

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。

買車前問清楚 是否配備 ESC先進安全系統



新一輪的汽車安全測試中，為了推動製造商生產出更安全的汽車，新增了「從後撞擊」測試項目，此乃針對汽車從後被撞擊時頭部快速往後仰而引致的頸部扭傷，評估汽車座椅對司機及前座乘客頸部的保護。

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。如汽車設有保護頭部的車側氣囊裝置，便會繼續進行「撞柱測試」(pole test)。

「撞柱測試」— 以時速29公里把汽車從司機位的一邊撞向堅硬的柱。

「從後撞擊測試」— 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程度。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點分布在泵把(bumper)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。

「歐洲新車評估計劃」(Euro NCAP)透過一連串的撞擊測試，評估汽車在撞擊時對司機、乘客及行人的安全保障。為鼓勵汽車製造商生產安全保障更全面的汽車，Euro NCAP最近加入新的測試項目，並將評分制度修訂得更嚴格。是次報告刊登27款汽車的測試結果，包括6款迷你汽車、4款小型家庭房車、5款大型家庭房車、4款小型MPV (Multi-Purpose Vehicle)、2款大型MPV、3款小型越野車、2款大型越野車及1款農夫車

(Pick-up Truck)。

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。

改良後評分制度更全面

有見大部分汽車製造商只着重提高對司機及乘客的保護，而忽略對行人的安

全保障，Euro NCAP最近將評分制度修訂得更嚴格，鼓勵汽車製造商生產安全保障更全面的汽車。新的評分制度下，總評級會綜合「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」的表現而計算。若有表現不理想的項目，例如對行人的安全保障不足，總評級會受到局限。

是次報告涵蓋的27款汽車型號中，9款較早測試的汽車型號採用以往的制度評

分(見表一),其餘18款則採用新的制度評分(見表二)。由於評分制度不同,表一及表二的評分不能直接比較。

首次加入「從後撞擊測試」

針對汽車被從後撞擊時頭部快速往後仰而引致的頸部扭傷(又稱「馬鞭式創傷」),加入新的「從後撞擊」測試項目,評估汽車座椅對司機及前座乘客頸部的保護。模擬汽車被從後撞擊的情況,分別進行三次測試,模擬三種不同程度的撞擊力,測試時用儀器將汽車座椅由靜止狀態快速向前猛推,量度假人頭部和頸部的受力及移位等讀數,並檢視座椅及頭枕的設計,評估其保護程度。

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能直接比較。

迷你汽車

「Toyota」iQ(#10)表現較佳,車廂結構保持穩固,司機在撞擊時得到不俗的保護,而對前座乘客的保護更獲得滿分。

「Suzuki」Alto(#13)表現較遜色,儀表板等結構在撞擊時會對司機及前座乘客的膝部和大腿骨構成危險。

小型家庭房車

「Volkswagen」Golf(#14)及「Honda」Insight(#15)表現較好,車廂結構保持穩固,假人讀數亦顯示司機的膝部和大腿骨得到足夠的保護。



「Hyundai」i30(#3)表現一般,轉向柱在撞擊時有機會對司機的膝部和大腿骨構成危險。

大型家庭房車

「Opel」Insignia(#17)及「Toyota」Prius(#19)評分較高,其中「Opel」Insignia(#17)的安全帶設計令司機和前座乘客的膝部在撞擊時仍然跟儀表板等保持距離,減低受傷機會。

「Subaru」Legacy(#20)評分較低,儀表板等結構在撞擊時容易令司機和前座乘客的膝部受傷。

小型MPV

「Renault」Grand Scenic(#22)表現較好,車廂結構保持穩固,假人讀數亦顯示司機和前座乘客的膝部和大腿骨得到足夠的保護。

「Citroën」Berlingo(#4)表現一般,雖然車廂結構保持穩固,但儀表板等結構在撞擊時會對司機和前座乘客的膝部和大腿骨構成危險。

大型MPV

「Mercedes-Benz」Viano(#5)表現一般,司機位的攔腳處結構不夠穩固,對司機的小腿及足踝可能構成威脅。

「Volkswagen」T5(#6)評分較低,前座乘客的胸部在撞擊時被擠壓,保護程度不足,而且儀表板等結構在撞擊時會對司機和前座乘客的膝部和大腿骨構成危險。

小型越野車

「Volvo」XC60(#25)表現較佳,轉向柱在撞擊時向前移,為司機提供更大空間,減低受傷機會。

「Renault」Koleos(#7)表現一般,儀表板等結構在撞擊時會對司機和前座乘客的大腿骨構成危險。

大型越野車

「Mercedes-Benz」M Class(#8)及「Kia」Sorento(#27)車廂結構都保持穩固,其中「Mercedes-Benz」M Class(#8)假人讀數顯示司機和前座乘客的膝部和大腿骨得到足夠的保護。

