



## Tajniki Muzeum Mercedes-Benz: pasy bezpieczeństwa

Informacja prasowa

19 lutego 2021 r.

**Na gości odwiedzających Muzeum Mercedes-Benz czeka łącznie 160 pojazdów i 1500 eksponatów. Na szczególną uwagę zasługują rozwiązania, które przyciągają uwagę zwiedzających swoją zaskakującą historią i mają niebagatelny wkład w motoryzacyjną kulturę. Przybliży je muzealny newsletter. W dzisiejszym odcinku – pasy bezpieczeństwa.**

Jedno kliknięcie dla bezpieczeństwa: wystarczy go rozwinąć, naciągnąć na biodra i klatkę piersiową i włożyć klamrę w zamek – zapinanie pasa bezpieczeństwa przed wyruszeniem w podróż jest dziś oczywistością. Jego funkcja jest równie prosta, co skuteczna: w razie kolizji standardowe trzypunktowe pasy bezpieczeństwa zabezpieczają pozycję miednicy w fotelu i przytrzymują górną część ciała. Pełnią więc kluczową rolę w koncepcji bezpieczeństwa biernego pojazdów. Przed wprowadzeniem pasów wypadki prowadziły do wielu poważnych obrażeń – bezwładność podczas zderzenia powodowała nagłe przemieszczenia ciał podróżujących; uderzali oni w elementy wnętrza, a nierzadko nawet wypadali z pojazdu.

Debiut w samochodzie supersportowym z lat 50. XX wieku: niegdysiejszy koncern Daimler-Benz AG po raz pierwszy wprowadził pasy bezpieczeństwa w Mercedesie 300 SL Roadster (W 198). W marcu 1957 r., na targach motoryzacyjnych w Genewie, firma zaprezentowała supersportowy model z otwartym nadwoziem i zapowiedziała, że na życzenie wprowadzi pasy

bezpieczeństwa. Opcja ta kosztowała 110 DM (marek niemieckich) dla każdego fotela.

Pionierzy z Francji: już pierwsi motoryzacyjni wynalazcy rozważali różne koncepcje pasów bezpieczeństwa. Francuz Gustave-Désiré Leveau zarejestrował swój wynalazek „Bretelles protectrices pour voitures automobiles” – czteropunktowych pasów dla kierowcy i pasażerów – w dniu 11 maja 1903 r., a 8 października tego roku otrzymał urzędowy patent.

Doświadczenia z lotnictwa: pasy bezpieczeństwa zostały opracowane w pierwszej połowie XX wieku, głównie z myślą o samolotach komercyjnych i wojskowych. Szwedzki inżynier Nils Ivar Bohlin zarejestrował samochodowe trzypunktowe pasy bezpieczeństwa jako patent w 1958 r. Wcześniej również pracował w przemyśle lotniczym.

Szeroka gama: w 1958 r. Mercedes-Benz wprowadził dwupunktowe pasy bezpieczeństwa jako opcjonalne wyposażenie dla całej gamy aut osobowych z pojedynczymi fotelami z przodu. Np. w przypadku modelu 220 S (typoszereg W 180) cena wynosiła 120 DM za fotel, a w przypadku 300 d (W 189) – 150 DM za fotel. Pod koniec roku wprowadzono dostępne na życzenie pasy biodrowe dla podróżujących z tyłu. Zwolennikiem tego rozwiązania był także Konrad Adenauer, pierwszy kanclerz Republiki Federalnej Niemiec – jego „służbowy” Mercedes był wyposażony w pas biodrowy z tyłu. Mercedes-Benz wprowadził trzypunktowe pasy z automatycznym zwijaczem jako standardowe wyposażenie dla przednich foteli w 1973 r., a w 1979 r. – także dla tylnych. Zmieniał się nie tylko sposób, w jaki pas bezpieczeństwa owijało się wokół

ciała, ale także jego mocowanie: w SL-u z serii R 107 (debiut w 1971 r.) wprowadzono pasy bezpieczeństwa mocowane do dolnej części siedzenia.

