

Nors skirtingų automobilių gamintojų diegiamos pagalbinės sistemos veikia pagal tuos pačius principus ir atlieka analogiškas funkcijas, realybėje šios įrangos galimybės dažnai skiriasi. Tai lemia gausybė įvairių faktorių: nuo sumontuotų prietaisų bei diegiamos programinės įrangos iki informacijos fiksavimo tikslumo bei jos apdorojimo spartos. Prestižinės saugumo organizacijos „Euro NCAP“ atlikti naujausių furgonų testai parodė, kad gerų šios srities rezultatų galima pasiekti tik dėl nemažo įdirbio.

Naujausiais saugumo pagalbų bandymais puikiai įvertinti „Ford“ komerciniai modeliai. Tarp didžiųjų furgonų nepralenkiamas buvo bendrą 63 proc. įvertinimą gavęs ir į auksinę kategoriją patekęs „Transit“. Tarp geriausių modelių – ir „Transit Custom“ (58 proc.).

Ypač dėmesio saugumo įrangos bandymuose skirta automatinėms avarinio stabdymo sistemoms. Vertintos net trys kategorijos: kaip jos veikia artėdamos prie kito automobilio, pėsčiojo arba dviratininko.

Šiuose testuose „Ford“ avarinio stabdymo sistema su išpėjimu apie artėjančią kliūtį veikė itin efektyviai ir daugeliu atvejų leido išvengti susidūrimų arba švelnino pasekmes. Papildomas įrangos funkcionalumas – fiksuoti pažeidžiamiausius eismo dalyvius (pėsčiuosius bei dviratininkus.)

Sistema pavyzdiningai suveikė netgi paties sudėtingiausio pėsčiųjų testo metu: imituojama situacija, kai kitų transporto priemonių užstotas į kelią priešais automobilį išbėga vaikas. Puikiai įvertinta ir „Transit“ bei „Transit Custom“ modelių kelio ženklų atpažinimo sistema.

Investuoja į technologijas

„Lietuvos komercinio automobilio“ rinkimų komisijos narys, kompanijos „Sixt Lietuva“ pardavimo vadovas Valdas Stanislovaitis, peržiūrėjęs naujausius „Euro NCAP“ saugumo pagalbų testų rezultatus, pažymėjo, kad ir pats buvo susidaręs panašią nuomonę. Aukščiausius įvertinimus jis taip pat skirtų „Ford“, „Mercedes-Benz“ ir „Volkswagen“ modeliams.

„Žinau, kad šie automobiliai šiek tiek brangesni už kitus, tačiau dabar aišku, kodėl. Gamintojai investuoja į naujausias technologijas, kurios didina saugumą, o jis visuomet kainuoja. Nors automobilis brangesnis, vėliau jo vertė antrinėje rinkoje būna didesnė, todėl skaičiuojant įmokas viskas išsilygina“, – kalbėjo ekspertas.

V. Stanislovaitis pastebėjo, kad elektroninės saugumo pagalbos į komercinius automobilius masiškai pradėtos diegti Europos Komisijai įvedus naujus reikalavimus.

„Iki tol mažai gamintojų norėjo montuoti ganėtinai brangius dalykus. Juk kalbame apie verslą, kuriam perkami mažiausią kilometro kainą pasiekti leidžiantys automobiliai. Anksčiau užtekdamo to, kad salone buvo saugos oro pagalvės“, – pastebėjo pašnekovas.

Be saugumo įrangos nerekomenduojami

Ekspertas pridūrė, kad komercinio transporto vairuotojai ilgą laiką garsėjo puikiais įgūdžiais, o tai tik skatino darbdavius manyti, jog papildoma elektronika yra perteklinė ir nebūtina. Tačiau laikai pasikeitė, o nauji darbuotojai nori būti labiau užtikrinti ir saugesni.

„Ne visi vairuotojai turi daug patirties, be to, jauniusiems taip pat reikia nuo kažko pradėti. Darbdaviui gerokai lengviau padrąsinti vairuotoją ir paaiškinti, kad automobilis turi visas svarbiausias saugumo sistemas, jam nieko netrūksta“, – pastebėjo ekspertas.

V.Stanislovaitis abejojo, ar patys verslininkai susipras ieškoti „Euro NCAP“ testų rezultatų, tačiau renkantis naują automobilį apie juos greičiausiai informuos pardavėjai. Anot komercinio transporto eksperto, tai gali būti puikus argumentas, kodėl vienas ar kitas modelis kainuoja šiek tiek daugiau nei konkurentų.

„Pamatęs, kad po saugumo įrangos bandymų prie kai kurių automobilių parašyta „nerekomenduojamas“, aš rimtai pasvarstyčiau, gal geriau rinktis kitą, nors ir papildomai sumokėti tūkstantį eurų“, – kalbėjo pašnekovas.

„Euro NCAP“ prie automobilių, kurių įvertinimai neperžengė 20 proc. ribos, paliko ganėtinai griežtus įrašus „Not recommended“ (liet. *nerekomenduojama*). Blogą rezultatą daugeliui modelių lėmė labai ribota saugumo įrangos pasiūla.

Daug metų komerciniai automobiliai nebuvo tarp lyderių „Euro NCAP“ reitinguose, tačiau šią kartelę gerokai kilstelėjo „Ford Ranger“ – 2012 m. jis tapo pirmuoju pikapu, surinkusiu maksimalų 5 žvaigždučių įvertinimą.

Leidžia išvengti smulkių avarių

V.Stanislovaičio manymu, avarinio stabdymo sistemos saugumo bandymų itin kruopščiai vertinamos ne veltui – ši įranga dažnai gali padėti išvengti smulkių avarių.

„Dažniausiai daromos nedidelės techninės avarijos, kai atsitrenkiama į kitos transporto priemonės galinę dalį. Avarinis stabdymas padeda išvengti tokių incidentų. Pats ne visada spėji sureaguoti, ypač, jei važiuojantis priekyje staiga stabdo, tu akimirką pavėluosi, bet automobilis spės. Pats jau išbandžiau, puikiai veikia“, – komentavo specialistas.

„Euro NCAP“ saugumo pagalbų testus geriausiai išlaikė gamintojai, suteikiantys platų šių sistemų pasirinkimą savo komerciniuose modeliuose. Specialistai pabrėžia ne jų komplektavimą standartinėje įrangoje, o efektyvų veikimą skirtingose situacijose.

