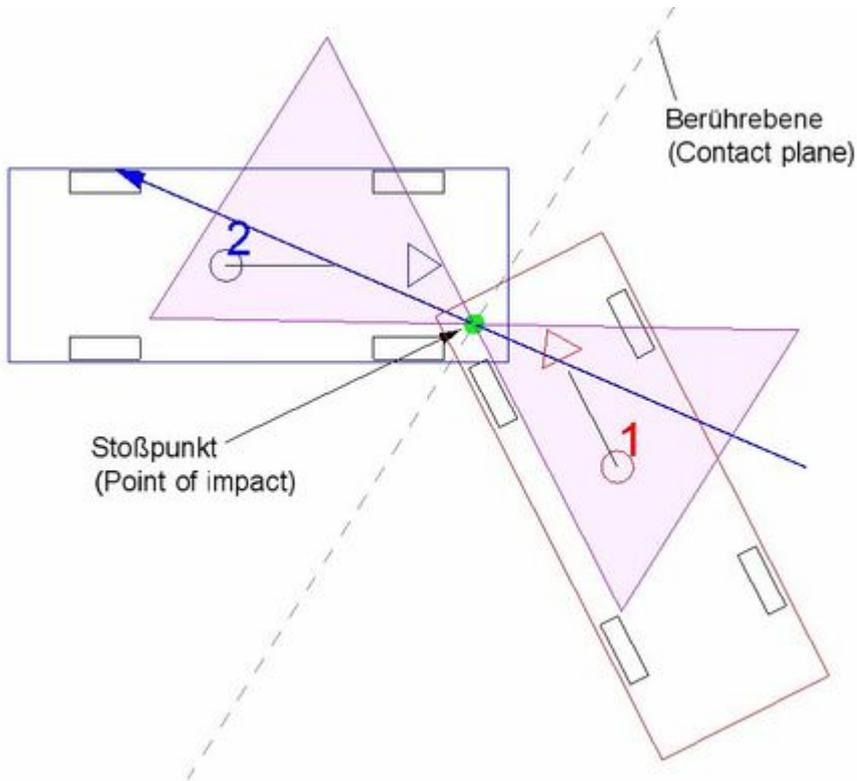


Reibung im Stoßpunkt



Reibungskegel im Kudlich-Slibar Stoßmodell

Literaturfundstellen zur Reibung bzw. Parametrierung des Reibkoeffizienten (*drag factor, friction coefficient*) im [Stoßpunkt](#) für die Vorwärtsrechnung.

- ^[1] beziffert den »typisch anzunehmenden Reibungs-Grenzwert« auf $0,5 \pm 0,1$. Gemeint ist damit der Grenzwert zwischen Abgleiten und Verhaken. Weiterhin (S. 308) wird für Abgleitstöße $\mu \approx 0,6$ und für Stöße ohne Abgleiten $0,4 \dots 0,6$ empfohlen.
- ^[2] empfiehlt für Abgleitstöße einen Reibbeiwert von $0,4 \dots 0,6$ und für Stöße ohne Abgleiten Reibbeiwerte $> 0,6$.
- ^[3] gibt einen Wert von ca. $0,6$ für Abgleitstöße und $0,3$ für Fahrzeugkollisionen mit einer Stahlbarriere. Für Abgleitstöße mit sehr geringer Deformation wird $\mu = 0,4$ vorgeschlagen.
- ^[4] gibt den Reibkoeffizienten bei Kollisionen mit Leitplanken mit ca. $0,4$ an.
- ^[5] [Small overlap](#) Konstellation (Gegenverkehrsunfall): $\mu = 4,0$

□

Inhaltsverzeichnis

- [1 Definitionen](#)
- [2 Default-Einstellungen Software](#)
- [3 Weitere Beiträge zum Thema im VuF](#)
- [4 Einzelnachweise](#)
- [5 Weitere Infos zum Thema](#)

Definitionen

Bei PC-Crash wird über die Vorgabe eines Wertes für μ der Öffnungswinkel des Reibungskegels errechnet. Liegt der Stoßantriebsvektor innerhalb des Reibungskegels, so liegt i.A. ein verhakter Stoß vor.

Default-Einstellungen Software

- [PC-Crash](#) verwendet standardmäßig $\mu = 0,6$ und lässt einen Wertebereich zwischen 0 ... 150 zu (Version 10.2).
- [Virtual Crash](#) gibt dem Benutzer $\mu = 1,000$ vor.

Weitere Beiträge zum Thema im VuF

- [Reibung und Stoßfaktor bei der Vorwärtsrechnung nach Impuls- und Drallerhaltung](#). Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 45 (2007), pp. 319 - 325 (#12)

Einzelnachweise

1. [↑ Burg, H.; Moser, A.](#) (Hrsg.): [Handbuch Verkehrsunfallrekonstruktion](#), Unfallaufnahme, Fahrdynamik, Simulation, 2. Auflage, Wiesbaden: Vieweg + Teubner, 2009, S. 301
2. [↑ Hugemann, W.](#) (Hrsg.): Unfallrekonstruktion, Münster: Verlag autorenteam, 2007, S. 498
3. [↑ Wach, W.](#): [Simulation of Vehicle Accidents using PC-Crash](#), Institute of Forensic Research, Cracow, 2011, S. 165
4. [↑ Johannsen, H.](#): [Unfallmechanik und Unfallrekonstruktion](#), 3. Auflage, Springer Vieweg Wiesbaden 2013, S. 157
5. [↑ 2004 #12 Ein interessanter Fall des Fahrzeugzusammenstoßes aus der Praxis, Impulslösungen mit PC-Programmen](#)

Weitere Infos zum Thema

- Bedienungshandbuch PC-Crash
- Marine, M.: On the Concept of Inter-Vehicle Friction and Its Application in Automobile Accident Reconstruction. [SAE:2007-01-0744](#), 2007