

## **警告：切勿侵犯版權**

閣下將瀏覽的文章 / 內容 / 資料的版權持有者為消費者委員會。除作個人非商業用途外，閣下不得以任何形式傳送、轉載、複製或使用該文章 / 內容 / 資料，如有侵犯版權，消費者委員會必定嚴加追究法律責任，索償一切損失及法律費用。



# 新一輪 汽車撞擊測試

## 日韓汽車保護能力不俗

評估汽車在撞擊時的安全保障表現，最直接有效的方法莫如使用汽車進行真實的撞擊測試。「歐洲新車評估計劃」(Euro NCAP)經常為新款汽車進行一連串嚴格的撞擊測試，評估汽車在撞擊時對司機、乘客及行人的安全保障。這次報告涵蓋21款汽車的測試結果，發現測試型號於正面撞擊、撞柱測試中表現參差，當汽車被從後撞擊對頸部的保護則差強人意；同場並介紹一些最近獲Euro NCAP肯定其安全效能的先進汽車安全技術。

### 涵蓋歐洲及亞洲牌子

Euro NCAP是由歐洲委員會及多個成員國的運輸部、國際消費者研究及試驗組織和多國的汽車會共同參與，目的是鼓勵汽車製造商提高汽車的安全規格，亦可為消費者提供可靠的汽車安全表現評估。本報告刊登21款汽車測試結果，涵蓋13個歐洲及亞洲牌子，有關車款的部分版本在本港有售或將會推售。

Euro NCAP測試的型號一般由Euro NCAP的參與組織或汽車廠商提名。汽車廠商一般會為同一型號推出不同規格的版本，而不同版本之間所配備的安全裝備可能不同。Euro NCAP為盡量令測試結果有代表性，及鼓勵汽車製造商將安全裝備裝配到更多版本，其列入測試的樣本安全裝備，必須為該型號在歐洲出售的大部分版本的標準裝備，而有關要求亦逐步收緊，例如在2011年，撞擊測試樣本所配備的安全裝備，必須為該型號在歐洲出售的95%的版本的標準裝備，而由2012年開始，更必須為該型號在歐洲出售的所有版本的標準裝備。

### 評分制度愈趨嚴格

評分制度綜合了「司機及成人乘客安全保障」、「兒童乘客安全保障」、「行人安全保障」及「安全系統」的表現來計算總評級。汽車安全科技發展迅速，而Euro NCAP亦與時並進，定期檢討及改良其評分制度，以鼓勵汽車製造商達到更高及更全面的汽車安全表現，所以Euro NCAP早前將評分制度修訂得更為嚴格。表一及表二分別為較早(2011年底)及較近期(2012年)的測試結果，表二的樣本採用了新的評分制度，其總評級的要求較表一的略高，例如表二的樣本若要獲得5星總評級，其中一項要求是「行人安全保障」的評分不得低於60%，而在之前的評分制度下(適用於表一的樣本)，「行人安全保障」一項的最低評分要求為40%。由於評分制度略有不同，兩表的總評級不宜直接比較。

### 測試結果 正面撞擊

正面撞擊模擬兩架同類型汽車相撞。若大型汽車與小型汽車

相撞，大型汽車一般佔優，因此不同類別汽車的正面撞擊評分不宜直接比較。

### 迷你汽車

「豐田Toyota」Yaris (#1)及「標緻Peugeot」208 (#10)樣本的保護能力都不俗，其中以「豐田Toyota」Yaris (#1)表現稍佳，根據測試中用以量度「受傷」程度的假人讀數，樣本#1的司機頭部、胸部及雙腳在正面撞擊中都得到良好保護，對司機的保護獲得滿分。

### 小型家庭房車

小型家庭房車樣本大多表現不俗。「寶馬BMW」3 Series (#11)及「Volkswagen」Golf (第七代) (#12)樣本幾乎獲得16分滿分，表現最好，其中#12對前座乘客的保護更獲滿分。韓國牌



子「現代Hyundai」的三門掀背房車樣本 Veloster (#3) 在正面撞擊中的表現亦佳，評分僅次於樣本#11及#12，保護程度較是次測試的大部分歐洲及日本牌子的同類別樣本理想。

