

Краш-тест Renault Symbol в присутствии представителя компании Renault отвечающего за безопасность автомобилей. Сравниваются показатели Renault Symbol с показателями Daewoo Nexia!



«Дебют» иномарок в нынешней серии краш-тестов Авторевю обернулся скандалом — Daewoo Nexia узбекского производства не выдержала удара и заработала всего один балл из 16 возможных (см. АР 15, 2002). Неужели в погоне за длинным рублем даже производители иномарок гонят в Россию «отстой», брак, некондицию? Поэтому вслед за Daewoo мы разбили седан Renault Symbol турецкой сборки. И оказалось, что Nexia и

Symbol — это, как говорят в Одессе, две большие разницы...

Для краш-теста мы купили новенький Symbol в базовой комплектации еще по старой цене — за $8700. Ярко-оранжевого цвета. Симпатичный. Жалко... В стандартное оснащение самой недорогой версии седанчика входят водительская подушка безопасности и передние ремни с ограничителями усилия. Неплохо: ни отечественные автомобили, ни Nexia ничем подобным похвастать не могут. Но при этом на европейских хэтчбеках Renault Clio «в базе» стоит не одна подушка, а две. И передние ремни не просто с ограничителями усилия, а еще и с преднатягом. «Двойной стандарт»? В Европе, стало быть, продают машины безопаснее, а в Турции для «третьих стран» собирают что попроще? Ну-ну. А вот как мы сейчас ваш Symbol с размаху — да о бетонный куб! С приставным деформируемым барьером, естественно...

Французы насторожились: в Москву на два дня специально для наблюдения за нашим экспериментом прилетел один из руководителей департамента пассивной безопасности фирмы Renault Фарид Бенджеллал. И первое, что он сделал, оказавшись возле ярко-оранжевой машины, уже подготовленной к краш-тесту, — достал рулетку и начал проверять правильность посадки манекенов. Подозревает нас в предвзятости? Или в некомпетентности? Но первое чувство настороженности тут же растаяло: Бенджеллал оказался не только корректным и очень приятным в общении человеком, но и в высшей степени компетентным специалистом.

— Жаркий день. У вас будут проблемы с показаниями датчиков в груди манекенов, — озабоченно предупредил он. — Вернее, это у нас будут проблемы. Ведь Hybrid III рассчитан на работу при температуре около 21 градус Цельсия, а сейчас в тени все 30! Металлопластиковые «ребра» Гибридов — это самая температурно-зависимая деталь этих манекенов. На жаре «ребра» становятся более податливыми — вы получите завышенные показания и необоснованно снизите оценку машине. Охладите манекены или хотя бы измерьте их температуру, чтобы потом пересчитать показания! Интересно: Фарид Бенджеллал вел себя так, словно это не мы испытываем его автомобиль, а он инспектирует качество нашей исследовательской работы! Словно Renault Symbol — это эталонный автомобиль, преназначенный для «калибровки» манекенов и проверки навыков специалистов...

Впрочем, о температурной зависимости мы в этот раз действительно забыли. Ведь с жарой во время краш-теста мы столкнулись впервые. Если на улице прохладнее 21°C, то специалисты полигона перед краш-тестом прогревают салон автомобиля с помощью тепловентилятора. А в этот жаркий летний день вместо обогревателя здорово пригодился бы переносной кондиционер. Да где же его взять теперь, когда барабан разгонной катапульты уже набирает обороты?

Манекенам «поставили градусники»: 26°C. Слава Богу, нагреться больше Symbol не успел — все подготовительные работы проходили в прохладе крытого ангара. Что же, учтем разницу температур позже. А пока — Renault Symbol, к барьеру!







[redacted]



Глава Renault остался доволен: «Посмотрите, передняя панель сместилась на считанные



Степень перекрытия по условиям краш-тестов EuroNCAP составляет 40%



Левая передняя передка смята, но кузов не потерял структурной целостности



Силовая балка вывернуло правое колесо — палец шаровой опоры вырвало из поворотного кулака



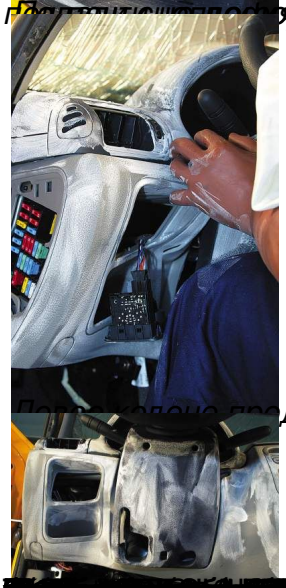
Удар был не опасным —



Подушка четко отработала удар — и немедленно сдулась, чтобы не мешать эвакуации



Рулевая колонка и педали сместились всего на 80—100 мм назад и на 30 мм вверх,



Левая нога водителя продавило мягкий пластик, встретив минимум сопротивления





Некоторые результаты испытаний автомобиля Renault Symbol и оценочные параметры по методике EuroNCAP

Параметр	Манекен водителя	Манекен пассажира	Граница «зеленой» зоны	Граница «красной» зоны	Пенализация
Макс. перегрузка головы*, g	50	68	72	88	
HIC	489	801	650	1000	
Изгибающий момент шеи, Нм	13	30	42	57	
Сжатие грудной клетки, мм	40**	36**	22	50	
Наибольшая нагрузка					
на бедренную кость, кН	2,5 (л)	1,63 (л)	3,8	9,07	
Наихудший критерий					
травмы голени TI	0,53 (п, л)	—	0,4	1,3	
Деформация левой стороны					
кузова по горизонтали, мм					
стойка лобового стекла	65		100	200	
торец рулевой колонки	40		—	110	
педали сцепления/тормоза	100/80	100	200		

* Для [illegible] Эм; ** Перевернутый [illegible]; л — левая; п — правая

Журнал "Авторевю"