

**auto
NEA**

CRASH TEST

8-9 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 2008



305
μοντέλα
στο μικροσκόπιο



Πόσα αστέρια
παίρνουν
Πόσο
προστατεύουν
παιδιά και πεζούς





30

από τις 50 πολιτείες των ΗΠΑ δεν επιβάλλουν υποχρεωτικά τη χρήση κράνους στους μοτοσυκλετιστές τους.

10.000

τιμές ανά δευτερόλεπτο παρέχουν οι περίπου 200 αισθητήρες που βρίσκονται σε ένα ντάμπ, κατά τη διάρκεια μιας δοκιμής πρόσκρουσης.

1

στους 2 οδηγούς κάθετα περισσότερα από 90 λεπτά την ημέρα στο τιμόνι ενός αυτοκινήτου.

3

φορές περισσότερες μετακινούνται οι Ευρωπαίοι σε σχέση με πριν από είκοσι χρόνια.

1.000

προσομοιώσεις κρας τεστ σε υπολογιστές πραγματοποιούνται κάθε εβδομάδα κατά τη φάση εξέλιξης ενός νέου μοντέλου, η οποία διαρκεί περίπου 48 μήνες.

EDITORIAL



ΤΟΥ ΠΕΤΡΟΥ ΠΙΤΣΙΝΗ
email:ppitsinis@dolnet.gr

ΤΑ 5 ΑΣΤΕΡΙΑ ΔΕΝ ΚΑΝΟΥΝ ΑΤΡΩΤΟ ΤΟ Ι.Χ.

Πόσο ασφαλές είναι το αυτοκίνητό μου; Η απάντηση στο ερώτημα είναι – κυριολεκτικά – ζωτικής σημασίας για τον οδηγό και τους επιβάτες, που μεταφέρει. Οι δοκιμές πρόσκρουσης του οργανισμού EuroNCAP μάς αποκαλύπτουν μόνον μία πλευρά της συμπεριφοράς του αυτοκινήτου μας στα... δύσκολα, δηλαδή πόσο αντέχει στις μετωπικές και στις πλευρικές συγκρούσεις, αλλά και σε οδυνηρές επαφές με στύλους. Πρόκειται σίγουρα για εξαιρετικά σημαντικές παραμέτρους, όμως ο συνολικός βαθμός προστασίας που προσφέρει ένα αυτοκίνητο στους επιβάτες του εξαρτάται και από άλλους παράγοντες, όπως τον εξοπλισμό ασφαλείας (π.χ. αριθμός αερόσακων, σύστημα ευστάθειας κ.λπ.), την κατάσταση του οχήματος, αλλά και τον ίδιο τον οδηγό.

Τα πέντε αστέρια δεν σημαίνουν λοιπόν ότι καθόμαστε στο τιμόνι ενός άτρωτου μοντέλου. Αντίθετα ένα αυτοκίνητο που τα πηγαίνει περίφημα στις δοκιμές πρόσκρουσης με ταχύτητα 64 χλμ. /ώρα, μπορεί να διαλυθεί αν συγκρουστεί με ταχύτητα 100 χλμ. /ώρα ή αν βρεθεί απέναντί του ένα σαφώς ογκωδέστερο όχημα (π.χ. μίνι με τζιπ). Οι δοκιμές του EuroNCAP και τα αποτελέσματά τους παραμένουν όμως, ακόμη και έτσι, μία αξιόπιστη ένδειξη για τα επίπεδα παθητικής ασφάλειας των αυτοκινήτων μας. Ακριβώς γι' αυτόν τον λόγο αποτελούν τα τελευταία χρόνια ένα σημαντικό κριτήριο αγοράς για έναν συνεχώς αυξανόμενο αριθμό πελατών. Έτσι υποχρεώνονται οι εταιρείες να βελτιώνουν τα επίπεδα παθητικής ασφάλειας των μοντέλων τους, ώστε να παραμένουν ανταγωνιστικά. Όταν άρχισε ο EuroNCAP το 1997 τις πρώτες δοκιμές πρόσκρουσης, φάνταζαν τα πέντε αστέρια μία μακρινή ουτοπία. Δέκα χρόνια αργότερα το 97% των 34 μοντέλων που υποβλήθηκαν στην ίδια δοκιμασία μέσα στο 2007, παρασημοφορήθηκε με τέσσερα και πέντε αστέρια.

Η συγκεκριμένη αξιολόγηση αναφέρεται μόνον στην προστασία των ενήλικων επιβατών, όμως το EuroNCAP αξιολογεί – επίσης με αστέρια – και την προστασία των παιδιών επιβατών, όπως επίσης των πεζών. Ειδικά η προστασία των παιδιών επιβατών ενδιαφέρει άμεσα κάθε οικογένεια και θα έπρεπε να αποτελεί εξίσου σημαντικό κριτήριο επιλογής με τα αστέρια για τους ενήλικους. Μάλιστα από τον Φεβρουάριο του 2009 θα αλλάξει ο τρόπος αξιολόγησης του EuroNCAP και θα προκύπτει ένας συνολικός βαθμός προστασίας των ενήλικων, των παιδιών επιβατών και των πεζών. Μία απολύτως σωστή κίνηση, γιατί η ζωή των παιδιών και των πεζών δεν πρέπει να εξαρτάται από τον αλτρουισμό των αυτοκινητοβιομηχανιών, αλλά από την ανάγκη τους να αποδεικνύουν έμπρακτα ότι νοιάζονται για όλους μας.

500

κιλά περίπου ζυγίζει ένα σκυλί βάρους 20 κιλών, όταν εκτοξεύεται προς τα εμπρός, τη στιγμή που συγκρούεται το όχημα μεταφοράς του με ταχύτητα 50 χλμ. /ώρα.

7/10

των παιδιών που χάνουν τη ζωή τους σε κάποιο τροχαίο δυστύχημα θα σώζονταν αν μεταφέρονταν σωστά στο κατάλληλο παιδικό καθισματάκι.

21€

τον χρόνο κοστίζουν στο Νόργουιτς της Αγγλίας τα ετήσια δημοτικά τέλη στάθμευσης για μοντέλα μήκους κάτω των 3,92 μ., ενώ όσα ξεπερνούν τα 4,45 μ. πληρώνουν 40 ευρώ τον χρόνο.

42.000

θάνατοι καταγράφονται κάθε χρόνο κατά μέσο όρο εξαιτίας τροχαίων ατυχημάτων στους ευρωπαϊκούς δρόμους.

Πώς γίνονται τα κρασ τεστ

Η δοκιμή πρόσκρουσης αποτελεί μία σύνθετη διαδικασία. Έτσι πραγματοποιούνται μία πηλαγομετωπική, μία πλευρομετωπική και μία πλευρική πρόσκρουση σε στύλο, ενώ αξιολογείται με ειδικά ντάμι η προστασία των παιδιών επιβατών και των πεζών



Η ασφάλεια πουλάει. Ευτυχώς! Πριν από λίγα μόλις χρόνια τα πράγματα ήταν εντελώς διαφορετικά, όμως η δραστηριοποίηση του EuroNCAP και η δημοσιοποίηση των πρώτων δοκιμών πρόσκρουσης το 1997 άλλαξε ριζικά το τοπίο όσον αφορά τα επίπεδα παθητικής ασφάλειας των αυτοκινήτων μας. Οι λίστες του οργανισμού ασφάλειας με έδρα τις Βρυξέλλες αποτελούν πλέον έναν οδηγό αγοράς για πολλούς υποψήφιους ιδιοκτήτες Ι.Χ., καθώς η αξιολόγηση κάθε αυτοκινήτου γίνεται μέσα από σκληρές και επιστημονικά τεκμηριωμένες διαδικασίες.

Κατά την πηλαγομετωπική πρόσκρουση πέφτει το αυτοκίνητο με ταχύτητα 64 χλμ. /ώρα και με επικάλυψη του 40% της μάσκας του πάνω σε μία παραμορφώσιμη μπαριέρα. Κατά την

πλευρομετωπική πρόσκρουση εμβολίζεται πλευρικά το όχημα από ένα ειδικό έλκνητρο, το οποίο κινείται με ταχύτητα 50 χλμ. /ώρα. Υπάρχει επίσης η δοκιμασία της πλευρικής πρόσκρουσης πάνω σε στύλο με ταχύτητα 29 χλμ. /ώρα, ενώ δίνονται επιπρόσθετοι βαθμοί στα αυτοκίνητα με ηχητικές και φωτεινές ενδείξεις για τους επιβάτες που δεν φορούν ζώνη ασφαλείας. Ειδικά το τελευταίο μέτρο είχε αμφισβητηθεί έντονα στην αρχή, η EuroNCAP επέμεινε όμως στην εφαρμογή του και δικαιώθηκε, αφού ουσιαστικά ανάγκασε όλους τους αυτοκινητοκατασκευαστές να υπογραμ-

μίζουν – έντονα και... ενοχλητικά μερικές φορές – στους απείθαρχους επιβάτες να χρησιμοποιούν τη ζώνη ασφαλείας.

Δυστυχώς οι δοκιμές πρόσκρουσης δεν πραγματοποιούνται με τις ίδιες

προδιαγραφές σε όλον τον κόσμο. Εκτός λοιπόν από τα κρασ τεστ ευρωπαϊκών προδιαγραφών σύμφωνα με τον οργανισμό EuroNCAP, έχουμε ανάλογες δοκιμασίες στις ΗΠΑ από τους ορ-

γανισμούς NHTSA και IHS, στην Κίνα (C-NCAP) και στην Ιαπωνία (J-NCAP). Σε όλες τις περιπτώσεις απονέμονται αστέρια, όμως τα αποτελέσματα δεν

είναι συγκρίσιμα επειδή διαφέρουν οι προδιαγραφές των κρασ τεστ. Γι' αυτό και αποτελεί πάγιο αίτημα πολλών οργανισμών οδικής ασφάλειας η θέσπιση ενιαίων προδιαγραφών για τις δοκιμές πρόσκρουσης σε όλη την υφήλιο.

Θα πρέπει επίσης να τονίσουμε, ότι κρασ τεστ πραγματοποιούν και διάφοροι άλλοι φορείς, όπως π.χ. μεγάλες λέσχες αυτοκινήτων. Συνήθως όμως στοχεύουν σε ειδικότερες περιπτώσεις, εξετάζουν για παράδειγμα τι συμβαίνει σε μια καραμπόλα, όπου εμπλέκονται περισσότερα από δύο αυτοκίνητα, πόσο κινδυνεύουμε αν συγκρουστεί το αυτοκίνητό μας με ένα ελάφι στο δρόμο κ.λπ.

Ενδιαφέρον παρουσιάζουν και οι συγκριτικές δοκιμές μεταξύ ομοειδών προϊόντων, όπως είναι τα παιδικά καθισματάκια.

ΟΙ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΤΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗΣ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΕΝΙΑΙΕΣ ΣΕ ΟΛΟΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ, ΓΙ' ΑΥΤΟ ΚΑΙ ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΟΥΣ ΔΕΝ ΘΕΩΡΟΥΝΤΑΙ ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΣΥΓΚΡΙΣΙΜΑ

ΠΛΑΓΙΟΜΕΤΩΠΙΚΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ

Πόσο παραμορφώνεται ο θάλαμος επιβατών

Η πλαγιομετωπική πρόσκρουση αποτελεί τον πυρήνα των κρας τεστ του EuroNCAP και τα αποτελέσματά της επηρεάζουν άμεσα τις πωλήσεις ενός νέου μοντέλου.