電動車目前在香港並不普及，相信主要原因是社區配套設施尚未完善，亦可能有消費者擔心電動車一旦撞車時，其保護能力會否不及傳統汽油車，又或擔心其充電池及電力裝置等會否漏電甚至爆炸着火。是次測試報告涵蓋的1款電動車樣本為四門房車「雷諾Renault」Fluence Z.E. (#5)，該樣本在撞擊測試中沒有漏電或爆炸着火，但其正面撞擊的評分屬包括在是次報告內的小型家庭房車類別中最低，測試發現該樣本在司機位置的安全氣囊氣壓不足，令撞擊時司機的頭部有機會碰到軀盤，保護能力較差，「雷諾Renault」廠方當時向Euro NCAP表示會調查有關問題，以作改良。

### 行政人員房車

四門房車「積架Jaguar」XF (#6) 的測試結果顯示司機及前座乘客的頭部在撞擊時得到良好保護，但他們的腿部在撞擊時有機會碰到儀表板等結構，可能會令他們的膝部、盤骨及大腿骨受傷。

### 小型MPV (Multi-Purpose Vehicle)

「平治Mercedes-Benz」B-Class (#7) 在正面撞擊中為司機及前座乘客的頭部、胸部及大腿提供良好保護，其中對司機的保護更獲得滿分。

### 小型越野車

5款小型越野車樣本中，4款樣本包括#8、#16、#17及#18都獲得很高評分，其中「三菱Mitsubishi」Outlander (#17) 表現最好，司機及前座乘客都得到良好保護。

源自歐洲的牌子「越野路華Land

Rover」的Range Rover Evoque (#9) 的正面撞擊評分屬是次報告內的小型越野車類別中最低，表現不及日本牌子的樣本#16、#17、#18及另一歐洲牌子的樣本#8。雖然樣本#9的假人讀數顯示前座乘客的頭部在撞擊後沒有嚴重「受傷」，但測試發現該座位的安全氣囊氣壓不足，令撞擊時前座乘客的頭部有機會碰到儀表板；此外，假人讀數顯示司機的胸部在撞擊時的保護較弱，因此評分較低。

### 大型越野車

「平治Mercedes-Benz」M-Class (#19) 及「越野路華Land Rover」Range Rover (#20) 保護能力均很好，在正面撞

擊後，車廂結構仍大致保持穩固，司機及前座乘客都得到良好保護。

### 客貨車

「標緻Peugeot」Expert (#21) 部分版本的前排座位可容納兩名乘客，測試發現樣本在前座乘客位置的安全氣囊夠闊，足以同時保護坐在前排座位中間的乘客；然而，測試亦發現前座乘客的大腿在撞擊時的保護較弱。



## 測試方法

### 司機及成人乘客安全保障

「正面撞擊測試」— 以時速64公里把司機車頭位置撞向障礙物。

「側面撞擊測試」— 以時速50公里將車架撞向司機位的一邊。

「撞柱測試」— 以時速29公里把汽車司機位的一邊撞向堅硬的柱。

「從後撞擊測試」— 評估汽車座椅對司機及前座乘客頸部的保護。用儀器將汽車座椅由靜止狀態快速向前猛推，分別進行三次測試，模擬三種不同程度的撞擊力。

### 兒童乘客安全保障

在汽車上安裝兒童安全座椅，放入模擬18個月及3歲兒童的假人進行「正面撞擊」及「側面撞擊」測試，評估汽車在使用兒童安全座椅時對兒童的保護。測試時使用的兒童安全座椅為有關汽車製造商建議的型號。

### 行人安全保障

模擬行人被汽車撞擊的情況，測試時用儀器將假頭和假腿以時速40公里射向車身前半段共18處較易撞到人行的「撞擊點」。其中6點分布在車前的保險桿 (bumper，俗稱「泵把」) 和車頭蓋前方 (bonnet's leading edge)，以量度腿部受力；其餘12點在車頭蓋表面 (bonnet's surface)，量度頭部受力。

