

# Crashversuche am Fahrwerk - Wann entstehen Schäden an der Radaufhängung?

6/2006, pp. 216 - 221

□

## Inhaltsverzeichnis

- [1 Zitat](#)
- [2 Inhaltsangabe](#)
- [3 Beiträge im VuF](#)
- [4 Siehe auch](#)

## Zitat

[Rausch, H.-O.](#): Crashversuche am Fahrwerk - Wann entstehen Schäden an der Radaufhängung? [VerkehrsRechtsReport](#) 6/2006, pp. 216 - 221

## Inhaltsangabe

Der Artikel beschäftigt sich mit der Frage, welche Schäden ab welcher Geschwindigkeit beim Überfahren eines [Bordsteines](#) entstehen können.

Dazu wurden 5 Versuche mit einem Opel Kadett E mit McPherson-Vorderachsaufhängung gefahren.

- V1: Anstoßwinkel an Bordstein (11 cm) 15°, 19 km/h
- V2: 15°, 40 km/h
- V3: 35°, 30 km/h
- V4: 35°, 28 km/h, vollverzögert (blockierendes Vorderrad)
- V5: 35°, 44 km/h, vollverzögert, höherer Bordstein (15 cm), 2,0 bar

Fazit der Versuche war, dass bei Geschwindigkeiten < 30 km/h und spitzem Winkel nur Reibspuren am Reifen sowie Verstellungen der Achsgeometrie, jedoch innerhalb der Einstelltoleranz, auftreten. Erst bei Geschwindigkeiten > 30 km/h waren Schäden feststellbar, die eine Reparatur erforderten.

[Vdengineering](#) ([Diskussion](#)) 08:03, 10. Mai 2016 (CEST)

## Beiträge im VuF

## Siehe auch