

Erkenntnisse aus einem Versuch zur Serienauffahrkollision

2006, p. 77 (#3)

Im Januar 2004 nahmen Unfallanalytiker aus verschiedenen Bundesländern sowie ein Professor und seine Studenten von der Universität Rostock im Hafengelände am 1. Rostocker Crash-Tag teil. Es wurden mehrere Versuche durchgeführt. Alexander Wiek stellte Messgeräte zur Verfügung und wertete die Ergebnisse aus. In diesem Beitrag werden die Erkenntnisse aus der Serienauffahrkollision dargestellt.

□

Inhaltsverzeichnis

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

Zitat

[Kruse, A.](#); [Pfeufer, H.](#): Erkenntnisse aus einem Versuch zur Serienauffahrkollision. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 44 (2006), pp. 77 – 81 (# 3)

Inhaltsangabe

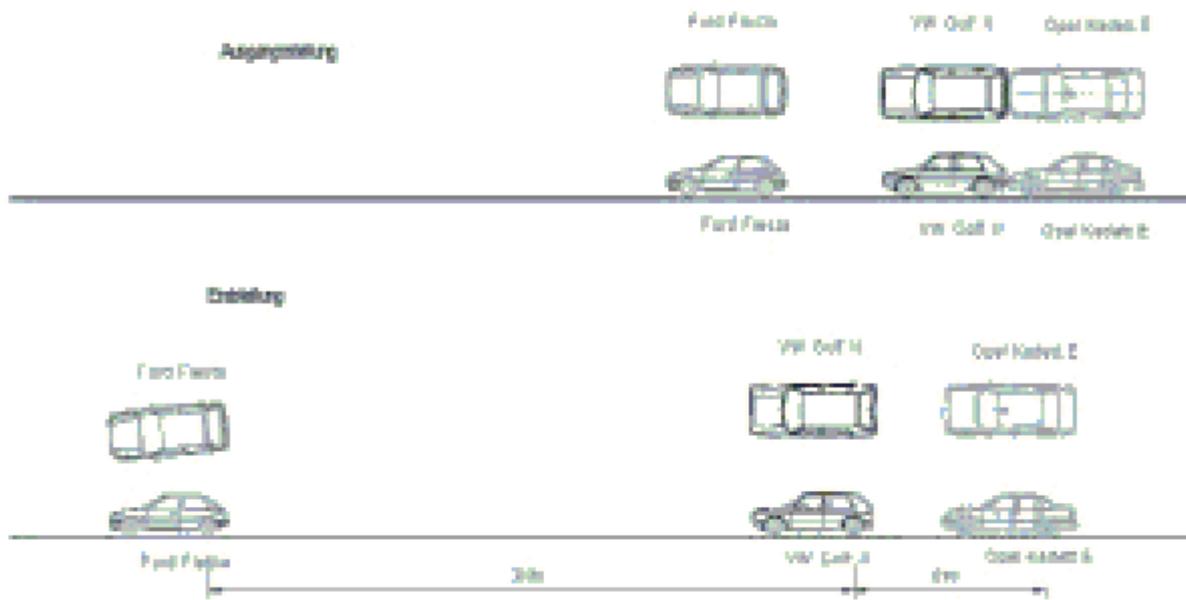
Ein Serien-crash anlässlich des ersten *Rostocker Crash-Tags*, bei dem ein Opel Kadett E mit 42 km/h auf einen stehenden VW Golf II auffährt (Dieses Versuchsbeispiel findet sich auch im [Hugemann](#) im Kapitel 5.10 *Serienkollisionen* von [Weber](#) auf S. 914 – 921). Der VW Golf II wird dann auf einen ebenfalls stehenden Ford Fiesta aufgeschoben. Bei den stehenden Fahrzeugen war kein Gang eingelegt, die Handbremse war nicht angezogen. Es handelte sich also um das "Aufschieben" des mittleren Fahrzeugs (VW Golf II) auf das erste Fahrzeug (Ford Fiesta) durch die Kollision des ungebremsten Opel Kadett-E (42 km/h) mit dem stehenden VW Golf II (Abstand zum Fiesta 2,9 m). Der Opel Kadett-E wurde erst nach der Kollision gebremst.

Bei der zweiten Kollision deuteten die Schadensbilder an Fiesta und Golf darauf hin, dass der Golf bei der Zweitkollision gebremst war, was tatsächlich mitnichten der Fall war. Dieses Schadensbild an Fiesta und Golf war dadurch zu erklären, dass der Golf durch die Erstkollision im Heckbereich angehoben wurde. Hierdurch senkte sich die Golf-Front leicht ab und konnte damit unter den Fiesta-Heckstoßfänger gleiten.

Fazit: Eine Höhendifferenz der Schadensbilder muss nicht zwangsläufig auf Bremsung des

Auffahrenden hindeuten, sondern kann auch durch Anheben des Hecks bei einer Erstkollision entstehen.

1. Versuch Serienauffahrkollision



Kadett



Kadett



Golf



Golf

Abmessungen	Einheit	Ford Fiesta	VW Golf II	Opel Kadett E
Baujahr	Jahr	1991	1988	1991
Länge	mm	3743	4040	3998
Breite	mm	1606	1700	1663
Höhe	mm	1389	1405	1400
Radstand	mm	2446	2475	2520
Spur vorn	mm	1392	1433	1406
Spur hinten	mm	1384	1432	1406
Überhang	mm	679	825	775
Leergewicht	kg	825	910	900

Weitere Beiträge zum Thema im VuF

- 1984 #1 [Der Serienauffahrunfall \(Wer fuhr zuerst auf?\)](#)
- 1984 #3 [Die Analyse von Serien-Auffahrunfällen mit Hilfe des Delta V-Schritt-Verfahrens](#)
- 1985 #1 [Schadenentstehung beim Serienunfall mit drei Beteiligten](#)
- 1986 #5 [Probleme bei Massenunfällen - Erkenntnisse über Ursachen und Ablauf - Mögliche Maßnahmen zur Verhütung](#)
- 1990 #2 [Massen- und Serienunfälle auf der BAB A9 im Bereich Allershausen/Eching](#)
- 1996 #12, 1997 #4 und #7/8 [Pkw-Serienkollisionen](#)
- 1997 #9 [Erweiterte Möglichkeiten der Unfallursachenanalyse aus UDS-Aufzeichnungen am Beispiel eines simulierten Autobahnunfalls](#)
- 2006 #3 Erkenntnisse aus einem Versuch zur Serienauffahrkollision

Weitere Infos zum Thema Serienkollision

- 1995 [Die Aufklärung des Kfz-Versicherungsbetrugs](#); S. 143 - 166
- 2007 [Hugemann: Unfallrekonstruktion](#); Kapitel 5.10. Serienkollisionen; S. 905 - 935, Weber, M.