### 安全系統

檢視汽車型號是否設有「安全帶提示裝置」、「電子穩定控制系統」及「車速限制裝置」，並評估這些裝置及系統的功能表現，例如就「電子穩定控制系統」進行實際路面測試時，駕駛樣本在時速80公里下突然扭軸，模擬於高速行駛時為避開障礙物而要突然扭軸轉線的情況，評估該系統在提高汽車的穩定性方面的表現。

## 測試報告

### 側面撞擊及撞柱測試

全部樣本在側面撞擊測試中都表現不俗，其中17款樣本更獲滿分(8分)。不過，在撞柱測試中，雖然跟側面撞擊測試同樣向車側撞擊，但樣本之間的測試結果卻頗參差。樣本#5、#6、#15及#16雖然在側面撞擊測試中獲滿分，而樣本#1及#14在側面撞擊測試中亦獲很高評分，但這6款樣本在撞柱測試中卻表現較差，其中行政人員房車「積架Jaguar」XF(#6)在撞柱測試中評分最低，假人讀數顯示樣本對司機胸部的保護較弱。

小型家庭房車「現代Hyundai」Veloster(#3)、小型越野車「越野路華Land Rover」Range Rover Evoque(#9)及「萬事得Mazda」CX-5(#18)的車側保護裝置都發揮良好的保護作用，在側面撞擊測試和撞柱測試都獲滿分或近乎滿分。

客貨車樣本#21不設頭部車側安全氣囊，因此Euro NCAP只為其進行側面撞擊測試而沒有進行撞柱測試，而撞柱測試一項亦不獲評分。

### 從後撞擊

下列樣本評分較高，測試時假人頭

「現代Hyundai」Veloster(#3)(右)及「萬事得Mazda」CX-5(#18)(下)樣本的車側保護裝置都發揮良好的保護作用，在側面撞擊測試和撞柱測試都獲滿分。



### 司機及成人乘客安全保障 整體評分

4款樣本表現出色，獲得95%或以上的評分，包括「現代Hyundai」Veloster(#3)、「平治Mercedes-Benz」B-Class(#7)、M-Class(#19)及「寶馬BMW」3 Series(#11)。電動車樣本「雷諾Renault」Fluence Z.E.(#5)、行政人員房車樣本「積架Jaguar」XF(#6)及客貨車樣本「標緻Peugeot」Expert(#21)則分別只獲72%、79%及59%評分。

部分消費者可能會認為亞洲牌子的汽車保護能力較歐洲牌子的差，不過，是次測試報告涵蓋的型號中，日本及韓國牌子樣本的平均保護能力不俗，在司機及成人乘客安全保障方面平均獲約92%評分，比歐洲牌子樣本的平均約88%評分更高，其中日本牌子的「豐田Toyota」Yaris(#1)、「三菱Mitsubishi」Outlander(#17)、「萬事得Mazda」CX-5(#18)及韓國牌子的「現代Hyundai」Veloster(#3)的司機及成人乘客安全保障評分，更分別屬是次測試報告內其同類別樣本中最高。

### 兒童乘客安全保障

測試進行了正面撞擊及側面撞擊，評估汽車在使用兒童安全座椅時對兒童的保護，此外更評估汽車對於安裝兒童座椅的標籤說明及錯誤安裝兒童座椅的機會等。

小型家庭房車類別中，「Volkswagen」Beetle(#2)及「富士Subaru」XV(#15)樣

部往後仰的幅度較細，顯示座椅設計能夠有效減低司機和前座乘客因汽車被從後撞擊而引致頸部扭傷(whiplash)的機會：「Volkswagen」樣本#2、#12、「現代Hyundai」樣本#3、「平治Mercedes-Benz」樣本#7、#13、#19、「奧迪Audi」樣本#8、「寶馬BMW」樣本#11、「富士Subaru」樣本#15、#16、「三菱Mitsubishi」樣本#17及「萬事得Mazda」樣本#18。

