

Die Zuordnung von Beschädigungszonen bei Berücksichtigung von Beladung, Verzögerung und Querb beschleunigung

1990, p. 179 (#7)

Zur Klärung der Frage, ob ein fingierter Unfall vorliegt, werden häufig die Fahrzeuge zusammengestellt, um die Beschädigungen zu vergleichen. Bei dieser Analyse ist zu berücksichtigen, daß erhebliche Abweichungen möglich sind zwischen der Karosseriehöhe im leeren und ruhenden Zustand und den Höhen des beladenen und fahrenden Fahrzeugs. Zur Bestimmung der möglichen Höhenabweichungen haben wir die Änderung der Karosseriehöhen für einige Fahrzeuge in Abhängigkeit folgender Zustände ermittelt:

- Zuladung
- Bremsverzögerung
- Querb beschleunigung

In order to find out whether an accident was faked or not often the vehicles are put together for a comparison of deformations. While doing this analyse it must be considered that there may be important divergences between the height of the body in »empty and resting« condition and the height of the body in »loaded and moving« condition. To examine the quantity of this divergences we have measured the alteration of the body-height of some cars in relation to following conditions:

- load
- degree of deceleration
- transverse-acceleration

□

Inhaltsverzeichnis

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

Zitat

[Weber, M.](#); [Dieling, W.](#): Die Zuordnung von Beschädigungszonen bei Berücksichtigung von Beladung, Verzögerung und Querb beschleunigung. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 28 (1990), pp. 179 – 182 (# 7/8)

Inhaltsangabe

Die "Zuordnung von Beschädigungszonen" ist nur der Aufhänger, der in einem Unfallbeispiel aufgegriffen wird. Konkret geht es in der Veröffentlichung um die Veränderung der Karosserielage unter Beschleunigung und Beladung. Im Rahmen von Diehlings Diplomarbeit, die der Veröffentlichung zugrunde liegt, wurde dazu ein mechanisches Messgerät entwickelt. Es werden Versuchsergebnisse an folgenden Fahrzeugen vorgestellt:

- VW Polo
- Ford Sierra
- Opel Kadett C
- VW Golf
- Opel Kadett E
- Mercedes 200 D
- VW Bus Caravelle

Die genauen Typbezeichnungen finden sich nicht in der Veröffentlichung. Gegenüber den statischen Lagen ergaben sich bei einer Auffahrkollision beispielsweise Höhenunterschiede von 20 cm.

Weitere Beiträge zum Thema im VuF

- 1990 #1, #2 [Die Aufdeckung des Kfz-Versicherungsbetruges mittels technischer Beweisführung - Entwicklung einer Systematik zur Kompatibilitätsanalyse](#)
- 1990 #7/8 Die Zuordnung von Beschädigungszonen bei Berücksichtigung von Beladung, Verzögerung und Querbeschleunigung
- 1990 #7/8 [Lkw Verzögerungen, Beschleunigungen und Schwellzeiten](#)
- 1992 #10 [Meßgerät zur Bestimmung dynamisch bedingter Höhenänderungen des Fahrzeugaufbaus](#)
- 2004 #3 [Höhenänderungen von Pkw-Karosserieteilen beim Bremsen](#)

Weitere Infos zum Thema

- 1995 [Die Aufklärung des Kfz-Versicherungsbetrugs](#). (S.98 - 103)
- 2007 [Fachbuchbuch "Unfallrekonstruktion](#). Leser, H., Kapitel 2.4.5 Bremsnicken, S. 340 - 341.
- 2011 [Näherungsgleichung für die Berechnung von Fahrwerksbelastung durch Schlaglöcher](#). VRR 2011 #5 pp. 174 - 178