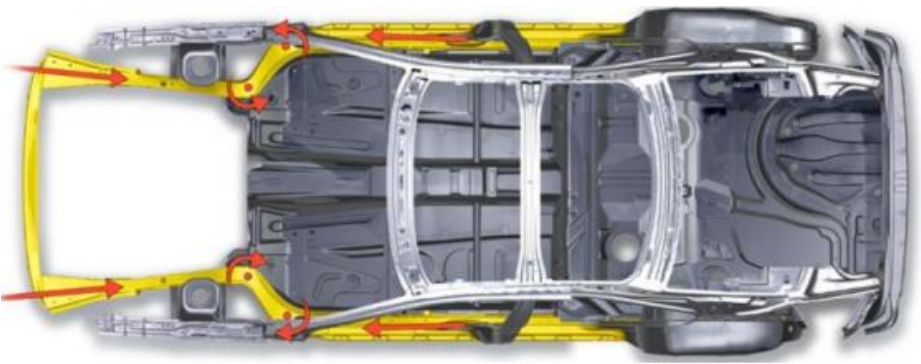


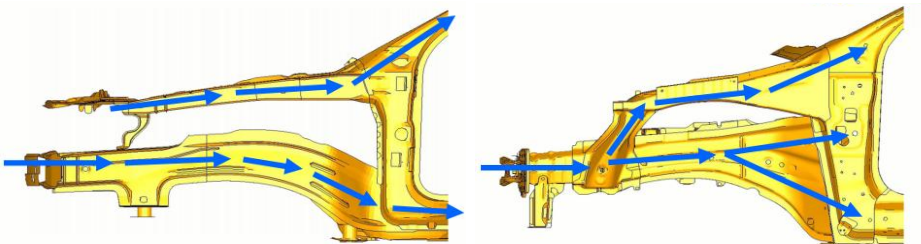
II generacja



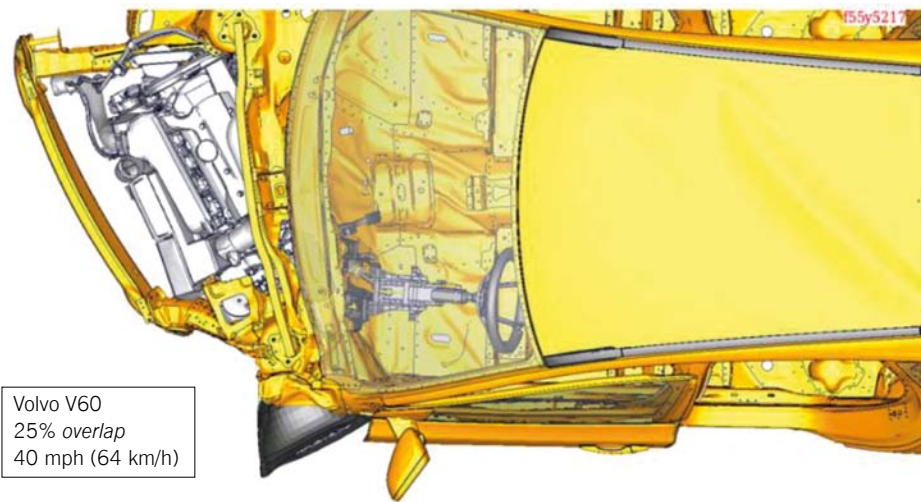
III generacja



PRZENOSZENIE SIŁ ZDERZENIA W NOWEJ KONSTRUKCJI NADWOZI PRZEZ ZAKRZYWIONE PODŁUŻNICE I POPRZECZNE WZMOCNIENIA PRZEGRODY CZOŁOWEJ



ZMIANA ROZKŁADU SIŁ ZDERZENIA DZIĘKI WZMOCNIENIU POŁĄCZEŃ PODŁUŻNICY ZE SŁUPKIEM A I PRZEGRODĄ CZOŁOWĄ



ODKSZTAŁCENIE NOWEJ KONSTRUKCJI NADWOZIA PRZY UDERZENIU CZOŁOWYM SKONCENTROWANYM NA STOSUNKOWO MAŁEJ POWIERZCHNI SPRAWIA, ŻE POJAZD ZEŚLIŻUJE SIĘ W BOK Z PRZESZKODY

wraz z zawieszzeniami od konstrukcji nośnej pojazdu, co uniemożliwia ich wbijanie się do wnętrza nadwozia, więc chroni stopy kierowcy i pasażera przed obrażeniami;

- ukształtowanie przedniej części szkieletu nośnego w ten sposób, by mały *overlap* powodował samoczynne odrzucanie pojazdu od uderzonej przeszkody na bok.

