

Autonaprawa

MIESIĘCZNIK BRANŻOWY PAŹDZIERNIK 2014 (86)

WWW.E-AUTONAPRAWA.PL



GOŚCINNIE NA NASZYCH ŁAMACH:

MACIEJ HADRYŚ

WYMIANA FILTRA OLEJU

PIOTR KASPRZAK

DODATKI DO OLEJÓW

ANDRZEJ KOWALEWSKI

PODNOŚNIKI
SAMOCHODOWE (CZ.VI)

ZENON MAJKUT

AUTOMATYCZNY POMIAR
ZUŻYCIA OPON

PAWEŁ MASTALEREK

POLIMERY W OLEJACH
TITANIUM FST™

KLAUDIA MIKOWSKA-CELEWICZ

PLATINUM MAX EXPERT
WEDŁUG ACEA

CARLOS PANZIERI

JEDNORUROWY ZAMIAST
DWURUROWEGO?

ADAM POTĘPA

AKUMULATOR W SYSTEMIE
START-STOP

PIOTR PYRKA

OLEJE DO SAMOCHODÓW
WYCZYNOWYCH

EWA ROZPĘDOWSKA

POWRÓT DO PRZESZŁOŚCI

TONI SEIDEL

BEZPIECZNIEJSZE
NADWOZIA VOLVO

Obecnie ok. 50% wypadków samochodowych notowanych na europejskich drogach stanowią zderzenia czołowe. Zarówno we wspomnianych testach, jak i w uwzględniających je założeniach projektantów tej kategorii kolizji odpowiada schemat siły oddziałującej na całą powierzchnię czołową równoległe do wzdłużnej osi symetrii nadwozia.

Tymczasem takie wypadki różni od siebie tzw. *overlap*, czyli stosunek powierzchni bezpośrednio uczestniczącej w zderzeniu do całkowitej czołowej. Im udział ten jest mniejszy, tym większe odkształcenia powoduje w przedziale pasażerskim i większe stanowi zagrożenie dla podróżujących. Nie jest to problem marginalny, gdyż wśród zderzeń czołowych aż połowę cechuje stosunkowo niewielki *overlap*, a powoduje on asymetryczną koncentrację sił odkształcających na bocznych elementach szkieletu.

►►► str. 28

