

Schwerpunktlage von Kraftfahrzeugen

2016, pp. 96 – 102 (#03)

Die Qualität der Simulation oder Rekonstruktion eines Unfalls steht und fällt mit der Datenbasis. Ein nach wie vor teils mit erheblichen Toleranzen behafteter Parameter ist die Lage des Schwerpunkts eines Kraftfahrzeugs. Für diesen Beitrag der Firma VD engineering wurden deshalb über 360 Vermessungsprotokolle von Fahrzeugen der Modelljahre 2001 – 2014 ausgewertet und ein Regressionsmodell entwickelt.

Position of centre of gravity of motor vehicles

Essential for the quality of a reconstruction is – of course – the data base. Here, a characteristic but often tolerance-afflicted parameter of a vehicle is the center of gravity. Thus, 360 measuring protocols of European motor vehicles between 2001 and 2014 were evaluated and a regression model for CG height was developed as well as some hints are granted relating to longitudinal and lateral position of CG.

□

Inhaltsverzeichnis

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

Zitat

[Fürbeth, U.](#): Schwerpunktlage von Kraftfahrzeugen. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 54 (2016), pp. 96 – 102 (#03)

Inhaltsangabe

Korrektur

Trotz mehrfacher Druckfahnen (in denen das Phänomen nicht zu sehen war) wurden im Beitrag sämtliche Fußnoten im Text nicht hochgesetzt. Die Ziffern stehen zwar an richtiger Stelle, aber eben an Wörter im Fließtext angehängt.

Betroffen sind die Seiten 96, 97 und 99.

So geht es bspw. auf S. 96 nicht um die »ISO 103923« sondern um die »[ISO 10392](#)³«, bei der auf die Fußnote 3 ("Road Vehicles - Determination of Centre of Gravity") hingewiesen wird. [Vdengineering](#) ([Diskussion](#)) 14:21, 17. Mär. 2016 (CET)

Beiträge zum Thema im VuF

Weitere Infos zum Thema

- [Schwerpunkthöhe](#)