

Renault Laguna I - краш-тест

Краш-тест первой Лагуны состоялся в далеком 1997 году.

Что интересно, по результатам этого исследования, производителем были внесены значительные конструктивные изменения в ряд узлов автомобиля. Например, подверглась конструктивной пересборке рулевая колонка автомобиля, в результате которой воздействие на ноги водителя при ударе уменьшилось до оценки «удовлетворительно».

Без подробностей

- безопасность пешеходов при ударе
- безопасность пассажиров

Подробности

Для исследований был предоставлен автомобиль со следующим набором безопасности:

Преднатяжители пережних ремней безопасности

Front seatbelt pretensioners



Ограничители давления передних ремней безопасности

Front seatbelt load limiters



Передняя подушка безопасности водителя

Driver frontal airbag



Передняя подушка безопасности пассажира

Front passenger frontal airbag

☐

Боковые подушки безопасности (область груди)

Side body airbags

☐

Боковые подушки безопасности (область головы)

Side head airbags

☐

Подушка безопасности для коленей водителя

Driver knee airbag

☐

Набор безопасности для защиты детей:

Оборудование для детей предусмотрено для возраста

Оборудование для детей предусмотрено для возраста

Другие характеристики автомобиля:

Марка и модель

Renault Laguna 2.0 RT

Тип кузова
5-дверный хэтчбек

Год выпуска
1997

Вес автомобиля, кг
1313

Фото:



Видео - краш-тест Рено Лагуна 1:

Графические иллюстрации краш-теста Рено Лагуна



Лобовой удар

водитель



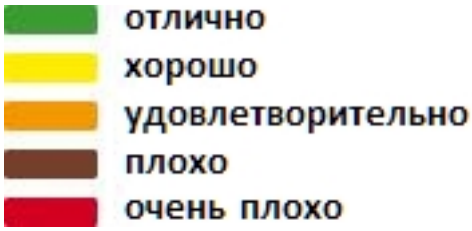
Лобовой удар

паасажир



Боковой удар

водитель



Результаты тестов:



- (3 звезды) - 17 баллов автомобиль получил за безопасность взрослых пассажиров, по рейтингу EuroNCAP это 3 звездочки (фронтальный удар – 6 баллов и боковой удар - 11 баллов).

- тест на безопасность детей проводился без рейтинга.

- тест на безопасность пешеходов проводился без рейтинга [1] .

Комменатрии к краш-тесту

Лобовое столкновение
Передняя стойка лобового стекла автомобиля в результате удара была сильно смещена - на 145 мм (5.7 дюймов). Водительская дверь после теста не открылась вручную, для ее открытия необходимо было использовать специальный инструмент. Дверь пассажира открывалась без затруднений. Рулевое колесо, после столкновения сместилось назад на 94 мм (3.7 дюйма) и вниз на 42 мм (1.7 дюйма). Было зафиксировано умеренное воздействие на ноги манекена педалью тормоза, смещенной назад на 200 мм (7.9 дюймов).

В целом на основе инструментального анализа основная защита водителя была оценена как хорошая, но позже была понижена, вследствие нестабильного контакт манекена с подушкой безопасности. Защита шеи произведена хорошо, вместе с ней система ремней безопасности была эффективна при удержании груди водителя от взаимодействия с рулевым колесом. Преднатяжители ремней безопасности сработали эффективно, манекен был подвержен малому риску получения травмы груди, однако если учитывать разные размеры тела человека и посадку ближе или дальше от рулевого колеса, то воздействие передней панели на водителя может быть более опасным.

Манекен-водитель получил травму левого колена в результате воздействия с рулевой колонкой и рычагом регулировки положения руля. Однако эта травма могла быть менее серьезной или, наоборот, более серьезной, при условии нахождения рулевой колонки в другом вертикально-горизонтальном положении, в зависимости от индивидуальных настроек.

Правое колено получило травму от смещенного блока предохранителей. Был зафиксирован риск получения серьезных травм бедра и области таза водителя. При условии нахождения колена чуть левее, возможно, оно было бы дополнительно травмировано рулевой стойкой и блоком замка зажигания. В тоже время более высокое положение колена в момент удара, также привело бы к его поражению блоком замка зажигания. В случае расположения ног манекена-водителя чуть более дальше и глубже,

то травмы колена были бы менее сильные.

Датчики испытательного манекена-водителя показали «очень плохую» оценку уровня защиты левой и «плохую» оценку уровня защиты правой голеней ног. Сила удара в области ног, возникшая во время столкновения автомобиля, дает серьезный повод предполагать о сильных травмах обеих лодыжек ног. Общее травмирующее воздействие на манекена-пассажира при лобовом столкновении было оценено как низкое, за исключением чуть более высокого для левой ноги. Структурные повреждения кузова в области пассажира на переднем сидении были незначительны.

Боковой удар
По итогам моделирования бокового удара защита груди манекена была оценена как «очень плохая». Защита тазовой области получила оценку «отлично», в то время как защита области живота получила оценку «хорошо».

Безопасность детей
Манекен получил травму головы. Травма была получена от бокового защитного крыла детского сидения.

Безопасность пешеходов
Столкновение в области головы ребенка
Из шести точек исследования удара в области головы ребенка, только одна соответствовала стандартам безопасности - расположенная выше планки воздухозаборника. Две точки показали результат чуть лучше среднего, одна из которых очень близко приблизилась к нормам стандарта. Три остальные получили оценку «хуже среднего»: одна расположенная чуть выше уровня заливной крышки радиатора, одна чуть выше стойки подвески и последняя чуть выше мест крепления капота.

Столкновение в области верхней части ног
Ни одна из трёх тестируемых точек не соответствовала стандартам. Две получили оценку лучше чем «средне», одна другая, располагающаяся по центру между фарами, показала еще худший результат.

Столкновение в области головы взрослого человека
Три точки тестирования близко приблизились к нормам безопасности и получили оценку «выше среднего». Точки тестирования находились чуть выше щеток очистителя, на краю капота и в местах крепления капота. Одна из точек максимально близко подошла к соответствующим требованиям норм безопасности.

Столкновение в области нижней части ног
Ни одна из трех точек не соответствовала существующим требованиям. Одна исследуемая точка, расположенная на бампере, показала результат лучше чем «средний», две другие показали худший результат.

---

[1] рейтинг по безопасности пешеходов стал формироваться исследовательским центром EuroNCAP в 2002 году, до этой даты исследования проводились, но не входили в отдельный рейтинг.

Краш-тест произведен независимым исследовательским центром EuroNCAP

Перевод www.renaultstory.ru