客貨車「標緻Peugeot」Expert(#21)表現欠佳，前座座椅的設計未能有效減低因汽車被從後撞擊而引致頸部扭傷的機會。

## 政府有意修例 加強對兒童乘客的保障



要保障兒童乘車安全，最好的方法是使用合適的兒童安全座椅。現時本港法例規定，2歲或2歲以下幼童乘坐私家車前座，必須使用認可的兒童安全座椅，而2歲或2歲以下幼童乘坐私家車後座，若車內備有兒童安全座椅方須使用。本會自2010年起多次建議本港研究進一步加強對兒童乘客的保障，政府最近表示有意研究修例，建議所有4歲以下及體重不超過18公斤的私家車兒童乘客，不論在前座或後座，均須使用認可的兒童安全座椅。本會認為，作為負責任的父母或駕駛者，不論法例有沒有相關要求，乘坐私家車時都應盡可能讓幼童使用合適的兒童安全座椅，讓他們得到周全的保護。

表一：汽車撞擊測試結果 (表一及表二的總評級不宜直接比較<sup>[1]</sup>)

編號	牌子	系列/型號	司機及成人乘客安全保障					兒童乘客安全保障 [7]	行人安全保障 [8]	安全系統 [9]	總評級 [10]
			正面撞擊 [2]	側面撞擊 [3]	撞柱測試 [4]	從後撞擊 (頸部保護) [5]	整體 [6]				
迷你汽車											
1	豐田 Toyota	Yaris	15.4	7.5	6.2	2.9	89%	81%	60%	86%	★★★★★
小型家庭房車											
2	Volkswagen	Beetle	14.3	8.0	7.6	3.2	92%	90%	53%	86%	★★★★★
3	現代 Hyundai	Veloster	15.5	8.0	8.0	3.2	96%	89%	49%	71%	★★★★★
4	平治 Mercedes-Benz	C-Class Coupe	14.5	8.0	7.4	2.4	90%	79%	57%	86%	★★★★★
5	雷諾 Renault	Fluence Z.E.	9.8	8.0	6.1	2.0	72%	83%	37%	84%	★★★★★
行政人員房車											
6	積架 Jaguar	XF	12.4	8.0	5.6	2.5	79%	73%	62%	71%	★★★★★
小型MPV											
7	平治 Mercedes-Benz	B-Class	15.8	8.0	7.7	3.5	97%	81%	56%	86%	★★★★★
小型越野車											
8	奧迪 Audi	Q3	15.2	8.0	7.3	3.2	94%	85%	52%	86%	★★★★★
9	越野路華 Land Rover	Range Rover Evoque	12.4	8.0	7.9	2.8	86%	75%	41%	86%	★★★★★

**註** [1] 表一及表二分別為較早 (2011年底) 及較近期 (2012年) 的測試結果。Euro NCAP 的評分制度愈趨嚴格, 表二的總評級要求略較表一為高, 因此兩表的總評級不宜直接比較。

[2] 「正面撞擊」: 最高16分。

[3] 「側面撞擊」: 最高8分。獲滿分的樣本以綠色底色表示。

[4] 「撞柱測試」: 最高8分。獲滿分的樣本以綠色底色表示。樣本 #21 不設頭部車側安全氣囊, 因此此項沒有進行測試, 亦不獲評分。

[5] 「從後撞擊」(頸部保護): 最高4分。

[6] 「司機及成人乘客安全保障」整體評分: 綜合「正面撞擊」、「側面撞擊」、「撞柱測試」和「從後撞擊」的評分, 以百分比代表, 最高100%。

[7] 「兒童乘客安全保障」: 測試時在汽車上安裝兒童安全座椅, 放入模擬18個月及3歲兒童的假人進行「正面撞擊」及「側面撞擊」測試, 並評估汽車有關安裝兒童座椅的標籤說明及錯誤安裝兒童座椅的機會等, 評分以百分比代表, 最高100%。測試時使用的兒童安全座椅為有關的汽車製造商建議的型號。

[8] 「行人安全保障」: 綜合18個「撞擊點」的評分, 以百分比代表, 最高100%。

[9] 「安全系統」: 評估「安全帶提示裝置」、「電子穩定控制系統」及「車速限制裝置」, 以百分比代表, 最高100%。

[10] 總評級比重:

