

# Splitterwurfweiten von Front- und Rückleuchteneinheiten bei Auffahrkollisionen auf stehende Pkw

2002, pp. 203 - 206 (#7/8)

Die Untersuchung enthält Messwerte aus 25 Fahrzeug-Fahrzeug-Kollisionen, bei denen jeweils der Anfang, der Schwerpunkt und das Ende eines jeden Splitterfeldes (vom Kollisionsort aus) eingemessen wurde. In den Diagrammen wurden die Splitterwurfweiten in Relation zur Kollisionsgeschwindigkeit des auffahrenden Fahrzeuges und zur Stoßausgangsgeschwindigkeit des angestoßenen Pkw gesetzt.

In this publication, the relationship between the collision velocity/change of velocity in rear-end-collisions and the end positions of the splints of headlights will be studied. The results of this study are based on 25 car-to-car collisions.

□

## Inhaltsverzeichnis

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

## Zitat

[Krause, R.](#); [Becke, M.](#): Splitterwurfweiten von Front- und Rückleuchteneinheiten bei Auffahrkollisionen auf stehende Pkw. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 40 (2002), pp. 203 - 206 (#7/8)

## Inhaltsangabe

Bei insgesamt 25 Auffahrkollisionsversuchen wurden retrospektiv die Splitterwurfweiten ausgewertet. (Gestoßenes Fahrzeug stand jeweils.) Man gelangt zu guter Übereinstimmung mit den Ergebnissen von Braun ([Splitterwurfweiten](#)), wenn man anstelle der Kollisionsgeschwindigkeit die Stoßausgangsgeschwindigkeit des gestoßenen Fahrzeuges verwendet.

## Ergebnisse

Nr.	$v_{k1}$ [km/h]	Beginn [m]	Zentrum	Ende	Überdeckung	Winkel	$\Delta v_2$ [km/h]
1	32,3	1,9	5	8,5	30%	10°	19,4
2	32,4	2,2	5	8,7	30%	10°	21,1
3	50,6	6,7	9,35	14,6	30%	10°	29,4
4	54,8	7,1	10,4	15	30%	10°	35,3
5	37,8	1,2	2,5	3,8	30%	10°	14
6	38	0,5	2,6	4,5	50%	20°	14
7	14,4	0,2	0,7	1,2	50%	20°	5,3
8	39,9	5,3	6,7	8,1	75%	0°	27,8
9	15,2	0,3	0,75	1,25	75%	10°	8,1
10	16,4	0,2	1	1,9	75%	10°	9
11	22,7	1,35	2,1	2,85	90%	0°	14
12	27,1	2,6	3,5	4,4	90%	0°	13
13	21,7	0,5	1,35	3,15	100%	10°	13,8
14	20,6	0,6	2,1	5	100%	0°	13
15	21,6	0,5	2,1	4,3	100%	0°	11,9
16	29,5	1,8	4,2	6,3	100%	0°	18,5
17	30,3	1,3	2,35	7,6	100%	0°	18,9
18	42,1	2,1	7,7	10,2	100%	0°	23
19	47,3	2,1	6,6	11	100%	0°	29,2
20	55,4	3,5	7,5	11,8	100%	0°	30,4
21	59,9	4,8	9,3	13	100%	0°	31,2
22	17,8	1,9	2,4	2,9	100%	0°	9,9
23	18,1	0,2	1,1	2,1	100%	0°	11,4
24	27,3	0,2	1,9	4,3	100%	0°	16,1
25	29,2	1,65	2,15	2,65	100%	0°	20,5

## Kommentare

Offensichtlich wurden hier Wurfweiten von Glas- und Kunststoffsplittern vermischt. Der englischen Kurzfassung zufolge dürften es vor allem Splitter von Frontscheinwerfern gewesen sein, vermutlich damals bei den eingesetzten Crashfahrzeugen weit überwiegend noch aus Glas.

## 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

## Weitere Infos zum Thema