

Besondere Problemstellung bei der Heckkollision: Kniekontakt der Insassen und Einfluß der Bremspedal - Betätigung auf Δv

2004

 Dieser Artikel bedarf einer Übersetzung. Näheres ist auf der [Diskussionsseite](#) angegeben. Hilf mit, ihn zu [verbessern](#), und entferne anschließend diese Markierung.



Inhaltsverzeichnis

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

Zitat

[Becke, M.](#): Besondere Problemstellung bei der Heckkollision: Kniekontakt der Insassen und Einfluss der Bremspedal-Betätigung auf Δv .

Inhaltsangabe

Es wird unter Bezugnahme auf die Studienarbeit von [Daniel Rolf](#) an der FH Osnabrück im Frühjahr 2004 (»Untersuchung der Insassenbewegung bei Heckauffahrkollisionen im Hinblick auf die kollisionsbedingte Geschwindigkeitsänderung«) dargestellt, dass ein Kniekontakt im gestoßenen Fahrzeug bei einer Heckauffahrkollision möglich ist (hier $\Delta v = 9,7 \text{ km/h}$). Das Knie wurde bei der untersuchten Kollision um ca. 10 cm nach vorn oben angehoben.

Außerdem wird aufgezeigt, dass der Fuß des Fahrers des gestoßenen Fahrzeugs kollisionsbedingt nicht auf dem Bremspedal verbleibt, wenn man eine normale Fußkraft (die beispielsweise zum Halten an einer roten Ampel üblicherweise aufgebracht wird) zu Grunde legt. Der Einfluss auf die kollisionsbedingte Geschwindigkeitsänderung (Δv) mit dem Lösen der Bremse ist tendenziell gering: Die Δv verringerte sich um ca. 0,2 - 1,5 km/h. Die Pedal-Kontaktdauer lag in einem etwa konstanten Bereich von ca. 0,07 - 0,09 s, die Lösedauer je nach Fahrzeugtyp und vorheriger Pedalkraft bei ca. 0,02 - 0,17 s.

Weitere Beiträge zum Thema im VuF

Weitere Infos zum Thema