

Der Motorradairbag - neueste Erkenntnisse aus Full-Scale-Tests nach ISO 13232

2005, pp. 121 – 128 (#5)

Der Beitrag gibt einen Einblick in das reale Unfallgeschehen mit motorisierten Zweirädern und stellt kurz den DEKRA-Airbag vor. Schwerpunkt ist eine detaillierte Analyse der aktuellen Versuchsreihe und ein Vergleich mit den vorherigen Versuchen. Ein besonderes Augenmerk liegt hier auf dem Primäranprall (Anprall am Personenkraftwagen). Die Interpretation der Ergebnisse unter der Berücksichtigung erster Ansätze einer Risiko/Nutzen-Analyse nach ISO 13232 beschließt den Beitrag.

□

Inhaltsverzeichnis

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

Zitat

[Rücker, P.](#); [Berg, F.A.](#): Der Motorradairbag - neueste Erkenntnisse aus Full-Scale-Tests nach ISO 13232. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 43 (2005), pp. 121 – 128 (#5)

Inhaltsangabe

Crash einer Yamaha FZS 600 Fazer mit 48 km/h einmal gegen einen quer stehenden (2-Türer) und einmal gegen einen mit 24 km/h querenden VW Golf II (19E) mit 4 Türen. Obwohl in der [ISO 13232](#) ein Toyota Corolla (damals weltweite Verbreitung) als Pkw für den Motorradcrash gefordert wird, wurde bei den hier beschriebenen Versuchen ein VW Golf II (in der BRD sehr häufig vorhanden) verwendet. Frühere Versuche wurden mit dem Dummy Hybrid III (50% Mann) durchgeführt, die jetzige Versuchsreihe mit dem MATD (Motorcyclist Anthropometric Test Device). Dieser Dummy ist speziell für Zweiradcrashtests vorgesehen, hat außer zusätzlichem Meßequipment auch *verdrehbare Kniegelenke* und *brechbare Knochen*. In einer Tabelle werden die Ergebnisse der Versuche SH 04.03 (ohne Airbag) und SH 04.04 (mit Airbag) für Kopf, Hals, Brust, Becken und Oberschenkel mitsamt den biomechanischen Grenzwerten einander gegenübergestellt. Mit dem Motorradairbag soll versucht werden, einen harten Kopfanprall an die Pkw-Dachkante zu vermeiden und den Aufsassen bei der Kollision möglichst über das Pkw-Dach zu bewegen.

Fazit des Artikels ist, dass es mit dem bisherigen Motorradairbag gelingen kann, das

Verletzungsrisiko zu senken. Allerdings wurden bei den Versuchen mit Airbag auch teilweise höhere Belastungen (Halsdruckkraft und Halsbiegemoment) als bei den Versuchen ohne Airbag festgestellt. Insgesamt scheint der Motorradairbag samt Auslöser und Auslösestrategie noch eher im Forschungsstadium zu stecken, obwohl seit 1973 über eine entsprechende Einrichtung am Krad berichtet wird.

Weitere Beiträge zum Thema im VuF

Weitere Infos zum Thema