



Velká auta neberou na malá ohledy

O ČEM VYPOVÍDAJÍ CRASHTESTY?

Přestože Fiat 500 patří k nejbezpečnějším vozům své kategorie, nemá jeho posádka při čelní srážce s obřím Audi Q7 mnoho šancí. Jak ukázal test německého klubu ADAC, na vině je „bezohledná“ konstrukce velkého auta.

Čistě teoreticky je malý Fiat 500 bezpečnějším autem než pětmetrové Audi Q7. V nárazových testech pořádaných respektovanou organizací EuroNCAP získala pětistovka plný počet pěti hvězd za ochranu posádky, zatímco Q7 jen čtyři.

To však platí jen v případě, když vůz nabourá do pevné překážky v přesně daných laboratorních podmínkách. Pokud se ale obě auta střetnou čelně, posádka audi vyvážne bez vážnějších problémů, zatímco řidič fiatů bude těžce zraněn.

Podle autoklubu je na vině příliš tvrdá konstrukce audi, která sice zajistí bezpečnost vlastní posádky, ale už nebere ohledy na druhé. Problémy s příliš tvrdými nosníky, hlavně u terénních vozů, jsou podle vedoucího testů ADAC Ralfa Ambose už léta pořád stejné.

Dvě traverzy proti jedné

Konstrukce předělu malého fiatů je podle autoklubu příkladná. Na dvou podélných nosnících jsou připevněny nad sebou dvě příčné traverzy, které dokážou čelní náraz dobře absorbovat. Nesmí se však potkat s pouze jedinou příčnou traverzou audi, s níž se navíc kvůli rozdílné výšce obou vozů minou. Kvůli tomu pronikne do kabiny fiatů podélný nosník audi, který udělá díru v prostoru, kde má řidič nohy. Kolenní airbag mu je k ničemu.

„Posádce fiatů by možná zachránilo život, kdyby mělo audi více podélných traverz v různých úrovních, které by navíc měly být poddajnější,“ říká Ralf Ambos. Zároveň však upozorňuje, že chybějící solidarita velkých vůči malým se neomezuje jen na značku Audi, ale je obecným problémem.

Nerovný boj

Ke změně chování automobilek by mohlo přispět i veřejné mínění. Poté, co se nárazové testy EuroNCAP staly vodítkem při rozhodování o nákupu nového vozu, začali výrobci aut ve zvýšené míře klást důraz na bezpečnost vlastní posádky. Do útrob karoserie přibýly výztuhy, z interiérů zmizely ostré výčnělky a airbagy postupně vyplnily téměř celou kabinu vozu.

Podle německého autoklubu je však nejvyšší čas, aby se pozornost lidí upnula i k reálným nehodám, ke kterým dochází v běžném provozu. Kvůli rozdílné váze aut je na tom posádka lehčího modelu vždy podstatně hůře než těžší účastník nehody. Například právě hmotnost fiatů 500 (940 kg) a Audi Q7 (2,4 t): při střetu obou těchto vozů rychlostí 50 km/h odpovídají následky nehody pro posádku fiatů rychlosti 80 km/h.

Na poli solidarity zatím vládne nesmělost. Teprve pár let musí být například nákladní automobily vybaveny nízkým nárazníkem, aby při čelním střetu s osobním autem nemohlo dojít k amputaci jeho střechy.

Svoji „měkkou“ před nabízejí menším účastníkům nehody například velké limuzíny od Mercedesu. Stuttgartská automobilka se „partnerskou ochranou“ začala už před lety zabývat také kvůli výrobě dvoumístného smartu, aby mohla demonstrovat bezpečnost svého minivozítka. ■

JAKUB STEHLÍK

Foto: ADAC, Mercedes-Benz

I přes propracovanou konstrukci předělu se dvěma příčnými nosníky nemá malý fiat proti velkému audi šanci vyvážnout z nehody dobře.

