

Frontal-Crashversuche mit Frontmotorfahrzeugen unterschiedlichen Korrosionszustandes

1980, pp. 3 - 10 (#1)

Im Rahmen des Forschungsprojektes Langzeitauto (Phase I) wurde der Korrosion von Pkw-Karosserien besondere Aufmerksamkeit geschenkt. In einer bundesweiten Aktion wurden in Zusammenarbeit mit der DEKRA-Organisation 6500 Fahrzeuge auf ihren Korrosionszustand hin untersucht. Darüber hinaus wurden mit insgesamt 31 Frontmotor-Fahrzeugen verschiedenen Typs und Alters Frontalcrashes durchgeführt. Über die Ergebnisse wird berichtet

In the framework of the Long Life Car Research Prolect (phase I) special attention has been paid to the corrosion of passenger car bodies. In close cooperetion with the DEKRA organisation, 6500 vehicles throughout the entire Federal Republic were examined for corrosion. In addition, a total ot 31 front-engine vehicles of various types and ages were submitted to frontal crash tests. The report presents the results of these tests.

□

Inhaltsverzeichnis

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

Zitat

[Hamm, L.](#): Frontal-Crashversuche mit Frontmotorfahrzeugen unterschiedlichen Korrosionszustandes. Der Verkehrsunfall 18 (1980), pp. 3 - 10 (#1)

Inhaltsangabe

Crashversuch u.a mit einer Borgward Isabella Coupé Bj. 1961 mit 30 mph (48 km/h) an die starre Barriere. Diverse Frontmotorfahrzeuge der Baujahre 1961 - 1973 wurden in Zusammenarbeit mit der DEKRA auf Korrosion untersucht und in 6 Kategorien (0 - 5) unterteilt. Die Kategorie 5 steht hierbei für korrosionsfreien, die Kategorie 0 für sehr stark korrodierten Fahrzeugzustand. Bei Kategorien < 2 (= erhebliche Korrosion) soll die Zuteilung der HU-Plakette nicht mehr gewährleistet sein, d.h. derartig korrodierte Fahrzeuge sollten in der BRD im öffentlichen Straßenverkehr nicht teilnehmen. Man wird aber nicht ausschließen können, dass doch derart stark korrodierte Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen vorzufinden sind, da die Gültigkeitsdauer einer

Hauptuntersuchung (HU) ja 2 Jahre beträgt und die Zunahme der Korrosion innerhalb von 2 Jahren durchaus beachtlich sein kann.

Zusammenfassend kommt der Autor zu dem Schluss, dass Korrosionszustände, die die Vergabe einer HU-Plakette rechtfertigen, das Crashverhalten nur unbedeutend beeinflussen. Solange der Korrosionszustand bei > 2 liegt, ergeben sich ganz ähnliche Crasheergebnisse wie beim Neufahrzeug.

Der Beitrag entstand anscheinend auf Basis eines Vortrag, gehalten anlässlich des fünfzehnten gemeinschaftlichen AFO/GUVU-Seminars für Kraftfahrzeugsachverständige vom 12.-14. Oktober 1978 in der Universität zu Köln.

Weitere Beiträge zum Thema im VuF

- 1987 #2 [Crash-Reparaturversuche - Eine Entwicklung des Allianz Zentrums für Technik](#)
- 1998 #10 [Crashverhalten unfallreparierter Fahrzeuge](#)
- 2012 #10 [Passive Sicherheit fachgerecht instand gesetzter Pkw](#)

Weitere Infos zum Thema