Οι προδιαγραφές των πλαγιομετωπικών δοκιμών πρόσκρουσης βασίζονται στις αντίστοιχες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την ασφάλεια των οχημάτων, με τη διαφορά ότι σύμφωνα με το EuroNCAP η ταχύτητα πρόσκρουσης είναι 8 χλμ. / ώρα υψηλότερη και φτάνει τα 64 χλμ. / ώρα. Χρησιμοποιούνται δύο ντάμις με προδιαγραφές ενηλίκων στις θέσεις του οδηγού και του συνοδηγού και το όχημα πέφτει σε μία παραμορφούμενη αλουμινένια μπαριέρα. Μάλιστα, η πρόσκρουση γίνεται με το 40% της μετωπικής επιφάνειας του οχήματος, όπως συμβαίνει και στη συντριπτική πλειονότητα των πραγματικών μετωπικών συγκρούσεων μεταξύ δύο αυτοκινήτων. Σκοπός του συγκεκριμένου κρας τεστ είναι η αξιολόγηση των παραμορφώσεων του θαλάμου επιβατών και οι συνέπειες που μπορεί να προκύψουν για τους επιβάτες (π.χ. πιθανότητα τραυ-

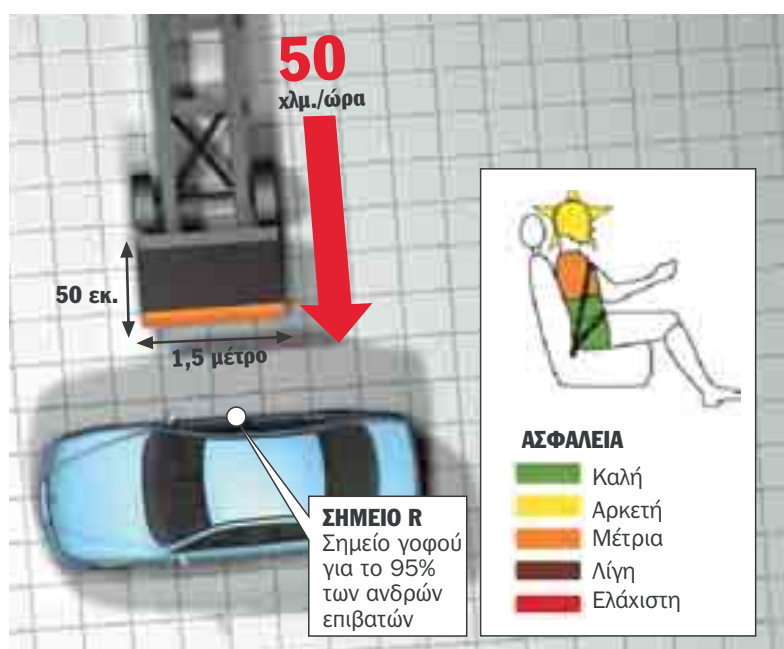
ματισμού κ.λπ.). Η ταχύτητα πρόσκρουσης των 64 χλμ. / ώρα αντιστοιχεί σε μία πραγματική σύγκρουση μεταξύ δύο οχημάτων που κινούνται με 55 χλμ. / ώρα. Τέτοιου τύπου ατυχήματα συμβαίνουν συχνότατα και μάλιστα με σοβαρές συνέπειες για τους οδηγούς και τους επιβάτες. Οι μετρήσεις του EuroNCAP είχαν σημαντικά οφέλη για τον αγοραστή ενός μέσου αυτοκινήτου, αφού βελτιώθηκε σημαντικά η λειτουργία των αερόσακων και δημιουργήθηκαν καλύτερα συστήματα συγκράτησης του σώματος (π.χ. προεντατήρες των ζωνών ασφαλείας) ώστε να αποφεύγονται οι βαριοί τραυματισμοί. Επίσης, η αφαίρεση βαθμών εξαιτίας της πιθανότητας τραυματισμού των γονάτων και των κάτω άκρων είχε ως αποτέλεσμα τον επανασχεδιασμό των κόκπιτ, τη χρήση μαλακότερων πλαστικών, την εξέλιξη αερόσακων για τα γόνατα και την τοποθέτηση αποσπώμενων πενταλιέρων στην περίπτωση μίας σύγκρουσης.



ΠΛΕΥΡΟΜΕΤΩΠΙΚΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ

Για προστασία κρανίου και σώματος

Τα αποτελέσματα των πρώτων πλευρομετωπικών κρας τεστ σοκάρισαν, συνέβαλαν όμως στην εξέλιξη πλευρικών αερόσακων νέας γενιάς με εξαιρετικά αναβαθμισμένες δυνατότητες προστασίας του κρανίου και του σώματος

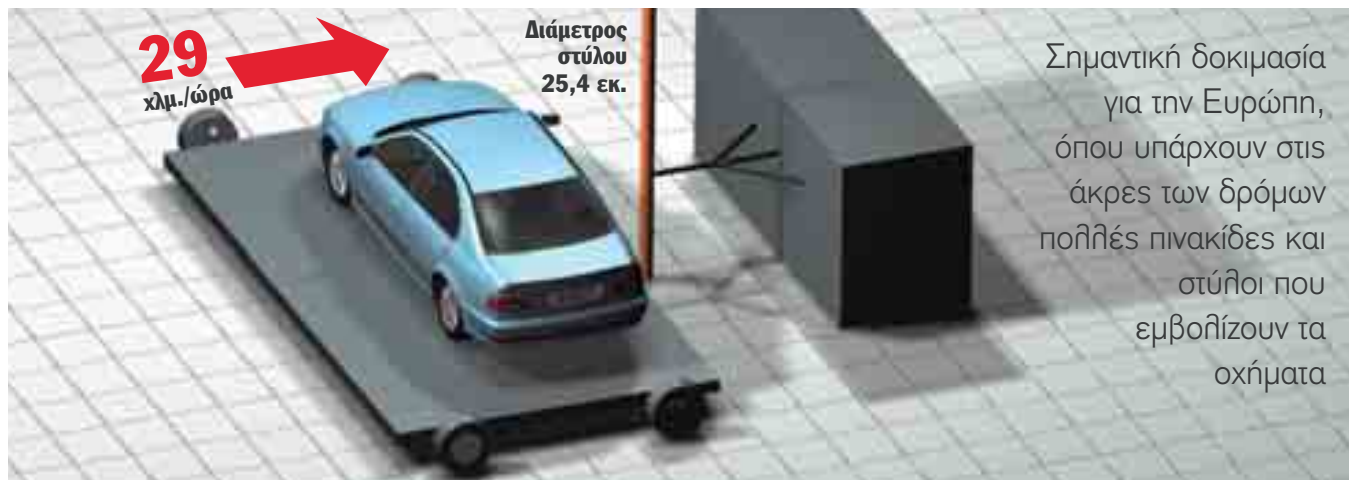


Οι τύποι των ατυχημάτων διαφέρουν από χώρα σε χώρα στην Ευρώπη, υπολογίζεται όμως ότι περίπου το 25% των σοβαρών τροχαίων δυστυχημάτων οφείλεται σε πλευρομετωπικές συγκρούσεις, συνήθως μεταξύ δύο ή περισσότερων οχημάτων. Γι' αυτό και οι ειδικοί κατατάσσουν τις πλευρομετωπικές συγκρούσεις στη δεύτερη θέση σπουδαιότητας και επικινδυνότητας, δηλαδή αμέσως μετά τις πλαγιομετωπικές συγκρούσεις. Ο EuroNCAP χρησιμοποιεί για τις ανάγκες της πλευρομετωπικής δοκιμής πρόσκρουσης ένα κινητό έλκνηρο με παραμορφούμενα υλικά, το οποίο χτυπά στην πόρτα του οδηγού με ταχύτητα 50 χλμ. /ώρα. Η αξιολόγηση της πιθανότητας τραυματισμού γίνεται με βάση ένα ντάμι, το οποίο κάθεται στο τιμόνι. Η συγκεκριμένη δοκιμασία έχει αποδειχθεί πολύ δυσκολότερη στην πράξη συγκριτικά με τη δοκιμασία της πλαγιομετωπικής πρόσκρουσης, επειδή ο ζωτικός χώρος μεταξύ του σώματος και της πόρτας είναι πολύ μικρότερος και ο πλευρικός αερόσακος καλείται

να ανοίξει πολύ γρηγορότερα και πιο συγκεκριμένα μέσα σε χιλιοστά του δευτερολέπτου. Ας μην ξεχνάμε εξάλλου ότι πριν από λίγα μόλις χρόνια αποτελούσαν οι πλευρικοί αερόσακοι προνόμιο μόνον των ακριβών και πολυτελών μοντέλων, οπότε η πλευρική προστασία των επιβατών ενός αυτοκινήτου ήταν σημαντικά χαμηλότερη και βασιζόταν ουσιαστικά στη λαμαρίνα του αμαξώματος και στις ενισχυτικές μπάρες μέσα στις πόρτες. Ο EuroNCAP καταγράφει όμως μία μεγάλη βελτίωση στον τομέα της πλευρικής προστασίας τα τελευταία χρόνια, η οποία οφείλεται στην αναβάθμιση του εξοπλισμού ασφαλείας των σύγχρονων αυτοκινήτων, αφού για παράδειγμα οι τέσσερις αερόσακοι είναι πλέον στάνταρ στα περισσότερα νέα μοντέλα. Πρόκειται για μία ζωτικής σημασίας εξέλιξη, αν αναλογισθούμε ότι στις πλευρικές συγκρούσεις ρισκάρουμε στην κυριολεξία το κεφάλι μας. Ειδικά μάλιστα για την προστασία του αναπτύχθηκαν οι αερόσακοι κορτινές με μεγάλες επιφάνειες, οι οποίες λειτουργούν σαν ασπίδα τόσο για τον οδηγό και τον συνοδηγό όσο και για τους πίσω επιβάτες.

ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗ ΣΕ ΣΤΥΛΟ

Για να γλιτώσουμε το κεφάλι μας



Η δοκιμή πρόσκρουσης σε στύλο αποτελεί μια ιδιαιτερότητα των κρας τεστ σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές του οργανισμού EuroNCAP, καθώς δεν πραγματοποιείται ούτε στην Κίνα ούτε στις ΗΠΑ και την Ιαπωνία. Ως αιτιολογικό αναφέρεται η πληθώρα στύλων και πινακίδων στην άκρη των ευρωπαϊκών δρόμων, ενώ αντί-

θετα δεν υπάρχει κάτι ανάλογο στις άλλες ηπείρους. Στο συγκεκριμένο κρας τεστ μετακινείται το όχημα πάνω σε μία πλατφόρμα με ταχύτητα 29 χλμ. / ώρα και προσκρούει πλευρικά πάνω σε έναν σταθερό στύλο. Η διάμετρος του τελευταίου είναι ακριβώς 254 χιλιοστά, δηλαδή πρόκειται για έναν αρκετά λεπτό στύλο, με αποτέλεσμα να λειτουργεί σαν έμβολο και να παραμορφώνει σημαντικά τα πλευρά

του αμαξώματος. Βέβαια θα πρέπει να αναφέρουμε ότι η δοκιμή πρόσκρουσης σε στύλο δεν είναι υποχρεωτική και προβλέπεται μόνον εφ' όσον διαθέτει το αυτοκίνητο ανάλογα συστήματα προστασίας των επιβατών του στις πλευρικές συγκρούσεις, όπως είναι οι αερόσακοι κεφαλής. Οι συγκεκριμένοι αερόσακοι δεν αφήνουν τα κεφάλια των επιβατών να διαγράφουν τροχιές εκκρεμούς ούτε να χτυπήσουν στα παράθυρα και να περάσουν μέσα από κρύσταλλα, που ενδέχεται να αποδειχθούν επικίνδυνα σαν σύγχρονες γκιλοτίνες.