農夫車

「Ford」Ranger(#9)表現欠佳,車廂結構不夠穩固,轉向柱在撞擊時向後移,司機位的攔腳處亦明顯變形,對司機構成威脅,而且司機位的氣囊因為氣壓不足,令司機的頭部在撞擊時接觸到軀盤,增加受傷機會。

側面撞擊及撞柱測試







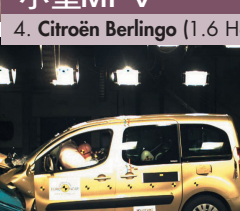







「Citroën」Berlingo(#4)、「Mercedes-Benz」Viano(#5)、「Volkswagen」T5(#6)、「Ford」Ranger(#9)及「Suzuki」Alto(#13)的樣本不設頭部車側氣囊裝置,因為這裝置並非以上型號的標準設備,其餘22個測試樣本都備有頭部車側氣囊裝置,因此在「側面撞擊測試」後都會繼續進行「撞柱測試」。

下列型號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」都得到很高的評分:「Alfa Romeo」MiTo(#1)、「Ford」Fiesta(#2)、「Hyundai」i30(#3)、「Renault」Koleos(#7)、「Mercedes-Benz」M Class(#8)。



▲撞柱測試 - 測試頭部車側氣囊的安全表現。

表一：汽車撞擊測試結果（採用以往的評分制度）

迷你汽車		
1. Alfa Romeo MiTo (1.4 turbo Distinctive)		
	[1] 正面撞擊：15 [2] 側面撞擊：16 [3] 撞柱測試：2 [4] 從後撞擊（頸部保護）：3.4 [5] 佩戴安全帶提示裝置：3 [6] 司機及成人乘客安全保障 [7] 兒童乘客安全保障 [8] 行人安全保障	
2. Ford Fiesta (1.25 petrol Trend)		
	[1] 正面撞擊：15 [2] 側面撞擊：16 [3] 撞柱測試：2 [4] 從後撞擊（頸部保護）：2.2 [5] 佩戴安全帶提示裝置：2 [6] 司機及成人乘客安全保障 [7] 兒童乘客安全保障 [8] 行人安全保障	
小型家庭房車		
3. Hyundai i30 (1.6 GLS)		
	[1] 正面撞擊：13 [2] 側面撞擊：16 [3] 撞柱測試：2 [4] 從後撞擊（頸部保護）：2.2 [5] 佩戴安全帶提示裝置：3 [6] 司機及成人乘客安全保障 [7] 兒童乘客安全保障 [8] 行人安全保障	
小型MPV		
4. Citroën Berlingo (1.6 Hdi)		
	[1] 正面撞擊：12 [2] 側面撞擊：15 [3] 撞柱測試：不適用 [4] 從後撞擊（頸部保護）：1.0 [5] 佩戴安全帶提示裝置：1 [6] 司機及成人乘客安全保障 [7] 兒童乘客安全保障 [8] 行人安全保障	
大型MPV		
5. Mercedes-Benz Viano (2.2 CDI Trend)		
	[1] 正面撞擊：13 [2] 側面撞擊：16 [3] 撞柱測試：不適用 [4] 從後撞擊（頸部保護）：— [5] 佩戴安全帶提示裝置：2 [6] 司機及成人乘客安全保障 [7] 兒童乘客安全保障 [8] 行人安全保障	
6. Volkswagen T5 (Transporter Kombi TDI)		
	[1] 正面撞擊：11 [2] 側面撞擊：16 [3] 撞柱測試：不適用 [4] 從後撞擊（頸部保護）：— [5] 佩戴安全帶提示裝置：0 [6] 司機及成人乘客安全保障 [7] 兒童乘客安全保障 [8] 行人安全保障	
小型越野車		
7. Renault Koleos (Dynamique 2.0i DCI)		
	[1] 正面撞擊：13 [2] 側面撞擊：16 [3] 撞柱測試：2 [4] 從後撞擊（頸部保護）：2.9 [5] 佩戴安全帶提示裝置：2 [6] 司機及成人乘客安全保障 [7] 兒童乘客安全保障 [8] 行人安全保障	

