

5 mitai apie automobilių saugumą, kuriais žmonės dar patiki

Automobilių saugumas yra viena labiausiai mitais apipintų sričių. Kita vertus, būtent joje yra daug nepriklausomų kompetentingų organizacijų, kurių atliekami išsamūs bandymai leidžia susidaryti objektyvią nuomonę apie transporto priemonių saugumą. Geriau panagrinėjus testų rezultatus, galima rasti nemažai faktų, paneigiančių visuomenėje populiarius mitus.

Geriausias jų paneigimo šaltinis – nepriklausomų testų rezultatai. Pasaulyje populiariausiai saugumo bandymų organizacijai „New Car Assessment Programs“ (NCAP) priklauso devynios įstaigos, tarp jų – ir Europoje žinoma Euro NCAP bei Australijos ANCAP. Jos bando automobilių saugumą labai panašiai ir turi beveik identišką vertinimo skalę – žvaigžduotes bendram įvertinimui ir procentus siauresnėms sritims kaip vairuotojo, pėsčiųjų, keleivių ar mažamečių saugumas.

JAV populiariausia organizacija „Insurance Institute for Highway Safety“ (IIHS) testuoja panašiai, tačiau jos vertinimo skalė – jau kita. Kiekviename minėtame žemyne ar valstybėse saugumo reikalavimai yra itin aukšti, kuriuos kiek įmanydami automobilių gamintojai stengiasi atitikti. Neretai automobilių platformos į skirtingus žemynus tiekiamos identiškos, tačiau skiriasi tik vidaus įranga.

Toliau pateikiami 5 populiarius mitai apie saugumą, kurie lengvai paneigiami pasitelkus oficialių bandymų rezultatus bei kitą aktualią informaciją.

Mitas Nr. 1. Mikroautobusai nėra tokie pat saugūs kaip lengvieji

„Mikroautobusai gaminami tik kroviniams vežti, o vairuotojo ir keleivių saugumas yra antraeilis dalykas“, – tokį posakį dažnai galima išgirsti kalbant automobilių mėgėjams, tačiau tiesa yra visiškai priešinga.

Komerciniam transportui, kaip ir lengviesiems asmeniniams automobiliams, galioja labai griežti saugumo reikalavimai. Europoje, JAV, Australijoje ar Japonijoje šių dviejų tipų transporto priemonių saugumas skiriasi nedaug – pirmiausia yra žmonių sveikata.

Puikus pavyzdys – „Mercedes-Benz Vito“ mikroautobusas, Australijos ANCAP surinkęs maksimalų 5 žvaigždučių įvertinimą (Europoje šis modelis nevertintas, tačiau jam giminingas „V-Class“ taip pat surinko penkias). Maksimalų pasiekimą užfiksuoti pavyksta toli gražu ne kiekvienam automobiliui – daugelis įvertinami prasčiau, nes nėra pažangių elektroninių sistemų, yra nekokybiškų deformacijos zonų ar prastai apsaugotas pėsčiasis.

Oro pagalvių skaičius taip pat neblogai įrodo saugumą, pavyzdžiui, priekinėje aukščiau minėto „Vito“ dalyje gali būti montuojamos aštuonios. Kaip ir pačiuose pažangiausiuose

lengvuosiuose asmeniniuose automobiliuose.

Nr. 2. Didelis ir senas yra saugesnis už naują, bet mažą

„Jau geriau naudotas didelis automobilis nei naujas, bet mažesnis“, – populiarus posakis. Krislas tiesos yra, tačiau melo – kur kas daugiau.

Didžiausia naudoto automobilio problema – neaiški istorija. Galbūt jis jau patyrė avariją ir yra suremontuotas, gali būti daug kitų problemų, apie kurias pardavėjas nepapasakos. Be to, kiekvienas nuvažiuotas kilometras turi įtakos automobilio kėbulo standumui – jeigu šis 5 metus dardėjo žvyrkeliais, jo struktūra bus susidėvėjusi gerokai labiau nei kelerius metus važinėjusio autostradomis.

