

Letošní rok byl úspěšný pro domácí Škodu. Pět hvězd pro nový superb znamená zlepšení, předchozí model z roku 2003 se musel spokojit pouze ze čtyřmi.

Naopak za skutečnou katastrofu lze označit výsledky v nově zavedené kategorii Pick-up. Velké deformace karoserie jsou v této automobilové třídě jako doma. Například Nissan Navara odešel z testu s jedinou hvězdou, kterou mu zkušebna ještě škrtla za riziko vážného poranění. Teprve opakovaná zkouška s vylepšeným vozem přinesla navaře hvězdy tři. Podobné štěstí však neměl další hříšník, Isuzu D-MAX. Ten dostal od Euro NCAP dvě hvězdy, z toho jednu škrtnutou. Reparát dosud neudělal. ■

JAKUB STEHLÍK

Výsledky

Výsledky crashtestů Euro NCAP v roce 2008*

Malá auta

Alfa MiTo	★★★★★
Dacia Sandero	★★★★☆
Daihatsu Cuore	★★★★☆
Ford Fiesta	★★★★★
Ford Ka	★★★★☆
Seat Ibiza	★★★★★
Suzuki Splash	★★★★☆

Nižší střední třída

Hyundai i30	★★★★★
Peugeot 308 CC	★★★★★
Renault Megane	★★★★★
Volkswagen Golf	★★★★★

Střední třída

Audi A4	★★★★★
Citroën C5	★★★★★
Honda Accord	★★★★★
Lancia Delta	★★★★★
Opel Insignia	★★★★★
Škoda Superb	★★★★★

MPV

Citroën Berlingo	★★★★☆
Mercedes-Benz Viano	★★★★☆
Renault Kangoo	★★★★☆
Volkswagen T5	★★★★☆

Off-road

BMW X3	★★★★☆
Daihatsu Terios	★★★★☆
Ford Kuga	★★★★★
Mercedes-Benz ML	★★★★★
Renault Koleos	★★★★★
Volvo XC 60	★★★★★

Pick-up

Ford Ranger	★★★☆☆
Isuzu D-Max	★★★☆☆
Mitsubishi L 200	★★★★☆
Nissan Navara	★★★★☆

*Hodnocení za ochranu posádky, maximální hodnocení je pět hvězd

Zdroj: Euro NCAP

Trnitá cesta k bezpečnému autu

Když posádku roadsteru Škoda Felicia chránilo při převrácení vozu pouze přední sklo připevněné ke karoserii několika šrouby, už pomalu přicházela doba, kdy v mladoboleslavské továrně začali s prvními crashtesty. S těmi dnešními, které mají stejný průběh jako ve zkušebně Euro NCAP, se ani při nejlepší vůli nedají srovnávat. Proti betonové zdi tlačili zaměstnanci automobilky vůz vlastníma rukama.

To v německém Mercedesu už začátkem 70. let minulého století používali k testům parní raketu, která vždy spolehlivě doprovodila vůz do náruče jisté smrti – často však mimo předem zvolený směr. Technici pak museli auto dohledávat v okolí testovacího areálu.

O bezpečí posádky se výrobci začali podrobněji zajímat až v poválečném období, kdy houzl automobilový provoz. Za vrchol bezpečného modelu byl v té době považován takový vůz, který při převrácení pasažéry neumačkal vlastní střechou.

Teprve v 60. letech se automobilky více zaměřily na bezpečí posádky při nárazu vozu do překážky. Důležitou roli sehrál Rakušan Béla Barényi, který ve službách automobilky Daimler-Benz prosadil zavedení deformačních zón. Ty mají při nárazu pohltit kinetickou energii a tím zmírnit následky pro posádku.

Bez fungujících bezpečnostních pásů jsou však deformační zóny k ničemu. Řidič je po nárazu vymrštěn vstříc přednímu oknu a důsledky jsou obecně známy: buď se jeho hlava zastaví o sklo, nebo tělo vylétne ven z auta. Přitom zavedení bezpečnostních pásů dlouhá léta provázely dohady o jejich účinnosti. První pás nabídl Volvo svým zákazníkům v roce 1957, k jeho masovému rozšíření však došlo mnohem později. Československo přitom patřilo mezi země, které povinné užívání pásů na předních sedadlech mimo obec zavedly mezi prvními. Už 1. ledna 1967, o devět let dříve, než se ke stejnému kroku odhodlalo Německo.



Historický crashtest Volkswagenu brouk. Technici vůz jednoduše převrátili z kopce.

Vztah motoristů k pásům však zůstal ještě dlouhá léta chladný. Studie z té doby hlásí, že většina řidičů jej nevnímá jako prostředek ochrany, pás jim pouze připomíná samotnou nehodu. A významné procento řidičů jeho používání považuje za nebezpečné.

Obdobné nedůvěře se v 90. letech těší i airbagy. Hororové příběhy, ve kterých vaky explodovaly po přejezdu terénní nerovnosti, patřily k motoristické latině. Airbagy však lidé nakonec vzali na milost mnohem rychleji než pásy. I díky crashtestům Euro NCAP, které jejich účinnost opakovaně prokázaly. ■

JAKUB STEHLÍK



Při crashtestech používal Mercedes parní raketu, která vůz dotlačila až k bariéře. Raketa se občas vymkla kontrole a skončila i s autem ve vodním příkopě, který obklopoval zkušební areál.

