

Inhalt

Der lebensrettende Klick - nicht immer selbstverständlich

Der Gurtklick gehört für Fahrerinnen und Fahrer noch immer zu den wichtigsten Amtshandlungen beim Losfahren mit dem Auto. Daran hat auch der Siegeszug von Airbag, ESP, Notbremsassistent und Co. nichts geändert. Aber noch immer könnten rund 200 Verkehrstote und 1.500 Schwerletzte vermieden werden, wenn alle korrekt angurten wären.

Bei Nässe droht eine Rutschpartie

Bei Regenwetter droht Autofahrern schneller eine Schlitterpartie als bei Trockenheit. Der Grund sind die schlechteren Reibwerte der Reifen auf nasser Fahrbahn. „Hat ein Pkw bei einer Vollbremsung aus Tempo 80 auf trockener Fahrbahn einen Bremsweg von rund 31 Meter bis zum Anhalten, sind es bei Nässe 50 Meter und mehr“, sagt der DEKRA Reifenexperte Christian Koch.

DEKRA Batterie-Schnelltest: So fix und präzise wie sonst keiner

Der von DEKRA entwickelte Batterie-Schnelltest schafft beim Handel mit gebrauchten Elektroautos Klarheit. Mit seiner Hilfe ist es möglich, den Zustand der Antriebsbatterie schnell und zuverlässig zu ermitteln. In nur 15 Minuten liefert er einen präzisen Wert für die Restkapazität des Akkus. So fix und präzise ist weltweit kein anderes Verfahren.

Weitere Themen

- Vergiftungsgefahr beim Grillen: Immer gut belüften
- Zahl der Verkehrstoten sinkt zu langsam: Beim Faktor Mensch ansetzen
- Bushaltestelle: Schleichen, wenn der Bus blinkt



Bild

Hat's geklickt? Ein angelegter Gurt könnte 200 Verkehrstote und 1.500 Schwerverletzte pro Jahr vermeiden

Foto: DEKRA
Abdruck honorarfrei.
Beleg und Urhebervermerk
erbeten.

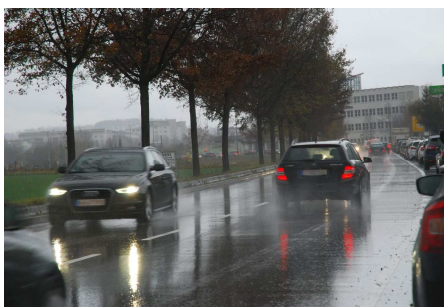
Hinweis für die
Redaktion: Das Motiv kann
bei der DEKRA Presseabteilung
angefordert werden.
Tel. +49 711 7861-2122

So schützt der Sicherheitsgurt

Der lebensrettende Klick - nicht immer selbstverständlich

Der Gurtklick gehört für Fahrerinnen und Fahrer noch immer zu den wichtigsten Amtshandlungen beim Losfahren mit dem Auto. Daran hat auch der Siegeszug von Airbag, ESP, Notbremsassistent und Co. nichts geändert. Aber laut den Unfallforschern der Versicherer (GDV) könnten pro Jahr rund 200 Verkehrstote und 1.500 Schwerverletzte vermieden werden, wenn alle Pkw-Insassen korrekt angurtet wären. Unnötige Risiken gehen unter Umständen jene ein, die beim Fahren in allzu lässiger Sitzhaltung oder mit beschädigtem Gurt unterwegs sind. Damit das strapazierfähige Nylonband im Fall des Falles optimal schützen kann, ist laut DEKRA Unfallforscherin Stefanie Ritter auf folgende Punkte zu achten.

- **Einstellung.** Die Gurthöhe so einstellen, dass der Sicherheitsgurt nicht am Hals anliegt, sondern über die Schulter und das Schlüsselbein verläuft. Der Gurt sollte immer recht eng am Körper anliegen, auch in Fahrzeugen mit Gurtstraffer.
- **Kopfstütze.** Auch die Höhe der Kopfstütze muss stimmen. Das ist der Fall, wenn deren Oberkante etwa in Scheitelhöhe der Person abschließt. So kann die Stütze den Kopf abfangen, wenn dieser bei einem Aufprall zurückfedert. Der Nacken wird nicht überdehnt, wenn der Sitz so aufrecht steht, dass der Hinterkopf an der Kopfstütze anliegt.
- **Führung.** Den Gurt niemals unter der Achsel, sondern über die Schulter zu führen. Sonst funktioniert das Zusammenspiel von Airbag und Gurt nicht richtig und die Person wird bei einem Aufprall nicht ausreichend zurückgehalten. Im schlimmsten Fall wird sie durch die falsche Gurtführung zusätzlich verletzt.
- **Sitzposition.** Auch eine allzu lässige Sitzposition geht auf Kosten der Sicherheit. Wer auf dem Beifahrersitz die Füße aufs Armaturenbrett stellt, muss bei einem Unfall mit schwersten Verletzungen rechnen. Ein auslösender Airbag schleudert die Knie in Richtung Kopf und der Beckengurt kann tief in den Bauchraum eindringen. Fazit: „Liegen und Lümmeln sind im Ernstfall lebensgefährlich“, betont Ritter. Wird die Rückenlehne des Sitzes zu flach eingestellt, kommt es zum Submarining: der Insasse rutscht unter dem Gurt durch, auch hier drohen schwere Verletzungen.
- **Kindersitz.** Kinder bis zwölf Jahre und unter 1,50 Meter Körpergröße immer mit dem altersgerechten Kindersitz sichern und auf die richtige Gurtführung achten. (DEKRA Info)