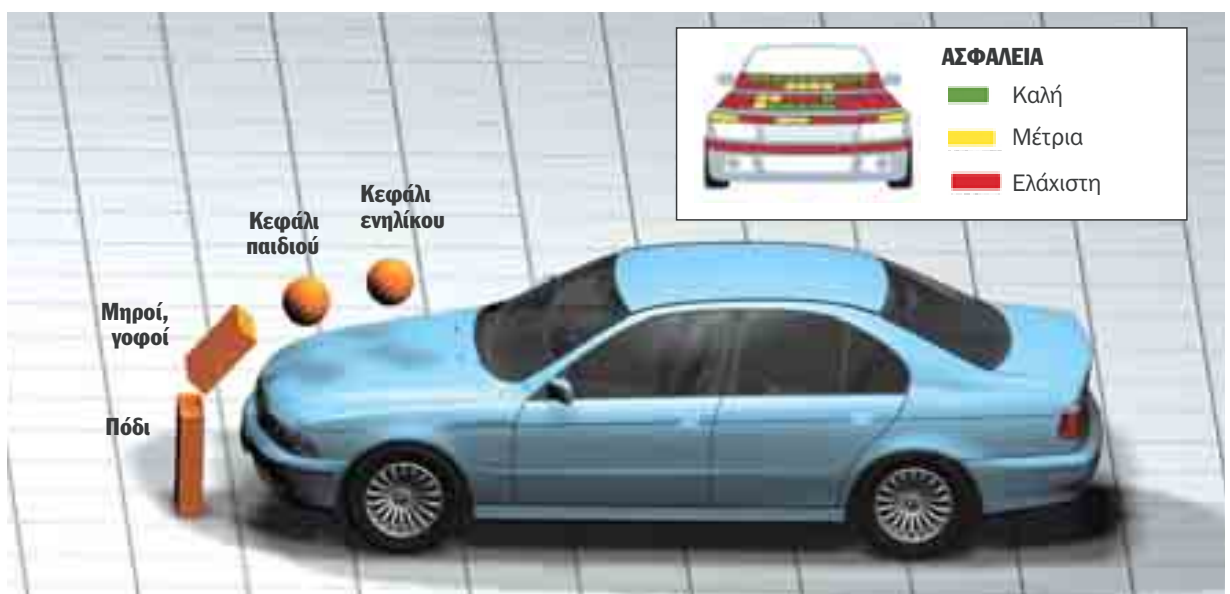
Η σημασία των αερόσακων κεφαλής έχει επιβεβαιωθεί και σε μετρήσεις του EuroNCAP. Στα μοντέλα που πραγματοποιούν δοκιμές πρόσκρουσης σε στύλο και δεν είναι εφοδιασμένα με αερόσακους κεφαλής οι τιμές επιβάρυνσης του κρανίου είναι πέντε φορές μεγαλύτερες από το όριο 5.000, το οποίο συνιστά σοβαρότατο κρανιοεγκεφαλικό τραυματισμό. Αντίθετα, στα μοντέλα με αερόσακους κεφαλής κυμαίνονται οι αντίστοιχες τιμές μεταξύ 100 και 300, δηλαδή βρίσκονται σε επίπεδα ασφαλείας του κρανίου. Με άλλα λόγια με έναν κατάλληλο αερόσακο μπορούμε να γλιτώσουμε στην κυριολεξία το κεφάλι μας, παρ' όλη τη σοβαρότητα και την επικινδυνότητα μίας πλευρικής πρόσκρουσης πάνω σε στύλο.

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΖΩΝ

Από το 2009 οι σοβαρές βελτιώσεις

Πρόκειται για μία πολυσύνθετη δοκιμασία, κατά την οποία εξετάζεται πόσο επιθετικό ή φιλικό είναι ένα αυτοκίνητο που συγκρούεται με έναν ενήλικα πεζό ή με ένα παιδί. Η ταχύτητα πρόσκρουσης του οχήματος ανέρχεται σε 40 χλμ. /ώρα, ενώ και οι υπόλοιπες παράμετροι του κρας τεστ βασίζονται στις οδηγίες και στις προδιαγραφές της επιτροπής για την ασφάλεια οχημάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Για τις συγκεκριμένες δοκιμές δεν χρησιμοποιούνται ολοκληρωμένα ντάμπς. Αν και είναι δυνατόν να καθοριστεί το σημείο επαφής του πεζού με τον προφυλακτήρα του οχήματος, είναι ουσιαστικά αδύνατον να εντοπιστεί με ακρίβεια το σημείο του αμαξώματος πάνω στο οποίο θα προσκρούσει το κεφάλι του πεζού. Για να υπερκεραστεί το συγκεκριμένο πρόβλημα, χρησιμοποιούνται διάφορα μέρη που αντιστοιχούν σε μέλη του ανθρώπινου σώματος, ανάλογα με το στάδιο της δοκιμής. Ένα μακρόστενο τμήμα υποκαθιστά το κάτω μέρος του ποδιού, κάτι σαν γάμπα δηλαδή, και έτσι αξιολογούμε πόσο επικίνδυνο είναι ένα αυτοκίνητο για το συγκεκριμένο μέρος των κάτω άκρων ενός πεζού σε περίπτωση σύγκρουσης μαζί του. Αντίστοιχα χρησιμοποιείται ένα πιο κοντό τμήμα ως υποκατάστατο των μηρών, ενώ υπάρχουν δύο σφαιρικά σώματα διαφορετικού όγκου ως προσομοίωση κεφαλιών ενηλίκων πεζών. Τα τελευταία προσκρούουν πάνω στο καπό και έτσι



εξάγονται και εδώ ανάλογα συμπεράσματα. Η προστασία των πεζών μπορεί να βελτιωθεί χάρη στον σωστό σχεδιασμό των προφυλακτών, που οφείλουν να υποχωρούν μόλις έρθουν σε επαφή με ανθρώπινο σώμα και δεν χτυπούν στην περιοχή των γονάτων, αλλά χαμηλότερα. Επίσης συνιστάται η απομάκρυνση σκληρών τμημάτων, όπως π.χ. το μπλοκ του κινητήρα, καθώς η πρόσκρουση ενός ανθρώπου πάνω του συνιστά θανατηφόρο κίνδυνο.

Μέχρι σήμερα ελάχιστοι αγοραστές δίνουν σημασία στον δείκτη προστασίας πεζών ενός αυτοκινήτου, γι' αυτό και οι επιδόσεις των αυτοκινητοβιομηχανιών σε αυτόν τον τομέα είναι εξαιρετικά φτωχές. Από τον Φεβρουάριο του 2009 θα περιλαμβάνεται όμως η φιλικότητα ενός αυτοκινήτου απέναντι στους πεζούς στη συνολική αξιολόγησή του, οπότε είναι βέβαιο ότι και οι αυτοκινητοβιομηχανίες θα επιδιώξουν βελτιώσεις και σε αυτόν τον τομέα.



ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΑΙΔΙΩΝ

Τα νέα συστήματα σώζουν ζωές



Παιδί που παίζει για το ντάμι-συνεπιβάτη τον ρόλο του αερόσακου σε περίπτωση σύγκρουσης. Αγκαλιά και εμπρός ισοδυναμούν με εγκληματική πράξη, που μπορεί να έχει τραγική κατάληξη



Εδώ περιφέρεται το παιδί ελεύθερα μέσα στο αυτοκίνητο. Δυστυχώς πρόκειται για μία συνηθισμένη εικόνα στους ελληνικούς δρόμους



Το κρας τεστ διαλύει κάθε αμφιβολία. Το παιδί απογειώνεται προς τα εμπρός και διαλύει με το κεφάλι του το παρμπρίζ, αν και η ταχύτητα πρόσκρουσης δεν υπερβαίνει τα 30 χλμ. /ώρα

Μεγάλα ελλείμματα παρατηρούνται στην προστασία των παιδιών, όπου κανένας κατασκευαστής δεν έχει αξιολογηθεί ακόμη με τον μέγιστο αριθμό των 5 αστεριών

Tα τελευταία χρόνια έχει αυξηθεί το ενδιαφέρον πολλών υποψήφιων αγοραστών αυτοκινήτων για τον βαθμό κατά τον οποίο προστατεύουν τα παιδιά επιβάτες. Λογικό, καθώς οι μικρής ηλικίας επιβάτες είναι πιο ευάλωτοι από τους ενήλικες, ενώ κατά το παρελθόν οι αυτοκινητοβιομηχανίες δεν λάμβαναν υπόψη αυτές τις ιδιαιτερότητες. Το EuroNCAP έχει αναπτύξει για τις ανάγκες των συγκεκριμένων κρας τεστ δύο τύπους ντάμις, οι οποίοι ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές βρεφών ηλικίας ενάμισι έτους και παιδιών τριών ετών. Τα δύο ντάμις προστίθενται ως επιβάτες στο πλήρωμα του αυτοκινήτου, δηλαδή στα δύο ντάμις που κάθονται στις θέσεις του οδηγού και του συνοδηγού, και πραγματοποιείται μία πλαγιομετωπική και μία πλευρομετωπική δοκιμή πρόσκρουσης, σύμφωνα με τις γνωστές προδιαγραφές του EuroNCAP. Τα παιδικά καθισματάκια, τα οποία χρησιμοποιούνται για τις δοκιμές πρόσκρουσης με τα μικρόσωμα ντάμις, τα επιλέγουν οι αυτοκινητοβιομηχανίες ανάλογα με το μοντέλο που αξιολογείται. Οι υψηλές απαιτήσεις του EuroNCAP διαμόρφωσαν μια νέα εικόνα στην αγορά παιδικών καθισμάτων, καθώς ξεχώρισε η ήρα από το σιτάρι, ενώ αρκετές αυτοκινητοβιομηχανίες επανασχεδίασαν τα σαλόνια τους με τρόπο ώστε να προσφέρουν αποτελεσματικότερη προστασία στα παιδιά. Επίσης, χάρη στα κρας τεστ με παιδιά ντάμις καθιερώθηκε το σύστημα στήριξης και συγκράτησης παιδικών καθισμάτων ISOFIX, με το οποίο αποτρέπεται η... απογείωση των παιδικών καθισμάτων σε περίπτωση σύγκρουσης. Δυστυχώς και εδώ υπάρχουν ακόμη αρκετές ελλείψεις, αφού κάθε ε-

ταιρεία έχει εξελίξει ένα δικό της ISOFIX, στο οποίο προσαρμόζονται μόνο συγκεκριμένου τύπου καθισματάκια, τα οποία μάλιστα κοστίζουν αισθητά ακριβότερα από τα συμβατικά. Στον τομέα της προστασίας των μικρών επιβατών μένει να γίνουν ακόμη αρκετά βήματα, καθώς είχε παραμεληθεί στο παρελθόν.



Καθισματάκι με στήριξη ISOFIX. Δυστυχώς δεν υπάρχουν ενιαίες προδιαγραφές για όλα τα μοντέλα



Το παιδάκι έχει κάθε λόγο να χαμογελά, αφού μεταφέρεται σε ένα άνετο και κατάλληλο καθισματάκι



Το παιδικό καθισματάκι αντίθετης φοράς (reboard) προστατεύει αποτελεσματικότερα τα βρέφη σε συγκρούσεις






Nissan Navara. Οι Ιάπωνες έσπευσαν να το ενισχύσουν σε ζωτικά σημεία του αμαξώματος, επειδή στις πρώτες δοκιμές πρόσκρουσης κόντεψε να διαλυθεί

ΑΝΟΙΧΤΑ ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ (ΠΙΚ - ΑΠ) Το πάθημα - μάθημα

Πέραν του Ατλαντικού, στις ΗΠΑ, τα πικ απ αποτελούν τρόπο ζωής. Στη χώρα μας έχουν ταυτιστεί με «εργαλεία» για αγροτική χρήση, όμως λειτουργούν και ως μεταφορικά μέσα. Το αγοραστικό ενδιαφέρον για τα πικ απ αυξήθηκε έντονα μετά την άρση της απαγόρευσης της κυκλοφορίας στα διπλοκάμπινα ημιφορτηγάκια, τα οποία συνδυάζουν το τερπνόν (χώρους και άνεση για μία οικογένεια) μετά του ωφελίμου (επαγγελματική χρήση). Αξίζει να αναφέρουμε ότι εξαιτίας ακριβώς του χαρακτήρα τους κυκλοφορούν αποκλειστικά με πετρελαιοκινητήρες, άρα περιορίζεται η ακτίνα δράσης τους εκτός του μεγάλου δακτυλίου της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης.

