

Anfahrbeschleunigungen für die Praxis

1992, p. 252 (#10)

Ein Sachverständigenkollektiv führte zahlreiche Anfahrversuche auf gerader Strecke und im Kurvenbereich durch, um praxisnahe Werte für die Beschleunigung zu erhalten. Die gemessenen Werte für langsames, normales und schnelles Anfahren sind unter Berücksichtigung der jeweiligen Gesamtsituation geeignet, einen in engen Grenzen gültigen Beschleunigungswert anzusetzen. Die gemessenen Werte weichen gravierend von den bisher bekannten Maximal-Beschleunigungswerten für die jeweiligen Fahrzeugtypen ab. Es stellte sich heraus, daß nicht die Motorisierung eines Fahrzeuges über einen Beschleunigungswert entscheidet, sondern die Mentalität des Fahrers ist der entscheidende Parameter bezüglich des Beschleunigungsverhaltens.

A group of experts made numerous starting tests on a straight road and in curves, in order to get values for acceleration which are close to practice. Under consideration of the corresponding total situation the measured values for slow, normal and fast starting are suited to set an acceleration value which is valid within narrow limits. The measured values differ greatly from the maximum acceleration values known hitherto for the respective types of vehicles. It turned out that not the motorization of a vehicle is decisive for the acceleration value, but rather the driver's mentality is the decisive parameter with regard to acceleration behaviour.

□

Inhaltsverzeichnis

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

Zitat

[Gosberger wissenschaftlicher Arbeitskreis](#): Anfahrbeschleunigungen für die Praxis. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 30 (1992), pp. 252 - 254 (# 10)

Inhaltsangabe

Der Artikel präsentiert die Ergebnisse von Fahrversuchen, welche die Teilnehmer des [Gosberger wissenschaftlicher Arbeitskreises](#) anlässlich eines ihrer Treffen unternommen haben. Dabei wurde jeweils mit dem eigenen Fahrzeug aus dem Stand angefahren, teilweise geradeaus, teilweise im engen Rechtsbogen. Der Zeitbedarf für die ersten 10 m, 20 m und (teilweise) 30 m Anfahrstrecke wurde per Handstoppong ermittelt und gemäß

$$a = \frac{2 s}{t^2}$$

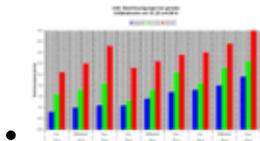
auf eine mittlere Beschleunigung umgerechnet. Dabei wurde den Probanden aufgegeben, *langsam-gemächlich*, *normal* oder *zügig-sportlich* anzufahren und das so zu tun, wie sie selbst diese Adjektive interpretieren. Im Artikel wurden daraus dann die Kategorien *langsam*, *normal* und *schnell*.

Die Aufgabe, *sportlich* anzufahren, wurde von den Teilnehmern (angesichts der Ergebnisse) offenbar im Sinne "sportlicher" Höchstleistung interpretiert und ist in etwa mit der technisch maximal möglichen Beschleunigung gleichzusetzen. Der über 30 m Geradeausfahrtstrecke erzielte Maximalwert von 4,5 m/s² entspricht gemäß

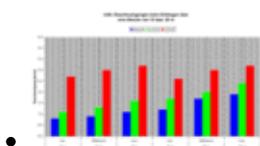
$$v = \sqrt{2 a s}$$

einer Endgeschwindigkeit von 59 km/h. (Dieses Ergebnis ist ein ungefährender Wert, weil hier mit mittlerer Beschleunigung über dem Weg gerechnet wird, im Versuch jedoch die mittlere Beschleunigung über der Zeit errechnet wurde.)

