

# Rollsplittversuche

2004, p. 249 (#11)

Bei der Auswertung der Versuchsergebnisse stellte sich heraus, dass im Begegnungsverkehr mit einem fahrenden und einem stehenden Pkw keine sichtbaren bzw. unreparablen Lackbeschädigungen am begegnenden Pkw entstehen. Es bilden sich zwar Staubwolken und es sind Steintreffer akustisch wahrnehmbar. Die Geschwindigkeit bzw. die Energie des auf das begegnende Fahrzeug treffenden Splitts ist so gering, dass die Fahrzeuglackierung nicht beschädigt wurde. Als Ergebnis der Versuche mit sich begegnenden Fahrzeugen war festzustellen, dass erst bei einer Eigengeschwindigkeit von  $> 60$  km/h des im Gegenverkehr getroffenen Fahrzeugs Schäden eintraten, die alle nur geringe Schlagintensität aufwiesen.

The evaluation of the attempt results showed that the oncoming traffic with a moving and a standing passenger car causes no visible or unreparable varnish damages in the oncoming passenger car. Indeed, there are formed clouds of dust and stone hits are discernible acoustically. The speed or the energy of the hitting grit on the oncoming vehicle is so low that the vehicle varnish is not damaged. The result of the attempts with oncoming vehicles shows that the oncoming car gets damages only with a speed  $> 60$  km/h and all those damages have only low hit intensity.

□

## Inhaltsverzeichnis

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

## Zitat

[Berner, W.](#); [Berner, T.](#); [Berner, G.](#); [Sommerfeld, S.](#): Rollsplittversuche. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 42 (2004), pp. 249 - 251 (#11)

## Inhaltsangabe

Untersucht wurde, inwieweit Schäden durch aufgewirbelten Splitt entstehen, wenn zwei Fahrzeuge aneinander vorbeifahren. An einem stehenden Pkw konnten durch Vorbeifahrt auf einer mit Edelsplitt der Körnung 2/5 bedeckten Fahrbahn auch mit hoher Geschwindigkeit (bis 125 km/h) lediglich ganz oberflächliche wegpolierbare Lackspuren produziert werden. Erst als beide Fahrzeuge gegenläufig in Bewegung waren, entstanden Schäden. Der Artikel wird allerdings in nicht nachvollziehbarer Weise wortkarg bei der näheren Beschreibung dieser Schäden. Offensichtlich führte beim Begegnungsverkehr die Arbeitsteilung zwischen den Fahrzeugen zum Schaden: Das eine wirbelt auf (dafür reichte eine Geschwindigkeit um die 60 km/h) und das andere

sorgt mit seiner Bewegung für die nötige Relativgeschwindigkeit zwischen aufgewirbelten Steinchen und Fahrzeug. Auch das wird allerdings nicht explizit ausgeführt.--[Unfallanalyseberlin](#) 18:00, 20. Feb 2006 (CET)

## **Kommentar**

Der Aufsatz macht keine Angaben zum Material des Splitts. Als Splitt wird Bruchstein der Körnung 2 - 32 mm bezeichnet ([siehe Bruchstein in Wikipedia](#)) . Das Steinmaterial hat erheblichen Einfluss auf Härte und Scharfkantigkeit des Splitts und damit auf seine potenzielle Schädigungswirkung. So ist etwa der eher selten verwendete Diabassplitt besonders scharfkantig und hart. Und schließlich spielt auch das (ebenfalls unerwähnte) Lackmaterial des Pkw eine Rolle: Ältere Unilacke können u.U. recht spröde sein. [whugemann](#)

## **Weitere Beiträge zum Thema im VuF**

- 2003 [Steinschlagschäden beim Einsatz von Rettungshubschraubern](#)
- 2004 [Steinschlagversuche](#)
- 2005 [Steinschlag - verursacht durch herabfallende oder aufgeschleuderte Steine](#)
- 2005 [Leserbrief zu: Steinschlag - verursacht durch herabfallende oder aufgeschleuderte Steine](#)
- 2006 [Steinschlagversuch - und sie springen doch](#)

## **Weitere Infos zum Thema**