大型越野車		
8. Mercedes-Benz M Class (ML320 CDI)		
	[1] 正面撞擊：14 [2] 側面撞擊：16 [3] 撞柱測試：2 [4] 從後撞擊（頸部保護）：1.8 [5] 佩戴安全帶提示裝置：2 [6] 司機及成人乘客安全保障 [7] 兒童乘客安全保障 [8] 行人安全保障	
農夫車（Pick-up Truck）		
9. Ford Ranger (2.5 TDCI double cab)		
	[1] 正面撞擊：3 [2] 側面撞擊：16 [3] 撞柱測試：不適用 [4] 從後撞擊（頸部保護）：— [5] 佩戴安全帶提示裝置：0 [6] 司機及成人乘客安全保障 [7] 兒童乘客安全保障 [8] 行人安全保障	

註 Euro NCAP就表一及表二的測試型號採用不同的評分制度，因此表一及表二的評分不能直接比較。

- [1]「正面撞擊」：最高16分。
- [2]「側面撞擊」：最高16分。
- [3]「撞柱測試」：如設有保護頭部的車側氣囊裝置，便會進行「撞柱測試」，最高2分。
- [4]「從後撞擊」（頸部保護）：最高4分。
— 表示沒有進行此項測試。Euro NCAP在加入此項測試的初期只為較多被用作私家車用途的汽車進行此項測試。
- [5]「佩戴安全帶提示裝置」：司機座位、前座乘客座位或後座乘客座位若設有佩戴安全帶提示裝置，各得1分，合計最高3分。
- [6]「司機及成人乘客安全保障」：將「正面撞擊」、「側面撞擊」、「撞柱測試」和「佩戴安全帶提示裝置」的分數加起來，最高可獲37分。

評分用1至5星代表，★最差，★★★★★最好。
 ★★★★★ 33-37分
 ★★★★★ 25-32分
 ★★★★★ 17-24分
 ★★★★★ 9-16分
 ★★★★★ 1-8分

* 表列分數經四捨五入，計算總分時則採用實際分數，而非直接將表列分數相加。

** 如「正面撞擊」的得分未能達到下列的最低要求，其「司機及成人乘客安全保障」的評級將會受到局限。

「司機及成人乘客安全保障」的評級 「正面撞擊」的最低要求
 ★★★★★ 13分
 ★★★★★ 9分
 ★★★★★ 5分
 ★★★★★ 2分

- [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，最高可獲49分。

測試時使用的兒童安全座椅為該汽車製造商建議的型號。
 評分用1至5星代表，★最差，★★★★★最好。
 ★★★★★ 49分
 ★★★★★ 37-48分
 ★★★★★ 25-36分
 ★★★★★ 13-24分
 ★★★★★ 1-12分

- [8]「行人安全保障」：把18個「撞擊點」所得分數加起來，每「撞擊點」最高2分，合計最高36分。

評分用1至4星代表，★最差，★★★★最好。

★★★★ 28-36分
 ★★★★★ 19-27分
 ★★★★★ 10-18分
 ★★★★★ 1-9分

不同類別汽車評級不能直接比較，例如越野車不能與迷你汽車比較。

身體各部位的保護程度：
 良好
 足夠
 少許
 薄弱
 差劣

側面撞擊圖像中司機頭部的星號為「撞柱測試」結果
 ★ 合格
 ★ 合格，但有弱點
 ☆ 不合格

「Volkswagen」Golf (#14)、「Opel」Insignia (#17)、「Audi」A4 (#18)及「Renault」Grand Scenic (#22)。

從後撞擊

「Alfa Romeo」MiTo (#1)、「Volkswagen」Golf (#14)、「Honda」Insight (#15)、「Opel」Insignia (#17)、「Audi」A4 (#18)、「Kia」Soul (#23)、「Volvo」XC60 (#25)、「Audi」Q5 (#26)及「Kia」Sorento (#27)表現不俗，座椅設計能夠有效減低司機和前排乘客因汽車被從後撞擊而引致頸部扭傷的機會。

