

打开汽车安全的 N个问号

汽车安全主题巡展带你认清安全行车六大误区

碰撞变形越小越安全?

很多消费者在汽车安全巡展的现场看到碰撞测试后的车辆都很惊讶,认为变形如此严重的车型肯定是不安全的。其实这种观点是片面的。汽车专家介绍,汽车碰撞事故从力学的角度是一个能量转换吸收的过程。碰撞产生的总能量与车的质量和速度有关,这些能量将全部由碰撞的车辆和车内驾乘人员吸收。如果车辆本身吸收的能量多了,那么车内人员受到的冲击就小;反之,驾乘人员受到的伤害就越大。因此,对于汽车安全设计来说,最重要的就是如何设计车辆的结构使其能在最短的时间内将能量吸收并分散出去。因此碰撞后变形比较大的车辆,恰恰是吸收了更多的碰撞冲击能量所致。

SUV比轿车更安全?

虽然SUV的通过性比较高,视野比较好,但SUV车型并非绝对比轿车安全。因为SUV由于底盘较高,离地间隙比较高,所以遇到紧急避弯等情况就比轿车容易发生侧倾和翻滚。当SUV发生爆胎时,由于车辆的重心较高,相比轿车,驾驶员对车辆控制的难度加大。如果爆胎发生在高速路上或是驱动轮爆胎,风险将大大提高。

上汽技术中心安全工程专家认为,相比轿车,SUV除了拥有更高的底盘和重心外,车体材质也有很大不同。通常情况下,SUV车型的下部刚性较强,比较耐冲击;上部刚性较弱,一旦撞到静止的物体,很可能对车内乘员造成较大伤害。C-NCAP的碰撞成绩印证了上述观点。根据2006年至2009年C-NCAP 88款车型的碰撞成绩,在正面和侧面碰撞试

验中,SUV的得分率远远高于轿车和MPV车型,但在对乘员胸部保护的考察项目中,SUV的得分率只有45,比A类和B类乘用车的得分率均低了15以上。

□刘庆义

安全气囊越多越安全?

汽车安全是一项系统工程,不是几个安全配置的简单排列,还要考察彼此的匹配程度,最重要的就是安全带、座椅及安全气囊等成员约束系统之间的匹配与优化。如今的大部分车型都配备了安全带、座椅和安全气囊,但是有的车型安全系数很高,而有的车型安全水平却较低,其差别就在于乘员约束系统的匹配是否合理,即在碰撞发生时,它们能否彼此协调,在最佳的时间发挥最好的作用。因此,新车在正式上市前都要进行大量的约束系统匹配试验。

孩子抱在怀里最安全?

大部分国内消费者都认为,孩子抱在怀里是最贴心、最安全的。这完全是错误的。因为车速在很高的情况下发生意外,孩子是抱不住的。比如车速在48公里每小时的情况下,孩子所产生的力可达275公斤。所以最好给孩子选用适合他们的汽车儿童座椅,0-12岁都有各自阶段的安全座椅。在国外,开车去接刚出生的婴儿,必须带有专门放于汽车的提篮才可接婴儿。

车皮越厚,车子越安全?

不仅众多购车者持有这种观点,甚至一些4S店的销售人员也把它作为推销车辆的“必杀技”,但这种观点往往是对汽车安全的曲解。据斯巴鲁济南世通专卖店负责人介绍,汽车的被动安全不

能通过钢板的厚薄来决定,好的车型之所以能在碰撞中很好地保护驾乘人员,是因为在内部还有更关键的结构件,即安全车身结构。这些结构承担了吸收、分割碰撞能量和抵御变形的功能。所以在抵御碰撞的关键部位比如(A柱、B柱、C柱)采用高强度钢板要比车身覆盖高强度钢板要安全得多。

后排不需要系安全带?

很多人认为前排乘员应该系安全带,而后排乘员就无需系安全带了,这个观点是错误的。一项调查数据显示,和系安全带相比,后排乘员不系安全带情况下被甩出车外的几率高7倍,死亡率高4倍。并且,不系安全带的乘员在碰撞事故中如同一个不受约束的物体,不仅对自己,对同车的其他乘员也是一种威胁。所以后排乘客在乘车时一定要系安全带。



有安全才有未来

——本报汽车安全主题沙龙成功举办

作为2011(第四届)中国汽车安全主题巡展的独家合作媒体,齐鲁晚报在此次汽车安全巡展的现场举办了汽车安全沙龙,与中汽研的专家以及汽车厂商和零部件的代表就汽车安全问题进行了深入的探讨。

2012新版C-NCAP将“提高难度”

本刊记者:2012新版C-NCAP规则有何调整?

