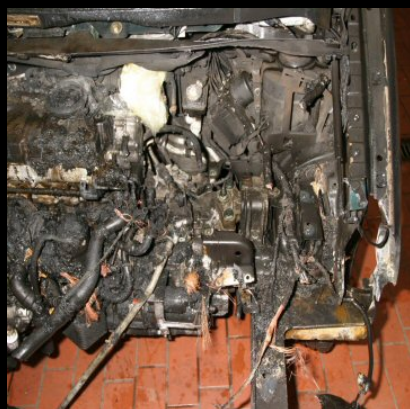


Noch immer Brennpunkt ! Das Zweimassenschwungrad



Permanentes Untersuchungsschema

Objektive
Feststellungen

Anknüpfungstatsachen

Brandentstehungsort

Eliminationsverfahren

Brandursache

>>> Der Typische Fall

Ohne die nötige Erfahrung und das erforderliche Know-how vereitelt die Komplexität der Brandursachenanalyse das Definieren der Brandursache!

Der Fahrzeugführer bekundete, dass sich der Brandschaden am 03.01.05 gegen 08.00 Uhr auf der Bundesautobahn 250 in Höhe Lüneburg ereignete.

Herr Mustermann schilderte, dass er den in Rede stehenden PKW am Schadentag um ca. 07.30 Uhr in Betrieb nahm. Gegen 07.55 Uhr habe er die o.g. Autobahn befahren. Nach wenigen Kilometern Autobahnfahrt habe er zunächst ungewöhnlich, klackernde Geräusche bemerkt, welche auf einen Mangel am Fahrzeug hindeuteten. Gleichzeitig sei ihm von anderen Verkehrsteilnehmern signalisiert worden, dass mit dem PKW etwas nicht stimme, woraufhin Herr Mustermann den PKW auf den Mehrzweckstreifen der Autobahn steuerte.

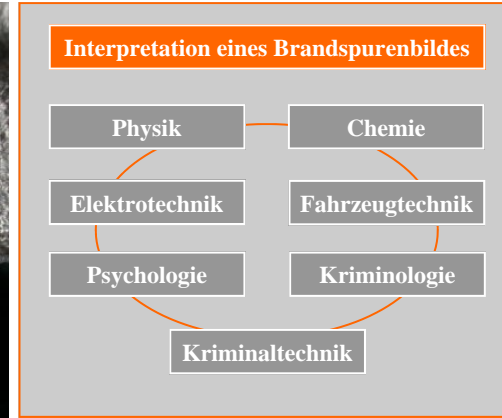
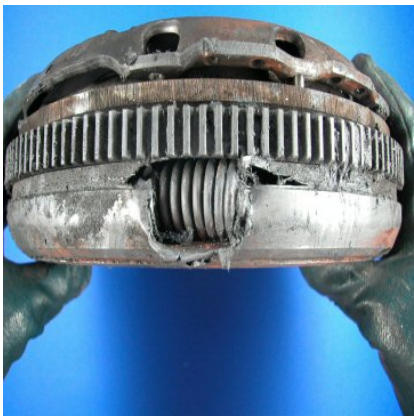
>>> Analyse

Auf Grund der Analyse und der Interpretation des vorgefundenen Brandspurenbildes konnte der Brandentstehungsbereich auf das vordere linke Sechstel des Motorraums eingegrenzt werden. Vor dem Hintergrund dieses eng begrenzten Brandentstehungsbereiches und der, durch die Befragung des Fahrzeugführers erlangten Anknüpfungstatsachen kamen als mögliche Brandursache, neben einer in Erwägung zu ziehenden Inbrandsetzung, eine Temperaturerhöhung im Abgassystem bzw. ein Abgasaustritt, ein Primärdefekt in dem System der Fahrzeugelektrik, der Austritt einer brennbaren Betriebsflüssigkeit sowie bevorzugt die Einwirkung kinetischer Energie in einem Brand einleitenden Ausmaß in Betracht.

05

Projekt

Noch immer Brennpunkt ! Das Zweimassenschwungrad



>>> Ergebnis der Brandschadenanalyse

Mit dem notwendigen Biss, dem technischen, dem kriminalistischen und dem psychologischen Sachverstand sowie der erforderlichen Analysefähigkeit lässt sich jedoch eine Erfolgsquote oberhalb von 90 % erzielen.



Nach der Demontage des Kupplungsgehäuses war bereits zu erkennen, dass die gesamte Innenfläche mit einem schmierigen, stark rußigen Belag versehen war. Korrespondierende Spurenkomplexe erschienen an der Kupplungsdruckplatte, wobei besonders zu erwähnen ist, dass sich nach dessen Demontage hieran als auch am Zweimassenschwungrad markante Anlassfarben zeigten, welche auf die Entstehung von Reibungswärme in einem erheblichen Maß hindeuteten. Dementsprechend wunderte es auch nicht, den Belag der Kupplungsscheibe, wenn auch in dezenter Weise, thermisch belastet vorzufinden. Darüber hinaus zeigte sich unter Laborbedingungen überprüft, dass das Zweimassenschwungrad ein Massenspiel (Primär - Sekundärschwungrad) von etwa 15 Grad aufwies. Weiterhin zeigte sich am Gehäuse des Zweimassenschwungrades eine Beschädigung.

Ein in seiner ursprünglichen Position, innerhalb des Schwungrades, verändertes Federfragment der Dreh-schwingungsdämpfer, hatte das Gehäuse in Folge dessen Rotationsbewegung durchbrochen und wurde dort verklemmt vorgefunden. Den Befunden folgend vermochte daher das Fehlen der kompletten Fettfüllung des Zweimassenschwungrades nicht zu verwundern. Es bot sich das typische Bild eines Schadens am Zweimassenschwungrad, der zur Entstehung von Wärmeenergie in einem extremen Ausmaß und zur Entzündung des aus dem Zweimassenschwungrad freigesetzten Fettes führte. Von der Austrittsstelle des Fettes breitete sich das Feuer zunächst in Richtung Fahrzeugunterboden und nach Stillstand des PKW im Motorraum aus.

www.brandursachenanalyse.de

Fakenhahner Weg 9
56479 Seck
Telefon 0 26 64-99 39 120
Fax 0 26 64-99 16 87
info@brandursachenanalyse.de

Brandursachen-Analyse
LEL
Klarheit schaffen - Ergebnisse verwerten