

2006年8月29日,根据世界通行规则实施的我国新车安全评价体系 C-NCAP 在位于天津的中国汽车技术研究中心正式启动。1999年以来,该中心已累计进行过 1200 多车次的实车碰撞试验,去年又投资 1000 万元更新和改进了相关设施,增添了试验假人,使碰撞试验能力达到国外同类 NCAP 机构的水平。此外,上海国家机动车产品质量监督检验中心、清华大学汽车碰撞试验室、一汽长春汽车研究所、二汽襄樊汽车试验研究所等机构也具备汽车碰撞试验能力,这些都为积极开展汽车被动安全性研究提供了硬件条件。这意味着,中国汽车已走向 C-NCAP 时代。

汽车安全监管缺位

据有关资料显示,在欧美发达国家,车辆安全性能占到影响消费者购车因素的 20%以上,为影响购车的最大因素。当今,车辆安全已经成为全球性的问题,在中国表现得尤为严重。中国目前的汽车保有量远不及美国和日本,每年发生的交通事故数也并不十分突出,但是交通事故中死亡比例却非常惊人。我国交通事故的致死率为 27.3%,居世界首位;而美国仅为 1.3%;日本只有 0.9%。2005 年,全世界因车祸死亡人数约为 50 万人左右,而中国就占了五分之一。汽车安全问题成为了中国首先要解决的问题。然而我们在关注汽车产品的同时,却很少考虑其安全性。

从法律法规上看,我们目前的交通安全法规主要集中于交通秩序和驾驶操作等方面的相关规定上。对于汽车本身安全技术的监管严重缺位。中国汽车安全需要获得关注,汽车消费者需要重视汽车安全,生命安全是第一位的,人们呼唤中国的汽车安全标准。

C-NCAP与中国汽车安全

衡量新车安全性能好不好,不能由厂家自己说了算,要经过试验验证。目前国际上公认的标准是 NCAP。由中国汽车技术研究中心主持的中国 NCAP 项目,简称为“C-NCAP”。中国汽车技术研究中心从试验方法到程序的运作、资金投入等各方面都做了充分的准备,酝酿了三四年时间才正式推出了中国 NCAP 项目。中国 NCAP 项目虽然起步较晚,但起点并不低,在检测技术和设备上不比国外的同行低。

C-NCAP 的特点是在市场上购买的新车型,按照比我国现有强制性标准更严格和更全面的要求进行碰撞安全性能测试,不仅增加了偏置正面碰撞试验,还在两种正面碰撞试验中在第二排座椅增加仿真假人放置,以使测试项目更为细致严格,同时技术要求也非常全面。C-NCAP 对试验假人及传感器的标定、测试设备、试验环境条件、试验车辆状态调整和试验过程控制的规定都要比国家标准更为严谨和苛刻,并与国际水平保持一致。

评价结果按 6 个不同等级的星级划分并公开发布。旨在给予消费者系统、客观的车辆安全信息,促进企业按照更高的安全标准开发和生产,从而有效减少道路交通事故的伤害及损失。

C-NCAP 在中国汽车安全领域的作用主要有三方面:一、确立符合中国特点的车辆碰撞安全性能评价体系,在政府管理和法规实施基础上,引导和鼓励企业提高产品安全技术水平;二、我国乘用车产品车型众多,技术差异大,能够客观、系统反映产品的碰撞安全性能指标,帮助消费者深入了解和对比产品信息;三、提高安全性能好的产品的市场影响力,逐步降低碰撞事故人员伤亡率。

汽车企业普遍对 C-NCAP 的推出表示重视,认为对提高汽车安全性很有意义,也符合中国的市场状况,肯定会成为企业产品



中国汽车走向C-NCAP时代

C-NCAP碰撞测试：小车会吃亏吗？



时吸收的能量越多,比小车撞的时候吸收能量多,而小车因为质量小,相对来说捡了便宜。但对侧碰来讲,情况正好相反,因为都是用一个平均力状况的车来撞击,所以对大车来说,所能承受的撞击力肯定比小车所能承受的撞击力强,这样小车就显得吃亏点。但综合起来看,很难说谁吃亏谁占便宜。

第二,从大车的角度来说,空间大一点,车的档次高一点,它设计的应用技术的容量当然要大一点,整体来讲安全程度就较高。而中国轿车工业起步时间不长,目前国内的消费水平要比欧美低得多,所以我们的车讲究更经济和更低成本。受其车价的限制,其安全配置甚至零部件的选配都受到一定的制约,不太容易达到更高的要求,这就是我国的实际情况。另外,小型车辆的技术来源和原型车的开发年代,跟成绩有很大关系。最近这些年开发的车型,由于标准法规的提升及国外 NCAP 常年的实施,使厂商具备了相应的技术积累,车身结构的设计得到了很好的改进,安全性问题不大。而有些小型车所引进的国外原车型的车身结构偏旧,厂家也不会花很大的成本投入改造它,这就很难提升这款车的安全指标。更何况,安全性不是某一个部件保证,它是一项系统的设计。再加上在国内的制造过程中还存在生产一致性等问题,这些都影响了小车在 C-NCAP 中的评价得分。

