



Volle Konzentration voraus Sind wir am Steuer wirklich multitaskingfähig?

Steuern, Kuppeln, Gas geben, Verkehrsteilnehmer, Schilderwald und Witterung beachten – Autofahren ist Multitasking pur. Eigentlich sind wir dafür gar nicht geschaffen.

Unser Gehirn setzt Grenzen

Auch wenn es sich so anfühlt: Das Gehirn erledigt Aufgaben nicht gleichzeitig, sondern nacheinander. Dabei schaltet es blitzschnell zwischen den Gehirnhälften hin und her, und das kostet Aufmerksamkeit. Bei Routineabläufen wird diese nicht allzu sehr beansprucht; dafür sorgt, ähnlich wie beim Computer, unser Arbeitsgedächtnis. Deshalb können wir beim Autofahren ohne Weiteres z. B. nachdenken oder uns unterhalten. Doch je mehr wir gleichzeitig tun oder je intensiver wir uns auf eine Sache konzentrieren, desto schneller ist die Konzentrationsreserve aufgebraucht. Die Folgen: Wir können Wichtiges und Unwichtiges nicht mehr unterscheiden, wir reagieren langsamer, und das Unfallrisiko steigt.

Unterschätztes Risiko: Ablenkung

Eine Studie der Allianz zeigt: Ablenkung ist für zehn Prozent aller Unfälle verantwortlich. Essen, trinken, Navi einstellen, Kinder bespaßen ... Schon ein kurzer Blick zur Seite ist gefährlich: In nur einer Sekunde legen wir bei 80 km/h satte 22 Meter zurück, und zwar im „Blindflug“, ohne jede Reaktion. Auch das Telefonieren geht auf Kosten der Fahrleistung. Am Handy verzögert sich unsere Reaktionszeit um 0,5 Sekunden, unser Blickfeld verengt sich auf den Abstand zum Vordermann und wir verlieren den Überblick. Davor schützen auch Freisprechanlagen nicht – maßgeblich ist die Konzentration aufs Gespräch.

Herausforderung Landstraße

Nicht nur im turbulenten Stadtverkehr, auch auf Landstraßen muss unser Gehirn besonders viel leisten. Hier kommen viele Dinge

zusammen, die Aufmerksamkeit erfordern: unterschiedlichste Verkehrsteilnehmer, Gegenverkehr, eingeschränkte Sicht durch Landschaft und Kurven – die Liste ist lang. Hier bleibt kein Raum für Ablenkung. Dennoch ereignen sich 60 Prozent aller tödlichen Unfälle auf der Landstraße. Unfallursache Nummer eins: Kontrollverlust über das eigene Fahrzeug wegen Unachtsamkeit, Fehleinschätzung und überhöhter Geschwindigkeit. Ein trauriger Beweis dafür, dass Multitasking Grenzen hat.

Unser Körper redet mit

Sind Körper und Sinne beeinträchtigt, fallen uns selbst Routineaufgaben schwer. Wussten Sie, dass rund ein Fünftel aller Arzneimittel das Konzentrations- und Reaktionsvermögen einschränken – von Alkohol und Drogen ganz zu schweigen? Erschöpfung, Schlafmangel, Krankheit oder ganz einfach unser Formtief tragen außerdem dazu bei. Schneller, als man denkt, kommt es zum berüchtigten Sekundenschlaf, der für 20 bis 25 Prozent aller schweren Unfälle verantwortlich ist.

Hauptsache Autofahren

Aufmerksamkeit ist eine begrenzte Ressource. Das heißt für uns: Autofahren darf niemals zur Nebensache werden. Regeln Sie alles, was unterwegs ablenken könnte, bevor Sie den Anlasser betätigen: Aktentasche packen, Navi programmieren, Kleidercheck ... Fahren Sie stets ausgeruht los und konzentrieren Sie sich ganz auf die Straße und auf den Moment.

Mehr Technik für mehr Sicherheit?

Wo der Mensch an seine Grenzen stößt, können Fahrassistenzsysteme helfen. Sie entheben uns nicht der Verantwortung fürs Fahren, aber sie reduzieren die Komplexität der Abläufe und springen automatisch ein, wenn unsere Konzentration nachlässt. Eine Übersicht über die Systeme haben wir auf Seite 2 für Sie zusammengestellt.

Liebes BAVC-Mitglied,

Smartphones mausern sich zu wahren Multitalenten, denen wir immer mehr Aufgaben übertragen. Gleichzeitig binden sie immer mehr Aufmerksamkeit. Auch beim Autofahren ist die Versuchung groß, nebenher zu telefonieren, Musik auszuwählen oder kurz E-Mails zu checken. Dabei sollte unsere Konzentration nur einen Fokus haben: das Autofahren.

Warum wir uns so verhalten, haben Wissenschaftler in einer Studie untersucht und kommen zu folgendem Ergebnis: In einer vertrauten Umgebung, in der wir uns wohlfühlen, wie z. B. unserem eigenen Auto, steigt die Bereitschaft zur Ablenkung, weil wir uns latent unterfordert fühlen. Kaum fahren wir ein fremdes Auto, sind wir wesentlich konzentrierter.