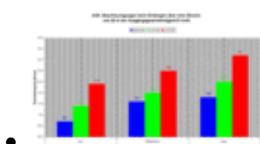
Die folgenden Diagramme stellen die Ergebnisse inklusive Bandbreiten (min., Mittelwert, max.) zusammen:



1.
Beschleunigung
bei
Geradeausfahrt



2.
Beschleunigung
beim Einbiegen



3.
Beschleunigung
über 20 m aus v
= 5 km/h

In der Serie *Anfahrbeschleunigungen für die Praxis* wurden auch Ergebnisse veröffentlicht für:

- Pkw: Anfahrbeschleunigungen für die Praxis
- Zweiräder: [Anfahrbeschleunigungen von motorisierten Zweirädern](#)
- Lkw: [Lkw-Anfahrbeschleunigungswerte für die Praxis](#)
- Omnibusse: [Anfahrbeschleunigungen für die Praxis - Kraftomnibusse \(KOM\)](#)

Weitere Beiträge zum Thema im VuF

- 1978 #3 [Anfahr- und Anhaltevorgänge von Linien-Omnibussen](#)
- 1986 #5 [Anfahrbeschleunigungen von Personenwagen](#)
- 1988 #9 - 1994 #11 (Artikelreihe) [Versuchsergebnisse: Maximalbeschleunigung von Zweirädern](#)
- 1988 #9 - 1994 #11 (Artikelreihe) [Beschleunigungsverhalten von Kraftfahrzeugen](#)
- 1990 #7/8 [Lkw Verzögerungen, Beschleunigungen und Schwellzeiten](#)
- 1992 #10 [Anfahrbeschleunigungen für die Praxis](#)
- 1993 #7/8 [Lkw-Anfahrbeschleunigungswerte für die Praxis](#)
- 1993 #12 [Anfahrbeschleunigungen für die Praxis Zweiräder](#)
- 1994 #3 [Anfahrbeschleunigungen von motorisierten Zweirädern](#)
- 1994 #11 [Anfahrbeschleunigungen für die Praxis - Kraftomnibusse \(KOM\)](#)
- 1995 #2 [Transformation gemessener Anfahrkennlinien auf die Unfallbedingungen](#)
- 1998 #7/8 [Schaltvorgänge und Anfahrbeschleunigung des Normalfahrers im Innerortsverkehr](#)
- 2002 #4 [Anfahrbeschleunigungen im alltäglichen Straßenverkehr](#)
- 2005 #4 [Beschleunigungsmessungen an Autobussen in realen Verkehrssituationen zur Berechnung der auf die Fahrgäste einwirkenden dynamischen Belastungen](#)
- 2012 #6 [Die Anfahrbeschleunigung von Personenkraftwagen im Innerortsverkehr](#)
- 2015 #2 [Pedelecs - rechtliche Grundlagen, technische Eigenschaften, Beschleunigungs- und Bremsversuche](#)
- 2017 #6 [Anfahrbeschleunigungen, Verzögerungen und Querbeschleunigungen von Normalfahrern im Straßenverkehr](#)

Weitere Infos zum Thema

- 1979 Braun, H.; Dreyer, W.: Ein Standard-Fahrzyklus für Stadtlinienomnibusse: Stadtbuszyklus. [ATZ](#) 81 (1979), pp. 29 - 32
- 2001 Nickel, M.: Geschwindigkeitsabhängige Summenhäufigkeiten von Längs- und Querbeschleunigungen für ein Fahrerkollektiv. Diplomarbeit an der FH Köln, 2001; [Downloadlink](#)
- 2003 Nickel, M.; Hugemann, W.: Längs- und Querbeschleunigungen im Alltagsverkehr. [EVU](#)-Jahrestagung 2003, Zürich
- 2006 [Möglichkeiten und Grenzen der Anfahrbeschleunigung von Pkw](#). [EVU](#)-Jahrestagung 2006, Dresden
- 2006 Lange, F.: Anfahrbeschleunigungen. [VRR](#) 10/2006 pp. 377 - 382

- 2007 [Hugemann: Unfallrekonstruktion](#) Kapitel 2.5 Fahrvorgänge, S. 347 - 368
- 2007 [Hugemann: Unfallrekonstruktion](#) Kapitel 2.6 Anhaltswerte für Beschleunigungen, S. 369 - 402
- 2008 [GWZ-Tabelle](#)