



## Ford pionierem bezpieczeństwa – od ochrony pracowników po inteligentne technologie wspierające kierowcę

**WARSZAWA, 26 maja 2025 roku** – Ford Motor Company nieustannie rozwija systemy i technologie poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego. W 70. rocznicę pierwszego Narodowego Forum Bezpieczeństwa przypominamy, że zapoczątkowane przez firmę standardy nadal kształtują higienę pracy i konstrukcje nowych samochodów.

Bezpieczeństwo zawsze było dla Forda priorytetem. Już na początku XX wieku firma utworzyła osobny departament zajmujący się wyłącznie tą dziedziną. Jego głównym celem było zmniejszenie liczby wypadków i ich skutków na liniach produkcyjnych. W 1922 roku w Komitecie ds. bezpieczeństwa pracowało około trzydziestu inspektorów i specjalistów, w tym bakteriolog odpowiedzialny za ograniczanie rozprzestrzeniania się chorób.

Równolegle inżynierowie departamentu modyfikowali maszyny produkcyjne, aby wyeliminować zagrożenia dla zdrowia pracowników. Każde urządzenie w fabryce było sprawdzane i w razie potrzeby instalowano nowe osłony. Każda nowa maszyna musiała uzyskać akcept departamentu. Dlatego firmy produkujące urządzenia i stanowiska pracy dla Forda konsultowały z komitetem nowe projekty.

Komitet ds. bezpieczeństwa Forda pracował również nad zwiększeniem świadomości niebezpiecznych zachowań. Pracownicy otrzymywali cotygodniowy biuletyn, wyświetlano filmy i organizowano sesje szkoleniowe dla nowych pracowników. Dodatkowo zadbano o to, aby w miejscach pracy było wpompowywane oczyszczone powietrze, dostarczano filtrowaną wodę do picia, a w najbardziej zakurzonych obszarach montowano systemy odpylania.

### Bezpieczne szkło i inne rewolucyjne funkcje bezpieczeństwa w Fordach

Motoryzacja była pierwszą branżą, która upowszechniła szkło laminowane – czyli składające się z co najmniej dwóch tafli szkła połączonych elastyczną folią. Dzięki swojej konstrukcji po uderzeniu nie tworzy ostrych odłamków. W 1919 roku Ford zaczął stosować to rozwiązanie w produkowanych samochodach. W dzisiejszych modelach przednia szyba zaprojektowana jest tak, aby pozostała nienaruszona w przypadku uderzenia, natomiast boczne rozpadają się na mniejsze, ale nieszkodliwe kawałki.

W latach 50. XX wieku Ford zorganizował pierwsze National Safety Forum (Narodowe Forum Bezpieczeństwa), torując drogę do rozwoju systemów bezpieczeństwa w samochodach. We wrześniu 1955 roku przeprowadzono test zderzeniowy w pobliżu Detroit. W tamtych czasach większość społeczeństwa niechętnie rozważała możliwość wypadku, co sprawiło, że producenci również niechętnie mówili o samym bezpieczeństwie – stąd pokaz ten był swojego rodzaju

Więcej informacji prasowych, powiązanych materiałów oraz zdjęć i filmów w wysokiej rozdzielczości można znaleźć na stronie internetowej [fordmedia.pl](http://fordmedia.pl) lub [media.ford.com](http://media.ford.com).

Sledź nas na: [x.com/FordPolska](https://x.com/FordPolska), [youtube.com/fordpolska](https://youtube.com/fordpolska), [instagram.com/fordpolska](https://instagram.com/fordpolska)

przełomem. Udział w teście zderzeniowym wzięły dwa Fordy Fairlane. Za ich kierownicami znalazły się dwa pierwsze manekiny wykorzystywane przez markę do testów. W wyniku zderzenia oba samochody zostały poważnie uszkodzone, ale ich „pasażerowie” nie odnieśli obrażeń.

To bezprecedensowe wydarzenie podkreślało znaczenie rewolucyjnych funkcji bezpieczeństwa zastosowanych przez Forda. Był to pierwszy raz, gdy producent samochodów zaprojektował wnętrze pojazdu z myślą o podniesieniu bezpieczeństwa pasażerów. Inspiracją była m.in. trzyletnia współpraca Forda z Uniwersytetem Cornell. Elementy pakietu „Lifeguard” pojawiły się w ofercie w 1956 roku.

