

假设日本车重为M，速度为V，车前溃缩吸能行程为S，达到溃缩的平均力为F1，那么：在碰撞实验时：车子总动能 $W1=M*V*V$ ，

碰撞后溃缩吸能，车停止，车子总动能 $=F1*S$

即： $F1=M*V*V/S$

其他车重20%为：1.2M，其他条件相同，则：车子总动能 $W2=1.2M*V*V$ ， $F2=1.2M*V*V/S$

可以得知： $W2=1.2*W1$ $F1:F2=1:1.2$

从上述测算可以看出两点：一是碰撞实验的结果是在不同碰撞动能的水平上得出的结论，二是在日本车与其他同等级车相撞时，碰撞力已达车体溃缩的程度，开始溃缩时，对方仍有20%的余力，实际上日本车起到对方缓冲软垫子的作用，如此高风格，让人敬佩，但车是别人坐的，日本人只管赚钱，就用心险恶，其心可诛了！

汽车出行，安全第一，在我们身边有太多的交通事故，没有什么比我们的生命更宝贵的，开车中，类似于碰撞实验中的情况毕竟太少，我想来想去，只有我们的车撞上桥墩时，才能与几百吨的撞击墙相比，可我们周围，最多的交通事故其实是车与车、车与路边设施的碰撞，这些车和设施，相对于本车来说，都是带有柔性的物体，与带有柔性的物体相撞，自身车的刚度就非常重要了。因为自身的刚度能使碰撞的能量更多的被对方的溃退所分担，从而保护自身的安全。

两车相撞时，作用力和反作用力是相等的，非弹性碰撞的结果，车身轻、车身刚度低的日本车明显要分担大部分能量，多出的那部分，可能就是车主宝贵的生命。其实很好理解，通俗的说就是一辆轻且软的车与一辆重且刚度大的车相撞，后果会如何呢？试着驾车去撞沙堆和水泥墙吧，如果你开的是日本车，与别的同级车相撞，你撞上的就是一堵水泥墙，而对方撞上的却是一堆沙。

这就是日本车省油的真相！

这就是日本车隐藏在省油卖点画皮下的东西。

碰撞实验是检验汽车安全的重要手段，然而它的局限性也显而易见：一是它未能从交通事故发生概率上来模拟车与柔性物体的撞击；二是在碰撞实验时只考虑了该车车体结构溃缩吸能的被动安全方式，而没有考虑到碰撞对方溃退缓冲所分担的能量，从而给了一些不良商人偷工减料的漏洞。

建议修改碰撞实验方法，按经济型车、中级车、高档车分级，分别以1吨、1.5吨、2吨重量设定碰撞模拟车，并给模拟车标准的车体刚度，让实验车与同等级碰撞模拟车相对行进碰撞，来检定车的安全程度。

如果非要卖中级车的价格、以中级车的排量、速度自居，却只敢以经济型标准衡量，那就老老实实的告诉大家，我只有经济型车的安全。让大家有个心理准备。不要明明知道外强中干，仍去大吹特吹安全，然后还给配备一个能开到把铁人摔成碎片的速度。

说到这，不仅再一次不齿日本车的不地道。

如果你想省油，我劝你还是去开QQ吧，省油之外，起码车主知道：我很小，不要欺负我，我撞不过别人，开不快，也不敢开快；增加主观上安全。

如果你真想省钱，也别买日本车，干脆把保险省了，省的多，也直接；万一撞车了安全性在，总

比为省两油钱，把小命丢了才好。

如果你想安全，更别买日本车，给别人当软垫子，滋味不好受。

我已不想再去辩论钢板厚薄对车的影响了，如果你注重外观，去看看今年北京冰雹中日本车的表现吧，如果你注重生命，不妨去交通队或网上查一查日本车在车祸中的表现吧，对了，看看日本车与其他车系之间的碰撞，否则又有人搅混水啦，看看车里的人，看看车的铁皮，看看车内隐藏部分的东西。