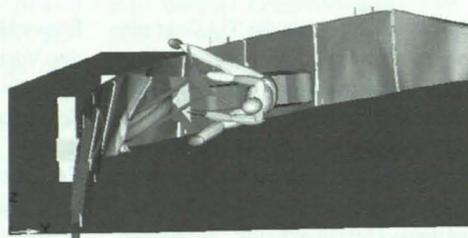


Dummyfamilie

DUMMY HBI SBPC
Loadcase 1: Time = 0.12

Simulation Motorradleitschiene

dazu notwendigen Daten werden aus einer vom Institut entwickelten Datenbank entnommen, in welcher neben passiven Sicherheitsmerkmalen auch Vermeidbarkeitsmöglichkeiten und Milderung von Unfallfolgen enthalten sind. Da es sehr schwierig ist „aktive“ (soll den Unfall vermeiden) und „passive“ (soll die Unfallfolgen mildern) Sicherheit voneinander abzugrenzen, wird von einer „integrierten“ Sicherheit gesprochen. Diese integrierte Sicherheit bezieht sich vorwiegend auf das Fahrzeug, aber auch die Straßeninfrastruktur ist zu berücksichtigen. Eine Leitschiene die in erster Linie zuerst als passives System wirkt, kann in weiterer Folge als aktives System helfen einen weiteren Unfall zu vermeiden. Neue Konzepte werden am Institut erarbeitet und eigenständig oder aber auch mit Industriepartnern in die Realität umgesetzt. So wurden

zum Beispiel neue Motorradleitschienen mitentwickelt und finden die bereits in diversen Bundesgebieten eingesetzt werden. Die tatsächliche Wirksamkeit kann aber erst nach einer längeren Erprobungsphase und nach Vorliegen statistischer Daten festgestellt werden.



Test Motorradleitschiene

Durch den Kontakt zur Industrie und die direkte Zusammenarbeit aber auch durch die Beteiligung an nationalen und internationalen For-

schungsprogrammen ist es möglich, an der TU Graz entsprechendes Know-How zu schaffen bzw. zu erweitern.

Prüfanstalt

Das Institut hat sowohl für die Kalibrierung der eigenen Crashtestdummies als auch als Dienstleistung für die Fahrzeugindustrie ein entsprechendes Kalibrierlabor. Um zukünftigen Standards zu entsprechen, wird an der Zertifizierung nach unterschiedlichen Qualitätsnormen für Beaufsichtigung und Durchführung von Crashtests und das Dummykalibrierlabor gearbeitet.

Infrastruktur

Im Endausbau wird die TU Graz am Fahrzeugsicherheitsinstitut über eine Craschanlage, ein Dummykalibrierlabor sowie einen Versuchsbereich für Komponententests verfügen. Die