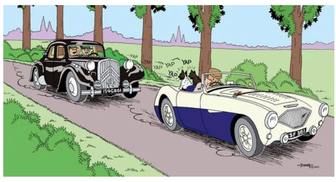


Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

Propaganda nowości czyli plastik i bezpieczeństwo

przez Zbigniew Kluczkowski | 27 października, 2024 — 0 komentarzy

Stare nie jest bezpieczne" – tak ostatnio krzyczą nagłówki w kilku znanych czasopismach motoryzacyjnych. Powołując się na wyniki kilku testów zderzeniowych, w których zderzono ze sobą modele sprzed 20 lat z nowoczesnymi próbuje nam się wmówić, że nie warto jeździć takim „niebezpiecznym szrotem". Na dowód tej tezy porównano wyniki otrzymane z testu Chevroleta z końca lat 50-tych z modelem sprzed kilku lat. Wynik dla klasycznego krążownika był w zasadzie przesądzony choć początkowo nic nie wskazywało na porażkę.

Podobny rezultat osiągnięto zderzając ze sobą Rovera 100/Metro z nowoczesną Hondą Jazz. Tu różnica w wieku konstrukcji sięgała ponad 30 lat. W przypadku testu Toyoty Corolli i nowego Aurisa było to ponad 20 lat. Z powyższego wynika prosta zależność – im mniejsza różnica wieku, tym bardziej zbliżony poziom bezpieczeństwa. Gdyby porównać „Króla Polskiej Wsi" z końca lat 90-tych z jego najnowszą generacją okaże się, że różnice będą znaczne, ale o tym jeszcze nikt nie napisał. Ciekawe dlaczego?

Czy „stare" rzeczywiście jest niebezpieczne? Przyglądając się przedwojennym kronikom okazuje się, że … nie. Oczywiście, wtedy jeszcze nie było pasów bezpieczeństwa ani kontrolowanych stref zgniotu. Wówczas interesowano się jedynie sztywnością nadwozia i jego podatnością na zgniecenie. Tym, co podczas zderzenia wydarzyło się wewnątrz pojazdu nikt się nie przejmował. Przełom nastąpił wtedy, gdy zaczęto się zastanawiać jakim cudem „ktoś" zostaje poważnie ranny skoro pojazd odniósł tylko powierzchowne „obrażenia"?

Nowoczesny, bezpieczny minivan i …

Źródło: Euro – NCAP

Gdyby wyposażyć dowolny model z drugiej połowy lat 30-tych w zdobycze ewolucji motoryzacyjnej lat 60 i 70-tych to wówczas okazałoby się, że niejedna nowoczesna konstrukcja to przy nim „niebezpieczny bubel". Dlaczego? Dlatego, że 2 – tonowa solidna konstrukcja w połączeniu z pasami bezpieczeństwa, poduszkami powietrznymi i kontrolowanymi strefami zgniotu z łatwością zmiecie ze swojej drogi „superlekką" limuzynę z aluminiowym nadwoziem, której masa wynosi też dwie tony, ale z tego 1/3 to masa plastików i elektroniki.

> **Podobne teksty:** Modnie, wygodnie, zaSUVIście

Ciężki, nowoczesny kloc? Nie, SUV-y wcale nie są bezpieczniejsze od innych konstrukcji. Dowodły temu testy, w których osiągano wyniki zbliżone do pojazdów podobnych rozmiarów, ale o mniejszej masie. Nawet PT Cruiser, czyli samochód z lat 30-tych przeniesiony do współczesności osiągnął wynik 38% w zderzeniu czołowym – to oficjalny wynik organizacji Euro – NCAP. Jak na ten rodzaj nadwozia i wielkość to słaby wynik. Niestety, to tylko nowoczesna kopia pojazdu z tamtej epoki a nie oryginał wzmocniony solidną ramą.

Wyobraźmy sobie test zderzeniowy typowego pojazdu z lat 30-tych zbudowanego w oparciu o nowoczesną technologię. Pozostawmy jednak w nim ramę i zachowajmy taką samą grubość blach oraz nie zastępujmy drewna i skóry plastikiem. Co się okaże? Na pewno wynik potrącenia pieszego nie będzie zadowalający, co spowoduje konieczność pozbycia się wystającego żeliwnego zderzaka i licznych ozdób przedniego pasa. Zderzenie z przeszkodą lub innym pojazdem będzie oceniane znacznie lepiej. Czy ochrona pasażerów okaże się skuteczna?

Pierwsze profesjonalne testy zderzeniowe Mercedesa serii 170 udowodniły, że jest on całkiem bezpieczną konstrukcją. Przypomnijmy – jest to jeszcze przedwojenna konstrukcja a testy przeprowadzano na początku lat 50-tych, czyli w momencie opracowywania następcy. Skoro „mały Mercedes" jest względnie bezpieczny to większe modele z tego okresu również. Uzupełniając ich konstrukcje o zdobycze nowoczesnej inżynierii otrzymamy prawdziwie bezpieczny samochód. Czy ekologom nie będzie przeszkadzać niski procent odzysku surowców?