司機及成人乘客安全保障	50%
兒童乘客安全保障	20%
行人安全保障	20%
安全系統	10%

總評級以1至5星代表, ★最差, ★★★★★最好。若有表現不理想的項目, 總評級會受到局限。不同類別汽車的評級不宜直接比較, 例如越野車不宜與迷你汽車比較。

本的評分最高。「富士Subaru」另一樣本 Forester (#16) 的表現亦佳, 評分屬是次報告的樣本中最高。行政人員房車「積架 Jaguar」XF (#6)、越野車「越野路華 Land Rover」Range Rover Evoque (#9) 及「平治 Mercedes-Benz」M-Class (#19) 樣本的評分則較低, 雖然它們的撞擊測試結果顯示兒童乘客得到適當保護, 但樣本#6在前座乘客位置的前置安全氣囊不可暫時關掉, 因此未能在該座位安裝後向式安全座椅, 否則安全氣囊打開時的撞擊力會令兒童頭部猛烈撞向汽車椅背, 可能造成傷害; 樣本#9雖然可暫時關掉該安全氣囊, 但卻沒有清晰指示提醒司機應先關掉該安全氣囊才可在該座位安裝後向式安全座椅; 樣本#19只可以在使用備有特定感應器的後向

迷你汽車「豐田 Toyota」Yaris (#1) 樣本在正面撞擊測試中對司機的保護獲得滿分。



小型MPV「平治 Mercedes-Benz」B-Class (#7) 樣本在正面撞擊測試中對司機的保護獲得滿分, 但對行人的保護卻較差。

行政人員房車「積架 Jaguar」XF (#6) 樣本的儀表板等結構在撞擊時可能會令司機及前座乘客受傷。



表二：汽車撞擊測試結果 (表一及表二的總評級不宜直接比較<sup>[1]</sup>)

編號	牌子	系列/型號	司機及成人乘客安全保障					兒童乘客安全保障 [7]	行人安全保障 [8]	安全系統 [9]	總評級 [10]
			正面撞擊 [2]	側面撞擊 [3]	撞柱測試 [4]	從後撞擊 (頸部保護) [5]	整體 [6]				
迷你汽車											
10	標緻 Peugeot	208	14.2	7.9	7.0	2.7	88%	78%	61%	83%	★★★★★
小型家庭房車											
11	寶馬 BMW	3 Series	15.8	8.0	7.4	3.1	95%	84%	78%	86%	★★★★★
12	Volkswagen	Golf (第七代)	15.9	8.0	6.8	3.3	94%	89%	65%	71%	★★★★★
13	平治 Mercedes-Benz	A-Class	14.8	8.0	7.3	3.3	93%	81%	67%	86%	★★★★★
14	寶馬 BMW	1 Series	15.4	7.9	6.5	3.0	91%	83%	63%	86%	★★★★★
15	富士 Subaru	XV	13.0	8.0	6.4	3.4	86%	90%	64%	86%	★★★★★
小型越野車											
16	富士 Subaru	Forester	15.0	8.0	6.5	3.3	91%	91%	73%	86%	★★★★★
17	三菱 Mitsubishi	Outlander	15.6	8.0	6.9	3.3	94%	83%	64%	100%	★★★★★
18	萬事得 Mazda	CX-5	14.1	8.0	8.0	3.6	94%	87%	64%	86%	★★★★★
大型越野車											
19	平治 Mercedes-Benz	M-Class	15.3	8.0	7.7	3.4	96%	75%	60%	86%	★★★★★
20	越野路華 Land Rover	Range Rover	15.2	8.0	7.3	2.1	91%	84%	63%	86%	★★★★★
客貨車											
21	標緻 Peugeot	Expert	13.4	7.4	—	0.5	59%	86%	26%	26%	★★★

註 [1] 表一及表二分別為較早 (2011年底) 及較近期 (2012年) 的測試結果。Euro NCAP 的評分制度愈趨嚴格，表二的總評級要求略較表一為高，因此兩表的總評級不宜直接比較。  
[2] - [10] 見表一。