下列樣本表現較差，測試時假人頭部往後仰的幅度較大，顯示前座座椅的設計

未能有效減低頸部扭傷的機會：「Citroën」Berlingo (#4)及C3 Picasso (#24)。

佩戴安全帶提示裝置

不論汽車的安全設計有多完善，若司機或乘客不佩戴安全帶，安全裝置也起不了作用。「佩戴安全帶提示裝置」能夠察覺司機或乘客沒有佩戴安全帶，並發出安全帶提示燈或訊號。

除了「Volkswagen」T5 (#6)及「Ford」Ranger (#9)以外，所有樣本在司機座位都設有佩戴安全帶提示裝置。

司機及成人乘客安全保障總評

除了「Ford」Ranger (#9)及「Suzuki」

Alto (#13)之外，所有測試型號都獲得4星或以上的評級（根據以往的評分制度計算，最高5星），或在新的評分制度下獲得70%或以上的評分（最高100%），對司機及成人乘客都能提供不俗的安全保護；其中14個測試型號更獲得5星評級或在新的評分制度下獲得90%或以上的評分。

兒童乘客安全保障

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程度，並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。

除了「Suzuki」Alto (#13)之外，所有測試型號都獲得3星或以上的評級（根據以往的評分制度計算，最高5星），或在新的評分制度下獲得50%或以上的評分（最高100%），對兒童的保護程度尚算不俗。「Suzuki」Alto (#13)在配合兒童安全座椅的撞擊測試中表現較差，評分較低。

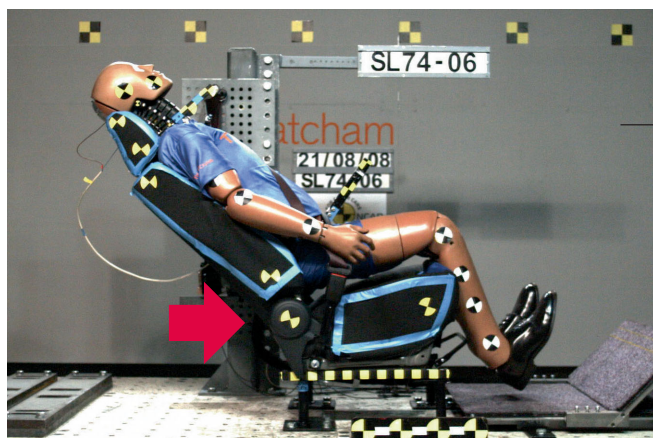
行人安全保障

「Ford」Fiesta (#2)、「Toyota」iQ (#10)、「Honda」Jazz (#12)、「Volkswagen」Golf (#14)、「Honda」Insight (#15)、「Subaru」Impreza (#16)、「Toyota」Prius (#19)及「Subaru」Legacy (#20)表現較好，獲得3星評級（根據以往的評分制度計算，最高4星）或在新的評分制度下獲得50%或以上的評分（最高100%）。

「Mercedes-Benz」Viano (#5)、「Volkswagen」T5 (#6)及「Mercedes-Benz」M Class (#8)表現欠佳，僅獲得1星評級。雖然大部分型號在司機及乘客安全保障方面有不俗的表現，但行人安全保障仍需改善。

安全系統

新的評分制度下，除了檢視汽車是否設有「佩戴安全帶提示裝置」之外，亦會檢視汽車在不同地區推出的版本是否設有



從後撞擊測試 - 模擬從後撞擊汽車，用儀器將汽車座椅由靜止狀態快速向前猛推（如箭咀所示），量度假人頭部和頸部的受力及移位等讀數，評估汽車座椅的保護程度。

馬鞭式創傷 (whiplash injury)


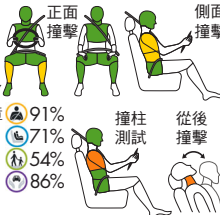


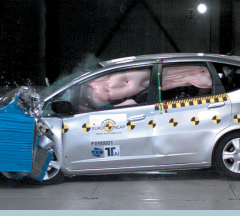








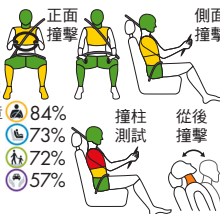
交通意外中司機及乘客最常見的頸部創傷







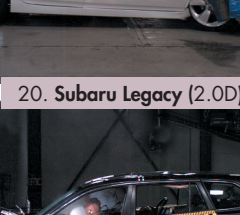




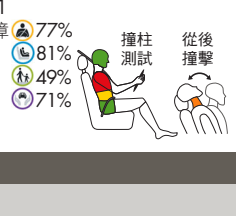
「馬鞭式創傷」是交通意外中司機及乘客最常出現的頸部創傷。當汽車被撞擊時，司機或乘客的頭部會依慣性快速擺動，作出像馬鞭被揮動般的劇烈動作，引致頸部受傷。傷者會感到頸背痛、頭痛或暈眩，嚴重者更可能出現頸椎骨移位或神經受損。由於「馬鞭式創傷」在交通意外中很常見，而且較多出現在汽車被從後撞擊的傷者，因此Euro NCAP加入新的「從後撞擊」測試項目，評估汽車被從後撞擊時，座椅對頸部的保護程度。

