

[https://www.colliseum.eu/wiki/Zur\\_Analyse\\_der\\_Kollision\\_Fu%C3%9Fg%C3%A4nger/Pkw:\\_Das\\_%22Streuungs-dreieck\\_nach\\_Slibar%22\\_als\\_Grundlage\\_der\\_Bestimmung\\_von\\_Kollisionsort\\_und\\_Kollisionsgeschwindigkeit](https://www.colliseum.eu/wiki/Zur_Analyse_der_Kollision_Fu%C3%9Fg%C3%A4nger/Pkw:_Das_%22Streuungs-dreieck_nach_Slibar%22_als_Grundlage_der_Bestimmung_von_Kollisionsort_und_Kollisionsgeschwindigkeit)

# **Zur Analyse der Kollision Fußgänger/Pkw: Das "Streuungs-dreieck nach Slibar" als Grundlage der Bestimmung von Kollisionsort und Kollisionsgeschwindigkeit**

1976, pp. 57 – 59 (#3), pp. 62 – 64 (#4)

□

## **Inhaltsverzeichnis**

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

## **Zitat**

[Slibar, A.](#): Zur Analyse der Kollision Fußgänger/Pkw: Das "Streuungs-dreieck nach Slibar" als Grundlage der Bestimmung von Kollisionsort und Kollisionsgeschwindigkeit. Der Verkehrsunfall 14 (1976), pp. 57 – 59 (#3), pp. 62 – 64 (#4)

## **Inhaltsangabe**

Das "Streuungs-dreieck nach Slibar" ergibt sich aus dem Artikel in Heft 3/1976 noch nicht. Hier wird lediglich auf die Unzulänglichkeiten von Rekonstruktionsmethoden und Schätzungen bei der Analyse von Pkw-Fußgänger-Unfällen hingewiesen.

Im Fortsetzungsartikel in Heft 4/1976 führt dann die Kombination der Diagramme von Bremsverzögerung, Bremsweg des Pkw, Splitterwurfweite, Fußgängerlängswurfweite sowie Weg und Geschwindigkeit des Fußgängers zu einem Streuungs-dreieck. Als Schnittfläche zwischen den einzelnen Funktionen ergibt sich das "Streuungs-dreieck nach Slibar". Heute wird dieses Verfahren zur Bestimmung von Kollisionsort und Kollisionsgeschwindigkeit i.A. als "Schrakenverfahren" bezeichnet, bei dem noch andere Parameter einfließen können.

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

- 1997 #5 [Methode zur Eingrenzung der Fahrzeuggeschwindigkeit aus der Längswurfweite des Fußgängers](#)
- 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**