

Краш-тест Renault Fluence Z.E. проведен в ноябре 2011-го. Волею судьбы или по стечению обстоятельств, но публикация результатов тестов пришлась на дни, совпадающие с днями начала продаж автомобиля в Израиле. Что, несомненно, могло тем или иным образом повлиять на общую картину популярности нового электромобиля, и не смотря на то, что производитель обещал устранить отдельные недочеты, Renault Fluence Z.E. не получил 5 звезд EuroNCAP.

Условия краш-тестов остались прежними:

Фронтальный (лобовой) удар – производится на скорости 64 км/час (40 миль/час), о деформируемый барьер, перекрывающий 40% ширины автомобиля со стороны водителя.

Боковой удар – столкновение с тележкой имитирующей автомобиль, на тележке установлен деформируемый алюминиевый блок. Соприкосновение автомобиля с конструкцией происходит в области центральной стойки, разделяющей переднюю и заднюю двери, со стороны водителя. Скорость в момент столкновения равна 50 км/час (30 миль/час), общий вес конструкции тележки - 950 кг.

Боковой удар со столбом – скорость движения автомобиля в момент столкновения 29 км/час (18 миль/час), конструкция столба металлическая, ударопрочная, диаметр 25 сантиметров.

Однако при исследованиях комиссия EuroNCAP делала особый акцент на электробезопасности электромобилей, а именно на возможных случаях короткого замыкания возникающих в результате деформации и разрушения кузова и, как следствие, на возможных возгораниях и травмах людей электротоком. Результаты этих исследований в комментариях EuroNCAP ниже.

Результаты краш-теста Renault Fluence Z.E.
Основные данные:





– общий рейтинг автомобиля

По тестам:



- безопасность взрослых пассажиров



- безопасность детей



- безопасность пешеходов



- активная безопасность

Характеристики автомобиля

Спецификация

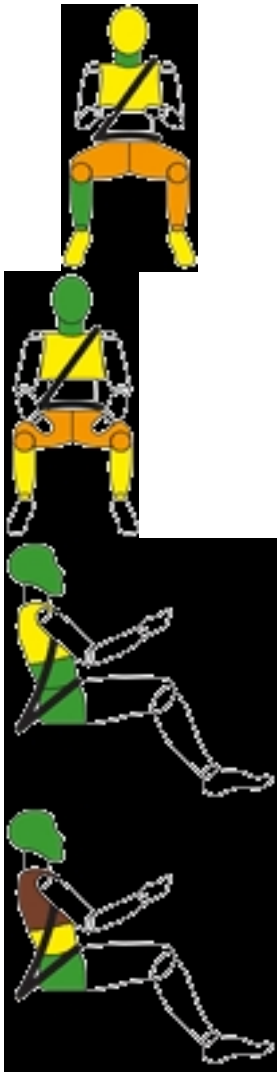
Марка и модель:	Renault Fluence ZE, “Expression”, LHD
Тип кузова:	4-дверный седан
Год выпуска:	2011
Вес автомобиля, кг:	1569
Префиксы VIN-номера:	Все автомобили Fluence Z.E. данной спецификации

Набор безопасности Renault Fluence Z.E. на тестах EuroNCAP:

1. Преднатяжители передних ремней безопасности (front seatbelt pretensioners) с двойным преднатяжением.
2. Передняя подушка безопасности водителя (driver frontal airbag) с одностадийным типом наполнения.
3. Передняя подушка безопасности пассажира (front passenger frontal airbag) с одностадийным типом наполнения.
4. Система ограничения скорости (speed limitation assistance).
5. Система напоминания о непристегнутых ремнях безопасности (seatbelt reminder) на водительском и пассажирских сидениях.

