

Erstmals Prüfung im Studienschwerpunkt "Kfz-SV-Wesen" an der FH München

1975, p. 103 (#6)

□

Inhaltsverzeichnis

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

Zitat

[Halm, J.](#): Erstmals Prüfung im Studienschwerpunkt "Kfz-SV-Wesen" an der FH München. Der Verkehrsunfall 13 (1975), pp. 103 - 110 (#6)

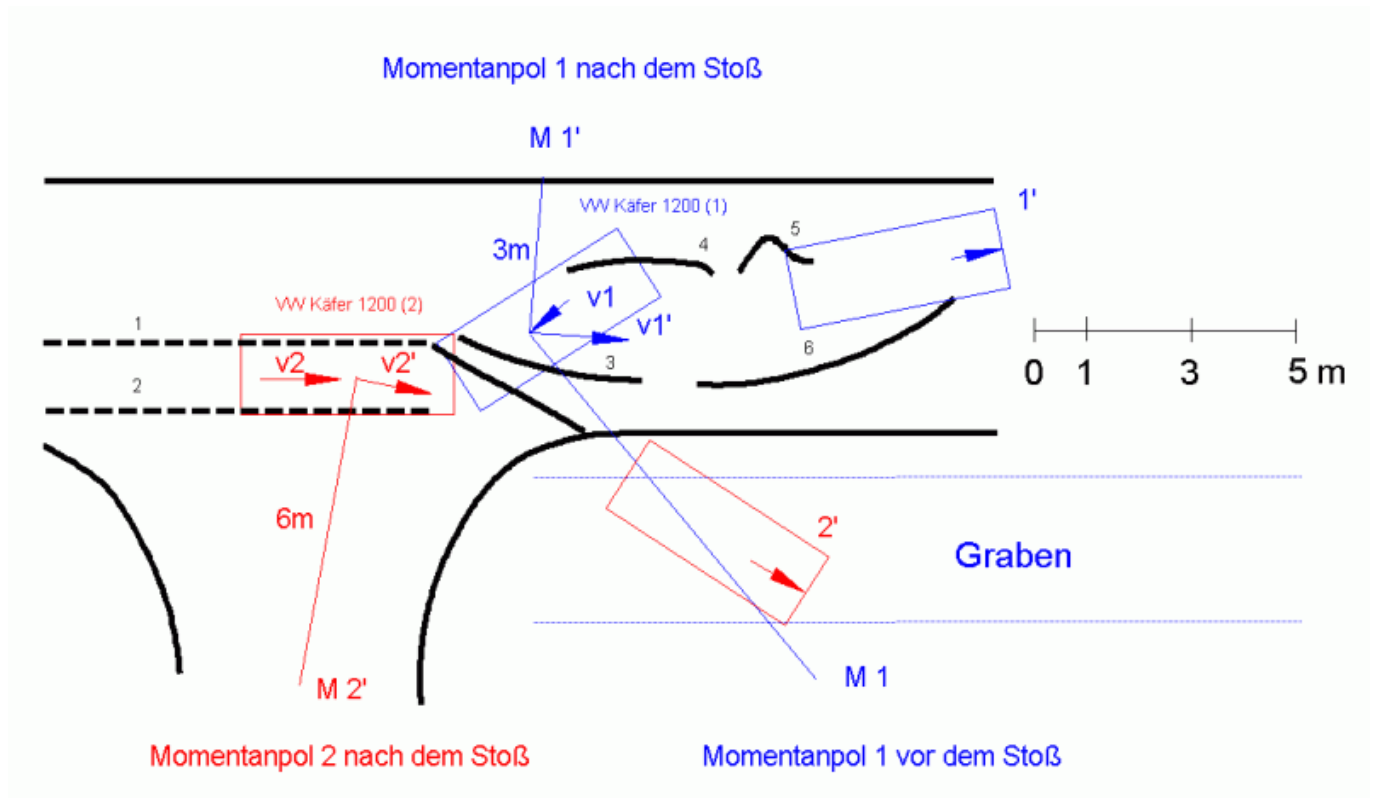
Inhaltsangabe

Ein realer Verkehrsunfall zweier VW Käfer 1200 im Gegenverkehr wurde von mittels Impuls- und Drallsatz sowie Antriebs-Balance-Methode durchgerechnet. Ein Fahrzeug (= Pkw 2) fuhr geradeaus, das andere entgegenkommende Fahrzeug (= Pkw 1) bog nach links ein. Beide Pkws waren nur mit jeweils einem Fahrer besetzt. Die Masse beider Fahrzeuge lag bei jeweils 840 kg, die Schwerpunktlage war angegeben mit 1,37 m nach der Vorderachse. Als Kollisionsgeschwindigkeiten wurden ermittelt:

- VW Käfer 1 (abbiegend) = 15 km/h
- VW Käfer 2 (geradeaus) = 84 km/h

Leider wurde auf den Skizzen kein Maßstab angegeben, so dass die folgende Skizze nur als Anhaltspunkt zu betrachten ist. Die Durchdringung der Fahrzeuge scheint auch bei den o.g. Geschwindigkeiten auf der Skizze zu gering zu sein!

Der Beitrag beschreibt zum ersten Mal die Idee, die während des Auslaufs von allen vier Rädern geleistete Reibarbeit durch die Summation über Weginkremente unter Berücksichtigung der Schräglaufwinkel zu berechnen. Über den Momentanpol bei Kollisionsaustritt wird die kinetische Gesamtenergie dann in translatorische Geschwindigkeit und Rotationsgeschwindigkeit aufgeteilt.



Skizze (etwa, da kein richtiger Maßstab angegeben!)

Weitere Beiträge zum Thema im VuF

- 1976 #9 [Prüfungsfragen im Fach "Unfallmechanik" an der Fachhochschule München](#)

Weitere Infos zum Thema