Jak to w Szwecji samochody rozbijają!

Piękne słoneczne popołudnie w Goeteborgu. Wyjeżdżamy na drogę z lotniska. Dużo wielopasmowych dróg, bezpieczne barierki na poboczu i...! Jeśli ktoś myśli, ze nagle zdarzył się wypadek, jest w błędzie! To kraj, gdzie absolutnie wszyscy jeżdżą absolutnie bezpiecznie. Nuda!

Szwedzkie łożyska, stal i samochody mają uznaną markę. Te ostatnie uznawane są za najbezpieczniejsze na świecie. Pewnie dlatego szczycą się tak wielką renomą w USA. Volvo już na początku lat siedemdziesiątych stworzyło pojazd ESV (Experimental Safety Vechicle). Był to

pojazd testowy naszpikowany rozwiązaniami poprawiającymi bezpieczeństwo bierne i czynne pasażerów, oraz bezpieczniejszy dla pieszych w starciu z autem. Przez lata zbieranych doświadczeń podwyższanie poprzeczki w zagadnieniu bezpieczeństwa z pewnością zaowocowało w normalnym ruchu zachowaniem wielu istnień ludzkich.

Filozofia istnienia.

Dojeżdżamy do centrum bezpieczeństwa Volvo w zielonej okolicy na przedmieściach Goeteborga.

Przestronność, czystość i doskonała organizacja.

Firma postawiła sobie jeden z celów, czyli edukację klientów mediów i społeczeństw w zakresie bezpieczeństwa. W salach wykładowych po wielekroć można usłyszeć, iż bezpieczeństwo to przesłanie firmy. Z takim zamierzeniem nakreślono strategię rozwoju do roku 2020. Pracuje się nad inteligentnymi układami wspomagającymi kierowcę na drodze, lub wręcz go zastępującymi. Takie układy współpracujące z GPS są możliwe do wprowadzenia do aut seryjnych szybciej niż nam się wydaje. Także wszelkie elementy pojazdu są tak konstruowane by zapewnić jak najwyższy poziom bezpieczeństwa. Drugą zasadniczą częścią filozofii firmy jest dbanie o środowisko. Nowe modele muszą być przygotowane do recyclingu. Trwają nieustanne prace nad użyciem jak największej ilości materiałów odnawialnych, łatwo rozkładających się w naturze i nie zatruwających jej.

Wielkie bum.

Im więcej potu na ćwiczeniach, tym mniej krwi w boju zwykli mawiać w wojsku sierżanci do swych podwładnych. Volvo czyni podobnie. Centrum zderzeniowe firmy to laboratoria i ogromna hala, której jedna część jest ruchoma. Można ją przestawiać tak, że zderzenia dwóch aut będą dokonywane w zależności od potrzeb pod dowolnie wybranym kątem. Oczywiście zawsze było można to zrobić stawiając pojazd i uderzając weń drugim. Tu mamy do czynienia z wypadkiem dynamicznym, czyli najbardziej oddającym zdarzenie drogowe. Oba samochody mogą poruszać się z różnymi prędkościami i w różnych kierunkach. Niezwykle drogie, nafaszerowane czujnikami manekiny zasiadają zamiast ludzi.

Przygotowanie dwóch pojazdów do zderzenia zajmuje kilka godzin. Terenowy, luksusowy XC90 będzie uderzał w bok nowego sportowego kabrioletu C70. To następca tego auta, którym podróżował Święty (Val Kilmer) w filmie o tym samym tytule. Tamten był ze sztywnym dachem. Nowy C70 ma składany automatycznie Hard Top, w kilkanaście sekund za dotknięciem jednego przycisku. W przyszłym roku będzie dostępny w Polsce.

Po kilku głośnych sygnałach dźwiękowych ruszają. Publiczność na wysokiej galerii, za pancernym szkłem. Wszystko filmuje kilkanaście kamer ze wszystkich stron. Nic nie ujdzie uwadze inżynierów. Zbliżają się z różnymi prędkościami i... BUM!!! W momencie zderzenia poduszki wybuchają bezbłędnie. Potem cisza. Niespiesznie obsługa zgarnia z podłogi kawałki różnych części samochodów. Następnie można się przyjrzeć dokładnie skutkom. Na monitorach wielokrotnie puszczane są powtórki z różnych kamer. Można także zejść i ujrzeć skutki. XC90 idealnie uderzył w środek drzwi kierowcy C70. W ten sposób Szwedzi psują około czterystu pojazdów rocznie, czyli średnio jedno zderzenie każdego dnia roboczego. Jeszcze się tym chwalą! To bardzo dobrze, gdyż wzrasta świadomość wagi bezpieczeństwa wśród normalnych kierowców.

A u nas wielu nie chce jeszcze zapinać pasów i ryzykuje o wiele większe dla zdrowia skutki wypadku. Gratuluję inwencji! Im wydaje się, iż są nieśmiertelni. Mają rację, tylko im się tak wydaje. Gdyby jeszcze nasze drogi były bezpieczniejsze, więcej bezkolizyjnych skrzyżowań i przejść dla pieszych. Ale to już nie zależy od Volvo, lecz od nas samych.

Mirosław Wdzięczkowski.