

# Splitterwurfweiten

1980, pp. 37 – 43 (#2)



## Inhaltsverzeichnis

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

## Zitat

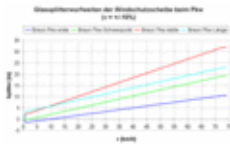
[Braun, H.](#): Splitterwurfweiten – Eine experimentelle Untersuchung. Verkehrsunfall 18 (1980), pp. 37 – 43 (#2)

## Inhaltsangabe

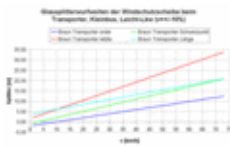
Grundlage des Artikels bildet augenscheinlich die folgende Diplomarbeit am Institut für Fahrzeugtechnik, TU Braunschweig, 1979 von [Staisch, A.](#): [Splitterwurfweite bei Kraftfahrzeug-Unfällen](#) (nicht veröffentlicht).

Sehr gute Darstellung und Untersuchung von Splitterwurfweite, Splitterfeldlänge (also Anfang, Splitterfeldschwerpunkt und Ende) u.a. von Scheiben und Scheinwerfergläsern. Etliche Diagramme zur Splitterwurfweite, für den Unfallanalytiker nicht nur empfehlenswert, sondern ein *must have*. Im Artikel wird die These nicht bestätigt, dass die Wurfweite mit der Anbringungshöhe zunimmt. Ein weiterer Aspekt im Beitrag ist das *Verschleppen* von Glassplittern durch die Umströmung von Fahrzeugen oder durch Überfahren. Die Umströmung an sich blieb bis 40 m/s (144 km/h) absolut bedeutungslos, während die Kombination von Überfahren und Strömung zum maximalen Verschleppen der Splitter bei 144 km/h durch Überfahren zweier nacheinander folgender Pkw-Räder zu einer maximalen Verschleppweite von (nur) 4 m führte. Bei Stadtgeschwindigkeiten sei das Verschleppen von Glassplittern vernachlässigbar. Zu den Versuchen werden Diagramme und eine Regressionsparabel vorgestellt.

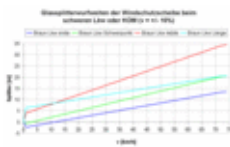
Die nachfolgenden Diagramme wurde auf Basis der Regressionen der Tabellen 1...3 erstellt. In Tabelle 1 wurden Beginn (= 'erste'), Ende (= 'letzte'), Splitterschwerpunkt (= 'Schwerpunkt') und Splitterfeldlänge (= 'Länge') von Windschutzscheiben (WSS) bei Frontlenkerfahrzeugen, in Tabelle 2 bei Haubenlenkerfahrzeugen und in Tabelle 3 bei Pkw-Scheinwerfern untersucht. Bild 13 zeigt die Regression der Verschleppweite von Glassplittern beim Überfahren durch Pkw-Räder.



Tab. 1: WSS-Splitter Pkw



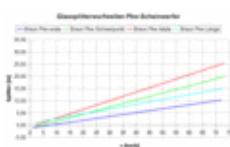
Tab. 1: WSS-Splitter Transporter



Tab. 1: WSS-Splitter Lkw



Tab. 2: WSS-Splitter Pkw



Tab. 3: Pkw-Scheinwerfersplitter

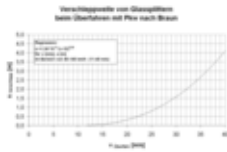


Bild 13:  
Verschleppweite  
von Spittern  
beim Überfahren  
(v in m/s)

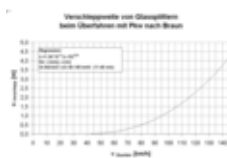


Bild 13:  
Verschleppweite  
von Spittern  
beim Überfahren  
(v in km/h)

## Weitere Beiträge zum Thema im VuF

- 1975 #8 [Experiment und Unfallwirklichkeit beim Fußgängerunfall: Ein Vergleich der Ergebnisse aus Dummy-Test-Versuchen mit realen Fußgängerunfällen](#)
- 1976 #3, 4 [Zur Analyse der Kollision Fußgänger/Pkw: Das "Streuungs-dreieck nach Slibar" als Grundlage der Bestimmung von Kollisionsort und Kollisionsgeschwindigkeit](#)
- 1979 #4 [Versuch der theoretischen Verallgemeinerung der experimentellen Arbeiten, Glassplitterwurfweiten](#)
- 1979 #9 [Rekonstruktionsunterlagen aus einer Auswertung realer Unfälle zwischen Zweirad- und Vierradfahrzeugen](#)
- 1980 #2 Splitterwurfweiten
- 1981 #3 [Spurentechnische Rekonstruktion von realen Verkehrsunfällen am Beispiel von Pkw-Fußgänger-Kollisionen](#)
- 1989 #11 [Bedeutung und Aktualität von Wurfweiten, Kratzspuren und Endlagen für die Unfallrekonstruktion](#)
- 1996 #12, 1997 #1 [Beitrag zur Verfeinerung der Rekonstruktion von Fußgängerunfällen -](#)

[Abwicklungsdifferenz – Anstoßfaktor – Längswurfweiten von Fußgängern – Lage von Glassplittern](#)

- 2000 #12 [Pkw-Fußgänger-Kollisionen im hohen Geschwindigkeitsbereich – Ergebnisse von Dummyversuchen mit Kollisionsgeschwindigkeiten zwischen 70 - 90 km/h](#)
- 2002 #7/8 [Splitterwurfweiten von Front- und Rückleuchteinheiten bei Auffahrkollisionen auf stehende Pkw](#)
- 2003 #3 [Lackschäden durch Glassplitter](#)
- 2005 #5, 6 [Neue Erkenntnisse zur Eingrenzung der Kollisionsgeschwindigkeit von Pkw mit neuartigen Frontkonturen aus Analysen realer Fußgängerunfälle](#)
- 2009 #2 [Status quo in der Fußgängerunfallrekonstruktion](#)

## Weitere Infos zum Thema

- 1979 [Staisch, A.: Splitterwurfweite bei Kraftfahrzeug-Unfällen](#) (nicht veröffentlicht).  
Diplomarbeit am Institut für Fahrzeugtechnik, TU Braunschweig, 1979