Баллы Renault Fluence Z.E. полученные на краш-тестах EuroNCAP:

Безопасность взрослых пассажиров





отлично
хорошо
удовлетворительно
плохо
очень плохо

...8 баллов

Безопасность детей

Ребенок 18-ти месячного возраста:

Марка, модель:	Britax Romer Baby Safe Plus
Группа:	0, 0+
Установка:	лицом против хода движения
Фиксация:	крепления ISOFIX и поддерживающая рамка



Функциональность	– 10,8 баллов
Инструкция	– 4 балла
Установка	– 2 балла

Ребенок 3-х летнего возраста:

Марка, модель:	Britax Romer Duo Plus
Группа:	1

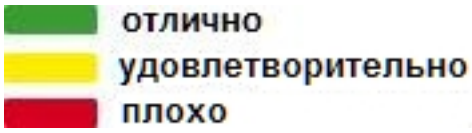
Установка:	лицом по ходу движения
Фиксация:	крепления ISOFIX и ремень



Функциональность	– 12 баллов
Инструкция	– 4 балла
Установка	– 2 балла

Безопасность пешеходов





Голова	– 7,2 балла
Тазовая область	– 0,1 балла
Ноги	– 6,0 баллов

Системы активной безопасности

Система ограничения скорости
- активная
- дополнительная

0,9 балла

Курсовая устойчивость (ESC)

3 балла

Напоминание о ремнях безопасности
- водитель
- пассажир
- пассажиры задних сидений - без оценки

3 балла

Фото краш-теста Renault Fluence Z.E.:


FOR SAFER CARS
EURO NCAP
www.euroncap.com


FOR SAFER CARS
EURO NCAP
www.euroncap.com
UTAC


FOR SAFER CARS
EURO NCAP
www.euroncap.com


FOR SAFER CARS
EURO NCAP
www.euroncap.com



Видео краш-тест Renault Fluence Z.E.:

Краш-тесты:

Тест систем активной безопасности – курсовая устойчивость (ESC):

Комментарии к тесту

Безопасность взрослых пассажиров

В тесте на фронтальный удар, салон оставался целостностабильным, однако было

отмечено недостаточное давление в подушке безопасности водителя, что помешало предотвращению контакта головы с ободом рулевого колеса через ткань подушки. За эту автомобиль был оштрафован, а производитель сообщил EuroNCAP, что изучит этот вопрос более детально и внесет необходимые изменения.

Структуры приборной панели представляли опасность для коленей и бедер переднего пассажира и водителя. В тесте бокового столкновения с автомобилем (side impact car) защита грудной клетки получила оценку – хорошо, защита других частей тела – отлично.

В более опасном испытании, а именно боковое столкновение со столбом (side impact pole) – защита грудной клетки получила оценку – плохо.

В тесте на «хлыстовую» травму (травмирование шейного отдела позвоночника и затылочной части головы при столкновении автомобиля сзади) – автомобиль получил оценку – удовлетворительно.

После каждого теста проводились проверки электромобиля на возможность поражения человека электрическим током, а также на возможность возгорания вследствие короткого замыкания, по результатам которых признаки опасности не обнаружены.

Безопасность детей

На основании исследований проведенных тестов Fluence Z.E. набрал максимальное количество очков за защиту 3-летнего ребенка-манекена. Смещение манекена вперед в результате удара не было значительным, а при боковом столкновении манекены хорошо удерживались фиксирующими детскими креслами. Риск получения травмы головы – минимальный.

Подушка безопасности переднего пассажира имеет функциональную возможность отключения, для перевозки на переднем сидении детей в специальных креслах обращенных лицом назад. Информация свидетельствующая о функциональном статусе подушки представлена не достаточно ясно, тем не менее, в ТС присутствует четкая информация об опасности перевозки детей в спецкреслах обращенных лицом назад при включенной функции подушки безопасности.

Безопасность пешеходов

В тестах на безопасность пешеходов максимальное количество балов набрали бамперы автомобиля, они предоставили ногам пешеходов хорошую защиту. Капот показал слабую безопасность в местах возможного контакта электромобиля с головами взрослого и ребенка. Кроме того, передний край капота показал недостаточную безопасность в области верхней части ног и таза пешеходов.

Системы активной безопасности

Система стабилизации курсовой устойчивости автомобиля (ESC) является стандартным оборудованием и в проводимых тестах отвечает требованиям EuroNCAP. Функция напоминания о непристегнутых ремнях безопасности водителя и пассажира также является стандартной для данного автомобиля. Система принудительного ограничения скорости не является обязательной функцией во многих комплектациях, но как ожидается в будущем требование о ее наличии будет регламентироваться гораздо строже.

Краш-тест проведён независимым исследовательским центром EuroNCAP
Пересказ www.renaultstory.ru