

# Eine Unfallserie zieht weite Kreise

1987, pp. 21 - 24 (#1)

Die Karosserien moderner Personenkraftwagen sind so konstruiert, daß die Fahrzeuginsassen bei etwaigen Unfällen von vorn und hinten durch die jeweiligen Knautschzonen und eine entsprechende Ausbildung der Fahrgastzelle möglichst geschützt sind. Erfolgt der Unfallstoß jedoch seitlich, fehlt der Insassenschutz weitgehend. Speziell beim seitlichen Aufprall des Unfallfahrzeuges gegen schmale Hindernisse wie Bäume oder Laternenmasten ist es möglich, daß Fahrzeuge ab einer gewissen Geschwindigkeit im Bereich der Fahrgastzelle regelrecht auseinander gerissen werden.

Modern car bodies are designed in a manner providing maximum occupant protection in case of accidents with front-end or rear-end impact, by the respective crash cushioning sections and by a corresponding construction of the passenger compartment. However, in case of accidents with lateral impact, there is an essential lack of occupant protection. This is due to the fact that there is no lateral crush zone on the vehicle. Particularly a lateral impact of the accident vehicle against an obstacle of small width, such as a tree or a lamp post, at a speed exceeding a specific limit, involves a risk of the vehicle being literally torn apart in the area of the passenger compartment.

□

## Inhaltsverzeichnis

- [1 Zitat](#)
- [2 Inhaltsangabe](#)
- [3 Weitere Beiträge zum Thema im VuF](#)
- [4 Weitere Infos zum Thema](#)

## Zitat

[Donath, E.](#); [Lauffer, W.](#): »Eine Unfallserie zieht weite Kreise«. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 25 (1987), pp. 21 - 24 (#1)

## Inhaltsangabe

Der Artikel beschäftigt sich mit einer Untersuchung von 2 Fahrzeugen der Baujahre 1979 und 1983, die bei Unfällen im Jahre 1983 in Singapur nach seitlichem Baumanprall auseinander gerissen worden waren. Marke und Typ der (außereuropäischen) Fahrzeuge wurden nicht genannt: es handelte sich um einen Front- und um einen Hecktriebler. Im Kern ging es um die Klärung, ob die Trennstellen am jeweiligen Fahrzeug als Folge des Unfalls eingetreten waren oder aber, ob Konstruktions-, Herstellungs- oder Fertigungsfehler als Ursache vorlagen. Im vorliegenden Fall lag die Geschwindigkeit beim seitlichen Anprall bei etwa 60 - 70 km/h, so dass die *reissverschlussartige Trennung* von Vorderbau und Fahrgastzelle eine Folge des seitlichen Anpralls war. Bei der werkstofftechnischen Untersuchung der Schweißpunkte und der 0,8 mm dicken Bleche im Schadensbereich konnten keine ursächlichen Mängel festgestellt werden.

Ergebnis der Untersuchung war, dass Fahrzeuge beim seitlichen Anprall gegen schmale Hindernisse (Baum, Pfosten, Laternenmast etc.) ab einer Geschwindigkeit von oberhalb 50 km/h auseinander gerissen werden können. Dieses Ergebnis sei durch Crashversuche in Singapur im Nachgang eindeutig bestätigt worden.

## Weitere Beiträge zum Thema im VuF

Aufprall gegen Baum, Pfahl u.ä.

- 1976 #6 [Crashstudie Fahrzeug gegen Baum](#)
- 1977 #5 [Diagramm bei Vorbau-Deformationen BMW 316 - 320 i, Pfahlaufprall BMW E12 \(518 - 528\), Heckaufprall BMW E24 \(630 - 633\)](#)
- 1994 #7/8 [Interdisziplinäre Begutachtung von Unfällen und deren Folgen am Beispiel eines Pkw/Baum-Anpralls](#)
- 1987 #1 Eine Unfallserie zieht weite Kreise
- 1996 #5 [Crash-Versuche des Ing.-Büro Schimmelpfennig und Becke Versuch 11 / Pfahlaufprall VW Golf](#)
- 1999 #2 [Drei Crashtestreihen zur Ermittlung von Kollisionsgeschwindigkeiten](#)
- 2009 #12 [Bekämpfung von Baumunfällen auf Landstraßen](#)
- 2010 #4 [Baumunfälle - Nach wie vor Handlungs- und Forschungsbedarf](#)

## Weitere Infos zum Thema

- 1976 [Crashversuche mit Personenkraftwagen](#) (die letzten beiden Versuche: *Baumfallversuche*)