小型家庭房車「Volkswagen」Golf (第七代) (#12) 樣本在正面撞擊測試中對前座乘客的保護獲得滿分。

小型越野車「三菱 Mitsubishi」Outlander (#17) 樣本在正面撞擊測試中，司機及前座乘客都得到良好保護。



大型越野車「越野路華 Land Rover」Range Rover (#20) 樣本保護能力佳，在正面撞擊後，車廂結構仍大致保持穩固。

式安全座椅型號時，才可暫時關掉該安全氣囊，若使用其他後向式安全座椅型號，則無法暫時關掉，比較不便。

### 行人安全保障

小型家庭房車樣本#2、#3、#4、小型MPV樣本#7、小型越野車樣本#8及#9雖然對司機及成人乘客的保護不俗，但對行人的保護卻較差，評分低於60%，若採用新的 (即表二的) 評分制度，以上6款樣本的總評級只獲4星。電動車樣本#5及客貨車樣本#21評分最低，測試發現若行人不幸被撞擊，其車前的保險桿及車頭蓋設計對行人的保護欠佳。

### 安全系統

「電子穩定控制系統」(Electronic Stability Control, 簡稱ESC) 可提高汽車的穩定性，減低失控側滑 (sideway skidding) 的機會。系統會持續監察汽車的行駛方向、軔盤方向及車速等數據，當探測到汽車開始失控側滑，即



傳統的汽車安全裝備，例如安全帶及安全氣囊等，固然能有效減低意外時受傷的風險，然而現今的汽車安全技術已經發展至可以減低發生意外的機會。為鼓勵汽車製造商將先進而有效的汽車安全技術更廣泛地裝配到不同的汽車型號及版本，Euro NCAP 加設了一項獎項，名為 Euro NCAP Advanced，由專家評審，除對獲獎的汽車安全技術予以肯定外，同時讓消費者認識這些先進安全技術帶來的好處。本會列出最近獲獎而本港代理商有引入的汽車安全技術，供消費者參考。

## 「奧迪 Audi」Active Lane Assist

當車速超過每小時65公里時，「奧迪 Audi」的Active Lane Assist會利用車頭擋風玻璃附近的鏡頭，監察地上的行車線標記，並配合汽車的行駛方向及車速數據，分析汽車有否開始偏離本身的行車線。當系統監察到汽車開始非有意地（例如沒有亮着方向指揮燈）偏離本身的行車線時，系統會自動輕微扭動軚盤來修正路線，若未能完全修正路線，軚盤會震動來提醒司機，以免發生意外。

## 「奧迪 Audi」Pre Sense Basic

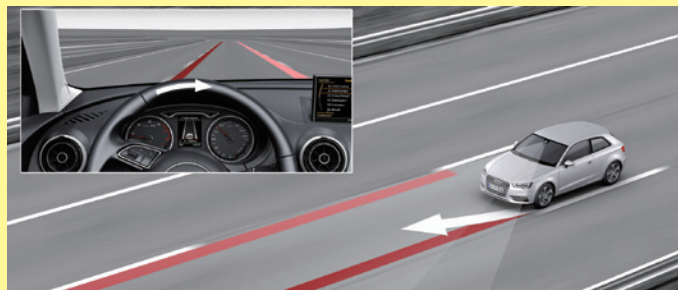
當車速超過每小時30公里時，「奧迪 Audi」的Pre Sense Basic會監察汽車的行駛方向、車速、剎車系統及「電子穩定控制系統」等數據，如探測到汽車將可能發生意外，系統會自動將安全帶收緊，以減低受傷機會；若探測到可能出現側面撞擊，車窗（包括天窗）更會自動關上，防止車外物件伸入車箱而造成傷害。

## 「奧迪 Audi」Pre Sense Front 及 Pre Sense Front Plus

「奧迪 Audi」的Pre Sense Front及Pre Sense Front Plus的原理大致相若，利用雷達及/或鏡頭監察車前的路面狀況，若發現可能發生碰撞，系統會發出訊號提示司機，同時會提升剎車系統的靈敏度；若司機沒有作出反應，系統會主動輕微剎車，藉此再次提示司機作出反應，同時會進一步調整剎車系統，以便司機即使輕力踏下剎車腳踏，制動力仍然足夠避免或減低碰撞機會，而Pre Sense Front Plus系統更會自動將安全帶收緊；若司機此時仍沒有作出反應，系統便會主動剎車，以免發生意外。