Efekty praktyczne

Z tak zaprojektowaną konstrukcją nośną współpracują dostosowane do niej dodatkowe systemy bezpieczeństwa biernego, takie jak:

- samoczynne rozłączanie się kolumny kierownicy i jej przesunięcie się do przodu w płaszczyźnie poziomej podczas kolizji drogowej;
- wstępne napinanie pasów bezpieczeństwa z opcją ograniczonego obciążenia *t* różnymi możliwościami adaptacyjnymi;
- przystosowanie poduszek (w tym również specjalnych, chroniących nogi

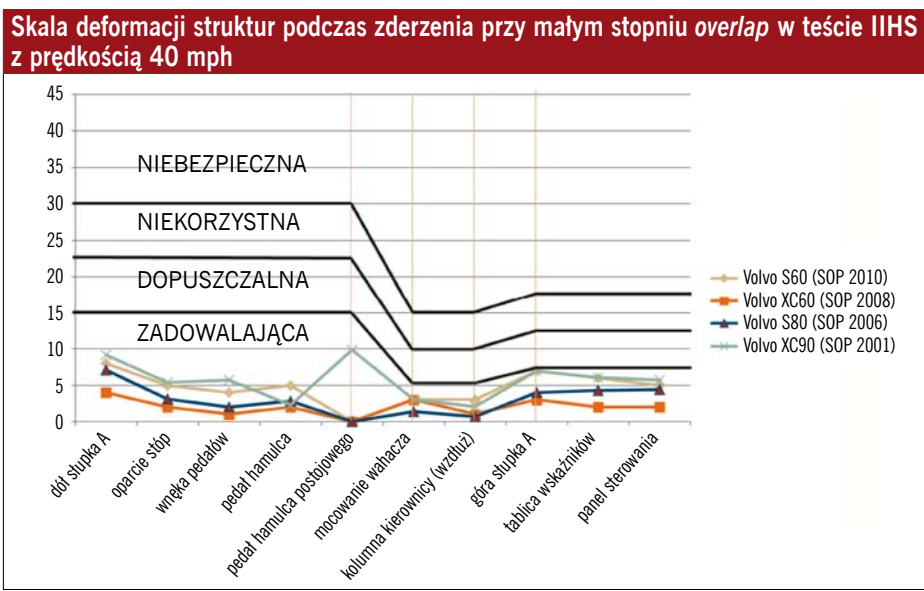
FOT. CTS

podróżujących) i kurtyn powietrznych do selektywnej aktywacji podczas zderzeń o niewielkim stopniu *overlap*;

- wykorzystywanie innych specjalnych rozwiązań w rodzaju wyściełanej podłogi lub automatycznie rozłączanych pedałów.

Wszystkie te elementy w sumie przyczyniły się w ostatnich latach do wyraźnej poprawy ochrony osób podróżujących samochodami przed groźnymi skutkami wypadków drogowych. Zmieniły też tradycyjne metody badań zderzeniowej wytrzymałości nadwozi w fabrycznych laboratoriach i symulacjach komputerowych.

Obecnie w produkcyjnej praktyce crash-testy konkretnych modeli nadwozi o konstrukcji opartej na wyżej wymienionych zasadach prowadzone są zgodnie z procedurami IIHS, uwzględniającymi wśród wielu dodatkowych założeń i kryteriów także kwestię wielkości stopnia *overlapu*. Dlatego konstruktorzy Volvo,



a także innych czołowych marek samochodowych, uznają test IIHS za najlepszy sprawdzian rzeczywistych walorów przygotowywanego prototypu. Także organizatorzy dorocznych konkursów na naj-

bezpieczniejszy samochód zdecydowali się w 2014 roku dołączyć do kryteriów oceny wyniki badań skutków zderzeń skoncentrowanych na niewielkich powierzchniach czołowych.



STREFY KONTROLOWANEGO ZGNIOTU W ZMODERNIZOWANYCH PODŁUŻNICACH VOLVO

FOT. CTS

www.dayco.com

To takie proste: wszystko co potrzebne – w jednym zestawie.

Zestaw pasków rozrządu High Tenacity

Najwyższa jakość usług i pełna innowacyjność – wszystko w jednym pudełku.

Kod QR zapewnia dostęp do instrukcji montażu. Numer seryjny gwarantuje identyfikowalność produktu. Stała, najwyższa jakość Dayco i wydłużona gwarancja „Life+1”.

Dayco. The original power in motion.