Τα αποτελέσματα των δοκιμών του EuroNCAP, που έγιναν σε τρία πικ απ, έχουν χωρίς αμφιβολία το ενδιαφέρον τους. Και αυτό, καθώς το Isuzu D-MAX του 2008 αρκείται σε μόλις ενάμισι αστέρια, το Mitsubishi L200 της ίδιας χρονολογίας τα πηγαίνει περίφημα και παίρνει τέσσερα αστέρια, ενώ το νέο Nissan Navara (επίσης του 2008) αξιολογείται με τρία αστέρια. Το Navara επιβεβαιώνει όμως τη σημασία των κρασ τεστ του EuroNCAP, αφού η πρώτη δοκιμή πρόσκρουσης είχε καταστροφικά αποτελέσματα και έλαβε μόνο μισό αστέρι. Οι Ιάπωνες διέκοψαν άμεσα την παραγωγή του, προχώρησαν σε μία σειρά βελτιωτικών επεμβάσεων και λίγο αργότερα επαναλήφθηκε το κρασ τεστ, όπου βαθμολογήθηκε πλέον το Navara με τρία αστέρια. Ταυτόχρονα επωφεληθήκαν από τις βελτιώσεις του Navara και τα παιδιά επιβάτες, καθώς και εδώ αναβαθμίστηκε το ιαπωνικό πικ απ και έλαβε τέσσερα αστέρια αντί τριών.

	 Ασφάλεια ενηλίκων	 Ασφάλεια παιδιών	 Προστασία πεζών	ΒΑΘΜΟΙ
Isuzu D-Max/Rodeo	★☆☆☆☆	★☆☆☆☆	★☆☆☆☆	17
Mitsubishi L200	★★★★★	★☆☆☆☆	★☆☆☆☆	27
Nissan Navara (Βελτιωμένη έκδοση)	★★★★★	★☆☆☆☆	★☆☆☆☆	24

ΚΟΥΠΕ, ΚΑΜΠΡΙΟΛΕ

Όλα με 4 αστέρια

Mόλις επτά σπορ μοντέλα έχει «καταστρέψει» ο οργανισμός EuroNCAP στις δοκιμές πρόσκρουσης που πραγματοποιεί εδώ και πάνω από μία δεκαετία. Παρ' όλα αυτά, η συγκεκριμένη κατηγορία ξεχωρίζει με κάποιες ιδιαιτερότητες, όπως τους ισχυρούς κινητήρες των μοντέλων της, τη συχνότερη εμπλοκή τους σε τροχαία ατυχήματα και την προτίμηση που δείχνουν προς αυτήν οι ηλικιακά νεότερες κατηγορίες.

Εξετάζοντας τα αποτελέσματα παρατηρούμε μία μεγάλη ομοιότητα, καθώς και τα επτά κουπέ ή καμπριόλε έλαβαν από τέσσερα αστέρια το καθένα! Δεν υπάρχει δηλαδή μοντέλο με τρία ή πέντε αστέρια στις δοκιμές πρόσκρουσης για ενήλικους επιβάτες, ενώ αξίζει να αναφέρουμε ότι η τριάδα των «παλαιότερων» μοντέλων αποτελείται από τα Honda S2000, Mazda MX-5 και Mercedes SLK του 2002. Εννοείται ότι στην περίπτωση των σπορ μοντέλων δεν γίνονται δοκιμές πρόσκρουσης για παιδιά, καθώς έχουμε να κάνουμε είτε με αυστηρά διαθέσιμα αυτοκίνητα είτε με αυτοκίνητα στα οποία μεταφέρονται σπάνια παιδιά στα πίσω καθίσματα.

Κατά τις δοκιμές προστασίας των πεζών, οι οποίες έχουν πραγματοποιηθεί και με τα επτά μοντέλα, ξεχωρίζουν δύο αυτοκίνητα. Ουσιαστικά πρόκειται για δύο άκρα αντίθετα, καθώς το MG TF του 2003 ανήκει στα ελάχιστα μοντέλα που δοκίμασε το EuroNCAP και έλαβε τρία αστέρια σε αυτόν τον τομέα, ενώ το Audi TT του 2003 μένει χωρίς ούτε ένα αστέρι, αποτελώντας έτσι μία καθόλου φωτεινή εξαίρεση!



Mazda MX-5. Καλό μοντέλο με ικανοποιητική προστασία του οδηγού και του συνοδηγού του, όχι όμως και των πεζών



MG TF. Το βρετανικό ρούντστερ θωρακίζει ικανοποιητικά τους επιβάτες του, ενώ αξιολογείται με τρία αστέρια και για την προστασία των πεζών



Audi TT. Δοκιμάστηκε το 2003 και είναι το μόνο σπορ μοντέλο, από τα επτά, που δεν έλαβε ούτε ένα αστέρι για την προστασία των πεζών

	 Ασφάλεια ενηλίκων	 Ασφάλεια παιδιών	 Προστασία πεζών	ΒΑΘΜΟΙ
Audi TT (2003)	★★★★★		☆☆☆☆	28
BMW Z4 (2004)	★★★★★		★☆☆☆☆	31
Honda S2000 (2002)	★★★★★		★☆☆☆☆	27
Mazda MX-5 (2002)	★★★★★		★☆☆☆☆	25
Mercedes Benz SLK (2002)	★★★★★		★☆☆☆☆	26
MG TF (2003)	★★★★★		★☆☆☆☆	26
Opel Tigra (2004)	★★★★★		★☆☆☆☆	26



BMW Z4. Κινείται στον μέσο όρο της κατηγορίας με τέσσερα αστέρια για την προστασία των ενήλικων επιβατών



ΜΙΚΡΑ, ΣΟΥΠΕΡ ΜΙΝΙ

Άρχισαν να θωρακίζονται

Η κατηγορία των μίνι και σούπερ μίνι ενδιαφέρει άμεσα τον μέσο καταναλωτή, καθώς καταλαμβάνει μερίδιο αγοράς γύρω στο 30% και οι τάσεις της είναι αυξητικές. Ακόμη και στο πρόσφατο παρελθόν τα μικρά μοντέλα θεωρούνταν λιγότερο ασφαλή στις συγκρούσεις συγκριτικά με τα μοντέλα μεγαλύτερων κατηγοριών, επειδή οι κατασκευαστές έδιναν έμφαση σε άλλες παραμέτρους, όπως π.χ. στις χαμηλές τιμές αγοράς.

Οι δοκιμές πρόσκρουσης του EuroNCAP έφεραν όμως απτά αποτελέσματα. Έτσι παρατηρούμε ότι τα παλαιότερα μοντέλα αρκούνται σε δύο (π.χ. Citroen Saxo του 2000, Lancia Ypsilon του 2000) ή ακόμη και σε ενάμισι (Fiat Seicento του 2000) ή ένα αστέρι (Rover 100 του 1997), ενώ νεώτερα των ίδιων εταιρειών τα πηγαίνουν περίφημα. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε ότι τα Citroen C1 και C2 κερδίζουν τέσσερα αστέρια, ενώ πεντάστερα είναι το Fiat 500 και το Grande Punto.

Γενικά επιβεβαιώνεται ότι – ακόμη και στη μικρή κατηγορία – τα τέσσερα αστέρια θεωρούνται σχεδόν αυτονόητη επίδοση, αν και καταγράφονται ορισμένες αρνητικές εξαιρέσεις μεταξύ μοντέλων τελευταίας γενιάς. Επισημαίνουμε για του λόγου το αληθές το Chevrolet Matiz του 2005 με δύομισι αστέρια και το Kia Picanto του 2004 με τρία αστέρια.

Ελλιπή είναι τα αποτελέσματα όσον αφορά την προστασία των παιδιών, καθώς πολλά από τα μικρά μοντέλα είχαν δοκιμαστεί πριν από το 2003, οπότε άρχισαν να πραγματοποιούνται τα συγκεκριμένα κρας τεστ από το EuroNCAP.



Fiat 500. Το μοντέλακι αποδεικνύεται μεγάλο στον τομέα της παθητικής ασφάλειας, λαμβάνοντας τον μέγιστο αριθμό των πέντε αστεριών



Kia Picanto. Νοιάζεται για τα παιδιά που μεταφέρει, γι' αυτό και το EuroNCAP του απένειμε τέσσερα αστέρια σε αυτό τον τομέα



Rover 100. Το κρας τεστ έγινε το 1997 και το ένα αστέρι αξιολόγησης επιβεβαιώνει τα άλματα που έχουν γίνει από τότε



Seat Ibiza του 2008. Εκπληκτικά αποτελέσματα με πέντε αστέρια για την προστασία των επιβατών, τέσσερα για την προστασία των παιδιών και τρία για την προστασία των πεζών

	Ασφάλεια ενηλίκων	Ασφάλεια παιδιών	Προστασία πεζών	ΒΑΘΜΟΙ
Audi A2 (2002)	★★★★☆		★★★★☆	26
BMW Mini (2007)	★★★★★	★★★☆☆	★★★★☆	33
BMW Mini (2002)	★★★★☆		★★★★☆	25
Chevrolet Kalos (2006)	★★★★☆	★★★☆☆	★★★★☆	17
Chevrolet Matiz (2005)	★★★☆☆	★★★☆☆	★★★★☆	17
Citroën C1 (2005)	★★★★★	★★★★★	★★★★☆	26
Citroën C2 (2003)	★★★★★	★★★☆☆	★★★★☆	29
Citroën C3 (2002)	★★★★★		★★★★☆	28
Citroën C3 Pluriel (2003)	★★★★★		★★★★☆	31
Citroën Saxo (2000)	★★★☆☆		★★★☆☆	13
Daewoo Matiz (2000)	★★★☆☆		★★★☆☆	19
Daihatsu Cuore (2008)	★★★★★	★★★☆☆	★★★★☆	25
Daihatsu Sirion (2008)	★★★★★	★★★☆☆	★★★★☆	29
Daihatsu Sirion (2000)	★★★☆☆		★★★☆☆	22
Fiat 500 (2007)	★★★★★	★★★☆☆	★★★★☆	35
Fiat Grande Punto (2000)	★★★★★	★★★☆☆	★★★★☆	33
Fiat Panda (2004)	★★★☆☆	★★★☆☆	★★★★☆	20
Fiat Punto (2000)	★★★★★		★★★☆☆	26

	Ασφάλεια ενηλίκων	Ασφάλεια παιδιών	Προστασία πεζών	ΒΑΘΜΟΙ
Fiat Punto (1997)	★★★☆☆		★★★☆☆	-
Fiat Seicento (2000)	★★★☆☆		★★★☆☆	12
Ford Fiesta (2000)	★★★★☆		★★★☆☆	17
Ford Fiesta (1997)	★★★★☆		★★★☆☆	-
Ford Fiesta (2002)	★★★★★		★★★★☆	25
Ford Ka (2000)	★★★★★		★★★☆☆	17
Honda Jazz (2004)	★★★★★	★★★☆☆	★★★★☆	25
Hyundai Atos (2000)	★★★★☆		★★★☆☆	18
Hyundai Getz (2004)	★★★★★	★★★☆☆	★★★★☆	25
Hyundai i10 (2008)	★★★★★	★★★★★	★★★★☆	26
Kia Picanto (2004)	★★★★☆	★★★☆☆	★★★★☆	17
Kia Rio (2005)	★★★★★	★★★☆☆	★★★★☆	29
Lancia Ypsilon (2000)	★★★☆☆		★★★☆☆	14
Mazda 2 (2007)	★★★★★	★★★★★	★★★★☆	34
Mazda 2 (2004)	★★★★★	★★★☆☆	★★★★☆	26
Mazda 2 (2003)	★★★★★	★★★☆☆	★★★★☆	25
Mitshubishi Colt (2005)	★★★★★	★★★☆☆	★★★★☆	25
Nissan Micra (1997)	★★★☆☆		★★★☆☆	-

