

VOLVO EXPERIMENTAL SAFETY CAR



VOLVO EXPERIM



VOLVO EXPERIMEN



Volvo har visat de första exemplaren av sin framtidsbil. Den rullande fästning som vi ska åka säkert i mot slutet av 70-talet.

Den nya Volvon, VESC (Volvos experimentella säkerhetsbil), är en stor, tung och komplicerad pjäs. Men jämförd med sina amerikanska kusiner, ESV-bilarna, är Volvon närmast nätt och ganska lite ful. En fungerande bil, fullt möjlig att serietillverka.

● VESC är hela 5,22 meter lång, vagnvikten 1450 kilo. Motsvarande siffror för dagens Volvo: 4,65 m, 1200 kilo.

Fram och bak finns teleskopiskt infästade buffertar som ska fänga upp energin om det smäller. På samma höjd som stötfångarna löper en kraftig gummiavbärare längs karosidorna.

Inne i vagnens dörrar och tak sitter kraftiga rörförstärkningar. En störtbåge är synlig utanpå bilens tak. Säkerhetsbilens inre är propat med finesser. De väsentligaste:

- Motorn är så monterad att den tvingas ned under durken i händelse av frontalkrock.
- Nackskydd kastas automatiskt upp bakom passagerarna vid kollision.
- Automatiska bälten kopplas när bilen startas.
- "Försvinnande ratt." Trycks in mot instrumentbrädan vid frontalkrock.
- Luftkuddar, "airbags", på samtliga platser i bilen. Eller som alternativ: "Fantomstopppning" i kombination med passiva bälten fram och bak.
- Automatisk nivåreglering. Håller bilen i plant läge oavsett last. Bländning undviks.
- Fullständig avgaskontroll.
- Låsingsfria bromsar.

● Volvo vill helst slippa att utrusta sina bilar med luftkuddar. En demonstrationsknall genomfördes i ett av de nya laboratorierna, då fyra stycken kuddar utlöstes i en vanlig 144. Knallen kom trumhinnorna att vibrera — trots att vi stod tio meter därifrån!

Det ligger mycket i att man ska vara ung och frisk för att överleva en luftkudde som utlöses. Explosionen är så pass kraftig att hjärtsvaga personer löper uppenbar dödsrisk. Folk med glasögon ligger också illa till: Glasen splittras av tryckvågen. Hur går det med ögonen?

Kudden har en fördel framför "fantomstopppning". Den syns inte och tar ingen plats — utom när den träder i funktion. Fantomstopppning gör bilen så trång att det är stora svårigheter att klämma sig in. Väl på plats sitter man som i en gjutform. Effektivare och mindre skrymmande, stötskyddande material är en nåd att bedja om.

● Volvo står och faller med sin USA-export. USA-kraven är hårda. 1975-76 ska alla nya bilar bli åta front- och aktersmäll vid 80 km/tim och sidosmäll vid 50. De som åker i bilarna ska klara sig utan svårare skador i sådana kollisioner.

Men till mindre välbestädda länder måste Volvo tillhandahålla mindre säkra bilar, säkerhet kostar.

— Det är ett moraliskt dilemma för oss, säger direktör Åke Dreijer, chef för personvagnar.

Rolf Mellde, Volvos konstruktionschef, kallar VESC-projektet "ett genrep före det stora allvaret". Någon radikal ändring av bilens konstruktion är knappast förestående — men successiva ändringar av da-

gens bil kommer slag i slag. Undan för undan, vartefter de utvärderas, plockas säkerhetskomponenterna från VESC in på dagens bilar. En i taget för att vi ska vänja oss vid kostnaderna.

● Det nyligen färdigställda Tekniska Centret är ett av de modernaste billaboratorierna i världen. Där pågår intensiva prov: 100-tals bilar krockas i olika hastigheter och ur olika vinklar.

Volvo har även inrättat en haverikommission som analyserar alla bilolyckor som inträffar i Västsverige där Volvobilar är inblandade.

Den förra stora undersökningen, baserad på 28 000 olyckor, visade att INGEN ENDA MÄNNISKA MED SÄKERHETSÅLTA HADE DÖDATS I FARTER UPP TILL 100 KM/TIM. MEN FOLK UTAN BÄLTE HADE DÖDATS I FARTER UNDER 20!