Pasy bezpieczeństwa stają się obowiązkowe: badania wypadków jasno pokazują korzystny wpływ pasów bezpieczeństwa. Z tego powodu w wielu krajach stały się one obowiązkowym wyposażeniem nowych aut. W USA przepis taki wprowadzono w 1966 r., a w Niemczech Zachodnich – w 1974 r. Wiele osób nie chciało korzystać jednak z pasów bezpieczeństwa, szybko wprowadzono więc stosowne nakazy. W regionie niemieckojęzycznym zapinanie pasów stało się obowiązkowe w 1976 r. (RFN i Austria), 1980 r. (NRD) i 1981 r. (Szwajcaria, po zawieszeniu obowiązku zapinania pasów w 1976 r. w wyniku protestów oraz referendum). Aby egzekwować przepisy, poszczególne rządy wprowadziły też grzywny. W całej Unii Europejskiej kary za niezapięcie pasów bezpieczeństwa obowiązują od 2006 r.

Badania w interesie bezpieczeństwa: począwszy od lat 50. Mercedes-Benz prowadzi intensywne badania w zakresie bezpieczeństwa biernego. W 1972 r. opracowano automatycznie zapinane pasy bezpieczeństwa dla osób na przednich fotelach, przetestowane w eksperymentalnym pojeździe ESV 13. Rok później pojawił się pojazd badawczy ESV 22, w którym badano skuteczność trzypunktowych pasów bezpieczeństwa z ogranicznikami siły napięcia i napinaczami, a także poduszki powietrznej kierowcy. W 1981 r. poduszka powietrzna kierowcy w połączeniu z pasem bezpieczeństwa z systemem napinaczy świętowała swój seryjny debiut – w Klasie S z serii W 126. Z tego powodu na kierownicach aut wyposażonych w poduszkę powietrzną pojawia się napis „SRS” – to akronim hasła „supplemental restraint

system”, czyli „dodatkowy system zabezpieczający”. A gdyby połączyć pas bezpieczeństwa z poduszką powietrzną? Takie rozwiązanie wprowadzono w 2013 r. w Klasie S z serii 222 – to nadmuchiwany pas dla podróżujących z tyłu, który znacznie zwiększa powierzchnię pasa w obrębie górnej części ciała.

### **Kontakt dla mediów:**

Tomasz Mucha

e-mail: [tomasz.mucha@daimler.com](mailto:tomasz.mucha@daimler.com)

tel. +48 22 312 72 22

### **Mercedes-Benz AG w skrócie**

Mercedes-Benz AG odpowiada za globalną działalność biznesową Mercedes-Benz Cars i Mercedes-Benz Vans, zatrudniając na całym świecie ponad 173 000 pracowników. Prezesem Zarządu Mercedes-Benz AG jest Ola Källenius. Firma koncentruje się na rozwoju, produkcji i sprzedaży samochodów osobowych i dostawczych oraz usług. Ponadto, dzięki swoim pionierskim innowacjom, aspiruje do miana lidera w dziedzinie łączności, zautomatyzowanej jazdy oraz alternatywnych układów napędowych. Gama produktów obejmuje markę Mercedes-Benz wraz z submarkami Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach i Mercedes me, a także markę smart oraz markę produktowo-technologiczną w segmencie elektromobilności – EQ. Mercedes-Benz AG jest jednym z największych producentów osobowych aut premium. W 2019 r. sprzedał blisko 2,4 miliona samochodów osobowych i ponad 438 tysięcy pojazdów dostawczych. W swoich dwóch segmentach biznesowych stale rozwija światową sieć produkcyjną, liczącą ponad 40 zakładów na czterech kontynentach, a jednocześnie przygotowuje się do spełnienia wymogów w zakresie elektromobilności. W tym samym czasie, na trzech kontynentach, firma buduje globalną sieć produkcji akumulatorów. Decydującą rolę w obu segmentach odgrywają działania zrównoważone. Dla Mercedes-Benz AG zrównoważony rozwój oznacza generowanie wartości trwałej dla wszystkich interesariuszy: klientów, pracowników, inwestorów, partnerów biznesowych oraz całego społeczeństwa. Podstawę stanowi tu zrównoważona strategia biznesowa Daimlera, w ramach której firma bierze odpowiedzialność za ekonomiczne, ekologiczne i społeczne skutki swojej działalności biznesowej z uwzględnieniem całego łańcucha wartości.