	 Ασφάλεια ενηλίκων	 Ασφάλεια παιδιών	 Προστασία πεζών	ΒΑΘΜΟΙ
Nissan Micra (2000)	★★★★☆		★★★★☆	15
Nissan Micra (2003)	★★★★☆		★★★★☆	25
Nissan Note (2006)	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆	31
Opel Corsa (2006)	★★★★★	★★★★☆	★★★★☆	34
Opel Corsa (1997)	★★★★☆		★★★★☆	-
Opel Corsa (2000)	★★★★☆		★★★★☆	18
Opel Corsa (2002)	★★★★☆		★★★★☆	25
Peugeot 1007 (2005)	★★★★★	★★★★☆	★★★★☆	36
Peugeot 206 (2000)	★★★★☆	☆☆☆☆☆	★★★★☆	25
Peugeot 207 (2006)	★★★★★	★★★★☆	★★★★☆	35
Peugeot 207CC (2007)	★★★★★	☆☆☆☆☆	★★★★☆	33
Renault Clio (1997)	★★★★☆		★★★★☆	-
Renault Clio (2000)	★★★★☆		★★★★☆	26
Renault Clio (2005)	★★★★★	★★★★☆	★★★★☆	33
Renault Modus (2004)	★★★★★	★★★★☆	★★★★☆	33
Renault Twingo (2003)	★★★★☆		★★★★☆	23
Renault Twingo (2007)	★★★★☆		★★★★☆	28
Rover 100 (1997)	☆☆☆☆☆		★★★★☆	-
Rover 25 (2001)	★★★★☆		★★★★☆	17
Seat Ibiza (2008)	★★★★★	★★★★☆	★★★★☆	34
Seat Ibiza (2000)	★★★★☆		★★★★☆	21
Seat Ibiza (2002)	★★★★☆		★★★★☆	26
Skoda Fabia (2007)	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆	32
Skoda Fabia (2000)	★★★★☆		★★★★☆	26
Smart City Coupe (2000)	★★★★☆		★★★★☆	22
Smart Fourfour (2005)	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆	26
Smart Fortwo (2007)	★★★★☆		★★★★☆	28
Suzuki Splash (2008)	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆	30
Suzuki Swift (2005)	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆	30
Suzuki SX4 (2006)	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆	29
Toyota Yaris (2005)	★★★★★	★★★★☆	★★★★☆	35
Toyota Yaris (2000)	★★★★☆		★★★★☆	29
VW Fox (2005)	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆	28
VW Lupo (2000)	★★★★☆		★★★★☆	26
VW Polo (1997)	★★★★☆		★★★★☆	-
VW Polo (2000)	★★★★☆		★★★★☆	26
VW polo (2002)	★★★★☆		★★★★☆	28



Chevrolet Matiz. Αν και πρόκειται για μοντέλο που δεν έχει κλείσει ούτε τρία χρόνια ζωής, αρκείται σε δύομισι αστέρια για την ασφάλεια των επιβατών του



Daihatsu Cuore. Αξιοπρεπέστατη επίδοση για ένα μίνι τα τρία αστέρια, τα οποία αφορούν την προστασία των μικρών επιβατών του



Skoda Fabia. Ικανοποιητική είναι η εικόνα του νέου Fabia με τέσσερα αστέρια για τους ενήλικους επιβάτες, τρία για τα παιδιά και δύο για τους πεζούς

Suzuki Splash. Δεν αφήνει... παραπονεμένους παιδιά και πεζούς (από τρία αστέρια), ενώ στους ενήλικους επιβάτες παρέχει ασφάλεια τεσσάρων αστέρων



BMW Mini. Στο μοντέλο δεύτερης γενιάς δεν παραμορφώνεται εύκολα ο θάλαμος επιβατών, γι' αυτό και του απονέμονται πέντε αστέρια



Peugeot 1007. Οι Γάλλοι έχουν κάνει αρκετά καλή δουλειά και στην ασφάλεια των παιδιών επιβατών, για την οποία το 1007 λαμβάνει τρία αστέρια



Toyota Yaris. Το μοντέλο του 2005 ανήκει στα μίνι με τα υψηλότερα επίπεδα παθητικής ασφάλειας, κάτι που αποτυπώνεται στα πέντε αστέρια του



Renault Clio του 2005. Άριστη προστασία για τους ενήλικους επιβάτες (πέντε αστέρια) και τα παιδιά (τέσσερα αστέρια), δεν το ενδιαφέρουν όμως οι πεζοί (ένα αστέρι)



ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΑ SUV

Νοιάζονται για τα παιδιά

Η κατηγορία των οικογενειακών τετρακίνητων SUV εκφράζει – μαζί με εκείνη των κόμπακτ πολυμορφικών – καλύτερα από οποιαδήποτε άλλη τις σύγχρονες τάσεις, γι' αυτό και αυξάνει συνεχώς το μερίδιό της στο σύνολο της αγοράς. Το EuroNCAP έχει δημοσιεύσει μέχρι σήμερα τα αποτελέσματα δοκιμών πρόσκρουσης με δεκαεπτά τέτοια μοντέλα, από τα οποία τα παλαιότερα είναι τα Honda CR-V, Land Rover Freelander και Nissan X-Trail του 2002. Χάρη στο νεαρό της ηλικίας τους, κανένα από τα 17 SUV δεν βαθμολογείται με λιγότερα από τρία αστέρια, ενώ όλα τα νεώτερα μοντέλα (μετά το 2003) αξιολογούνται είτε με τέσσερα είτε με πέντε στις δοκιμές πρόσκρουσης για ενήλικους επιβάτες.



Ford Kuga. Το ασφαλέστερο SUV της κατηγορίας του με πέντε αστέρια για τους επιβάτες του, τέσσερα για τα παιδιά που μεταφέρει και τρία για τους πεζούς

Μία εξαιρετική περίπτωση αποτελεί το νέο Ford Kuga, που θα κυκλοφορήσει το επόμενο διάστημα και στην Ελλάδα. Το τετρακίνητο μοντέλο της Ford αναδεικνύεται σε ολοκληρωμένη πρόταση όσον αφορά την παθητική ασφάλεια, καθώς λαμβάνει πέντε αστέρια στην προστασία των ενηλίκων, τέσσερα στην προστασία των παιδιών επιβατών και άλλα τρία στην προστασία των πεζών! Γενικότερα, τα SUV δείχνουν να «νοιάζονται» αρκετά για τα παιδιά μας, αφού τα οκτώ από τα δεκατρία που έλαβαν μέρος στη συγκεκριμένη δοκιμασία βαθμολογήθηκαν με τέσσερα αστέρια και τα υπόλοιπα με τρία.

	Ασφάλεια ενηλίκων	Ασφάλεια παιδιών	Προστασία πεζών	ΒΑΘΜΟΙ
BMW X3 (2008)	★★★★☆	★★★★☆	★★☆☆☆	28
Chevrolet Captiva (2007)	★★★★☆	★★★★☆	★★☆☆☆	31
Daihatsu Terios (2008)	★★★★☆	★★★★☆	★★☆☆☆	28
Ford Kuga (2008)	★★★★★	★★★★☆	★★☆☆☆	33
Honnda C-RV (2007)	★★★★☆	★★★★☆	★★☆☆☆	33
Honnda C-RV (2002)	★★★★☆		★★☆☆☆	26
Hyundai Tucson (2006)	★★★★☆	★★★★☆	★★☆☆☆	29
Land Rover Freelander (2007)	★★★★★	★★★★☆	★★☆☆☆	35
Land Rover Freelander (2002)	★★★★☆		★★☆☆☆	20
Mitsubishi Outlander (2007)	★★★★☆	★★★★☆	★★☆☆☆	32
Mitsubishi Pajero Pinin (2003)	★★★★☆		★★☆☆☆	24
Nissan X-Trail (2003)	★★★★☆		★★☆☆☆	26
Nissan X-Trail (2007)	★★★★☆	★★★★☆	★★☆☆☆	30
Renault Koleos (2008)	★★★★★	★★★★☆	★★☆☆☆	33
Suzuki Grand Vitara (2007)	★★★★☆	★★★★☆	★★☆☆☆	30
Toyota Rav4 (2006)	★★★★☆	★★★★☆	★★☆☆☆	32
VW Tiguan (2007)	★★★★★	★★★★☆	★★☆☆☆	34

	Ασφάλεια ενηλίκων	Ασφάλεια παιδιών	Προστασία πεζών	ΒΑΘΜΟΙ
Audi Q7 (2006)	★★★★☆	★★★★☆	★★☆☆☆	30
BMW X5 (2003)	★★★★☆		★★☆☆☆	31
BMW X5 (2003)	★★★★★		★★☆☆☆	33
Huyndai Santa Fe (2002)	★★★★☆		★★☆☆☆	25
Hyundai Santa Fe (2006)	★★★★☆	★★★★☆	☆☆☆☆☆	29
Jeep Cherokee (2002)	★★★★☆		★★☆☆☆	24
Jeep Cherokee (2003)	★★★★☆		★★☆☆☆	25
Jeep Grand Cherokee (2005)	★★★★☆	★★★★☆	☆☆☆☆☆	26
Kia Sorento (2003)	★★★★☆		★★☆☆☆	25
Land Rover Discovery (2006)	★★★★☆	★★★★☆	★★☆☆☆	31
Land Rover Range Rover (2006)	★★★★☆		★★☆☆☆	30
Mercedes Benz M Class (2008)	★★★★★	★★★★☆	★★☆☆☆	34
Mercedes Benz M Class (2002)	★★★★☆		★★☆☆☆	30
Nissan Pathfinder (2006)	★★★★☆	★★★★☆	★★☆☆☆	32
Opel frontera (2002)	★★★★☆		★★☆☆☆	21
Suzuki Grand Vitara (2002)	★★★★☆		☆☆☆☆☆	23
Volvo XC90 (2003)	★★★★★		★★☆☆☆	34
VW Touareg (2004)	★★★★★	☆☆☆☆☆	★★☆☆☆	34

ΠΟΛΥΤΕΛΗ SUV

SOS για τους πεζούς

Για τη συγκεκριμένη κατηγορία μοντέλων ισχύει ό,τι γράψαμε και για τις μεγάλες λιμουζίνες, δηλαδή απευθύνονται λόγω των τσουικτερών τιμών αγοράς τους και του υψηλού κόστους συντήρησης σε έναν περιορισμένο αριθμό αγοραστών. Ισχύει επίσης ό,τι εκτός Ελλάδας η συντριπτική πλειονότητα των πολυτελών SUV κυκλοφορεί με υπερτροφοδοτούμενους πετρελαιοκινητήρες.

Ο οργανισμός EuroNCAP δοκίμασε τις αντοχές δεκαοκτώ τέτοιων μοντέλων στις συγκρούσεις, με τα παλαιότερα από αυτά να έχουν κυκλοφορήσει το 2002, γι' αυτό και δεν υπάρχει κάποιο αυτοκίνητο με καταστροφικά αποτελέσματα. Και εδώ πάντως βλέ-



Hyundai Santa Fe του 2006. Αξιοπρεπής προστασία για τους επιβάτες του, αλλά για την ασφάλεια των πεζών παίρνει μπέν εις το πλίκον!