## 「Infiniti」Lane Departure Prevention

當車速超過每小時70公里時，「Infiniti」的Lane Departure Prevention (LDP) 會利用車頭擋風玻璃附近的鏡頭，監察地上的行車線標記，當系統監察到汽車開始非有意地（例如沒有亮着方向指揮燈）偏離本身的行車線時，系統會發出訊號提示司機，並會自動在有關車輪施加輕微的制動力來幫助司機修正路線，以免發生意外。



「奧迪 Audi」Active Lane Assist 系統當監察到汽車開始非有意地（例如沒有亮着方向指揮燈）偏離本身的行車線時，系統會自動輕微扭動軚盤來修正路線。

## 「平治 Mercedes-Benz」Attention Assist

「平治 Mercedes-Benz」的Attention Assist可偵測到司機出現注意力不集中或疲倦跡象，並發出提示訊號。司機有精神時通常會持續操控軚盤並微調駕駛方向，但當疲倦或注意力不集中時，司機會較少操控軚盤，然後又會突然扭軚以修正路線。當系統偵測到以上情況，並在分析後認為司機出現注意力不集中或疲倦跡象，會在儀表板上亮起訊號，並發出聲音提示，提醒司機休息，以免發生意外。

## 「Volkswagen」Multi Collision Brake

在交通意外中，第二重碰撞 (secondary collision) 可能比第一重碰撞 (primary collision) 更大機會令司機及乘客受傷，因為很多保護裝備（例如安全氣囊）只可以在第一重碰撞中發揮作用，若緊接再發生碰撞，這些保護裝備便不能提供保護。「Volkswagen」的Multi Collision Brake有助防止或減低多重碰撞的風險，如汽車發生第一重碰撞而安全氣囊打開，「電子穩定控制系統」(ESC) 會介入並主動剎車，以防再發生碰撞；但若司機發覺剎車反而會有危險，例如會被從後駛至的汽車撞上，則司機仍可踏油門加速，此情況下ESC系統不會強行剎車。

實際移動方向跟軚盤的方向出現偏差時，系統會立即主動介入，對有關車輪施加不同程度的制動力 (braking)，以修正轉向不足或轉向過多的情況，並在有需要時自動調整引擎扭力，協助司機穩定汽車，避免繼續側滑。有車廠或會就其類似的安全系統

採用其他名稱，例如DSC、ESP或VSC等，但原理大致相若。

測試中除客貨車樣本「標緻 Peugeot」Expert (#21) 外，其餘20款樣本的「電子穩定控制系統」在實際路面測試中都有效提高汽車的穩定性，表現達到

Euro NCAP的要求。樣本#21的「電子穩定控制系統」並非該型號歐洲出售版本的標準裝備，所以沒有進行實際路面測試。「標緻 Peugeot」的本港代理商表示Expert (#21) 的香港版本配備「電子穩定控制系統」作為標準裝備。此外，根據各有關代理

## 測試報告

商提供的資料，是次報告涵蓋的汽車型號的香港版本，「電子穩定控制系統」普遍都屬標準裝備。

小型越野車「三菱Mitsubishi」Outlander (#17)的「安全系統」評分獲滿分，「電子穩定控制系統」、「車速限制裝置」、前排及後排座位的「安全帶提示裝置」都屬其歐洲出售版本的標準裝備，而它們的功能表現都達到Euro NCAP的要求。

### 購買前留意汽車的安全裝置規格

部分汽車型號香港版本的安全裝置或許會跟歐洲測試的版本略有不同。裝有較多安全裝置的汽車，其安全表現通常較佳。在購買汽車時，應留意其標準設備是否包括車側氣囊、膝部氣囊、保護頭部的窗簾式氣囊、「電子穩定控制系統」等。如果沒有，不妨在買車前向原廠代理商查詢

可否額外加裝。

### 代理商意見

「奧迪Audi」：Active Lane Assist安全系統屬香港版A6、

A7、A8及Q7的可選配裝備，而Pre Sense Basic、Pre Sense Front及Pre Sense Front Plus安全系統屬香港版A6、A7及A8的可選配裝備，在訂購時可額外要求加裝。