此外,我国汽车生产从管理的角度来讲,与国外还有相当大的差距。这并不是说标准本身不合理,而是人家的设计理念高出一筹。国外也有标准,但它是从人的角度考虑,对人实施最有效的保护,无论对于开大车或小车,要求是一样的。只是从消费者的角度,可能要求的层次和具体的目标,或者说是期望值不完全一样。但今天的现状是:我国还没达到这个程度。这就是 C-NCAP 要推动的东西。从国外近几年 NCAP 试验情况看,由于标准法规的提升和长期实施 NCAP 所带来的成果,国外最近几年新开发小车达到四星、五星的例子非常多,说明安全水平通过技术改进是可以提升的。所以我们完全有理由相信,今后我们的小型车、新开发出来的经济型车一定也能达到四星以上的成绩。从技术角度讲,应该是没有问题的。

李永钧

开发的重要依据。C-NCAP 的推出,将使汽车厂商更加重视汽车安全性,从一款车型的设计研发开始就须将车辆安全性能放在重要位置。在这个大环境下,逐步同国际接轨的 C-NCAP 所从事的工作将有利于中国汽车市场相关方对提高汽车安全的重视程度。

C-NCAP 在筹备过程中就已受到国外相关机构的关注,一些国外公司已经开始对应 C-NCAP 进行深入研究和试验,国外 NCAP 机构也对 C-NCAP 结合中国情况的试验和评分规程给予肯定。

显而易见,C-NCAP 对中国的消费者的确是一件幸事。可以预见,今后每次 C-NCAP 的结果发布都将是对汽车企业与产品的衡量和考验,成为促进提高产品安全性能的动力。C-NCAP 的正式推出,也将使社会对汽车安全的关注达到新的高度,可能成为我国汽车安全评价的权威标志。

第三方角度确保公正

C-NCAP 从去年 8 月 29 日进行第一个车型的正面碰撞试验开始,截至目前已经顺利完成 4 批共计 23 款车型的试验和评分,并已正式对外公布结果。

第三方机构在国外司空见惯,在我国由计划经济转向市场经济的过程中产生了第三方、公正的机构或单位。它的作用是替消费者、政府、市场找一个公允、可信的规则和程序。中国汽车技术研究中心的定位就是独立、公正、第三方的机构。所谓“独立”,就是独立于企业,它不隶属于任何企业,可以站在中立、第三方的位置来审视汽车、观察汽车、促进汽车工业的发展。

C-NCAP 在实施过程中为保证公正,全程接受了媒体及公众的监督;测试车辆将全部采用市场购买的方式,从而保证被测试车辆与消费者购买车辆相一致。而国外在 NCAP 客观性保障上与国内大致相同,欧洲 NCAP 委员会秘书长艾德里安·霍布斯先生表示:“确保 NCAP 测试结果的客观性是极为重要的,每一家 NCAP 机构都应避免介入任何可能危害其独立性的商业活动。”据霍布斯先生介绍,欧美的 NCAP 机构也会有有偿为有意向的企业做碰撞试验。但是只允许企业提供资金,其他的一切控制权都掌握在 NCAP 手里,这是为了最本地确保厂家不能影响测试结果。

权威从何而来? 中国汽车技术研究中心有关人士坦言:“我们做 C-NCAP 是承担非常大的风险和压力的,包括法律责任以及中国汽车技术研究中心 20 多年的信誉,如果不能做到公平、公正、权威,我们就是在砸自己的饭碗。”

由于 C-NCAP 的测试门槛明显高于国家标准,而测试结果又极有可能影响汽车的销售情况,如果 C-NCAP 坚持不为商业利益所动,中国汽车厂商与 C-NCAP 之间的矛盾将无法避免。

李永钧



金龙相伴 金色童话

12座加长版校车全新上市 ●安全舒适、超大空间、舒适驾乘

金龙海狮全系列产品
达到 **国四** 标准,并
通过国家安全碰撞试验。
国家强制认证(CCC)
ISO9001-2000质量体系
标准认证。

厦门金龙旅行车有限公司 咨询热线: 0592-5908808
上海弘仁汽车销售服务有限公司 浦东店: 51695725 64790502
上海华安汽车销售有限公司 普陀店: 51695745 80100700
普陀店: 66392022 66392122 吴淞店: 34311100 34311166
上海金旅汽车销售有限公司 徐汇店: 84874015 84874051 浦东店: 50590113 50590215 城北店: 82307087 82507093

大区经理: 李先生 1390 877114
浦东店: 51695735 55805131
嘉定店: 66367370 66367371