πουμε ότι και τα τρία τετρακίνητα που έλαβαν μόνο τρία αστέρια (Jeep Cherokee, Opel Frontera, Suzuki Grand Vitara) δοκιμάστηκαν το 2002, ενώ όλα τα νεώτερα πολυτελή SUV κατέκτησαν τουλάχιστον τέσσερα αστέρια, ορισμένα μάλιστα πέντε.

Σε αποδεκτά επίπεδα κυμαίνεται η προστασία των παιδιών επιβατών. Το EuroNCAP πραγματοποίησε τέτοιες δοκιμές σε επτά κλιδιά τετρακίνητα μοντέλα, τρία από τα οποία βαθμολογήθηκαν με τέσσερα αστέρια και τα υπόλοιπα τέσσερα με τρία αστέρια.

Προκλητικά κρίνονται τα αποτελέσματα, όσον αφορά την προστασία των πεζών, επιβεβαιώνοντας, έτσι, ότι τα τζιπ αποτελούν τον μεγαλύτερο κίνδυνο γι' αυτούς. Από τα δεκαοκτώ πανάκριβα SUV βαθμολογούνται μόνο τρία (Audi Q7, Nissan Pathfinder, Volvo XC90) με δύο αστέρια και άλλα δώδεκα με ένα αστέρι. Υπάρχουν όμως και χειρότερα, αφού το Hyundai Santa Fe του 2006, το Jeep Grand Cherokee του 2005 και το Suzuki Grand Vitara του 2002 μένουν χωρίς κανένα αστέρι!

ΜΕΓΑΛΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

Τα φτιάχνουν σαν φρούρια

Οι οπαδοί της ταξικής θεωρίας επιβεβαιώνονται στην περίπτωση των δοκιμών πρόσκρουσης του EuroNCAP με μοντέλα της μεγάλης κατηγορίας, που απευθύνονται λόγω των τιμημένων τους στο ολιγάριθμο, ευκατάστατο αγοραστικό κοινό. Βλέπουμε λοιπόν ότι από τα δεκαοκτώ μοντέλα για χοντρά πορτοφόλια που έλαβαν διαχρονικά μέρος στα κρας τεστ, μόνο τα δύο αξιολογήθηκαν με τρία αστέρια και μάλιστα πρόκειται για αυτοκίνητα δεκαετίας (Audi A6 και Opel Omega του 1998). Από εκεί και μετά οι λιμουζίνες προσέφεραν ήδη εδώ και χρόνια προστασία τουλάχιστον τεσσάρων αστέρων, μάλιστα δεν υπάρχει μεγάλο μοντέλο νέας γενιάς το οποίο να αξιολογείται με λιγότερα από πέντε αστέρια. Οι εταιρείες εφαρμόζουν πρώτα τις νεώτερες τεχνολογίες ασφαλείας στα ακριβά μοντέλα, όπου η τιμή δεν αποτελεί το υπ' αριθμόν ένα κριτήριο επιλογής, και έτσι θωρακίζονται αποτελεσματικότερα οι πελάτες της συγκεκριμένης κατηγορίας. Απόλυτη περιφρόνηση υπάρχει πάντως για τους πεζούς κατά τον σχεδιασμό των ακριβών αυτοκινήτων, καθώς αρκετά από αυτά αρκούνται σε μόλις ένα αστέρι και τα υπόλοιπα δεν βαθμολογούνται με περισσότερα από δύο!



Citroën C6. Υποδειγματικό σε όλα τα επίπεδα, μάλιστα στην προστασία των πεζών βαθμολογείται με τέσσερα αστέρια, δηλαδή με άριστα!



Opel Omega του 1998. Παρά τα... χρονάκια του, τα πηγαίνει σχετικά καλά, γι' αυτό και αξιολογείται με τρία αστέρια

	 Ασφάλεια ενηλίκων	 Ασφάλεια παιδιών	 Προστασία πεζών	ΒΑΘΜΟΙ
Audi A6 (2004)	★★★★★	★★★★☆	☆☆☆☆	17
Audi A6 (1998)	★★★★☆		☆☆☆☆	23
BMW σειρά 5 (1998)	★★★★☆		☆☆☆☆	25
BMW σειρά 5 (2004)	★★★★★	★★★★☆	☆☆☆☆	29
Citroën C6 (2005)	★★★★★	★★★★☆	★★★★	34
Honda Legend (2007)	★★★★★	★★★★☆	★★★★	33
Lexus GS (2005)	★★★★★	★★★★☆	★★★★	35
Mercedes Benz E Class (1998)	★★★★☆		☆☆☆☆	26
Mercedes Benz E Class (2002)	★★★★★		☆☆☆☆	33
Opel Omega (1998)	★★★☆☆		☆☆☆☆	22
Peugeot 607 (2002)	★★★★☆		☆☆☆☆	26
Renault Vel Satis (2005)	★★★★★		☆☆☆☆	34
Renault Vel Satis (2002)	★★★★★		☆☆☆☆	33
Saab 9-5 (1998)	★★★★☆		☆☆☆☆	33
Saab 9-5 (2003)	★★★★★		☆☆☆☆	33
Toyota Camry (1998)	★★★★☆		☆☆☆☆	25
Volvo S70 (1998)	★★★★☆		☆☆☆☆	25
Volvo S80 (2000)	★★★★☆		☆☆☆☆	17

	 Ασφάλεια ενηλίκων	 Ασφάλεια παιδιών	 Προστασία πεζών	ΒΑΘΜΟΙ
Chrysler Voyager (2007)	★★★★★	★★★★☆	☆☆☆☆	20
Chrysler Voyager (1999)	★★★★☆		☆☆☆☆	14
Ford Galaxy (2006)	★★★★★	★★★★☆	★★☆☆	35
Ford S Max (2006)	★★★★★	★★★★☆	★★☆☆	36
Hyundai Trajet (2003)	★★★★☆		★★☆☆	20
Kia Carnival (2003)	★★★★☆		★★☆☆	18
Kia Carnival (2006)	★★★★☆	★★★★☆	★★☆☆	29
Mitsubishi Space Wagon (1999)	★★★★☆		☆☆☆☆	19
Nissan Serena (1999)	★★★★☆		☆☆☆☆	21
Peugeot 806 (1999)	★★★★☆		☆☆☆☆	22
Peugeot 806 (2003)	★★★★★		★★☆☆	32
Peugeot 806 (2002)	★★★★☆		★★☆☆	32
Renault Espace (1999)	★★★★☆		☆☆☆☆	27
Renault Espace (2003)	★★★★★		★★☆☆	35
Toyota Picnic (1999)	★★★★☆		☆☆☆☆	25
Toyota Previa (2003)	★★★★☆	★★★★☆	★★☆☆	28
VW Sharan (1999)	★★★★☆		☆☆☆☆	21
VW T5 (2008)	★★★★☆	★★★★☆	★★☆☆	27



Ford S-Max. Τα τέσσερα αστέρια για την ασφάλεια των παιδιών επιβατών συνιστούν αξιοπρεπέστατο αποτέλεσμα για ένα οικογενειακό βαν



Chrysler Voyager. Καταστροφικό αποτέλεσμα θεωρείται το – μόνο – ενάμισι αστέρι για ένα μοντέλο, στο οποίο το κρας τεστ έγινε πριν από ένα χρόνο

ΜΕΓΑΛΑ ΠΟΛΥΜΟΡΦΙΚΑ

Λίγα με 5 αστέρια

Η κατηγορία των μεγάλων πολυμορφικών μοντέλων έχει περιθωριακή σημασία στη χώρα μας εξαιτίας των μεγάλων κινητήρων της, οι οποίοι ανεβάζουν τις τιμές τους στα ύψη, αλλά και εξαιτίας του ογκώδους σχήματος των μαζωμάτων του με τη μειωμένη ευελιξία. Στο εξωτερικό η ζήτησή τους είναι ικανοποιητική, κυκλοφορούν όμως σχεδόν αποκλειστικά με οικονομικούς και ελαστικούς ντιζελοκινητήρες. Το EuroNCAP πραγματοποίησε δοκιμές πρόσκρουσης με δεκαοκτώ τέτοια μοντέλα, όπου παρατηρούνται ενδιαφέρουσες διαφοροποιήσεις. Μία ιδιαίτερη περίπτωση αποτελεί σίγουρα το Chrysler Voyager. Το αμερικανικό πολυμορφικό αξιολογήθηκε το 1999 με δύο αστέρια, τη στιγμή που το μοντέλο τελευταίας γενιάς του 2007 έλαβε μόνον ενάμισι, είχαμε δηλαδή πτωχό κέρδη στο κεφάλαιο της παθητικής ασφαλείας!

Ένα άλλο χαρακτηριστικό γνώρισμα της κατηγορίας των μεγάλων πολυμορφικών μοντέλων είναι ότι μόνο λίγα από αυτά έχουν λάβει πέντε αστέρια στις δοκιμές πρόσκρουσης για ενήλικες επιβάτες. Ικανοποιητικά είναι τα αποτελέσματα στο κεφάλαιο προστασίας των παιδιών, αν και έχουν υποβληθεί στη συγκεκριμένη δοκιμασία μόνον έξι μοντέλα. Τα τέσσερα από αυτά βαθμολογούνται πάντως με τέσσερα στα πέντε αστέρια και τα άλλα δύο λαμβάνουν επίσης τρία αστέρια.

Καλύτερα να μη σχολιάσουμε τα αποτελέσματα της προστασίας των πεζών, καθώς ούτε σε αυτή την κατηγορία υπάρχουν μοντέλα που να «νοιάζονται» ιδιαίτερα γι' αυτούς.



ΜΕΣΑΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

Αυτονότητα τα 5 αστέρια



άνω από εξήντα μοντέλα της μεσαίας κατηγορίας έχουν περάσει τις δοκιμές πρόσκρουσης του EuroNCAP την τελευταία δεκαετία. Τα πρώτα κρας τεστ αποδεικνύονται καταστροφικά για ορισμένα μοντέλα, ακόμη και επώνυμων εταιρειών υψηλού κύρους. Η σειρά 3 της BMW του 1997 και η Citroen Xantia της ίδια χρονολογίας βαθμολογούνται με μόλις ενάμισι αστέρι, ενώ και η Mercedes C-class του 2007 δεν μπορεί να υπερηφανεύεται για τα δύο αστέρια της. Από εκεί και μετά όμως βλέπουμε ότι η κατάσταση βελτιώνεται με σαφώς γρηγορότερους ρυθμούς συγκριτικά με τις μικρότερες κατηγορίες. Λογικό, καθώς τα μεσαία μοντέλα αρχίζουν και εξοπλίζονται νωρίτερα με περισσότερους αερόσακους και άλλα παρεμφερή συστήματα παθητικής ασφαλείας, ενώ οι αυξημένες τιμές τους επιτρέπουν μεγαλύτερες επενδύσεις σε αυτόν τον τομέα.

Είναι χαρακτηριστικό ότι στα μοντέλα νέας γενιάς θεωρούνται σχεδόν αυτονόητα τα πέντε αστέρια και μόνο σε ελάχιστα το EuroNCAP απονέμει «μόνο» τέσσερα. Αντίθετα, δεν υπάρχει για παράδειγμα μοντέλο τριετίας με τρία ή λιγότερα αστέρια, καθώς οι εμπορικές προοπτικές του σε μία τόσο απαιτητική κατηγορία θα ήταν μηδαμινές.