*Fahren bei Regen:
längerer Bremsweg, schlechtere
Sicht, geringere Seitenführung*

Foto: DEKRA
Abdruck honorarfrei.
Beleg und Urhebervermerk
erbeten.

Hinweis für die
Redaktion: Das Motiv kann
bei der DEKRA Presseabteilung
angefordert werden.
Tel. +49 711 7861-2122

Autofahren bei Regen

Bei Nässe droht eine Rutschpartie

Bei Regenwetter droht Autofahrern schneller eine Schlitterpartie als bei Trockenheit. Der Grund sind die schlechteren Reibwerte der Reifen auf nasser Fahrbahn. „Bremst ein Pkw bei einer Vollbremsung aus 80 km/h auf trockener Fahrbahn in rund 31 Meter bis zum Stillstand ab, sind es bei Nässe 50 Meter und mehr“, sagt der DEKRA Reifenexperte und Unfallsachverständige Christian Koch. Regen war im Jahr 2021 die Ursache von 4.850 Unfällen mit Personenschaden. Dabei kamen 42 Menschen ums Leben, berichtet das Statistische Bundesamt.

„Die Konsequenz kann nur sein, vorsichtiger zu fahren und den Sicherheitsabstand zu vergrößern, wenn die Straße nass oder feucht ist“, betont der Experte. Besonders in Kurven ist eine weniger schwungvolle Fahrweise gefragt. Neben einer geringeren Verzögerung in Längsrichtung sind auch die übertragbaren Seitenführungskräfte geringer, so dass ein Fahrzeug schneller von der Fahrbahn abkommen kann. Außerdem kann Regen die Sicht der Fahrenden teils erheblich einschränken. Auf der Autobahn können laut BGH bei Starkregen schon 80 km/h zu schnell sein.

Auch am Tage mit Abblendlicht

Um für die anderen Verkehrsteilnehmer gut erkennbar zu sein, muss laut Straßenverkehrsordnung bei erheblicher Sichtbehinderung auch am Tage mit Abblendlicht gefahren werden, sei es durch Regen, Nebel oder Schneefall. Gerichtsurteilen zufolge ist dies der Fall, wenn die Sicht nur 80 Meter, auf Autobahnen nur 150 Meter weit reicht. Verschlechtert sich die Sicht noch mehr, greift auch bei Regen eine von Nebelwetter bekannte Regel: Bei Sichtweiten unter 50 Meter sind maximal 50 km/h erlaubt, auch auf Autobahnen. Für Fahrzeuge über 7,5 Tonnen gilt dann zusätzlich ein Überholverbot.

Kann das Wasser von der Fahrbahn nicht zügig abfließen und sammelt es sich in Vertiefungen wie Spurrinnen, stehen die Zeichen auf Aquaplaning-Alarm. Schon bei rund Tempo 80 können Reifen mit geringem Profil auf einem Wasserkeil aufschwimmen und das Fahrzeug unlenkbar machen. „Wenn's passiert, sofort vom Gas gehen, Kupplung treten und unbedingt weiter geradeaus lenken, bis die Reifen wieder greifen – und natürlich langsamer weiterfahren“, erinnert Koch. (DEKRA Info)



*Bei der Grillparty:
Auf gute Belüftung achten*

Foto: DEKRA
Abdruck honorarfrei.
Beleg und Urhebervermerk
erbeten.

