

# C-NCAP 和 C-IASI,一定要选一个吗?

因一大批车型在 25% 偏置碰撞测试中表现不佳、成立没几年的中保研 C-IASI, 近来名声大噪, 也让行走中国 14 年有余、堪称中国汽车安全碰撞测试“试金石”的 C-NCAP 饱受争议。作为消费者普遍关心又仰仗于权威机构评测的汽车安全,C-IASI 和 C-NCAP, 谁更靠谱? 谁更全面? 成为了消费者普遍关心的问题。

■新快报记者 付花

## C-IASI 四大指数

### 耐撞性与维修经济性指数更关注

最近被热捧的 C-IASI 因参照 IIHS 安全碰撞测试标准, 其中所导入 25% 偏置碰撞测试标准被广泛关注, 大有成为中国汽车安全碰撞“金标准”之势。但其实只是从这一个角度看 C-IASI, 就显得有些片面了。

成立于 2016 年, 在中国保险行业协会指导下, 中国汽车工程研究院和中保研汽车技术研究院联合开展了“中国保险汽车安全指数”的研究工作, 从耐撞性与维修经济性指数、车内乘员安全指数、车外行人安全指数、车辆辅助安全指数四个维度, 分别从汽车保有环节的财产风险、事故伤亡风险等方面, 以指数为呈现形式, 将汽车产品隐性特征显性化和定量化, 从汽车使用者和保险的角度客观评价车辆的安全。

其中, 耐撞性与维修经济性指数源自保险行业技术研究国际组织 RCAR, RCAR 成立于 1972 年, 成员包括各国保险公司所属技术研究机构。德国安联、美国 IIHS 等均为其成员。值得一提的是, C-IASI 也是其在中国的唯一正式成员。RCAR 规则用于评估每款新车在低速碰



## 中国保险汽车安全指数

CHINA INSURANCE AUTOMOTIVE SAFETY INDEX



撞下的耐撞性和可维修性。评估结果最终会用于制定每辆新车上市时的保险费率, 也就是消费者每年要交多少保费, 可以反映出一款汽车在未来用车过程中的维修成本甚至是二手车残值。

而从高速碰撞测试来看, C-IASI 引入了北美 IIHS 25% 偏置碰撞测试, 以 64km/h 的速度去撞击车头左侧 25% 位置处的刚性壁障。然而, 在中国的交通环境下, 这种情形相当于在高速公路上来不及减速, 撞上隔离墩, 事故场景是比较少见的。根据 CIDAS(中国交通事故深入研究报告) 数据, 25% 偏置碰撞在总事故比例中占 2%, 考虑到速度条件这个数字会更低。

### 比欧洲标准更严苛

### C-NCAP 碰撞测试项目更全面

随着 C-IASI 的粉墨登场, 国内的另外一家专业的汽车安全碰撞测试结构——C-NCAP 则被饱受争议。这家成立于 2006 年, 借鉴欧洲 Euro NCAP 和日本 J-NCAP 的部分测试项目, 并融入中国特色进行了改良(如在后排安放女性假人)的安全测试标准, 走过 14 年历史, 早已成为了中国消费者心中的有关汽车

安全的“试金石”以及国内车企在开发时候的“御用标准”。

据悉, C-NCAP 测试规则, 每三年都会进行一次改进, 如今现用的是 2018 年发布的第五版。测试规则是依照欧洲 Euro NCAP 设立, 所以, C-NCAP 的测试标准是全面接轨 Euro NCAP 的。2018 年版测试标准中, C-NCAP 有增加对行人保护、主动安全、新能源汽车电安全等项目测试, 测试维度更全面, 而且不断根据中国交通事故特点有针对性地对测试难度的本地化升级, 甚至于标准更严格。

比如: 在侧面碰撞测试中, 碰撞台车重量由 950kg 增加至 1400kg, 相应碰撞强度增加 47.4%; 碰撞台车前端碰撞区域刚度增加, 考虑到中国市场 SUV 比重大的情况, 最下端离地高度从 300mm 提高至 350mm, 比欧洲测试台车高 50mm, 增加了碰撞测试的难度。据悉, 目前 C-NCAP 正在制定 2021 版标准, 预计明年发布。在乘员保护项目上, 2021 版标准将基于国内实际交通事故情况, 增加更多的测试项目, 比如侧面柱碰试验、MPDB 试验(通俗来说就是两车对撞)、后排鞭打试验以及更多细节上的评价。