Επίσης, τα περισσότερα μεσαία μοντέλα προσφέρουν σαφώς πιο ικανοποιητική προστασία στους μικρούς επιβάτες τους σε σχέση με αυτοκίνητα χαμηλότερων κατηγοριών. Μπορεί μάλιστα να λείπει το πεντάστερο μοντέλο, υπάρχουν όμως πολλά που αξιολογήθηκαν με τέσσερα αστέρια και ορισμένα με τρία, όταν ο μέσος όρος κυμαίνεται στη μικρομεσαία κατηγορία γύρω στα δύο αστέρια.



BMW σειρά 3 του 1997. Η έρευνα για θέματα παθητικής ασφαλείας βρίσκεται ακόμη στα σπάργανα, εξ ου και το ενάμισι αστέρι



Citroen C5 του 2008. Άνετη και ασφαλής λιμουζίνα με πέντε αστέρια για την προστασία των ενήλικων επιβατών και τρία για την ασφάλεια των παιδιών



Hyundai Elantra. Ούτε κρύο ούτε ζέση για το κορεαπικό μοντέλο, το οποίο βαθμολογήθηκε το 2001 με τρία αστέρια για την προστασία των επιβατών του



Lancia Delta. Παρουσιάστηκε πρόσφατα, οπότε δεν ξεκινάει το γεγονός ότι αξιολογείται με τον μέγιστο αριθμό των πέντε αστεριών

	Ασφάλεια ενήλικων	Ασφάλεια παιδιών	Προστασία πεζών	ΒΑΘΜΟΙ
Alfa Romeo 159 (2006)	★★★★★	★★★★☆	★★☆☆☆	34
Audi A4 (2008)	★★★★★	★★★★☆	★★☆☆☆	34
Audi A4 (1997)	★★★☆☆		★★☆☆☆	17
Audi A4 (2001)	★★★★☆		★★☆☆☆	30
BMW σειρά 3 (2005)	★★★★★	★★★★☆	★★☆☆☆	35
BMW σειρά 3 (1997)	★★★☆☆		★★☆☆☆	10
BMW σειρά 3 (2001)	★★★★☆		★★☆☆☆	25
Citroën C5 (2004)	★★★★★	★★★★☆	★★☆☆☆	36
Citroën C5 (2001)	★★★★☆		★★☆☆☆	30
Citroën C5 (2008)	★★★★★	★★★★☆	★★☆☆☆	35
Citroën Xantia (1997)	★★★☆☆		★★☆☆☆	9
Fiat Croma (2005)	★★★★★	★★★★☆	★★☆☆☆	34
Ford Mondeo (2001)	★★★★☆		★★☆☆☆	28
Ford Mondeo (2007)	★★★★★	★★★★☆	★★☆☆☆	35
Ford Mondeo (2002)	★★★★☆		★★☆☆☆	28
Ford Mondeo (1997)	★★★☆☆		★★☆☆☆	17

	Ασφάλεια ενήλικων	Ασφάλεια παιδιών	Προστασία πεζών	ΒΑΘΜΟΙ
Honda Accord (2000)	★★★★☆		★★☆☆☆	28
Honda Accord (2003)	★★★★☆		★★☆☆☆	28
Hyundai Elantra (2001)	★★★★☆		★★☆☆☆	20
Hyundai Sonata (2006)	★★★★☆	★★★★☆	★★☆☆☆	27
Jaguar X Type (2002)	★★★★☆		★★☆☆☆	26
Kia Magnetis (2006)	★★★★☆	★★★★☆	★★☆☆☆	28
Lancia Delta (2008)	★★★★★	★★★★☆	★★☆☆☆	34
Lexus IS (2006)	★★★★★	★★★★☆	★★☆☆☆	33
Mazda 6 (2005)	★★★★☆	★★★★☆	★★☆☆☆	31
Mazda 6 (2003)	★★★★☆	★★★★☆	★★☆☆☆	26
Mercedes C Class (1997)	★★★☆☆		★★☆☆☆	16
Mercedes C Class (2007)	★★★★★	★★★★☆	★★☆☆☆	36
Mercedes C Class (2001)	★★★★☆		★★☆☆☆	31
Mercedes C Class (2002)	★★★★★		★★☆☆☆	33
Mitsubishi Carisma (2001)	★★★★☆		★★☆☆☆	24
Nissan Primera (2002)	★★★★☆		★★☆☆☆	19

	 Ασφάλεια ενηλίκων	 Ασφάλεια παιδιών	 Προστασία πεζών	ΒΑΘΜΟΙ
Nissan Primera (2002)	★★★★☆		☆☆☆☆	29
Opel Signum (2003)	★★★★☆		☆☆☆☆	29
Opel Vectra (1997)	★★★☆☆		☆☆☆☆	24
Opel Vectra (2001)	★★★☆☆		☆☆☆☆	24
Opel Vectra (2002)	★★★★☆		☆☆☆☆	30
Peugeot 406 (1997)	★★★☆☆		☆☆☆☆	15
Peugeot 406 (2001)	★★★☆☆		☆☆☆☆	18
Peugeot 407 Coupe (2004)	★★★★★	★★★★☆	☆☆☆☆	34
Peugeot 407 Coupe (2005)	★★★★★	★★★★☆	☆☆☆☆	35
Renault Laguna (2003)	★★★★★		☆☆☆☆	34
Renault Laguna (2001)	★★★★★		☆☆☆☆	34
Renault Laguna (1997)	★★★☆☆		☆☆☆☆	17
Renault Laguna (2007)	★★★★★	★★★★☆	☆☆☆☆	36
Rover 600 (1997)	★★★☆☆		☆☆☆☆	11
Rover 75 (2001)	★★★★☆		☆☆☆☆	30
Saab 900 (1997)	★★★☆☆		☆☆☆☆	12
Saab 9-3 (2000)	★★★★☆		☆☆☆☆	33
Saab 9-3 (2002)	★★★★★		☆☆☆☆	33
Saab 9-3 Convertible (2002)	★★★★★	★★★★☆	☆☆☆☆	33
Skoda Octavia (2001)	★★★★☆		☆☆☆☆	23
Skoda Octavia (2004)	★★★★☆	★★★★☆	☆☆☆☆	27
Skoda Superb (2008)	★★★★★	★★★★☆	☆☆☆☆	35
Skoda Superb (2003)	★★★★☆		☆☆☆☆	26
Subaru Legacy Outback (2002)	★★★★☆		☆☆☆☆	27
Toyota Avensis (2003)	★★★★★		☆☆☆☆	34
Toyota Avensis (1998)	★★★☆☆		☆☆☆☆	23
Toyota Prius (2004)	★★★★★	★★★★☆	☆☆☆☆	34
Volvo S40 (1997)	★★★★☆		☆☆☆☆	26
Volvo S40 (2004)	★★★★★	★★★★☆	☆☆☆☆	34
Volvo S60 (2001)	★★★★☆		☆☆☆☆	28
Volvo V70 (2007)	★★★★★	★★★★☆	☆☆☆☆	34
VW Passat (2001)	★★★★☆		☆☆☆☆	28
VW Passat (2005)	★★★★★	★★★★☆	☆☆☆☆	34
VW Passat (1997)	★★★☆☆		☆☆☆☆	19



Renault Laguna του 1997. Αρκείται σε δύομισι αστέρια. Δέκα χρόνια αργότερα η νέα Laguna κατακτά άνετα τον... διπλάσιο αριθμό αστεριών



Rover 600 του 1997. Ακόμη και σε μια ακριβή λιμουζίνα όπως της σειράς 600 πριν από μία δεκαετία ήταν αρκετό το ενάμισι αστέρι – πρόκειται για ανεπαρκή επίδοση

Opel Signum. Πολύ καλά αποτελέσματα για την προστασία των ενήλικων επιβατών (τέσσερα αστέρια), αλλά για τους πεζούς δεν του καίγεται καρφάκι (ένα αστέρι)



Saab 9/3 Convertible. Αποτελεί ένα από τα ελάχιστα ανοιχτά μοντέλα που καταφέρνει και βαθμολογείται με πέντε αστέρια για την προστασία επιβατών



Subaru Legacy Outback. Θωρακίζει αρκετά αποτελεσματικά τους επιβάτες του (τέσσερα αστέρια), παραμελεί όμως τους πεζούς, γι' αυτό και παίρνει μόνο ένα αστέρι



Volvo V70. Κυριολεκτικά αστεράτες επιδόσεις όσον αφορά την ασφάλεια επιβατών του σουπδικού βάνγκον (πέντε αστέρια για τους ενήλικους και τέσσερα για τα παιδιά)



VW Passat του 2005. Έχει πάρει ένα αστέρι περισσότερο από το Passat του 2001 για την προστασία των επιβατών (πέντε αντί τεσσάρων), ενώ το μοντέλο του 1997 είχε αρκεστεί σε τρία



Toyota Prius. Οικολογικό και ασφαλές αποδεικνύεται το υβριδικό μοντέλο, που αξιολογείται με πέντε αστέρια για την ασφάλεια των ενήλικων επιβατών και με τέσσερα για την ασφάλεια των παιδιών



ΚΟΜΠΑΚΤ ΠΟΛΥΜΟΡΦΙΚΑ

Σε κλειό ασφαλείας

Tα μικρομεσαία πολυμορφικά μοντέλα γνωρίζουν συνεχώς μεγαλύτερη ζήτηση τα τελευταία χρόνια, θα λέγαμε μάλιστα ότι εκφράζουν – μαζί με τα τετρακίνητα SUV – τις τάσεις της εποχής. Η λίστα δοκιμών του EuroNCAP περιλαμβάνει τριάντα δύο τέτοια μοντέλα, με τα παλαιότερα από αυτά να έχουν κατασκευαστεί το 2001. Αυτό έχει θετικές συνέπειες στην αξιολόγησή τους, αφού δεν υπάρχει πολυμορφικό μοντέλο με λιγότερα από τρία αστέρια στην αξιολόγηση κατά τις δοκιμές των κρας τεστ με ενήλικους επιβάτες.

Κατά τα άλλα παρατηρούμε και εδώ ότι τα νεώτερα μοντέλα πετυχαίνουν αρκετά συχνά τον μέγιστο αριθμό των πέντε αστέρων. Ενδιαφέρον εμφανίζουν τα κόμπακτ πολυμορφικά μοντέλα, που βασίζονται σε αντίστοιχα επαγγελματικά, όπως είναι για παράδειγμα το Fiat Doblo και το Renault Kangoo. Βλέπουμε, λοιπόν, ότι ακόμη και αυτά βελτιώνονται και καταφέρνουν τα μοντέλα νέας γενιάς να αξιολογηθούν – μετά από τις κατάλληλες παρεμβάσεις – με τέσσερα αστέρια.

Τα μικρομεσαία πολυχρηστικά μοντέλα απευθύνονται κυρίως σε οικογενειάρχες, άρα πρέπει να τους ενδιαφέρει και το επίπεδο προστασίας που προσφέρουν στα παιδιά επιβάτες. Με μία προσεκτικότερη ανάγνωση των μοντέλων παρατηρούμε ότι τα τρία ή τα τέσσερα αστέρια αποτελούν κανόνα για τα κόμπακτ πολυμορφικά μοντέλα, στα οποία πραγματοποίησε ανάλογα κρας τεστ το EuroNCAP. Εξαιρούνται δύο μοντέλα, το Renault Kangoo του 2003 (μπορεί να θεωρηθεί ως ελαφρυντικό η ηλικία του) και το Fiat Idea, αν και το ιταλικό μοντέλο λανσαρίστηκε το 2006!



