

Belastungsspuren an Sicherheitsgurten

2008, pp. 123 – 130 (#4)

In einem unfallanalytischen Gutachten ist häufig die Frage zu klären, ob der durch den Unfall verletzte Fahrzeuginsasse den Sicherheitsgurt ordnungsgemäß angelegt hatte. Sofern keine eindeutigen Belastungsspuren am Gurt vorhanden sind, muss geklärt werden, ab welcher Belastungsintensität bei einer Pkw-Kollision Belastungsspuren an Sicherheitsgurten zu erwarten sind. Dazu wurden vom Ingenieurbüro Schimmelpfennig und Becke Untersuchungen an Rückhaltesystemen aus über 20 Crashfahrzeugen vorgenommen.

Marks on Seat Belts

Analysis reports on accidents often have to determine whether the vehicle occupants injured in the accident were wearing their seat belts correctly. If there are no distinct load marks on the belt, the investigator has to determine the load intensity during a vehicle collision above which load marks are to be expected on the seat belt. For this purpose, engineering consultants Ingenieurbüro Schimmelpfennig und Becke performed tests on restraint systems from more than 20 crashed vehicles.

□

Inhaltsverzeichnis

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

Zitat

[Walter, B.](#): Belastungsspuren an Sicherheitsgurten. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 48 (2008), pp. 123 – 130 (#4).

Inhaltsangabe

Überarbeitete Fassung des Beitrages der [15. EVU-Jahrestagung](#) in Dresden.

Der Autor wertete 20 unterschiedliche Crashversuche im Geschwindigkeitsbereich zwischen 10 - 98 km/h aus, um Belastungsspuren am Sicherheitsgurt zu bewerten und für die Aussage zu benutzen, ob der Gurt angelegt war. Die Entstehung von Gurtspuren ist von einer Vielzahl von Einflussfaktoren abhängig, wie vom Körpergewicht, der Körpergröße, der Anstoßrichtung und dem Gurtmaterial und nicht zuletzt den Verschleißspuren. Die Verschleißspuren werden anhand von Beispielen erläutert. Im Ergebnis stellt der Autor fest, dass ab etwa 25 km/h [Geschwindigkeitsänderung](#) typische Spuren am Gurt und Umlenksystem eintreten, die mit höherer Geschwindigkeit an Intensität gewinnen. Dazu wird auf die sehr unterschiedliche Spurzeichnung und die Schwierigkeiten bei der Beurteilung im unteren Geschwindigkeitsbereich verwiesen.

Weitere Beiträge zum Thema im VuF

- 1976 #4 [Bleibende Veränderungen am Sicherheitsgurt-Sitz-System und Fahrzeuginnenraum zur Bewertung der Belastungsart des gurtgesicherten Insassen beim Unfall](#)
- 1977 #7/8 [Beschädigung von Autosicherheitsgurten durch Gebrauch und Schock](#)
- 1978 #5 [Sicherheitsgurtanalyse durch optimierte Unfallaufnahme am Unfallort](#)

Weitere Infos zum Thema