

Diskussion:Empirische Untersuchung des Spurwechsels und Ausweichens von einspurigen Fahrzeugen

Diskussionsbeitrag von JoHa

Als einzige Gleichungen führt der Artikel die Berechnung der Gesamtausweichzeit und (sie multipliziert mit der Kradgeschwindigkeit) des Gesamtausweichwegs an. Zur Gesamtausweichzeit heißt es ergänzend, sie schwanke zwischen ca. 2,8 s bis 3,4 s!

Dieser weg/zeitmäßige Zusammenhang liegt gar nicht soweit neben den Untersuchungsergebnissen von Spurwechseln zweispuriger Fahrzeuge durch Spindler, Weiss, Nackenhorst u. andere, sodaß die Einleitung des Artikels, bis dato existiere kein auch nur annähernd die genauen weg- und zeitmäßigen Zusammenhänge wiedergebendes Berechnungsverfahren für Fahrspurwechsel von EinspurFz, durchaus abzuschwächen ist.

Neben Gesamtzeit und -weg sind für den Unfallanalytiker aber vor allem die Bewegungsbahnen der Kräder und der zeitliche Verlauf der Kradneigungswinkel gegen die Senkrechte von Interesse. Je nach Fragestellung stehen unterschiedliche Bahnen im Vordergrund:

Bahn der Räder auf der Straße z.B. um den Spurwechselbeginn und seine qualitative Durchführung gegenüber einem überholten Fahrzeug zu bestimmen

Bahn des (Krad+Aufsassen)-Schwerpunktes z.B. um fahrdynamische Daten zu erhalten

Bahn eines Fahrerkopf- oder -schulterpunktes z.B. um das erste Auftauchen eines zum Überholen ansetzenden Kradfahrers im Rückspiegel eines vorausfahrenden Lkw einzugrenzen.

Es wird zwar über diese konkreten Bahnen in dem Artikel nichts ausgesagt, aber die beschriebenen Versuchsdurchführungen mit ihren umfangreichen Meßreihen und Filmdokumentationen enthalten mit Sicherheit ausreichend Daten und Informationen, deren Auswertung zu dem angedeuteten Ziel weiterer und tieferer Ergebnisse über den Spurwechsel von einspurigen Fahrzeugen führen kann.