Tai – viena pagrindinių priežasčių galvojant apie saugumą bei patikimumą, kodėl pirkti naują transporto priemonę yra geresnė alternatyva.

Kitas ne mažiau svarbus argumentas – eismo įvykių pobūdis. Lietuvoje 2018 m. avarijose žuvo 170 žmonių, iš jų – 32 priešpriešinio susidūrimo metu. Daugiausia Lietuvos keliuose žūsta pėsčiųjų (pernai – net 68). Tai susiję su daugeliu dalykų: nesisaugo patys pėstieji, yra nekokybiški transporto priemonių žibintai, nepakankamai efektyvios saugumo sistemos ir t. t. Mažesnis ir lengvesnis automobilis – manevringesnis, sustoja greičiau nei didelis ir sunkus, eismo įvykių juo išvengti paprasčiau. Priešpriešiniai susidūrimai, kai automobilio dydis (atmetus visus kitus kintamuosius) turi įtakos saugumui, yra ganėtinai reti.

Nr. 3. Elektroninės sistemos mažina saugumą

„Elektroninės sistemos padeda, tačiau vairuotojai atsipalaiduoja ir avarijų net daugiau įvyksta“, – dar vienas neretai viešai skambantis, tačiau neteisingas teiginys. Elektroninių saugumo sistemų gausa – vienas svarbiausių saugaus eismo elementų, būtent dėl jų mažėja žuvusiųjų keliuose.

Jau standartinėje daugelio šiuolaikinių automobilių įrangoje yra gausus sistemų rinkinys. Pavyzdžiui, net ir komerciniame aukščiau minėtame „Vito“ yra tokios sistemos kaip šoninio vėjo kompensavimo, pagalbinė dėmesio išlaikymo „Attention Assist“, vertinanti vairuotojo veiksmus ir šiam pavargus siūlanti atsipūsti, ir kt. Papildomos įrangos sąrašė – nematomos zonos, eismo juostų laikymosi, susidūrimo prevencijos ir kitos sistemos.

Nr. 4. Sunkesnis automobilis yra saugesnis

„Sunkesnis automobilis yra saugesnis avarijose“, – neretai girdima. Bent vienoje fizikos

pamokoje buvę žmonės suvokia, jog priešpriešinio susidūrimo atveju mažiau nuostolių patirs daugiau sveriantis automobilis. Tad visiems reikėtų važinėti dideliais visureigiais, o mikroautobusus visada prikrauti maksimaliai? Toli gražu ne.

Kaip jau minėta, tik labai mažą tragiškai pasibaigiančių eismo įvykių dalį (apie šešadalį) sudaro priešpriešiniai susidūrimai. Daugelis kitų – nuvažiavimas nuo kelio, partrenkti pėstieji ir t. t. Tokio tipo avarijų lengviau išvengti mažiau sveriančiu automobiliu – jis stabdo geriau, yra manevringesnis.

Nr. 5. Saugos diržai reikalingi ne visiems

„Saugos diržais priekyje prisisegti reikia, o gale – nebūtina“, – dažna frazė. Šalyje dar galima išvysti lengvųjų automobilių gale sėdinčių ir saugos diržais neprisisegusių keleivių.

Keleiviniuose mikroautobusuose situacija – dar prastesnė. Tačiau saugos diržai ne be reikalo įrengiami prie kiekvienos sėdynės, jais turi prisisegti kiekvienas keleivis.

Automobilių gamintojai – ar A klasės „Mercedes-Benz“ hečbekas, ar „Sprinter“ mikroautobusas – transporto priemonės sukonstruoja taip, kad eismo įvykių metu keleiviai patirtų kuo mažiau sužalojimų. Žinoma, jeigu jie lieka savo sėdynėse, o ne skraido po visą saloną. Neprisisegus diržu, išlikti sėdėjimo pozicijoje yra neįmanoma bet kokios avarijos metu.