適當調校頭枕減低受傷機會

要減低「馬鞭式創傷」的風險，除了選擇一輛安全設計良好的汽車之外，適當調校頭枕亦很重要。頭枕的高度應至少調高至跟頭部一樣高，即頭頂不應高過頭枕，而頭枕的傾斜度應調校至盡量貼近頭部，以減低意外時頭部往後仰的幅度。假如頭枕的傾斜度不能調校，亦可以將椅背調得較垂直，令頭枕盡量貼近頭部。

表二：汽車撞擊測試結果（採用新的評分制度）

迷你汽車		
10. Toyota iQ (1.0)		
	<ul style="list-style-type: none"> [1] 正面撞擊：15.5 [2] 側面撞擊：7.8 [3] 撞柱測試：6.8 [4] 從後撞擊(頸部保護)：2.7 [5] 司機及成人乘客安全保障：91% [6] 兒童乘客安全保障：71% [7] 行人安全保障：54% [8] 安全系統：86% [9] 總評級：★★★★★ 	
11. Volkswagen Polo (1.2 Trendline)		
	<ul style="list-style-type: none"> [1] 正面撞擊：15.0 [2] 側面撞擊：8.0 [3] 撞柱測試：6.8 [4] 從後撞擊(頸部保護)：2.6 [5] 司機及成人乘客安全保障：90% [6] 兒童乘客安全保障：86% [7] 行人安全保障：41% [8] 安全系統：71% [9] 總評級：★★★★★ 	
12. Honda Jazz (1.4 ES)		
	<ul style="list-style-type: none"> [1] 正面撞擊：11.4 [2] 側面撞擊：7.8 [3] 撞柱測試：6.0 [4] 從後撞擊(頸部保護)：2.8 [5] 司機及成人乘客安全保障：78% [6] 兒童乘客安全保障：79% [7] 行人安全保障：60% [8] 安全系統：71% [9] 總評級：★★★★★ 	
13. Suzuki Alto (1.0 GL)		
	<ul style="list-style-type: none"> [1] 正面撞擊：10.4 [2] 側面撞擊：7.1 [3] 撞柱測試：不適用 [4] 從後撞擊(頸部保護)：2.3 [5] 司機及成人乘客安全保障：55% [6] 兒童乘客安全保障：46% [7] 行人安全保障：35% [8] 安全系統：29% [9] 總評級：★★★ 	
小型家庭房車		
14. Volkswagen Golf (1.4 Trendline)		
	<ul style="list-style-type: none"> [1] 正面撞擊：15.7 [2] 側面撞擊：8.0 [3] 撞柱測試：7.7 [4] 從後撞擊(頸部保護)：3.3 [5] 司機及成人乘客安全保障：97% [6] 兒童乘客安全保障：84% [7] 行人安全保障：61% [8] 安全系統：71% [9] 總評級：★★★★★ 	
15. Honda Insight (1.3SE)		
	<ul style="list-style-type: none"> [1] 正面撞擊：15.5 [2] 側面撞擊：7.9 [3] 撞柱測試：6.0 [4] 從後撞擊(頸部保護)：3.1 [5] 司機及成人乘客安全保障：90% [6] 兒童乘客安全保障：74% [7] 行人安全保障：76% [8] 安全系統：86% [9] 總評級：★★★★★ 	
16. Subaru Impreza (2.0R)		
	<ul style="list-style-type: none"> [1] 正面撞擊：14.8 [2] 側面撞擊：7.1 [3] 撞柱測試：5.7 [4] 從後撞擊(頸部保護)：2.5 [5] 司機及成人乘客安全保障：84% [6] 兒童乘客安全保障：73% [7] 行人安全保障：72% [8] 安全系統：57% [9] 總評級：★★★★ 	