Volvo har redan plöjt ner avsevärt kapital i VESC-projektet, hittills 20 miljoner kronor. VESC-bilens design är en del av säkerheten, motståndskraften. Det skulle förvåna om den nya modell, som Volvo presenterar inom något år, på avgörande punkter kommer att avvika från VESC-bilen.

● Framtidens bil tar form. Om några få år är den en realitet. En dyr och invecklad apparat, för 40-50-60 000 kanske.

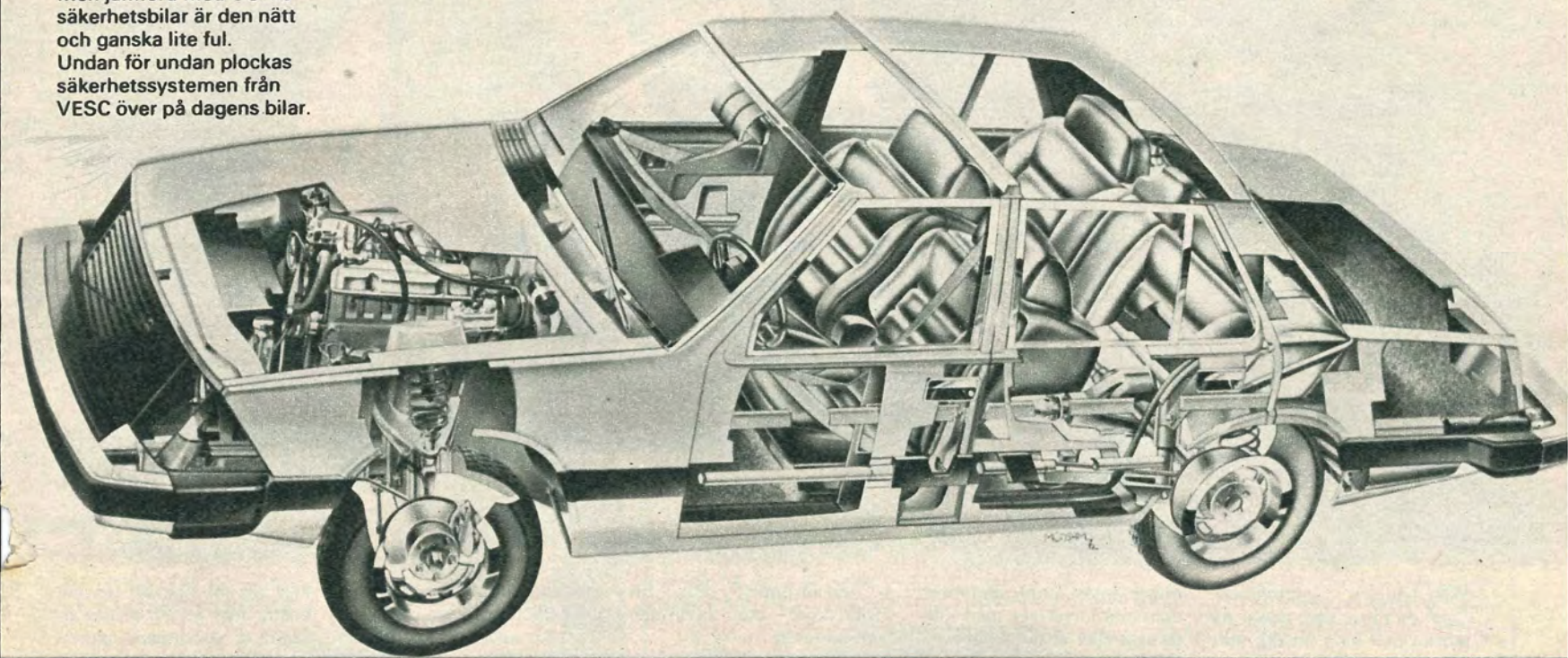
Att köpa bil om fem sex år — det blir som att köpa villa, en investering för livet. När värmepannan gjort sitt så byter man inte hus, man byter panna. När färgen flagnar så målar man om. Vi får vänja oss vid samma tankegångar när det gäller bilar, om några år.

100-tals bilar krockade under olika hastigheter och olika vinklar. Forskare, konstruktörer och formgivare analyserade smäll efter smäll

SÅ FÖDDI



Volvo VESC i exteriör och röntgenteckning. En stor, tung och komplicerad pjäs. Men jämförd med USA:s säkerhetsbilar är den nätt och ganska lite ful. Undan för undan plockas säkerhetssystemen från VESC över på dagens bilar.



ES NYA VOLVON