… klasycznie bezpieczny Mercedes

Źródło: Mercedes – Benz

Wysoka jakość jest bardzo ekologiczna. Dzięki temu rzecz jest używana przez długi czas i nie wymaga zastępowania nową. Sami wiecie jak wyglądać może kilkudziesięcioletnia drewniana deska rozdzielcza z chromowanymi elementami. Plastikowy odpowiednik już po kilku latach traci świeżość, jest wyblakły i porysowany a „plastikowe aluminium" szybko się łuszczy. Niestety żaden księgowy nie może pozwolić na zbyt długi okres użytkowania pojazdu, bo jest to nieopłacalne. Stąd prosty wniosek – na bezpieczeństwie można zarobić. W zasadzie nie „można", ale trzeba.

> **Podobne teksty:** Nowy Trailblazer i amerykańska patologia

Plastik jest tani i bezpieczny. Odlew jest tańszy niż praca rzemieślników, którzy przy pomocy drobnych narzędzi potrafią stworzyć deskę rozdzielczą godną wystawienia w Luwrze. Czy jest bezpieczny? Tworzywo może po prostu się złamać, co z kolei może przyczynić się do groźnych w skutkach obrażeń. Oczywiście eksperci od materiałoznawstwa powiedzą, że drewno również, ale luksusowe pojazdy już w latach 30-tych miały skórzane obicie nad zegarami i wokół podrywy schowka i radia. Przeciąć grubą skórę nie jest łatwo.

Dlaczego porównano nowe modele z tymi z przed 20-30 lat? To właśnie w latach 70-tych rozpoczęto się odchudzanie konstrukcji przez co stały się bardziej podatne na skutki zderzeń. W pierwszych latach XXI wieku trend odwrócono i pojawiły się solidne ciężkie modele pokroju Fiata Stilo czy Opla Insignii, które ważyły dużo więcej niż konkurenci. Wzrost zużycia paliwa spowodował niezadowolenie klientów i ekologów co z kolei odwróciło trend, ale tym razem postarano się o wzmocnienie konstrukcji tak, aby zachować jak najwięcej „gwiazdek".

Co wynika z tych testów i porównań? Ich wynik jest tak prawdziwy jak intencje badaczy. Chcąc przekonać się o słuszności opinii „plastikowych inżynierów" warto zobaczyć reklamę Mercedesa klasy G, w której w czasie testu pojazd przebija się przez przeszkodę testową, następnie rozbija kilka ścian i w końcu wyjeżdża z budynku demolując gruby mur. Tak, można zauważyć, że przez niemal 40 lat pojazd był kilkukrotnie modernizowany, ale zasadniczo konstrukcja nie zmieniła się od końca lat 70-tych. Co ważne, nie ma w nim dużo plastiku a „gwiazdek" nikt nigdy mu nie przyznawał. Bo i po co?

Visited 17 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Felietony Tagi: bezpieczeństwopojazdów, felieton, generacjepojazdów, NCAP, testyzderzeniowe

Nawigacja wpisu

Kettering i jego pożegnanie z korbami →

Dodaj komentarz

Twój adres email nie zostanie opublikowany. Wymagane pola są oznaczone *

Komentarz *

Nazwa *

Adres email *

Witryna internetowa

Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.

Dodaj komentarz

Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Wyszukuj według kalendarza:

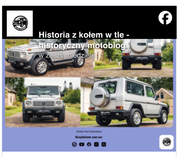
lipiec 2026

P	W	Ś	C	P	S	N
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

« cze

Najnowsze na Youtube:

Popularne na Facebook:



19.07.2026 Czeski błąd I #historiazkolemwtle

Brabus G36, nie 63. Pod maską 6 cylindrów o mocy 231 KM. Mało? W 1990 roku terenówka osiągająca 200 km/h i przyspieszająca do setki w 8 sekund była wyjątkiem. Silnik pochodził z modelu E300, który poddano kilku modyfikacjom.

Polub · Skomentuj · 1

Najnowszy wpis na X:

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

- Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od…
- Halo, dzwonię z samochodu
- Polskie przedwojenne motocykle od A do Z
- Cytryna z krainy dyktatora
- Alfred i jego bryki

Tagi:

AlfaRomeo (14) Audi (7) Bentley (9) BMW (24) Bugatti (14) Cadillac (10) cechymarki (43) cenyczęści (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (13) DNAmarki (36) felieton (77) Ferrari (19) Fiat (30) Fiat500 (6) Ford (20) Formuła1 (7) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (17) kitcar (7) Lancia (7) Lincoln (6) Mercedes (27) mikrosamochód (6) napędparowy (6) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (8) Peugeot (14) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (12) pojazdywojskowe (13) Porsche (14) pracownikaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (13) reklama (8) rekordyprędkości (12) Renault (14) RollsRoyce (7) Skoda (6) SUV (9) Toyota (14) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 13 194

Wszystkie wpisy: 585

Historia z kołem w tle © 2014-2026