大型家庭房車		
17. Opel Insignia (2.0 diesel Essentia)		
	<ul style="list-style-type: none"> [1] 正面撞擊：15.2 [2] 側面撞擊：8.0 [3] 撞柱測試：7.5 [4] 從後撞擊(頸部保護)：3.1 [5] 司機及成人乘客安全保障：94% [6] 兒童乘客安全保障：79% [7] 行人安全保障：40% [8] 安全系統：71% [9] 總評級：★★★★★ 	
18. Audi A4 (1.8 TFSI Attraction)		
	<ul style="list-style-type: none"> [1] 正面撞擊：14.4 [2] 側面撞擊：8.0 [3] 撞柱測試：7.7 [4] 從後撞擊(頸部保護)：3.2 [5] 司機及成人乘客安全保障：93% [6] 兒童乘客安全保障：84% [7] 行人安全保障：39% [8] 安全系統：71% [9] 總評級：★★★★★ 	
19. Toyota Prius (1.8VVT Sol)		
	<ul style="list-style-type: none"> [1] 正面撞擊：15.2 [2] 側面撞擊：8.0 [3] 撞柱測試：6.4 [4] 從後撞擊(頸部保護)：2.1 [5] 司機及成人乘客安全保障：88% [6] 兒童乘客安全保障：82% [7] 行人安全保障：68% [8] 安全系統：86% [9] 總評級：★★★★★ 	
20. Subaru Legacy (2.0D)		
	<ul style="list-style-type: none"> [1] 正面撞擊：11.3 [2] 側面撞擊：8.0 [3] 撞柱測試：6.4 [4] 從後撞擊(頸部保護)：2.8 [5] 司機及成人乘客安全保障：79% [6] 兒童乘客安全保障：73% [7] 行人安全保障：58% [8] 安全系統：71% [9] 總評級：★★★★★ 	
21. Mazda 6 (5 door hatchback, 2.0 petrol)		
	<ul style="list-style-type: none"> [1] 正面撞擊：12.3 [2] 側面撞擊：7.7 [3] 撞柱測試：5.6 [4] 從後撞擊(頸部保護)：2.1 [5] 司機及成人乘客安全保障：77% [6] 兒童乘客安全保障：81% [7] 行人安全保障：49% [8] 安全系統：71% [9] 總評級：★★★★★ 	
小型MPV		
22. Renault Grand Scenic (1.5 diesel Expression)		
	<ul style="list-style-type: none"> [1] 正面撞擊：14.7 [2] 側面撞擊：8.0 [3] 撞柱測試：7.6 [4] 從後撞擊(頸部保護)：2.4 [5] 司機及成人乘客安全保障：91% [6] 兒童乘客安全保障：76% [7] 行人安全保障：42% [8] 安全系統：99% [9] 總評級：★★★★★ 	

測試報告

表二：汽車撞擊測試結果（採用新的評分制度）

小型MPV	
23. Kia Soul (1.6 EX)	
	<div><div>[1] 正面撞擊：13.1</div><div>[2] 側面撞擊：7.5</div><div>[3] 撞柱測試：7.3</div><div>[4] 從後撞擊(頸部保護)：3.3</div><div>[5] 司機及成人乘客安全保障：87%</div><div>[6] 兒童乘客安全保障：86%</div><div>[7] 行人安全保障：39%</div><div>[8] 安全系統：86%</div><div>[9] 總評級：★★★★★</div></div> <div><div>正面撞擊</div><div>側面撞擊</div><div>撞柱測試</div><div>從後撞擊</div></div>
24. Citroën C3 Picasso (Confort HDi 90 Airdream)	
	<div><div>[1] 正面撞擊：13.5</div><div>[2] 側面撞擊：8.0</div><div>[3] 撞柱測試：7.2</div><div>[4] 從後撞擊(頸部保護)：0.3</div><div>[5] 司機及成人乘客安全保障：81%</div><div>[6] 兒童乘客安全保障：76%</div><div>[7] 行人安全保障：43%</div><div>[8] 安全系統：40%</div><div>[9] 總評級：★★★★★</div></div> <div><div>正面撞擊</div><div>側面撞擊</div><div>撞柱測試</div><div>從後撞擊</div></div>
小型越野車	
25. Volvo XC60 (diesel Momentum)	
	<div><div>[1] 正面撞擊：15.5</div><div>[2] 側面撞擊：8.0</div><div>[3] 撞柱測試：6.6</div><div>[4] 從後撞擊(頸部保護)：3.5</div><div>[5] 司機及成人乘客安全保障：94%</div><div>[6] 兒童乘客安全保障：79%</div><div>[7] 行人安全保障：48%</div><div>[8] 安全系統：86%</div><div>[9] 總評級：★★★★★</div></div> <div><div>正面撞擊</div><div>側面撞擊</div><div>撞柱測試</div><div>從後撞擊</div></div>
26. Audi Q5 (2.0 TDI Steppe)	
	<div><div>[1] 正面撞擊：14.7</div><div>[2] 側面撞擊：8.0</div><div>[3] 撞柱測試：7.3</div><div>[4] 從後撞擊(頸部保護)：3.3</div><div>[5] 司機及成人乘客安全保障：92%</div><div>[6] 兒童乘客安全保障：84%</div><div>[7] 行人安全保障：32%</div><div>[8] 安全系統：71%</div><div>[9] 總評級：★★★★★</div></div> <div><div>正面撞擊</div><div>側面撞擊</div><div>撞柱測試</div><div>從後撞擊</div></div>
大型越野車	
27. Kia Sorento (2.2 diesel GLS [EX])	
	<div><div>[1] 正面撞擊：13.3</div><div>[2] 側面撞擊：8.0</div><div>[3] 撞柱測試：6.5</div><div>[4] 從後撞擊(頸部保護)：3.5</div><div>[5] 司機及成人乘客安全保障：87%</div><div>[6] 兒童乘客安全保障：84%</div><div>[7] 行人安全保障：44%</div><div>[8] 安全系統：71%</div><div>[9] 總評級：★★★★★</div></div> <div><div>正面撞擊</div><div>側面撞擊</div><div>撞柱測試</div><div>從後撞擊</div></div>

