

Bälte och nackskydd nästan lika bra som en dyr säkerhetsbil

■ Volvos Breda-undersökning har änyo understrukit bilbältets förebyggande och skyddande effekt i trafikolyckssammanhang. Bilbältet är så effektivt att det kan jämföras med det skydd en enligt amerikanska säkerhetsnormer konstruerad säkerhetsbil ger. Det vill säga att bilbältet nästan väger upp Volvo VESC, säkerhetsbilen som väckte världsvid uppmärksamhet för ett år sedan. För den i bilsäkerhets-sammanhang löjligt låga kostnaden ett bilbälte betingar, ges ungefär det skydd som de 20 miljonerna på VESC kan erbjuda. För att nu inte tala om alla andra, dyra säkerhetsbilar, som byggts runt om i världen.

Egentligen är det mer än underligt att det skall skyndas så långsamt när det gäller att driva på att folk tar på bilbältet. Gerhard Salinger i Volvo har de starkaste sakskalet för sin mening att det är hög tid att lagstifta om obligatorisk bilbältesanvändning. Det är enkelt, det är billigt och det är effektivt. Så effektivt att det enligt Salinger och Volvorapporten blir både dyrt och tekniskt svårt att höja den säkerhetsnivå bilbältet ger.

Nu arbetar på nordisk basis och på departementsnivå en arbetsgrupp med två deltagare från varje land och under svensk ledning med problemet bilbälteslag. Arbetsgruppen skall vara färdig med sitt förslag innan 1 juli i år och enligt vad Motorföraren erfarit finns i kommittén ledamöter med uttalade sympatier för bilbälteslag. Ett förslag på nordisk basis skulle naturligtvis vara mycket tacknämligt om man kunde nå fram till.

Volvos Breda-undersökning slår bl a fast följande:

Om samtliga som omkom i Volvo 140 i Sverige under 1972 — det var 38 personer vid 29 olyckstillfällena och i 31 bilar — skulle 55 procent ha klarat sig om de använt bilbältet eller i förekommande fall en riktig barnstol. I Volvo 164 omkom ingen. Undersökningen är en uppföljning av den 1967 presenterade stora undersökningen på 28 000 trafikolyckor. Den nu publicerade rapporten omfattar 1 505 olyckor och är en statis-



Volvos undersökning visar att om man sitter i en efter säkerhetsprinciper byggd bil och har bilbältet på sig, har man i en olyckssituation ungefär samma chans att klara sig som om man åkt i en säkerhetsbil av exempelvis typ Volvo VESC...



tisk analys med avseende på värdet av bilbälte, nackskydd och krocksäkerhetskrav, motsvarande de för Volvo VESC.

Några siffror ur Breda-undersökningen:

Av 528 förare som använde bilbälte skadades 92 eller 17,4 procent medan av förare som inte hade bälte 226 av 887 skadades eller 25,5 procent.

Den genomsnittliga skade-

reducerande effekten av bilbälte för förare är cirka 32 procent. För framsätesspassagerare som använt bälte är samma effekt 36 procent.

Risken för framsätesspassagerare, som inte använder bälte är 42 procent större att bli skadade jämfört med föraren, som inte använder bälte. Förarens lägre skaderisk beror bl a på rattens och rattstångens absorberande egenskaper.

Man kan jämföra skadefrekvenserna för rullbälte och fast bälte, men inte funnit mätbara skillnader. Men man har fått fram att med rullbälten ökar användningsfrekvensen för förare med 25 procent och för passagerare fram med 30 procent jämfört med fasta bälten. Över hälften av alla framsätesspassagerare använder bälte.

Sedan den första rapporten kom 1967 har bältesanvändningen ökat påtagligt. Inom tätbebyggelse med 42 procent till totalt drygt 33 procent och i landsvägstrafik med 32 procent ökning till totalt 43 procent.

Vidare ökar användningsfrekvensen vid ökande ålder så att siffran 30—35 procent medelfrekvens för 20-åringar stiger till 50—55 procent för 50-åringarna.

Man har vidare studerat nackskyddets effekt och funnit att medan 15,9 procent fått nackskador i bilar med nackskydd steg siffran till 35,3 procent skadade i bilar utan sådant skydd. Några allvarigare skador har dock inte registrerats, vilket anses kunna tillskrivas Volvos konstruktion av framstolarnas ryggsöd, som ger efter successivt vid stora påkänningar.

Med utgångspunkt från de krockprov Volvo gjort med 140/164 har man kunnat klarlägga att cirka 560 av frontalkollisionsfallen motsvarar en barriärkollision upp till 50 km. I endast 12 fall har hastigheterna varit högre. Alla de som vid dessa frontalkollisioner hade säkerhetsbälte klarade sig bra och ingen fick kritiska skador.

Undersökningen har också bekräftat det Volvo tidigare visat, nämligen att vagnen vid olyckor ger ett så gott skydd för de åkande att siffran för omkomna och svårt skadade är väsentligt lägre än vad man borde kunna anta med hänsyn till Volvos andel i den totala personbilsparken.

Avslutningsvis konstaterar Volvo att en hundra procentig bältesanvändning i Volvo 140 skulle haft lika stor effekt som om de nu redovisade omkomna åkt i en säkerhetsbil typ VESC med airbags på alla platser. Den största reduktionen skulle en VESC-bil med hundra procentig bältesanvändning ge. I tre fall skulle låsningsfria bromsar gett föraren en chans att undvika olyckan genom att styra undan.

N N-n