### 记者观察

经历了 4 次改版, 一次比一次更加严格, 为何 C-NCAP 还被业界称为“五星批发部”? 主要是因为各大汽车主机厂对于其碰撞规则相对熟悉, 就相当于“应试考”, 参照 C-NCAP 标准之下, 碰撞成绩自然理想, 而这也导致不同车型在安全性方面, 不能在测试成绩上拉开差距。尽管 C-IASI 的标准设定仍有一定的争议以及局限性, 但也不能说不是对行业的一种推动。

其实, 作为普通消费者, 我们为什么要非此即彼? 实际上, 中国拥有 C-NCAP 和 C-IASI 两大安全测试机构, 是一件幸事。综合两家机构的成绩来做判断, 更有利于选到安全的车型, 毕竟没有任何一个测试标准能够完全涵盖并且真实还原实际的道路事故情况。(付花)

## “多 10% 精神”解密昂科威如何奏响逆势最强音

1 季度全国餐饮收入同比下降 44.3%, 疫情之下, 餐饮业迎来至暗时刻。然而, 依然有一些如炳胜、陶陶居、南园酒家等老牌粤菜馆一枝独秀。“强者生存, 弱者不适”, 逆势中唯“强者, 自强”, 这与别克昂科威的车型理念不谋而合。近期, 记者走访车市从经销商处了解到, 别克昂科威近期关注度也大幅上升。上市五年多迎来百万用户, 逆势之下奏响车市“最强音”, 昂科威的秘诀是什么?

### 比消费者预期多 10%

2014 年 10 月, 昂科威正式上市, 是标准的中型 SUV, 采用别克经典的错位竞争打法, 成功在德系日系主导的合资 SUV 市场打下一片天。六年的磨砺, 产品推陈出新不断进化, 昂科威依旧领先, 也成功在国内市场积累了 100 多万的用户。

昂科威销量的持久力是如何炼成的呢? 如果深究这个问题, 还是归功于其“不忘初心”。即首次面市就重点强调的“多 10% 精神”: 空间多 10%、舒适多 10%、动力多 10%、安全多 10%、操控多 10%。

为了打破已有的日系德系占主导的市场壁垒, 昂科威在五年前的那场上市活动中出人意料地竖起了一面“多 10% 精神”的大旗, 这一标签也成了昂科威破局的关键。用

上汽通用总经理王永清的话来说, 别克昂科威是上海通用汽车别克品牌为社会主流精英奉献的一款 SUV 全新杰作。无论是领先科技、精湛工艺还是优异品质, 昂科威都充分展露超越同侪的产品实力和“强者, 自强”的精神气度。其中, “档次感”“安全感”“科技感”, 超越客户核心期待的三大标准, 便是其“杀手锏”。

### 上市 5 年多, 产品力依旧坚挺

昂科威虽上市近 6 年, 却始终在各种细节上不断优化与时俱进, 满足消费者多元化的需求。

2020 款别克昂科威在产力提升的同时, 重塑价格体系, 用诚意回馈消费者, 自然信心十足。外观方面, 2020 款别克昂科威整体造型有了一些标志性的改变, 家族式进气格栅更为精致, 大灯组全系标配 LED 光源、全新的双六辐轮圈造型也更加运动。环抱一体式的中控台设计, 豪华的内饰做工用料, 也是昂科威超越同级的产品力优势。

昂科威的车机系统搭配全新一代别克 eConnect 2.0 互联系统, 配合 OnStar 安吉星全时在线助理, 带来更智能的人车交互。除了常规的口语化的指令、CarPlay/百度 CarLife 屏幕映射和丰富的 APP 互联应用, 这套系统还具备了 OTA 远程升级、加入组

团出行功能的高德实时在线导航系统, 以及 SuperID 超级账号来满足多人使用同一辆车的需求。2.0T+9AT 的动力组合, 最大功率 191kW, 峰值扭矩 400N·m, 可谓是同级最强动力系统。

经历时间和消费者的检验, 并对自身产品力步步升级, 别克昂科威正是如此。在汽车领域这个成熟的产业环境里, 唯有将用户对品牌的期望融入于产品, 更“懂”消费者, 并对目标人群的需求进行不断的“打怪升级”, 市场终端才会久盛不衰。从上市时那句“多 10% 的口号开始, 五年间昂科威用技术与配置提升持续兑现了消费者的期待。



### 链接

### 召集令

#最爱的粤菜馆 #受疫情影响, 很久没下馆子的我们, 还记得美食的味道吗? 哪家粤菜馆的美食最让你心心念? 扫描二维码报名参加 #与昂科威一起, 品味粤菜最强音 #美食寻觅活动, po 图发出你最爱的菜品和菜馆, 分享美食瞬间, 即有机会获取羊城 8 大粤菜馆“霸王餐”礼包! 最美五月, 与昂科威一起寻觅幸福老广味。(张磊)



扫描二维码报名参加