Wersja podstawowa pakietu obejmowała specjalną konstrukcję kierownicy z głębokim środkiem, podwójne zamki drzwi chroniące przed wypadnięciem z auta podczas wypadku i lustroko wsteczne redukujące ryzyko zranienia odłamkami szkła. Dodatkowo można było zamówić pasy bezpieczeństwa na obu rzędach siedzeń, a także miękką, niwelującą skutki uderzenia deskę rozdzielczą oraz daszki przeciwsłoneczne. Zegary również były zagłębione, aby zminimalizować ryzyko obrażeń. Wyposażenie pakietu „Lifeguard” było sprzedawane przez Forda poniżej kosztów. Dla przykładu biodrowe pasy bezpieczeństwa wyceniono za 9 USD od miejsca – to ówczesna równowartość dziewięciu gazet typu „Life” czy „Time”.

Rok później Ford unowocześnił swój pakiet bezpieczeństwa. Od 1957 roku „Lifeguard” obejmował przede wszystkim nową konstrukcję ramy samochodu – została ona wyprofilowana w taki sposób, że pasażerowie zostali umieszczeni w obrębie głównych szyn, co zapewniało im większą ochronę. Na liście znalazły się również zamki tylnych drzwi zabezpieczające przed otwarciem przez dzieci oraz otwierana do przodu maska, aby zniwelować możliwość poderwania jej przez wiatr.

W kolejnych dekadach Ford skutecznie pracował i rozwijał systemy bezpieczeństwa w produkowanych przez siebie samochodach. W 1970 roku jako pierwszy amerykański producent wprowadził na rynek trzypunktowe pasy bezpieczeństwa z automatycznymi zwiączkami blokującymi.

Marka była również pierwszym amerykańskim producentem samochodów, który wprowadził boczne poduszki powietrzne chroniące jednocześnie głowę i klatkę piersiową. Rozwiązanie to pojawiło się w 1999 roku i było stosowane m. in. w modelach Explorer czy F-150. W tym samym czasie Ford jako pierwszy w USA wprowadził sygnał dźwiękowo-światlny, który działał aż do zapięcia pasa – wcześniej „buzzer” działał tylko przez kilka sekund.

Ford był również pierwszą marką, która zadeklarowała montaż w swoich samochodach awaryjnych dźwigni otwierania bagażnika, jeszcze przed wejściem federalnego obowiązku. W 2002 roku zastosowano w Fordzie Explorer pierwszy seryjną kurtynową poduszkę powietrzną uruchamianą także przy wykryciu dachowania, co było nowością w USA – wcześniejsze kurtyny reagowały tylko na uderzenia boczne. W 2003 roku w portfolio Ford Motor Company pojawił się

Więcej informacji prasowych, powiązanych materiałów oraz zdjęć i filmów w wysokiej rozdzielczości można znaleźć na stronie internetowej [fordmedia.pl](http://fordmedia.pl) lub [media.ford.com](http://media.ford.com).

Śledź nas na: [x.com/FordPolska](https://x.com/FordPolska), [youtube.com/fordpolska](https://youtube.com/fordpolska), [instagram.com/fordpolska](https://instagram.com/fordpolska)

pierwszy seryjny system ESC (Elektroniczna Kontrola Stabilności) z czujnikiem przechyłu, aktywnie hamujący koła przy ryzyku wywrócenia.

## Inteligentne systemy – wspomaganie i automatyzacja jazdy

Od pionierskich pasów bezpieczeństwa po nowoczesne radary i kamery. Ewolucja ochrony w Fordzie przeniosła się dziś z elementów mechanicznych do inteligentnych algorytmów.

Dzisiaj w modelu Mustang Mach-E można znaleźć funkcję, która umożliwia prowadzenie samochodu bez trzymania rąk na kierownicy. Ford BlueCruise został dopuszczony przez Komisję Europejską do użytku w 15 krajach Europy na ponad 133 000 kilometrach odcinków wyznaczonych autostrad, w tym na autostradach w Polsce. Monitoruje oznaczenia poziome dróg, znaki ograniczenia prędkości i zmieniające się warunki drogowe, dzięki czemu może przejąć kontrolę nad układem kierowniczym, przyspieszeniem, hamowaniem i położeniem na pasie ruchu, a także utrzymywać bezpieczną odległość od pojazdów poprzedzających – od wysokich prędkości autostradowych aż do całkowitego zatrzymania się.

Na uwagę zasługuje również inteligentny tempomat adaptacyjny, czyli system kontroli prędkości ułatwiający prowadzenie. Wystarczy ustawić żądaną prędkość, a system automatycznie ją utrzyma. Dostosuje również prędkość Forda do prędkości poprzedzającego pojazdu, a w razie potrzeby zwolni lub zatrzyma samochód i wznowi jazdę.