Hinweis für die
Redaktion: Das Motiv kann
bei der DEKRA Presseabteilung
angefordert werden.
Tel. +49 711 7861-2122

Vergiftungsgefahr beim Grillen **Immer gut belüften**

Mancher kann den Start der neuen Grillsaison kaum noch erwarten und wirft den Bruzzler schon an kalten Tagen an. Wer sich dabei auf halboffene Terrassen oder in Garagen zurückzieht, spielt allerdings mit dem Feuer. Ist die Location nicht gut belüftet, droht unter Umständen eine lebensgefährliche Vergiftung durch Kohlenmonoxid (CO). Es entsteht überall dort, wo Kohle, Holz und Gas, aber auch Pellets oder Öl verbrannt werden und zugleich wenig Sauerstoff zugeführt wird. Jedes Jahr kommen in Deutschland mehrere Hundert Menschen durch eine CO-Vergiftung ums Leben, Tausende werden in eine Klinik eingeliefert.

Auf die Warnfunktion ihrer Sinne können sich die Grillmeister der Nation dabei nicht verlassen. Das hochgiftige Gas ist geruch-, farb- und geschmacklos und wird von den anwesenden Personen meist nicht bemerkt, wenn es sich ausbreitet“, erklärt DEKRA-Experte Lars Inderthal. Gefährlich ist nicht nur der Aufenthalt unmittelbar an der Grillstelle selbst. Auch wenn die Verbrennungsgase in benachbarte Wohnräume ziehen, die nicht ausreichend belüftet sind, kann es dort zu Vergiftungen kommen.

Daher dürfen Kohle- und Gasgrills unter keinen Umständen in Innenräumen betrieben werden. Auch in Einzel- und Tiefgaragen besteht selbst bei geöffneten Türen ein hohes Risiko: Werden die Rauchgase der Grillstelle nicht durch frische Luft schnell genug ausgetauscht, kann die Kohlenmonoxid-Konzentration auf einen lebensbedrohlichen Wert steigen. Auch zum Abkühlen darf ein nachglühender Grill nicht in Innenräumen gestellt werden. Kohlenmonoxid kann sogar durch Wände dringen.

Die Gefahr einer CO-Vergiftung ist nicht auf Grillgeräte beschränkt. Risiken können auch bei unzureichender Wartung oder verstopften Abgasrohren von Gasthermen und Ölheizungen ausgehen. Ebenso ist in Tiefgaragen auf gute Belüftung zu achten, Verbrennungsmotoren sollten nur so lange laufen wie unbedingt erforderlich. Liebhaber von Shishas sind ebenfalls gefährdet und sollten für eine ausreichende Lüftung der Räume sorgen.

Wer sich in Räumen mit Kaminöfen, Öl- oder Gasheizungen vor einer Kohlenmonoxid-Vergiftung schützen will, kann einen speziellen CO-Warnmelder installieren, der ähnlich wie ein Rauchmelder funktioniert, aber auf erhöhte CO-Konzentrationen reagiert. Gibt er ein Warnsignal ab, heißt das: sofort das Haus verlassen und mit der 112 die Feuerwehr rufen. CO-Warnmelder sollten nicht wie Rauchmelder unter die Decke, sondern in ‚Kopfhöhe‘ von Personen angebracht werden. Nähere Infos liefert die Gebrauchsanleitung des Gerätes. (DEKRA Info)



*DEKRA Batterie-Schnelltest:
Wie groß ist die Restkapazität
des Akkus?*

Foto: DEKRA
Abdruck honorarfrei.
Beleg und Urhebervermerk
erbeten.

Hinweis für die
Redaktion: Das Motiv kann
bei der DEKRA Presseabteilung
angefordert werden.
Tel. +49 711 7861-2122

DEKRA Batterie-Schnelltest für gebrauchte Elektroautos

So fix und präzise wie sonst keiner - KI macht's möglich

Die Antriebsbatterie ist die wichtigste Komponente eines Elektroautos. Von ihr hängt nicht nur die Reichweite des Fahrzeuges ab, sie ist auch das mit Abstand teuerste Bauteil von E-Autos. Wer an den Kauf eines gebrauchten Elektroauto denkt, kommt am Zustand der Antriebsbatterie nicht vorbei: Mit zunehmendem Alter geht die Lade-Kapazität der Energieriegel tendenziell zurück. Immerhin geben die Hersteller für ihre Akkus eine langjährige Garantie, üblich sind etwa acht Jahre oder 160.000 Kilometer.

Der von der Sachverständigen-Organisation DEKRA entwickelte Batterie-Schnelltest schafft Klarheit: Mit seiner Hilfe ist es möglich, den Zustand der Antriebsbatterie schnell und zuverlässig zu ermitteln. In nur 15 Minuten liefert die Prozedur einen präzisen Wert für die Restkapazität des Akkus. So fix und präzise ist weltweit kein anderes Verfahren. An den Messwerten lässt sich der "Gesundheitszustand" der Batterie, ihr "State of Health" ablesen. Das Verfahren wurde von der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule (RWTH) Aachen validiert und ist international patentiert.