註

Euro NCAP就表一及表二的測試型號採用不同的評分制度，因此表一及表二的評分不能直接比較。

[1]「正面撞擊」：最高16分。

[2]「側面撞擊」：最高8分。

[3]「撞柱測試」：如設有保護頭部的車側氣囊裝置，便會進行「撞柱測試」，最高8分。新的評分制度下，除了評估對頭部的保護程度之外，亦會評估對胸部及腹部等的保護程度。

[4]「從後撞擊」(頸部保護)：最高4分。

[5]「司機及成人乘客安全保障」：綜合「正面撞擊」、「側面撞擊」、「撞柱測試」和「從後撞擊」的評分，用百分比代表，最高100%。

[6]「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，評分用百分比代表，最高100%。

測試時使用的兒童安全座椅為該汽車製造商建議的型號。

[7]「行人安全保障」：綜合18個「撞擊點」的評分，用百分比代表，最高100%。

[8]「安全系統」：評估「佩戴安全帶提示裝置」、「電子穩定控制系統」及「車速限制裝置」，用百分比代表，最高100%。

[9] 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%

總評級用1至5星代表，★最差，★★★★★最好。

若有表現不理想的项目，總評級會受到局限。

不同類別汽車評級不能直接比較，例如越野車不能與迷你汽車比較。

身體各部位的保護程度：

良好
足夠
少許
薄弱
差劣

「電子穩定控制系統」及「車速限制裝置」，以鼓勵汽車製造商更廣泛採用先進的安全系統作為汽車的標準設備，提高安全規格。

電子穩定控制系統

是次報告涵蓋的18款採用新的制度評分的汽車型號中（見表二），全部在設計上都可配備「電子穩定控制系統」，但「Suzuki」Alto（#13）及「Citroën」C3 Picasso

（#24）在歐盟地區的裝配率（fitment rate）未達Euro NCAP的要求，即該汽車型號在不同國家推出的版本，很多都沒有將「電子穩定控制系統」作為標準設備，因此安全系統的評分較低。

車速限制裝置

18款採用新制度評分的汽車型號中，只有「Renault」Grand Scenic（#22）及

「Citroën」C3 Picasso（#24）設有「車速限制裝置」，讓司機設定車速上限，其餘16款汽車型號都沒有此裝置。

輸港汽車安全裝置可能與歐洲版本不同

雖然是次測試的汽車型號大部分在撞擊測試中表現不俗，但部分汽車型號在香港推出時，其安全裝置或許會跟歐洲測

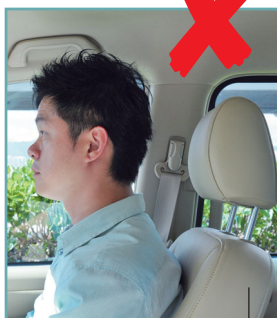
試的版本略有不同，例如「Ford」Fiesta (#2)、Ranger (#9)、「Honda」Jazz (#12)及「Kia」Soul (#23)，部分安全裝置並不屬於香港版的標準設備，但或許可以額外要求加裝（詳情見「代理商意見」）。裝有較多安全裝置的汽車，其安全表現通常較佳。

