

**Begutachtung
des Anprallversuchs mit der
Versuchsnummer: BER/SMA-02/039
des L.I.E.R
an die transportable Stahlschutzwand
„STGW 4200“
der Firma Berghaus, Kürten**

BAST/ 95 7 S 51/ ELL

Begutachtung des Anprallversuchs mit der Testnummer:
BER/SMA-02/039 des L.I.E.R

Im folgenden wird zu dem Testbericht BER/SMA-02/039 des L.I.E.R (Laboratoire d'essais Inrets Equipements de la Route) Stellung genommen. Bei dem beschriebenen Versuch war kein Vertreter der BASt anwesend, daher stützen sich die hier getroffenen Aussagen nur auf die Angaben im genannten Versuchsbericht, die nicht weiter überprüft werden können.

System

Die Firma P. Berghaus, Kürten hat ihr System "Stahlgleitwand"¹ mit den äußeren Abmessungen Länge 2000 mm, Fußbreite 380 mm und Höhe 548 mm laut Anhang A des Testberichts durch einen Pkw-Anprallversuch beim L.I.E.R in Lyon testen lassen. Die Aufstelllänge betrug 103 m.

Grundlage

Die Grundlage des Versuchs waren die Normentwürfe prEN1317-1 und prEN1317-2 des CEN (Comité Européen de Normalisation), im Bericht mit CEN TC226-WG1 benannt.

Anprallparameter

Als Anprallparameter werden eine Geschwindigkeit von 84,4 km/h und ein Anprallwinkel von 8° angegeben. Als Versuchsfahrzeug wurde ein Renault 25 TS mit einer Prüfestmasse von 1270 kg verwendet.

Zuordnung

Diese Parameter entsprechen gemäß o.g. Normentwürfe der Prüfung TB21 und damit der Aufhaltstufe T1 für transportable Schutzeinrichtungen.

Versuchsergebnisse

Die dynamische seitliche Auslenkung des Systems wird mit 0,47 m angegeben. Dieser Wert kann aufgrund der schlechten filmischen Dokumentation nicht genau verifiziert werden. Zusammen mit der Baubreite von 0,38 m ergibt sich für den Wirkungsbereich ein Wert von 0,85 m.

¹Nach Angaben der Firma Berghaus wird das System unter der Bezeichnung "Typ STGW 4200" in den Handel gebracht.

Die Werte für die Insassenbelastung betragen:

- ASI: 0,12
- THIV: 2,18 m/s und PHD: 0.89 g

Auch sie wurden übernommen und nicht nachausgewertet.

Die Länge der Durchbiegung betrug 34 m.

Der Index für die Fahrzeugdeformation VCDI = FS0000000.

Es hat kaum Schäden am Fahrzeug und am System gegeben.

Besonderheiten

Aus dem Testbericht und der Dokumentation geht nicht hervor, ob das System ohne Verankerung und Abspannung aufgebaut worden ist.

Das System wurde ohne Anbringung von reflektierenden Elementen geprüft.

Die Anwendung, bezogen auf die Einsatzgebiete in einer Arbeitsstelle in Deutschland, kann gemäß ZTV-SA (Ausgabe 1997) für Pkw-Anprallsituationen in den Bereichen B (zwischen Arbeitsstelle und parallel fließendem Verkehr), C (zwischen Arbeitsstelle und abfließendem Verkehr), D (zwischen entgegengesetzt gerichteten Verkehrsströmen im Parallelbereich) und E (zwischen entgegengesetzt gerichteten Verkehrsströmen im Überleitungsbereich) erfolgen, wenn der Pufferbereich nach RSA (Teil D Nr. 2.3.0 Abs. 2) vorgesehen ist.

Einordnung

Aufgrund der Anprallparameter wird der Versuch der Aufhaltstufe T1 zugewiesen.

Die Insassenbelastung entspricht der Klasse A.

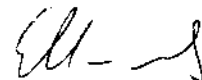
Die Einstufung des Wirkungsbereichs erfolgt in die Klasse W3 (< 1,0 m), die aufgrund der Differenz zwischen dem tatsächlichen Wert und dem Grenzwert von 0,15 m auch aus den vorliegenden Filmen nachvollzogen werden kann.

Für die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)



Dr.-Ing. Schulte
Ltd. Regierungsdirektor
Leiter des Referats
"Schutz- und Leiteinrichtungen"
Bergisch Gladbach, den 18.5.1998

Verantwortlicher Sachbearbeiter



Dipl.-Phys. Ellmers
Regierungsrat

Diese Begutachtung besteht aus insgesamt drei Seiten und darf nur vollständig weitergegeben werden.

