

# Zur Theorie der Bremstechnik

1979, p. 94 (#5)

Nach einer kurzen Erörterung über die Einteilung der Fahrer in »Kollektive« wird auf einige spezielle Aspekte des Bremsvorganges eingegangen. Anhand des Bremskraftverteilungsdiagrammes werden die auftretenden Verzögerungen und die Stabilitäts Gesichtspunkte behandelt. Auf Blockierspuren und die zugehörige Abbremsung wird hingewiesen. Die Probleme der »Stotter«-Bremsung werden erläutert. Sodann wird auf die Bremsung in der Kurve eingegangen. Es wird gezeigt, daß für das in kritischen Fällen zu empfehlende Verhaltensmuster in erster Linie das Können des Fahrers maßgebend ist. Auf Möglichkeiten der Weiterbildung für den Normalfahrer wird hingewiesen. Maßgebend für alle Empfehlungen muß jedoch sein, daß die Anfänger und Normalfahrer in der Lage sind, diese anzuwenden. Hierfür werden detaillierte Hinweise gegeben.

## To the theory »Technics of Braking«

After a short elaboration about classification of drivers in »Collectives« some of the special aspects during the braking process is discussed; e.g. occurring delays and stability phases based on the distribution-graph of the brake power, the interpretation of skidmarks from locked wheels in connection with the pertaining brake process, the problems of a stuttering braking and braking procedures in a curve.

It will be shown that foremost, the ability of the driver is decisive by recommending certain conduct patterns in critical cases. Methods of further training for the common driver is pointed out, but the important thing is, that beginners and the common drivers have the capability to apply those. Advice for that is given in detail.

□

## Inhaltsverzeichnis

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

## Zitat

[Burckhardt, M.](#): Zur Theorie der »Bremstechnik«. Der Verkehrsunfall 17 (1979), pp. 94 - 100 (# 5)

## Inhaltsangabe

Interessant sind vor allem die Angabe zu typischen Verzögerungen beim Bremsen. Burckhardt unterscheidet.

- die Normalbremsung mit  $1,5 - 3 \text{ m/s}^2$
- die schärfere Bremsung mit ca.  $5 \text{ m/s}^2$

- die Vollbremsung mit ca.  $7 \text{ m/s}^2$
- die Gewaltbremsung mit  $> 8 \text{ m/s}^2$

Statistische Untersuchungen haben Burckhardt zufolge ergeben, dass der überwiegende Teil aller Bremsungen im Straßenverkehr in die erste Kategorie fällt. Burckhardt spricht von einer *Reizschwelle von ca.  $3 \text{ m/s}^2$* . Untersuchungen von *Medizinern* haben Burckhardt zufolge ergeben, dass diese Schwelle auch für die im Normalfall akzeptierte Querbearschleunigung in der Kurve gilt. Leider belegt Burckhardt diese Feststellungen nicht durch entsprechende Literaturhinweise.

## Weitere Beiträge zum Thema im VuF

- 1979 #5 Zur Theorie der Bremstechnik
- 2008 #9 [Angleichsbremsungen auf Landstraßen](#)
- 2015 #5 [Erreichbare Verzögerungswerte moderner Pkw und deren Ausnutzung durch den Normalfahrer](#)
- 2017 #6 [Anfahrbeschleunigungen, Verzögerungen und Querbearschleunigungen von Normalfahrern im Straßenverkehr](#)

## Weitere Infos zum Thema

- Nickel, M.: Längs- und Querbearschleunigungen bei normaler Fahrt. Diplomarbeit an der Fachhochschule Köln 2001, <http://www.unfallrekonstruktion.de/diplomarbeiten2.htm>