行碰撞试验, 它规定的实车碰撞速度通常比政府制定的安全法规的碰撞速度要高, 从而在更严重的碰撞环境下评价车内乘员的伤害程度, 根据头部、胸部、腿部等主要部位的伤害程度将试验车的安全性进行分级。虽然NCAP不是政府强制性实验, 但由于它代表性广泛, 标准科学, 试验严格, 直接面向消费者公布试验结果。因此全球各大汽车厂商都极为重视NCAP, 将其视为汽车开发的重要评估依据。

事实上, NCAP 最早出现在美国, 但目前欧洲的NCAP最具影响力和代表性。因为它不依附于任何汽车生产企业, 所需测试经费由欧盟提供, 不定期对已上市的新车和进口车进行碰撞试验。

欧洲 NCAP 的碰撞测试有两个

基本项目, 即正面和侧面碰撞。正面碰撞速度为64公里/小时, 侧面碰撞速度为50公里/小时。在车辆碰撞时邀请生产企业直接参与以示公正性。NCAP的碰撞测试成绩通过星级(★)表示, 共有五个星级, 星级越高表示该车的碰撞安全性能越好。

福布斯版“最差劲汽车”

2005年过去了一半, 在全球头号汽车消费市场美国, 有几款车由于安全原因造成了人员伤亡。对此, 福布斯予以了足够的关注, 并“评选”出了一系列市场上“最差劲”的汽车, 主要基于三个标准: 表现最差的撞车测试数据; 最差的可靠性; 最差的残值。

首先是在碰撞试验中表现不佳的几种车型。按照NCAP标准, “荣登”该榜的有起亚Rio、三菱Lancer、日产Sentra、福特Ranger(巡逻兵)、马自达B系和福特探索者运动Trac。这几款汽车前后碰撞测试中均仅获

得“二星”成绩(最高“五星”)。侧面碰撞测试表明, 乘客受伤住院的概率达21%-25%, 并有生命危险。而四轮驱动式福特巡逻兵和四轮驱动式马自达B系皮卡单车碰撞测试的翻车概率高达30%, 两轮驱动式福特Explorer Sport Trac 皮卡单车碰撞测试的翻车概率更是达到了34%。

其次是在可靠性上表现不佳的汽车, 这次被曝光的是林肯航海家(Navigator)。根据美国《消费者报告》杂志的数据, 福特林肯航海家SUV的预期可靠性比平均水平低181%, 是目前市场上可靠性最差的汽车。

汽车残值也是评估的一个重要指标。在规定的汽车的合理使用年限内, 所剩余的使用价值, 被称为广义的汽车残值。影响汽车残值的因素很多, 其中比较关键的因素有两个: 一是技术质量是否成熟, 二是市场认可程度的高低。



在汽车残值方面登上“最差劲”排行榜的，有道奇Neon、林肯LS-V6和克莱斯勒赛百灵(Sebring)。有数据显示，道奇Neon是目前市场上预期残值最低的汽车。现在购买一辆入门级2005款Neon，5年后其价值将仅有初始价值的18%；林肯LS-V6轿车的预期残值市场排名倒数第二。现在购买一辆新的入门级05款LS-V6，5年后其价值不足初始价值的五分之一；克莱斯勒赛百灵轿车的预期残值排倒数第三。如果现在购买一辆新的入门级赛百灵，5年后的价值仅为初始价值的五分之一。

国人的两大误区

汽车诚可贵，安全价更高。有关的市场调查数据显示，中国消费者在汽车安全性上普遍存在着这样一种误区：钢板厚的车才安全。事实上，

无论是德国车还是美国车、日本车，当时速达到50公里以上时，1.5吨的车体发生碰撞冲击，钢板厚几个毫米，很难起到实质性的安全保护作用。

那么，是什么决定整车的安全系数呢？是结构。是整车带有逐级吸能以及抗变形能力的骨架在决定安全性能。轿车的车体安全性设计与建筑设计有异曲同工之妙：古代建筑如故宫墙体很厚，但它的抗震强度绝对比不上现代框架结构的高楼大厦。同理，在汽车发生碰撞的一刹那，车体前端的吸能才是最重要的，因为惟有尽可能多地吸能，才能保障驾驶室不变形，从而保护驾乘人员的安全。在车身结构方面，一个重要的安全设计是前舱下面的副车身构造，它对正面和侧面撞击具有较好的吸能效果。

有些人认为，在高速行驶的状态下，车体越重越安全，这是另一认

识误区。汽车科技发展到今天，车身重量早已不是炫耀安全的资本，真正保证高速稳定，靠的是车辆造型。比如说尾翼，它的功能不在于美观，而在于增大空气对车体的下压力，保证车体行驶时更加平稳。车体越重，制动距离将越长，为汽车增添不稳定因素。况且车越重，耗油越多，使用成本也会上升。

造重车易，造轻车难。现在各大汽车厂商争相开发的铝合金发动机，尽量把钢板减薄，其目的是为了把车造得更轻，以提高车辆的加速性能。更重要的是，车轻使汽车刹车时惯性减小，从而缩短制动距离，确保车辆安全。

由此看来，钢板厚和车身重已经是车辆安全的过时观念。对广大消费者来说，在购车时擦亮眼睛，重视车辆的结构和科技含量，才是当务之急。ELI