Für den Test genügt eine kurze Beschleunigungsfahrt von rund 100 Metern, um über die On-Board-Diagnose-Schnittstelle verschiedene Batteriekenndaten auszulesen. Das eigentliche Know-how aber liegt in der Einordnung dieser Messwerte auf der Basis aufwändiger Versuchsfahrten mit Neufahrzeugen. Das geschieht mit Hilfe KI-basierter Berechnungen, denen ein komplexer Algorithmus sowie eine umfassende Datenbank zugrunde liegen.

Die Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft stufte den Batterie-Schnelltest als so bemerkenswert ein, dass sie ihn mit dem Innovationspreis der deutschen Mobilitätswirtschaft auszeichnete. "Für klimaschonenden Verkehr spielt die Elektromobilität eine Schlüsselrolle. Umso bedeutender ist damit der Beitrag, den der DEKRA Batterietest für Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit leistet", sagte Prof. Knut Ringat, Jury-Vorsitzender und Initiator des Preises.

DEKRA richtet sich mit diesem Service zunächst vornehmlich an gewerbliche Kunden, etwa an Großkunden wie Leasing-Gesellschaften, die Elektrofahrzeuge weiter vermarkten, oder an Autohäuser, die mit gebrauchten E-Fahrzeugen handeln. Aber auch Endkunden können nach Terminvereinbarung an jeder DEKRA Niederlassung in Deutschland den Test durchführen lassen. (DEKRA Info)



*Unfallzahlen sinken zu langsam:
DEKRA: Stärker Radfahrer und
Fußgänger in den Blick nehmen*

Foto: DEKRA
Abdruck honorarfrei.
Beleg und Urhebervermerk
erbeten.

Hinweis für die
Redaktion: Das Motiv kann
bei der DEKRA Presseabteilung
angefordert werden.
Tel. +49 711 7861-2122

Zahl der Verkehrstoten sinkt zu langsam **DEKRA: Beim Faktor Mensch ansetzen**

Die Zahl der Verkehrstoten liegt aktuell deutlich über dem Ziel, das vom Nationalen Verkehrssicherheitsprogramm angestrebt wird: Für das Jahr 20223 rechnet das Statistische Bundesamt mit rund 2.750 Verkehrsoptern. Basierend auf der Zielstellung für 2030 sollte die Zahl allerdings schon weniger als 2.300 betragen. Die Experten von DEKRA empfehlen daher, das Augenmerk kurzfristig stärker auf den Faktor Mensch zu richten. Der Mensch leiste einen wesentlichen Beitrag zur Sicherheit im Straßenverkehr.

Maßnahmen im Bereich der Fahrzeugtechnik und Infrastruktur würden sich eher mittel- und längerfristig auswirken. „Wir müssen insbesondere ungeschützte Verkehrsbeteiligte wie Fußgänger, Radfahrer und Nutzer von E-Sootern verstärkt in den Blick nehmen“, erklärte Jann Fehlauer, Geschäftsführer der DEKRA Automobil GmbH. (DEKRA Info)



*An Bushaltestellen: Nur mit
Vorsicht vorbeifahren – das gilt
auch für den Gegenverkehr*

Foto: DEKRA
Abdruck honorarfrei.
Beleg und Urhebervermerk
erbeten.

Hinweis für die
Redaktion: Das Motiv kann
bei der DEKRA Presseabteilung
angefordert werden.
Tel. +49 711 7861-2122

Vorsicht, Bushaltestelle **Schleichen, wenn der Bus blinkt**

An Bushaltestellen sind vorbeifahrende Fahrzeuge zu besonderer Vorsicht verpflichtet, auch die Fahrzeuge im Gegenverkehr, erinnern die Sachverständigen von DEKRA. So darf an haltenden Bussen oder Straßenbahnen nur mit Vorsicht vorbeigefahren werden, verlangt die Straßenverkehrs-Ordnung (§ 20). Wird rechts vorbeigefahren, sind sogar Schrittgeschwindigkeit (4 bis 7 km/h) und ein Abstand erforderlich, der eine Gefährdung der Fahrgäste ausschließt. Notfalls muss das Fahrzeug warten. Wichtig auch: Nähert sich ein Bus mit eingeschaltetem Warnblinklicht einer Haltestelle, darf der Bus nicht mehr überholt werden. Hält er und hat das Warnblinklicht eingeschaltet, darf ebenfalls nur in Schritttempo vorbeigefahren werden – eine Regel, die auch für den Gegenverkehr auf derselben Fahrbahn gilt. Die Fahrgäste dürfen nicht behindert werden; wenn nötig, ist zu halten. Außerdem hat der Bus Vorrang, wenn er sich wieder in den Verkehr einfädelt. (DEKRA Info)