Technologią, która sprawdza się na drogach wielopasmowych jest system kontroli pasa ruchu. Umieszczona z przodu pojazdu kamera monitoruje drogę i rozpoznaje, że pojazd zbliża się do oznaczeń pasa przy wyłączonym kierunkowskazie. W przypadku wykrycia niezamierzonego zjechania z pasa ruchu system ostrzega o tym kierowcę przez wywołanie drgań na kierownicy. Gdy kierowca nie zareaguje, system samoczynnie skieruje pojazd na właściwy pas ruchu.

Bezpieczne prowadzenie zapewnia w modelach Forda elektroniczny system stabilizacji toru jazdy (ESC, który nieprzerwanie monitoruje ruch pojazdu i wyczuwa wszelkie odchylenia od wybranego toru jazdy, dokonując automatycznej korekty pozycji samochodu na drodze poprzez kontrolę prędkości. Natomiast Roll Stability Control (RSC) to system, który wykrywa utratę stabilności i zapobiega przewróceniu się pojazdu. Kontrolując moment obrotowy silnika oraz wyhamowując każde koło z osobna, koryguje nadsterowność, skutecznie opanowując sytuację.

Dzisiaj inteligentne systemy wspomaganie i automatyzacji jazdy zamykają klamrą ponad stuletni dorobek Forda w dziedzinie bezpieczeństwa. Dzięki integracji czujników, algorytmów i łączności online, samochody marki potrafią nie tylko reagować na zagrożenia, lecz także im zapobiegać, odciążając kierowcę w monotonna lub krytycznych sytuacjach.

# # #

*Ford, globalna amerykańska marka, od ponad 100 lat wplatająca się w europejskie struktury, stawia na swobodę przemieszczania się, łącząc to z troską o planetę i każdego z nas. Realizowany przez firmę plan Ford+, uwzględniający*

Więcej informacji prasowych, powiązanych materiałów oraz zdjęć i filmów w wysokiej rozdzielczości można znaleźć na stronie internetowej [fordmedia.pl](http://fordmedia.pl) lub [media.ford.com](http://media.ford.com).

Sledź nas na: [x.com/FordPolska](https://x.com/FordPolska), [youtube.com/fordpolska](https://youtube.com/fordpolska), [instagram.com/fordpolska](https://instagram.com/fordpolska)

sektory działalności Model e, Ford Pro i Ford Blue, wpływa na przyspieszenie europejskiej transformacji w kierunku pełnej elektryfikacji napędów i neutralności węglowej do roku 2035. Firma podąża z postępem, wprowadzając nowatorskie pojazdy elektryczne, z których każdy został zaprojektowany z myślą o europejskich kierowcach, a także oferując innowacyjne usługi, ułatwiające komunikację międzyludzką, rozwój społeczności i przedsiębiorstw. Ford w Europie sprzedaje i serwisuje pojazdy marki Ford na 50 indywidualnych rynkach, a działania obejmują również Ford Motor Credit Company, Ford Customer Service Division oraz 14 oddziałów produkcyjnych (8 spółek całkowicie zależnych oraz 6 nieskonsolidowane typu joint venture) z czterema centrami zlokalizowanymi w Kolonii, w Niemczech; w Walencji, w Hiszpanii oraz z siedzibami spółki joint venture w Krajowie w Rumunii i Kocaeli w Turcji. Ford zatrudnia w Europie około 34 tys. pracowników we własnych oddziałach oraz spółkach typu joint venture, łącznie około 57 tys. osób, po uwzględnieniu działalności nieskonsolidowanej. Więcej informacji na temat Forda, produktów firmy oraz oddziału Ford Credit na stronie [corporate.ford.com](http://corporate.ford.com).

**Kontakt:** Mariusz Jasiński  
Ford Polska Sp. z o.o.  
(22) 6086815  
[mjasinsk@ford.com](mailto:mjasinsk@ford.com)

Więcej informacji prasowych, powiązanych materiałów oraz zdjęć i filmów w wysokiej rozdzielczości można znaleźć na stronie internetowej [fordmedia.pl](http://fordmedia.pl) lub [media.ford.com](http://media.ford.com).

Śledź nas na: [x.com/FordPolska](https://x.com/FordPolska), [youtube.com/fordpolska](https://youtube.com/fordpolska), [instagram.com/fordpolska](https://instagram.com/fordpolska)