在購買汽車時，應留意其汽車的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、車速限制裝置及佩戴安全帶提示裝置等。如果沒有，不妨在買車前向原廠代理查詢可否額外加裝。

代理商意見

「Alfa Romeo」：香港版MiTo的安全裝置規格跟測試版本相同，電子穩定控制系統屬標準設備。

「Audi」：香港版A4及Q5的安全裝置規格跟測試版本相同，電子穩定控制系統屬標準設備。



頭枕不應離頭部太遠，應調校至盡量貼近頭部。



頭枕不應太低，應至少調高至跟頭部一樣高。



「Citroën」：代理商表示有計劃在本港推出Berlingo及C3 Picasso，但未確定推出日期。

「Ford」：香港版Fiesta不設車側氣囊及膝部氣囊，而香港版Ranger的安全氣囊只設在司機座位，前座乘客座位則不設安全氣囊，跟測試版本不同，而以上裝置不可額外要求加裝。

「Honda」：香港版Jazz不設車側氣囊及電子穩定控制系統，跟測試版本不同，而以上裝置不可額外要求加裝。

「Hyundai」：香港版i30的安全裝置規格跟測試版本相同。

「Kia」：香港版Soul不設車側氣囊及電子穩定控制系統，而佩戴安全帶提示裝置只設在前排座位，跟測試版本不同，但以上裝置可額外要求加裝。另外，將推出的香港版Sorento的安全裝置的資料尚未確定。

「Mazda」：香港版Mazda 6 Hatchback的安全裝置規格跟測試版本相同，電子穩定控制系統屬標準設備。

「Mercedes-Benz」：香港版M Class及Viano的安全裝置規格跟測試版本相同，電子穩定控制系統屬標準設備。

「Opel」：代理商表示有計劃於明年上半年在本港推出Insignia。

「Renault」：香港版Koleos的安全裝置規格跟測試版本相同，電子穩定控制系統屬標準設備。另外，有計劃在本港推出Grand Scenic，但未確定推出日期，而香港版Grand Scenic的安全裝置規格將會跟測試版本相同，電子穩定控制系統亦屬標準設備。

「Suzuki」：香港版Alto的安全裝置規格跟測試版本相同，電子穩定控制系統屬標準設備。

「Volkswagen」：香港版Golf的安全裝置規格跟測試版本相同，電子穩定控制系統屬標準設備。另外，計劃於年底前在本港推出T5，而Polo雖有計劃在本港推出，但未確定推出日期。

「Volvo」：香港版XC60的安全裝置規格跟測試版本相同，電子穩定控制系統屬標準設備。

「Subaru」及「Toyota」至截稿前尚未向本會提供本港版本型號的安全裝置的資料。

什麼是「電子穩定控制系統」(ESC)？

「電子穩定控制系統」(Electronic Stability Control，簡稱ESC)能有效提高汽車的穩定性，減低失控側滑(skid)的機會。系統會持續監察汽車的行駛方向、轉向盤方向及車速等數據，當探測到汽車開始失控側滑，即實際移動方向跟轉向盤的方向出現偏差時，系統會立即主動介入，對個別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。

德國一所大學的研究顯示，假如所有在歐洲行駛的汽車都配備「電子穩定控制系統」，估計每年可避免約4,000人在交通意外中死亡及減少約100,000人受傷（與汽車沒有配備此系統的情況比較）。另外，歐洲委員會的研究顯示，此系統在一般路面情況下可將交通意外風險減低約20%，而在濕滑的路面情況下更可將風險減低約30%。

不同的汽車製造商對其「電子穩定控制系統」採用不同的名稱，例如DSC (Dynamic Stability Control)、ESP (Electronic Stability Program) 或VSC (Vehicle Stability Control)等，但基本操作原理都大致相若。由於此系統不能夠在買車之後加裝，為安全着想，消費者在購買汽車時應該選擇配備此系統的汽車型號。

什麼是「車速限制裝置」(speed limitation device)？

汽車的「車速限制裝置」可讓司機設定車速上限，減低因超速駕駛而導致意外的機會。當車速超過司機設定的上限時，裝置就會發出訊號提醒司機減速。部分裝置更會主動限制車速，強制車速不能超過設定的上限。