

https://www.colliseum.eu/wiki/Pkw-Fu%C3%9Fg%C3%A4nger-Kollisionen_im_hohen_Geschwindigkeitsbereich_%E2%80%93_Ergebnisse_von_Dummyversuchen_mit_Kollisionsgeschwindigkeiten_zwischen_70_-_90_km/h

Pkw-Fußgänger-Kollisionen im hohen Geschwindigkeitsbereich - Ergebnisse von Dummyversuchen mit Kollisionsgeschwindigkeiten zwischen 70 - 90 km/h

2000, p. 341 (#12)

□

Inhaltsverzeichnis

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

Zitat

[Rau, H.](#); [Otte, D.](#); [Schulz, B.](#): Pkw-Fußgänger-Kollisionen im hohen Geschwindigkeitsbereich - Ergebnisse von Dummyversuchen mit Kollisionsgeschwindigkeiten zwischen 70 - 90 km/h. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 38 (2000), pp. 341 - 351 (Heft 12).

Inhaltsangabe

In dem Artikel werden Pkw-Fußgängerkollisionen mit Dummys oberhalb einer Kollisionsgeschwindigkeit von 65 km/h beschrieben und ausgewertet. Der Bewegungsablauf wird unterteilt in Kontaktphase, Primäranstoß, [Unterzieheffekt](#), Aufschöpfen, Rotationsbewegung, Oberkörperanprall und Kopfanprall, Ablösen vom Pkw, Flugphase und schließlich die Rutschphase. Es werden Diagramme Wurfweite über Kollisionsgeschwindigkeit ausgegeben, diese betreffen die Glassplitterwurfweite, Lacksplitterwurfweite bzw. Lacksplitterfeld. Zusätzlich sind Diagramme über die Beultiefe aus Hüftanprall und Schulteranprall und aus dem Primäranstoß dargestellt. Die bekannten Längswurfweiten - Diagramme von [Kühnel](#) und [Schulz](#) wurden um die Ergebnisse aus den Versuchen ergänzt.

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
- 2009 #11 Aufprallkinematik und Fußgängerschutz im Frontscheibenbereich und beim Anstoß eines Mittelklasse-Pkws mit und ohne Außenairbag gegen einen Polar-II-Fußgängerdummy

Weitere Infos zum Thema