刘玉光(中国汽车技术研究中心C-NCAP实验评价部主任):2012新版C-NCAP规则将进行评价内容和评分体系两大板块的调整。评价内容主要有三个变化。一个是碰撞速度提升到64公里每小时,对于汽车车身结构还是车身技术系统的配置都将是一个更严格的挑战。第二个,以前我们在三个碰撞实验形态里面,两个正碰的时候,后排会放一个女性假人,就是用它考核这个系统是不是有效,失效要扣分,这次我们规则把这个定量纳入进来,包括头部、颈部、胸部受害的一些伤害值也要纳入进

来,可以说无论从深度还是广度都是更加严格更加具体。第三个,座椅的鞭打实验,也是针对目前追尾过程中,很多驾驶员颈部会受到一定的伤害,而且是比较长远的非危险性的伤害,但是对人的伤害比较大,所以把鞭打实验也纳入进来。而评分体系也将随着评价内容的变化也会更加严格,难度大概提高15%-20%。

行人安全和“车联网”技术将普及

本刊记者:上海汽车在行人安全和未来汽车安全发展上有哪些建树?

陈国强(上海汽车工程师):行人保护也是当代汽车安全的重要指标。对于安全配置方面,一种是对车辆的安全配置,另一种则是对行人的安全配置。据统计,每四个死于交通事故的人里面就有一个是行人,所以上汽对前端行人的保护也是很重视的,比如前端保险杠、前引擎盖等配置的设计就融入了对行人保护的安全理念。而对于如今汽车安全的发展,则是主动安

全和被动安全趋于一体化的发展。就像物联网一样,在汽车与汽车之间可以进行车联网,实现在信息网络平台上对所有车辆的属性信息和静态、动态信息进行提取和有效利用,并根据不同的功能需求对所有车辆的运行状态进行有效的监管和综合服务。

充气式安全带将成为亮点配置

本刊记者:在汽车零部件方面,未来的发展是怎样的?

谢延赫(延锋百利得汽车零部件供应商):未来的发展必将是与汽车厂家达成一致,在主动与被动安全的一体化方面进行发展,很多现有的被动安全将得到改善。比如充气式安全带,因为方向盘的气囊有可能会因为坐姿等原因影响到保护作用的发挥。而充气式安全带气囊内置于安全带从带扣到乘客肩膀的位置,一旦发生碰撞,充气式安全带可在触发后迅速充气,让乘员的头部无法移动,从而避免因惯性作用而造成的伤害。

新闻链接▶▶ 第四届汽车安全巡展登陆泉城

10月22日,由中国汽车技术研究中心主办的2011(第四届)中国汽车安全主题巡展来到济南,在泉城广场举行盛大启动仪式,通过大力普及汽车安全知识、传递前沿汽车安全技术,掀起汽车安全的热潮。据悉,本届巡展将

历时2个多月,行遍北京、大连、苏州、济南、成都、广州6大城市,成就一次全民动员的汽车安全风采之旅。奇瑞汽车、北京现代、长安福特、东风本田、东风悦达起亚、广汽本田、广汽丰田、广汽乘用车、斯巴鲁(中国)、

上海大众、上海汽车、上海通用、东风标致、一汽-大众、一汽马自达等众多知名汽车企业和博世、宝贝第一、康贝、高田、天合、延锋百利得等零部件企业全程参与本届巡展,携手推动汽车安全事业进一步深入发展。

全新 雪佛兰 EQUINOX
——未来 为我而来——
中国摇滚新力量——狂啸

活着 还是 怒放
全新2.4L 科帕奇
携都市全功能智能导航 怒放新生

全新 都市全功能智能导航
数字电视功能:
支持数字电视功能,全国360多个城市可用。
国内首创实时动态导航:
根据路况拥堵等交通信息,实时调整行车路径,有效规避拥堵。