

Blockierspuren und mögliche Mindestverzögerungen von Pkw auf trockener Fahrbahn

1980, pp. 228 - 232 (#11)

Zur Ermittlung der minimalen mittleren Vollverzögerung, bei der noch deutliche Blockierspuren auf Asphaltfahrbahnen erkennbar sind, wurden mit vier Pkw 230 Bremsversuche durchgeführt. Dabei wurden die Parameter Fahrbahnoberfläche, Geschwindigkeit, Zuladung und Pedalkraft variiert. Die Variation der Pedalkraft erfolgte mit einer hydraulischen Bremseinrichtung mit einstellbarem Druck.

Mit Blockierspurzeichnung lagen die durchschnittlichen Vollverzögerungen der verschiedenen Versuchsreihen in einem Bereich zwischen 8,4 - 9,1 m/s². Der niedrigste Wert betrug 6,9 m/s², der höchste 9,9 m/s².

Ohne Spurenzeichnung betrug der höchste Wert 9,6 m/s². Es kann also nicht mehr mit Sicherheit davon ausgegangen werden, daß ab 7 m/s² Spurenzeichnung auftritt.

Für die Ermittlung der niedrigsten mittleren Vollverzögerung mit Spurenzeichnung sind die Parameter Fahrbahnart (Gleitreibungswerte), Beladungszustand und Reifenbauart (Radial, Diagonal) von Bedeutung. Ihnen gegenüber sind die Einflüsse von Geschwindigkeit, Reifenfülldruck (Sollwert $\pm 0,5$ bar) und Pedalkraft vernachlässigbar.

Skid Marks and Possible Minimum Deceleration of Passenger Cars on Dry Road Surface

To find out the minimum average deceleration by braking with locked wheels when clear skid marks on asphalt pavement are still visible, 230 brake tests have been carried out with four different passenger cars. The parameters road surface, velocity, payload and pedal load have been varied. The variation of the pedal load has been done with a hydraulic brake device to adjust the pressure.

With skid marks the medium average deceleration in the various test series was between 8.4 and 9.1 m/s²; the lowest was 6.9 m/s², the highest 9.9 m/s². Without skid marks the highest deceleration was 9.6.

Therefore, it is not a definite conclusion that without skid marks the deceleration was 7 m/s² or lower.

To find out the lowest average deceleration with skid marks the parameters road surface (sliding coefficient), payload and tire characteristics (radial or diagonal) are of importance; less important is the influence of velocity, tire pressure (nominal value $\pm 0,5$ bar) and pedal load.

□

Inhaltsverzeichnis

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

Zitat

[Glaeser, K., P.](#); [Wanderer, U.](#): Blockierspuren und mögliche Mindestverzögerungen von Pkw auf trockener Fahrbahn. Der Verkehrsunfall 18 (1980), pp. 228 - 232 (#11)

Inhaltsangabe

Der Artikel stellt die Ergebnisse von insgesamt 230 Bremsversuchen dar, diese wurden mit einem Audi 80, einem Porsche 928, einem Citroen 2CV und einem Jaguar XJ 6 gefahren. Variiert wurden die Ausgangsgeschwindigkeit, der Bremsdruck und die Fahrbahnbeschaffenheit. Gemessen wurden die Verzögerung (mittlere Vollverzögerung bei Spurzeichnung: $8,4 \dots 9,1 \text{ m/s}^2$; dabei min. $6,9 \text{ m/s}^2$, max. $9,9 \text{ m/s}^2$; ohne Spurzeichnung max. $9,6 \text{ m/s}^2$) und das Auftreten bzw. die Länge der Spurzeichnung.

Weitere Beiträge zum Thema im VuF

Weitere Infos zum Thema