

Sicherheitsvorschriften in Europa - Auswirkungen auf die passive Sicherheit von MAN Lkw-Fahrerhäusern

2004, pp. 235 - 244 (#10)

Mit den in den letzten Jahren neu gewonnenen Erkenntnissen über die passive Sicherheit von Lkw-Fahrerhäusern, die bereits in der neuen TGA-Baureihe des Hauses MAN umgesetzt wurden, hat sich der Eindruck verfestigt, dass sowohl die Richtlinie ECE-R 29 als auch der VVFS 1994:22 Crash Test (Schwedentest) keinen wesentlichen Beitrag mehr zur Verbesserung der Sicherheit leisten können. Teilweise wirken sie sogar kontraproduktiv, da Verstärkungen erforderlich werden, die für das reale Unfallgeschehen ohne Relevanz sind.

Neue Regelungen müssen sich daher deutlich starker am realen Unfallgeschehen orientieren, um auch eine messbare Wirkung in der Unfallbilanz zu zeigen. Damit werden teilweise deutlich komplexere Crash Tests notwendig, deren Folge erhebliche Mehrkosten sein können, wenn nicht das heute bei allen namhaften Herstellern verfügbare Mittel der Crash Simulation als mögliche Methode der Zertifizierung sowohl vom Gesetzgeber als auch von den Prüfstellen verstärkt anerkannt wird. Selbstverständlich ist es dabei erforderlich, dass die Qualität der Berechnungen durch entsprechende Vergleiche mit ausgewählten Versuchen für die Prüfstellen, die entsprechend qualifizierte Mitarbeiter ausbilden müssen, transparent wird.

Safety regulations in Europe - Effects on the passive safety of MAN HGV driver's cabs

With the new knowledge about the passive safety of HGV cabs gained in recent years, which has already been implemented in MAN's new TGA-series, it is now largely perceived that neither the ECE-R 29 directive nor the VVFS 1994:22 Crash Test (Sweden Test) is able any longer to make an essential contribution to the improvement of the safety. At times they even work counter-productively since they stipulate reinforcements which are without relevance for real accident situations.

New regulations must therefore be significantly more orientated towards real accident situations in order to have a measurable effect on the balance of accident outcomes. Therefore significantly more complex crash tests may be required which can lead to considerable additional costs if the crash simulation means available to all reputable manufacturers is not better recognised as a possible means of certification by both legislative offices and test centres. Naturally it is necessary to ensure the transparency of the quality of the calculations via corresponding comparisons with selected trials for the test centres, which must train qualified staff accordingly.

□

Inhaltsverzeichnis

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

- [4 Weitere Infos zum Thema](#)

Zitat

[Riebeck, L.](#); [Guserle, S.](#): Sicherheitsvorschriften in Europa – Auswirkungen auf die passive Sicherheit von MAN Lkw-Fahrerhäusern. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 42 (2004), pp. 235 – 244 (#10)

Inhaltsangabe

Weitere Beiträge zum Thema im VuF

Weitere Infos zum Thema

- [ECE-R 29](#) Führerhäuser/Insassenschutz bei Nutzfahrzeugen