

# TISKOVÁ ZPRÁVA



Chrášťany, 09. 12. 2019

## Posádkové kabiny Scania – navrženy pro maximální bezpečí

**Sami riskují své životy při ochraně ostatních. Hasiči často musejí během výkonu své práce podstoupit značné riziko. A to už i při samotné cestě k zásahu. Proto společnost Scania navrhla kabinu, která snižuje možnost zranění posádky na minimum. Testování bylo opravdu důkladné.**



Švédský výrobce nákladních vozidel a autobusů je znám pro svou spolehlivost a také bezpečnost. Proto klade velký důraz na vývoj a testování. Důkazem budiž extrémní zkoušky posádkových kabin.

„Zachování bezpečnost při nehodě je zakódováno do DNA vozů Scania. Nad rámec legislativních požadavků máme ve společnosti Scania své vlastní zásady pro bezpečnost v případě nehody,“ říká vedoucí testovacího týmu Scania John Sedin. A dodává: „Naše interní požadavky jsou náročnější a také komplexnější než příslušné předpisy.“

V čem se nárazové testy liší, popisuje Johanna Astrand: „Používáme totiž švédskou nárazovou zkoušku pro posouzení prostoru pro přežití v kabině. Hlavní rozdíl spočívá v tom, že v rámci „evropské“ zkoušky používáte na každý náraz vždy novou kabinu. Během našich testů ale všechny nárazy absolvuje jedna jediná kabina,“ vysvětluje Crash Test Engineer společnosti Scania.

V první části dojde k zatížení střechy, pak přichází na řadu náraz kyvadla na „A“ sloupek kabiny na straně řidiče a ve třetí části bezpečnost se otestuje pevnost zadní



strany prostoru pro posádku. Všechny tyto tři části simulují převrácení vozidla, kdy se střecha deformuje, vozidlo při následném klouzání narazí do předmětu a nakonec náklad narazí do zadní stěny.



Johan Hamsund, který je ve společnosti Scania také zodpovědný za nárazové testy, dodává: „Nejsložitější nárazová zkouška vozidla, kterou provádíme, je zkouška bezpečnosti při převrácení. Celá realizace může trvat měsíce, dokonce i rok. Naším cílem je vyzkoušet převrácení vozidla za situace, která je co nejbližší realitě.“







Na rozdíl od vozidla pro dálkovou přepravu má posádková kabina nižší hmotnost a jiné těžiště. Bylo proto nutné vypracovat realističtější testování, které odpovídá skutečnému provozu hasičských vozidel.

„Výsledky měsíců příprav byly hotové za pár sekund a kabina Crew Cab zůstala po této zkoušce opravdu pojízdná,“ říká Hamsund. A dodává: „Nový systém s bočními okenními airbagy přispívá k vyšší úrovni bezpečnosti. Tím se snižuje riziko zranění a vytváří důležitou bariéru proti vnějšímu prostředí.“



V posádkových kabinách Scania nové generace se na tyto boční okenní airbagy mohou spoléhat také pasažéři sedící vzadu. Bezpečnost posádky je pro společnost Scania prioritou. Jak testování probíhalo, se můžete podívat [v následujícím videu](#):



**Podrobnější informace poskytně:**

Viktor Tamayo, PR and Communication Coordinator CZ &amp; SK

Telefon +420 602 344 874

E-mail [viktor.tamayo@scania.cz](mailto:viktor.tamayo@scania.cz)

*Scania je přední světový poskytovatel dopravních řešení. Společně s našimi partnery a zákazníky směřujeme k udržitelnému dopravnímu systému. V roce 2018 jsme našim zákazníkům dodali 88 000 nákladních vozidel, 8 500 autobusů a 12 800 průmyslových a námořních motorů. Čisté tržby byly celkem více než 137 miliard SEK, z čehož asi 20% se týkalo služeb. Společnost Scania, založená v roce 1891, nyní působí ve více než 100 zemích a zaměstnává přibližně 52 000 lidí. Výzkum a vývoj jsou soustředěny ve Švédsku, s pobočkami v Brazílii a Indii. Výroba probíhá v Evropě, Latinské Americe a Asii, s regionálními výrobními centry v Africe, Asii a Eurasii. Scania je součástí TRATON SE. Pro více informací navštivte: [www.scania.com](http://www.scania.com).*