

Pressmeddelanden

Oct 30, 2007 | ID: 12648

HEICO SPORTIV C30, SÄKERHET

Säkerheten främst

Las Vegas, NV (30 oktober 2007) - Framför allt är detta en Volvo. Sedan Volvo Personvagnar började visa upp konceptbilar vid den årliga SEMA-mässan (Specialty Equipment Market Association) för fem år sedan har en enda regel gällt: samtliga säkerhetssystem måste förbli intakta och fungera, oavsett hur stora ändringar som i övrigt görs på fordonet. Heico Sportiv C30 är inget undantag. Trots den iögonenfallande orangefärgade inredningen och de djärvt utformade, surfinspirerade mönstren på utsidan är Heico Sportiv C30 fortfarande en äkta Volvo.

Volvos Intelligent Vehicle Architecture (VIVA), som för första gången introducerades i XC90 SUV, är avgörande för Volvos minsta bil. Det är en unik strategi för att bygga en bil som innehåller allt från krocksäkerhet till dynamisk utformning och spännande köregenskaper. Detta har blivit möjligt tack vare flera samverkande komponenter, bland annat ett mycket styvt chassi, front- och bakstrukturer med unikt energiupptagande egenskaper och, som alltid, fokus på krockskydd för de åkande.

Olika stålsorter

I ett mindre fordon, såsom C30, finns det mindre plats för stora, energiupptagande strukturer. En genomtänkt deformationslösning blir avgörande om C30 ska få samma säkerhetsprestanda som större bilar. Den främre chassistrukturen på Volvo C30 har delats in i olika zoner, var och en med sin egen uppgift i deformationsprocessen. De yttre zonerna svarar för det mesta av deformationen. Ju närmare passagerarna kollisionskrafterna kommer, desto mindre deformeras de material som används. Avsikten är att passagerarutrymmet ska förbli intakt i de flesta kollisioner.

För att varje zon ska få rätt egenskaper har fyra olika stålsorter utnyttjats. Förutom det konventionella karosseristålet (mjukt stål) används tre olika typer av höghållfast stål: High Strength Steel, Extra High Strength Steel och Ultra High Strength Steel.

Välbyggda motorer bidrar till krocksäkerheten

Tack vare en effektiv paketering upptar den tvärmonterade 2,5-liters turboladdade motorn mindre utrymme för att lämna större utrymme mellan motorn och passagerarutrymmet. Vid en frontalkollision kan motorn tryckas tillbaka 20 cm innan vevaxeln kommer i kontakt med tvärbalken nära motorrumsplåten.

Vid en kollision rakt framifrån kan den tredelade rattstången deformeras upp till 18 cm och förskjutas horisontellt för att positionera luftkudden optimalt. Om föraren inte spänt fast säkerhetsbältet fördröjs deformationen av rattstången för att föraren skall komma i kontakt med luftkudden och bromsa upp rattstångens inåtgående rörelse. Detta gör det möjligt för luftkudden och rattstången att absorbera krafterna tidigare än vad som skulle ha skett med en fastspänd förare. Om föraren sitter fastspänd tar rattstången emot en mindre del av krafterna för att sedan pressas samman helt när säkerhetsbältets försträckare och utrullningssystem tar emot förarens accelerationskrafter. Rattstången delas av en pyrotekniskt laddad separationspatron, styrd av en sensor som läser av säkerhetsbältets position.

SIPS - Volvos sidokollisionsskydd

Nya Volvo C30 är ca 1,5 cm bredare än S40. Det ger ytterligare utrymme för deformation vid en

sidokollision. I övrigt har Volvo C30 samma typ av sidokollisionsskydd som man hittar på S40, med SIPS (Side Impact Protection System), sidoluftkuddar för framsätets passagerare och krockgardiner för passagerarna i fram- och baksätet som ger ökat skydd vid sidokrockar. Luftkuddarna på sidorna har konstruerats i flera steg för att ge ett extra effektivt skydd åt höft och bröstcorg.

Flera olika funktioner bidrar till den robusta karosskonstruktionen hos C30 och bidrar till att förhindra att sidorna deformeras vid en kollision:

- Förstärkta, tvärmonterade rörbalkar mellan A-pelarna.
- Diagonalt monterade balkar av ultra-höghållfast stål i dörrarna.
- B-pelarna är kraftigt förstärkta och dimensionerade för att ge ökat skydd.

Energiupptagning vid påkörning bakifrån

Volvo C30 har byggts för att ge bästa tänkbara skydd vid påkörning bakifrån.

Volvo konstruerade bakdelen så den skulle deformeras i en nedåt- och inåtgående rörelse och låta bagageutrymmets reservdäck rotera uppåt på ett kontrollerat sätt. Tanken är att flytta bort karossens struktur och krockkrafterna från baksätetspassagerarna. Volvos tester vid 50 km/h har visat att metoden effektivt fördelar krockkrafterna, kontrollerar plåtens deformation och bidrar till att skydda baksätets passagerare.

Volvos WHIPS (Whiplash Protection System) är ett av marknadens effektivaste skydd mot pisksnärtskador. Vid en kraftig påkörning bakifrån följer rygg- och nackstödet med den åkandes kroppsrörelser. Stolar och ryggstöd är mycket robust utformade. De har byggts för att klara kraftiga belastningar från till exempel löst bagage.

Fler säkerhetslösningar som är gemensamma med Volvos övriga modeller

- Krockkudde med uppblåsning i två steg
- Försträckare för fram- och baksätets säkerhetsbälten
- Lastbegränsare för framsätets bälten
- Bältesvarnare för framsätet

Sökord:

C30, Safety, Motor Shows, Press Releases

Beskrivningar och fakta i detta pressmaterial avser Volvo Car Sverige AB:s nationella modellurval. Den utrustning som anges kan vara extrautrustning. Fordonsspecifikationerna kan skilja sig åt mellan olika länder och kan ändras utan föregående varning.

Relaterade bilder



Fler Bilder >

media.volvocars.com > volvocars.com >

Copyright © 2025 Volvo Car Corporation (or its affiliates or licensors).