

# Přísnější metr na auta

## JAKÉ JSOU PLÁNY ORGANIZACE EURO NCAP?

**Získat maximální počet pěti hvězd v nárazovém testu Euro NCAP bude od příštího roku těžší. Organizace se rozhodla zpřísnit kritéria, která platila dvanáct let.**



FOTO: VOLVO

**Oživlá figurína za volantem volva má důvod k úsměvu. Švédská automobilka má podle aktuálního testu Euro NCAP sedadla s nejbezpečnější konstrukcí.**

**J**ak mohlo lidstvo přežít v tak nebezpečných autech? Tuhle otázku si nutně musí položit každý, kdo na stránkách společnosti Euro NCAP zabrousí do historie. Když tato nezávislá mezinárodní organizace vypustila proti pevné překážce první vozy, výsledky nebyly právě ohromující.

Ačkoliv pro případné premianty měli organizátoři připraveno až pět hvězd, ještě pár let na ně nedosáhla žádná automobilka. Psal se rok 1997 a úspěchem byly hvězdy dvě. I tak respektovaný model jako BMW řady 3 na takový výsledek neměl dostatečně odolnou konstrukci. Euro NCAP mu jednu hvězdu ze dvou škrtlo – za vážné poranění hrudníku a nohou, které posádce v případě nehody hrozilo.

### Opěrky v centru pozornosti

Zlom přišel až v roce 2001, kdy se maximálního hodnocení jako první dočkal Renault Laguna. Od té doby je pět hvězd pro nově uváděné modely dobrým standardem, přesto se vysněné mety mnohé nedočkají. Důvody mohou být zcela malicherné. Někdy chybí účinné varování před nezapnutým pásem, jindy se zase při nárazu uvolní zámek zadních dveří. A to se podle Euro NCAP nesmí, jak poznala i Škoda Fabia.

Kritici testům vyčítají, že je metodika hodnocení příliš komplikovaná a výsledek nemusí být objektivní. Zkušebna totiž autům připisuje body k dobru i za bezpečnostní vybavu, která samotný test nikterak neovlivňuje. Dobrým příkladem je právě připomínáč bezpečnostních pásů, za který lze (podle toho, zda funguje u řidiče, spolujezdce, případně i na zadních sedadlech) získat od jednoho do tří bodů. A model, jenž takové zařízení nemá vůbec, obvykle promarní šanci na výborné hodnocení.

Metodika testů bude od příštího roku v tomto směru ještě složitější. Na pět hvězdiček ztratí nárok každý vůz, který nemá ve výbavě elektronický stabilizační program podvozku ESP. A kromě bezpečnosti posádky, dětí a chodců posoudí zkušebna ještě úroveň asistenčních systémů. Znamka z testů Euro NCAP tak bude více než kdy v minulosti vypovídat o celkové úrovni bezpečnostní výbavy daného modelu než o výsledku nárazové zkoušky samotné.

Další novinka už s bezpečností posádky přímo souvisí. Součástí testů budou například i opěrky hlavy, jejichž nevhodná konstrukce je častou příčinou poranění krční páteře. Pokud

je totiž opěrka od temene hlavy příliš daleko, dochází při nehodě k takzvanému syndromu švihnutí bičem. Přitom skutečně bezpečných opěrek není na trhu mnoho. Jak dokládá samostatný test pětadvaceti sedadel různých automobilů, který sdružení Euro NCAP provedlo v listopadu, jen pět z nich má ochranu krční páteře na dobré úrovni. Kromě nejlépe hodnoceného Volva XC 60 je to ještě Alfa MiTo, Volkswagen Golf, Audi A4 a Opel Insignia.

### Pick-upy nemile překvapily

Výsledky crashtestů provedené v roce 2008 ukazují, že je stále co zlepšovat. I když na pět hvězdiček tentokrát dosáhla většina aut, zdaleka ne všechna prošla zkouškami bez poškození. Na vině už zpravidla není konstrukce samotné karoserie, která je u většiny vozů dostatečně tuhá. Za horší výsledky mohou většinou zdánlivě nepodstatné detaily.

Nejčastěji je to tvrdá konstrukce přístrojové desky, od které hrozí poranění nohou, jindy jsou to chybějící předpínače bezpečnostních pásů nebo absence bočních airbagů, které pak snižují hodnocení až ke třem hvězdám. Takto v testu dopadla například levná Dacia Sandero.