「現代Hyundai」：香港版Veloster配備測試版本的安全裝置。

「Infiniti」：香港版FX37、FX50S及M37S配備Lane Departure Prevention (LDP)安全系統。

「積架Jaguar」：香港版XF的安全裝置規格與測試版本的相同。

「越野路華Land Rover」：香港版Range Rover及Range Rover Evoque的安



進行實際路面測試，駕駛樣本在時速80公里下突然扭軚，評估「電子穩定控制系統」在提高汽車的穩定性方面的表現。

全裝置規格與測試版本的相同。

「萬事得Mazda」：香港版CX-5的安全裝置規格與測試版本的相同。

「標緻Peugeot」：有計劃於今年在本港推出208，其安全裝置規格與測試版本的相若。香港版Expert配備「電子穩定控制系統」作為標準裝備，其他安全裝置規格與測試版本的相同。

「雷諾Renault」：香港版Fluence Z.E.的規格大致與測試版本的相同。

「富士Subaru」：香港版XV在前排座位的前置安全氣囊屬雙段式，而非測試版本的單段式。

「豐田Toyota」：香港版Yaris配備測試版本的安全裝置。

「Volkswagen」：香港版Beetle及Golf (第七代)的安全裝置規格與測試版本的相同。Multi Collision Brake安全系統屬香港版Golf (第七代)的標準裝備。

部分代理商表示有關型號的本港版本屬右軚及配備汽油引擎，跟測試樣本的左軚及/或柴油引擎不同。〔本會按：測試組織指，一般而言，引擎不同不會影響有關型號的撞擊測試結果，另測試組織亦要求有關的汽車廠商提供證據(例如測試報告)證明有關型號的左軚及右軚版本的保護能力相若，因此一般而言左右軚不同亦不會影響有關型號的撞擊測試結果。〕

## 歐洲以外地區亦有「新車評估計劃」

美國早於1978年就開始了當地的「新車評估計劃」(U.S. NCAP, 又稱5-Star Safety Ratings System)，透過嚴格的撞擊測試，評估汽車的安全表現。其後，不同國家或地區相繼開展了各自的「新車評估計劃」，例如澳洲及紐西蘭的ANCAP、東南亞地區的ASEAN NCAP、中國的C-NCAP、歐洲的Euro NCAP、日本的JNCAP及韓國的KNCAP等，由有關的當地政府及汽車會等參與或支持，為當地出售的汽車型號進行撞擊測試及安全表現評估。雖然不同國家或地區的「新車評估計劃」所採用的測試及評估方法未必完全相同，例如U.S. NCAP沒有從後撞擊測試，而Euro NCAP則有此測試，但它們成立的目的都是為消費者提供可靠的汽車安全資訊，並鼓勵汽車製造商提高汽車的安全規格，從而減少因交通意外導致的傷亡。

除是次的Euro NCAP報告之外，其他的「新車評估計劃」所測試的型號，部分亦在本港有售，但其版本及安全規格可能跟輸港的不同，有興趣的消費者可瀏覽「全球新車評估計劃」(Global NCAP)的網頁(<http://www.globalncap.org>)，該網頁內附有連結，連接至不同國家或地區的「新車評估計劃」的網頁。

Overall rating	Occupants protection	Pedestrian Protection
Car manufacturer/product name	Type	New overall evaluation for vehicle safety
Toyota COROLLA AXIO / COROLLA FIELDER 1.5L 2010 (CVT)	Passenger Cars A(1500cc or less) Station wagon	179.7points
Toyota LEXUS CT200h version C	Passenger Cars B(1501cc to 2000cc) Station wagon	179.6points
Nissan ELGRAND 250Highway STAR	1BOX8Minivans 1BOX8Minivans(over 2000cc)	173.1points
Toyota PRIUS α S	Passenger Cars B(1501cc to 2000cc) Sedan	173.1points
Toyota 86 GT SMT / SUBARU BRZ	Passenger Cars B(1501cc to 2000cc) Sedan	168.8points

日本的「新車評估計劃」JNCAP的網頁。

