

Das Unfallgeschehen von Lastkraftwagen: Statistische Daten, Klassifizierung, Verletzungssituation und Basisdaten zur Unfallrekonstruktion

1996, pp. 152 - 158 (#6)

Für Lastkraftwagen-Insassen besteht ausschließlich bei Kollisionen mit Fahrzeugen annähernd gleicher Masse bzw. einem Massenverhältnis von weniger als 4 ein Verletzungsrisiko. Für Lastkraftwagen-Insassen stehen Verletzungen durch das Armaturenbrett sowie Frontscheibe und Lenkrad im Vordergrund. Es gilt, zum Schutze der Insassen insbesondere die Intrusion im Fußraumbereich zu vermeiden, das heißt eine gestaltfeste Insassenzelle zu schaffen. Ein deutlicher Nutzen einer Polsterung des Beinbereiches bzw. die Empfehlung einen Airbag einzubauen, kann konstatiert werden. Allerdings müßte der Airbag so gestaltet werden, daß er unterhalb des Lenkrades angebracht wird und nach Auslösung sowohl den vorderen Lenkradkranz des relativ horizontal positionierten Lenkrades als auch den Fußraum abdeckt. In jedem Fall kann aus der Analyse konstatiert werden, daß der Insasse durch Fahrzeugteile des Armaturenbrettes sowie des Fußraumes wesentlich stärker gefährdet ist als durch das Lenkrad. So fällt besonders bei schweren Lkw-Unfällen auf, daß 90% der Fahrer eingeklemmt waren. Diese Einklemm-Mechanismen beschränkten sich nahezu ausschließlich auf den Fußraum.

375 Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 t oder mehr wurden durch Erhebungen am Unfallort Hannover dokumentiert und liegen der Studie zugrunde. Aspekte der Unfallrekonstruktion wurden im Rahmen der Studie analysiert, insbesondere Wurfweiten für Fußgänger und Radfahrer bei Kollisionen mit Lkw dargestellt.

The analysis of trucks makes it evident that an overall low risk of injuries for truck occupants does exist, but the risk will be increase in collisions with vehicles of approximately the same weight respectively a weight ratio of less than 4. Compared with car occupants truck occupants are not endangered by the upper parts of dashboard like windscreen and steering wheel. On the contrary injuries were indicated by deformations of the footroom front structures including dashboard structures in a very high frequency. Therefore it must be primary goal to avoid all the penetration of compartment structures. However, because the truck is not equipped with a frontal crash zone like a passenger car, therefore, in the opinion of the accident researchers, it will be of advantage to integrate pads in the frontal leg room and it is recommended to insert an Airbag. This Airbag, however, has to be fixed under the steering wheel, and must cover as well the steering wheel as the dashboard. Especially, for heavy truck accidents can be noticed that the drivers have been squeezed in 90%. These mechanismen of squeezing were mostly found in the footroom. The above mentioned analysis of real accidents makes provision for the truck driver's safety. 375 trucks of a total weight of 7,5 t and more, have been analysed by the Accident Research Unit Hannover, aspects of reconstruction tools are given in the framework of this study, i.e. throwing distances of pedestrians and cyclist after collisions with trucks.

□

Inhaltsverzeichnis

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

Zitat

[Otte, D.](#): Das Unfallgeschehen von Lastkraftwagen: Statistische Daten, Klassifizierung, Verletzungssituation und Basisdaten zur Unfallrekonstruktion. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 34 (1996), pp. 152 - 158 (#6)

Inhaltsangabe

Weitere Beiträge zum Thema im VuF

Weitere Infos zum Thema