Seat Altea. Εξαιρετικά ασφαλές βαν, τόσο για τους ενήλικους επιβάτες του (πέντε αστέρια) όσο και για τα παιδιά που μεταφέρει (τέσσερα αστέρια)



Chrysler PT Cruiser. Δοκιμάστηκε το 2002 και έλαβε τρία αστέρια – επίδοση που θεωρήθηκε ιδιαίτερα καλή εκείνη την εποχή, όχι όμως και σήμερα



Opel Zafira του 2005. Άλματα προόδου, με πέντε αστέρια για τη θωράκιση των επιβατών, όταν το Zafira του 2001 είχε λάβει μόνο τρία

	Ασφάλεια ενηλίκων	Ασφάλεια παιδιών	Προστασία πεζών	ΒΑΘΜΟΙ
Chrysler PT Cruiser (2002)	★★★★☆		☆☆☆☆	21
Citroën Berlingo (2008)	★★★★★	★★★★☆	☆☆☆☆	27
Citroën Berlingo (2005)	★★★★☆	★★★★☆	☆☆☆☆	26
Citroën C4 Picasso (2006)	★★★★★	★★★★☆	☆☆☆☆	35
Citroën Picasso (2001)	★★★★☆		☆☆☆☆	27
Fiat Doblo (2004)	★★★★☆	★★★★☆	☆☆☆☆	23
Fiat Idea (2006)	★★★★☆	★★★☆☆	☆☆☆☆	26
Fiat Multipla (2001)	★★★★☆		☆☆☆☆	19
Ford Focus C Max (2003)	★★★★☆	★★★★☆	☆☆☆☆	31
Ford Fusion (2003)	★★★★☆		☆☆☆☆	25
Honda FR-V (2005)	★★★★☆	★★★★☆	☆☆☆☆	29
Honda Stream (2001)	★★★★☆		☆☆☆☆	26
Kia Carens (2007)	★★★★☆	★★★★☆	☆☆☆☆	27
Mazda 5 (2005)	★★★★★	★★★★☆	☆☆☆☆	33
Mazda Premacy (2001)	★★★★☆		☆☆☆☆	22
Mercedes Benz B Class (2002)	★★★★★	★★★★☆	☆☆☆☆	34
Mercedes Benz Vaneo (2002)	★★★★☆		☆☆☆☆	27
Mitsubishi Space Star (2001)	★★★★☆		☆☆☆☆	20
Nissan Almera Tino (2001)	★★★★☆		☆☆☆☆	30
Opel Meriva (2003)	★★★★☆		☆☆☆☆	26
Opel Zafira (2001)	★★★★☆		☆☆☆☆	22
Opel Zafira (2005)	★★★★★	★★★★☆	☆☆☆☆	33
Renault Kangoo (2008)	★★★★☆	★★★★☆	☆☆☆☆	28
Renault Kangoo (2003)	★★★★☆	★★★☆☆	☆☆☆☆	26
Renault Scenic (2003)	★★★★★	★★★★☆	☆☆☆☆	34
Renault Scenic (2001)	★★★★☆		☆☆☆☆	29
Seat Altea (2004)	★★★★★	★★★★☆	☆☆☆☆	33
Skoda Roomster (2006)	★★★★★	★★★★☆	☆☆☆☆	34
Toyota Corolla Verso (2004)	★★★★★	★★★★☆	☆☆☆☆	35
VW Caddy (2007)	★★★★☆	★★★★☆	☆☆☆☆	27
VW Touran (2003)	★★★★★		☆☆☆☆	33
VW Touran (2003)	★★★★☆		☆☆☆☆	32

ΜΙΚΡΟΜΕΣΑΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

Άλλα με εξαιρέσεις

Η συγκεκριμένη κατηγορία είναι η μαζικότερη και η πλέον εμπορική της ελληνικής αγοράς – και όχι μόνον – καθώς περίπου το ένα στα τρία νέα μοντέλα ανήκει σε αυτήν. Εδώ παρατηρούμε ανάλογα φαινόμενα, όπως στις μικρότερες κατηγορίες, δηλαδή πολλά από τα μοντέλα δεκαετίας βρίσκονται έτη φωτός πίσω όσον αφορά τα επίπεδα παθητικής ασφάλειας σε σχέση με τα σημερινά. Τα Nissan Almera και το Hyundai Accent του 1998 και το Mitsubishi Lancer του 1999 με ενάμιση αστέρι αποτελούν μερικά μόνον από τα μοντέλα προηγούμενης γενιάς, τα οποία δεν προστατεύουν επαρκώς τους ενήλικες επιβάτες τους.

Όσον αφορά τώρα τα νεώτερα μοντέλα, η πλειονότητά τους πετυχαίνει στα απαιτητικά κρας τεστ τέσσερα ή πέντε αστέρια. Στις αρνητικές εξαιρέσεις καταγράφουμε τα Chevrolet Aveo του 2006 (ενάμιση αστέρι), το Dacia Logan του 2005 (τρία αστέρια) και το Kia Cerato του 2006 (τρία αστέρια). Και εδώ υπάρχουν ελλείψεις, όσον αφορά το κεφάλαιο της προστασίας των παιδιών, αν και ιδιαίτερα δυσαρεστημένοι θα πρέπει να νιώθουν και οι πεζοί, δηλαδή όλοι μας. Είναι πραγματικά ανεπίτρεπτο, μια σημαντική μερίδα μοντέλων της κατηγορίας να μην μπορεί να κερδίσει περισσότερα από ένα αστέρι στη συγκεκριμένη δοκιμασία. Ευτυχώς, τα πράγματα αναμένεται να αλλάξουν – προς το καλύτερο –, όταν θα διαμορφώσει ο οργανισμός EuroNCAP έναν διαφορετικό τρόπο συνολικής αξιολόγησης, ο οποίος θα συμπεριλαμβάνει τα επίπεδα προστασίας των πεζών.



Chevrolet Aveo. Το ενάμιση αστέρι για την προστασία των ενήλικων επιβατών παραπέμπει σε μοντέλο δεκαετίας, παρ' ότι λανσαρίστηκε το 2006



Nissan Qashqai. Υψηλή βαθμολογία για την ασφάλεια των παιδιών με τέσσερα αστέρια, κάτι σημαντικό για ένα μοντέλο με οικογενειακό χαρακτήρα

	 Ασφάλεια ενηλίκων	 Ασφάλεια παιδιών	 Προστασία πεζών	ΒΑΘΜΟΙ
Alfa Romeo 147 (2001)	★★★★☆		☆☆☆☆	21
Audi A3 (1998)	★★★★☆		☆☆☆☆	25
Audi A3 (2003)	★★★★☆	★★★★☆	☆☆☆☆	29
BMW σειρά 1 (2004)	★★★★★	★★★★☆	☆☆☆☆	33
Chevrolet Aveo (2006)	★☆☆☆☆	★★★★☆	☆☆☆☆	21
Citroën C4 (2004)	★★★★★	★★★★☆	☆☆☆☆	35
Citroën Xsara (1998)	★★★★☆		☆☆☆☆	20
Dacia Logan (2005)	★★★★☆	★★★★☆	☆☆☆☆	19
Daewoo Lanos (1998)	★★★★☆		☆☆☆☆	17
Dodge Caliber (2007)	★★★★☆	★★★★☆	☆☆☆☆	29
Fiat Brava (1998)	★★☆☆☆		☆☆☆☆	16
Fiat Bravo (2007)	★★★★★	★★★★☆	☆☆☆☆	33
Fiat Stilo (2005)	★★★★☆	★★★★☆	☆☆☆☆	27
Ford Escort (1999)	★★☆☆☆		☆☆☆☆	14
Ford Focus (2004)	★★★★★	★★★★☆	☆☆☆☆	35
Ford Focus (1999)	★★★★☆		☆☆☆☆	25
Honda Civic (2007)	★★★★☆	★★★★☆	☆☆☆☆	32
Honda Civic (2006)	★★★★☆	★★★★☆	☆☆☆☆	30
Honda Civic (1998)	★★☆☆☆		☆☆☆☆	18
Honda Civic (2001)	★★★★☆		☆☆☆☆	27
Honda Civic Hybrid (2007)	★★★★☆	★★★★☆	☆☆☆☆	31
Hyundai Accent (1998)	★☆☆☆☆		☆☆☆☆	13
Hyundai i30 (2007)	★★★★☆	★★★★☆	☆☆☆☆	33
Hyundai i30 (2008)	★★★★★	★★★★☆	☆☆☆☆	34
Kia Cee'd (2007)	★★★★★	★★★★☆	☆☆☆☆	34
Kia Cerato (2006)	★★☆☆☆	★★★★☆	☆☆☆☆	19
Mazda 3 (2006)	★★★★☆	★★★★☆	☆☆☆☆	33

	 Ασφάλεια ενηλίκων	 Ασφάλεια παιδιών	 Προστασία πεζών	ΒΑΘΜΟΙ
Mercedes Benz A Class (1999)	★★★★☆			27
Mercedes Benz A Class (2005)	★★★★☆	★★★★☆	☆☆☆☆	36
Mitsubishi Lancer (1998)	★★☆☆☆		☆☆☆☆	14
Nissan Almera (1999)	★★☆☆☆		☆☆☆☆	14
Nissan Almera (2001)	★★★★☆		☆☆☆☆	26
Nissan Qashqai (2007)	★★★★★	★★★★☆	☆☆☆☆	37
Opel Astra (2004)	★★★★★	★★★★☆	☆☆☆☆	34
Opel Astra (1999)	★★★★☆		☆☆☆☆	25
Peugeot 306 (1998)	★★☆☆☆		☆☆☆☆	18
Peugeot 307 (2001)	★★★★☆		☆☆☆☆	30
Peugeot 307 CC (2003)	★★★★☆		☆☆☆☆	29
Peugeot 308 (2007)	★★★★★	★★★★☆	☆☆☆☆	35
Renault Megane (2002)	★★★★★		☆☆☆☆	33
Renault Megane (1999)	★★★★☆		☆☆☆☆	30
Renault Megane (1998)	★★★★☆		☆☆☆☆	25
Renault Megane CC (2004)	★★★★★	★★★★☆	☆☆☆☆	34
Sea Leon (2005)	★★★★☆	★★★★☆	☆☆☆☆	32
Suzuki Baleno (1998)	★★☆☆☆		☆☆☆☆	14
Toyota Auris (2002)	★★★★★	★★★★☆	☆☆☆☆	35
Toyota Corolla (2007)	★★★★★	★★★★☆	☆☆☆☆	34
Toyota Corolla (2002)	★★★★☆		☆☆☆☆	28
Toyota Corolla (1998)	★★☆☆☆		☆☆☆☆	23
Volvo C30 2007)	★★★★★	★★★★☆	☆☆☆☆	34
VW Beetle (2000)	★★★★☆		☆☆☆☆	26
VW Eos (2007)	★★★★☆	★★★★☆	☆☆☆☆	31
VW Golf (2004)	★★★★★	★★★★☆	☆☆☆☆	33
VW Golf (1998)	★★★★☆		☆☆☆☆	25



1.800.800.800
www.nissan.gr
© 2013 Nissan North America, Inc.



NISSAN QASHQAI

Το ασφαλέστερο αυτοκίνητο που κατασκευάστηκε ποτέ.

Η παρουσία του αλλάζει την καθημερινότητα. Η προσωπικότητά του επιβλήθηκε στους δρόμους. Η πόλη δεν αντιστάθηκε στις προκλήσεις του. Το Nissan Qashqai αντέτρεψε όσα γνωρίζουμε για τα αυτοκίνητα, όπως κάθε νέα γενιά ανατρέπει τα κατεστημένα με τις πρωτοπόρες ιδέες της. Και, έχοντας αποσπάσει 5 αστέρια στην παθητική ασφάλεια και βαθμολογία - ρεκόρ στα crash test του Euro NCAP, είναι το ασφαλέστερο αυτοκίνητο που κατασκευάστηκε ποτέ!

ΝΙΚ. Ι. ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ Α.Ε.

www.nissan.gr



SHIFT safety