

https://www.colliseum.eu/wiki/Neue_Erkenntnisse_zur_Eingrenzung_der_Kollisionsgeschwindigkeit_von_Pkw_mit_neuartigen_Frontkonturen_aus_Analysen_realer_Fu%C3%9Fg%C3%A4ngerunf%C3%A4lle

Neue Erkenntnisse zur Eingrenzung der Kollisionsgeschwindigkeit von Pkw mit neuartigen Frontkonturen aus Analysen realer Fußgängerunfälle

2005, pp. 111 - 117 (#5), pp. 133 - 140 (#6)

Zukünftig werden die Automobilkonstrukteure auch zum Fußgängerschutz gesetzliche Vorschriften umsetzen. Ab dem 1. Oktober 2005 müssen Fahrzeuge über eine optimierte, Energie absorbierende Frontstruktur verfügen, deren Schutzeigenschaften nach einem Testverfahren des [EEVC](#) - European Enhanced Vehicle-Safety Committee - geprüft werden. Damit ist ein weiterer Schritt hin zum umfassenden Schutz von Verkehrsteilnehmern getan.

□

Inhaltsverzeichnis

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

Zitat

[Harder, A.](#); [Himbert, G.](#): Neue Erkenntnisse zur Eingrenzung der Kollisionsgeschwindigkeit von Pkw mit neuartigen Frontkonturen aus Analysen realer Fußgängerunfälle. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 43 (2005), pp. 111 - 117 (Heft 5) + pp. 133 - 140 (Heft 6)

Inhaltsangabe

Der Artikel behandelt die Kinematik und die Kenngrößen eines Fußgängerunfalls. Es wird der Geschwindigkeitsverlust (Stoßverlust) des Fahrzeuges berechnet und die Kopfaufprallstelle in Abhängigkeit der Fahrzeugfront, der Körpergröße und der Kollisionsgeschwindigkeit dargestellt. Das Anfahren bzw. der Streifstoß eines Fußgängers wird ebenso behandelt wie der frontale Zusammenstoß bzw. Vollstoß und das Überfahren eines Fußgängers. Die unfalltypischen Kenngrößen wie Beulenversatz, Abwicklung, Aufwurfweite, [Längswurfweite](#), Querwurfweite, Längsrutschweite, Querrutschweite werden definiert und mögliche Verletzungsbilder der Fußgänger aufgelistet. Im zweiten Teil des Artikels werden reale Fußgängerunfälle analysiert. Insbesondere

werden Diagramme Abwickelmaß und Wurfweiten (Fußgängerwurfweite) über Kollisionsgeschwindigkeit in Abhängigkeit der Körpergröße ausgegeben. Am Ende des Artikel folgen einige reale Beispiele mit Bilddokumentation.

Weitere Beiträge zum Thema im VuF

- 1975 #8 [Experiment und Unfallwirklichkeit beim Fußgängerunfall: Ein Vergleich der Ergebnisse aus Dummy-Test-Versuchen mit realen Fußgängerunfällen](#)
- 1976 #3, 4 [Zur Analyse der Kollision Fußgänger/Pkw: Das "Streuungs-dreieck nach Slibar" als Grundlage der Bestimmung von Kollisionsort und Kollisionsgeschwindigkeit](#)
- 1979 #4 [Versuch der theoretischen Verallgemeinerung der experimentellen Arbeiten, Glassplitterwurfweiten](#)
- 1979 #9 [Rekonstruktionsunterlagen aus einer Auswertung realer Unfälle zwischen Zweirad- und Vierradfahrzeugen](#)
- 1980 #2 [Splitterwurfweiten](#)
- 1981 #3 [Spurentechnische Rekonstruktion von realen Verkehrsunfällen am Beispiel von Pkw-Fußgänger-Kollisionen](#)
- 1989 #11 [Bedeutung und Aktualität von Wurfweiten, Kratzspuren und Endlagen für die Unfallrekonstruktion](#)
- 1996 #12, 1997 #1 [Beitrag zur Verfeinerung der Rekonstruktion von Fußgängerunfällen - Abwicklungsdifferenz - Anstoßfaktor - Längswurfweiten von Fußgängern - Lage von Glassplittern](#)
- 2000 #12 [Pkw-Fußgänger-Kollisionen im hohen Geschwindigkeitsbereich - Ergebnisse von Dummyversuchen mit Kollisionsgeschwindigkeiten zwischen 70 - 90 km/h](#)
- 2002 #7/8 [Splitterwurfweiten von Front- und Rückleuchteinheiten bei Auffahrkollisionen auf stehende Pkw](#)
- 2003 #3 [Lackschäden durch Glassplitter](#)
- 2005 #5, 6 Neue Erkenntnisse zur Eingrenzung der Kollisionsgeschwindigkeit von Pkw mit neuartigen Frontkonturen aus Analysen realer Fußgängerunfälle
- 2009 #2 [Status quo in der Fußgängerunfallrekonstruktion](#)

Weitere Infos zum Thema

- 1979 [Staisch, A.: Splitterwurfweite bei Kraftfahrzeug-Unfällen](#) (nicht veröffentlicht). Diplomarbeit am Institut für Fahrzeugtechnik, TU Braunschweig, 1979

Weitere Infos zum Thema