Wie schlecht sich Multitasking und Autofahren vertragen, ist Titelthema dieser Ausgabe. Nicht ohne Grund drohen 40 € Bußgeld und ein Punkt in Flensburg, wenn man am Steuer mit dem Mobiltelefon in der Hand erwischt wird. Dass die digitalen Helfer aber auch neue Wege eröffnen, die das Autofahren flexibler und sicherer machen, steht ebenfalls außer Frage. Die Verantwortung dafür, wie wir damit umgehen, liegt wie immer bei uns.

Blieben Sie gesund und seien Sie sicher unterwegs

Katrin Sießl

Katrin Sießl
Geschäftsführender Vorstand

IN DIESER AUSGABE

Verkehr & Technik

Mietfahrgelegenheit | Fahrassistenzsysteme
Haftnotizen: Das EU-Reifenlabel kommt

Sicherheit & Umwelt

Passivrauchen | Gelbe Karte für Falschparker

Verkehrsrecht

Vandalismus: Wer zahlt, wenn's brennt?



Nützliche Helfer: Fahrassistenzsysteme

Fahrassistenzsysteme (FAS) machen das Fahren ökonomischer, komfortabler und sicherer. Dazu nutzen sie Kameras, Ultraschall, Radar und Lidar (Messung auf Laser-Basis) und verarbeiten Daten in Echtzeit. Hier die wichtigsten Systeme im Überblick:

Notbremsassistent – berechnet, wie stark abgebremst werden muss, um eine Kollision zu vermeiden. Bremsst der Fahrer nicht stark genug, hilft das System nach.

Abstandsregler – hält nach Vorgabe des Fahrers eine Geschwindigkeit konstant und passt sie den wechselnden Verkehrsbedingungen an.

Spurwechselassistent – überwacht den Bereich hinter und neben dem Auto und warnt vor Fahrzeugen, die sich im toten Winkel befinden oder sich rasant nähern.

Spurhalteassistent – erkennt Fahrspurmarkierungen und warnt oder lenkt dagegen, wenn das Fahrzeug ihnen zu nahe kommt.



Parkassistent – sucht automatisch nach einer passenden Parklücke, berechnet den Weg dort hinein und übernimmt das Lenken.

Lichtassistent – steuert den Einsatz von Abblend- und Fernlicht und leuchtet die Straße optimal aus, ohne den Gegenverkehr zu blenden.

Verkehrszeichenassistent – erkennt Verkehrszeichen und zeigt die jeweils aktuelle Geschwindigkeitsbegrenzung an.

Nachtsichtassistent – beobachtet via Infrarot-Kamera die Straße und macht Menschen und Tiere in der Dunkelheit auf einem Bildschirm sichtbar.

Müdigkeitswarner – analysiert unter anderem das Lenkverhalten des Fahrers, berechnet daraus einen Müdigkeitsgrad und mahnt ggf. eine Pause an.

Apps für Autofahrer



Skobbler

Wer nicht viel Geld für eine Navigationssoftware ausgeben will, der greift zu einem sogenannten Offline-Kartenprogramm. Dieses speichert die für die Navigationsroute benötigten Daten zu Hause im WLAN auf dem Gerät. Unterwegs fallen dann – im Gegensatz zum normalen Kartenprogramm des iPhone – keine Kosten für mobile Datenverbindungen mehr an. Preis: 1,59 €; System: iPhone



Stau Mobil

Neben einigen kostenpflichtigen Staumeldern gibt es auch freie Apps wie Stau Mobil. Aktuelle Verkehrsinformationen werden nach Autobahn, Position oder Bundesländern sortiert. So muss keiner mehr auf die nächste Verkehrsdurchsage im Radio warten. Preis: gratis; System: iPhone/iPad, Android



Navigon MobileNavigator

Diese kostenpflichtige App macht das Handy zum Navigationsgerät für ganz Europa. Gegen Aufpreis gibt es Infos zu Wetter, Verkehrslage und Parkplätzen. Preis: 90 €; System: iPhone, Android, Windows Mobile 7



Carsharing fasst in immer mehr Städten Fuß als Alternative oder Ergänzung zum eigenen Auto. Neben Anmeldegebühr und Monatsbeitrag zahlt man eine Zeit- oder Kilometerpauschale für ein Auto, das man auf einem bestimmten Parkplatz vorfindet und nach Gebrauch dort wieder abstellt. Neu ist die Möglichkeit, das Auto innerhalb eines Gebietes spontan anzumieten und abzustellen. Die Wagen sind ab Werk mit einer Telematikeinheit versehen und punktgenau zu orten. In Berlin, aber auch in anderen Städten, sind Unternehmen wie Car2Go, DriveNow und demnächst auch die Bahntochter Flinkster mit diesen besonders flexiblen Flotten am Start.

Die Anmeldeprozedur ist bei allen Anbietern gleich: Auf der Website des Unternehmens füllt man ein Formular aus. Anschließend sucht man die nächstgelegene Filiale auf, zeigt Führerschein und Personalausweis vor,

Mietfahrgelegenheit

Carsharing wird noch flexibler – Beispiel Berlin

lässt sich registrieren – fertig. Car2Go verlangt 9,90 € Startgebühr inklusive 30 Freiminuten. Bei DriveNow kostet die Registrierung 29 €. Im Flinkster-Lokaltarif ist die Anmeldung kostenlos, dafür fällt eine monatliche Gebühr von 10 € an. BahnCard-Kunden erhalten 50 € Gutschrift. Im bundesweiten Flinkster-Tarif kostet die Anmeldung 50 €. Für BahnCard-Kunden ist sie kostenlos. Ausgestattet mit Chipkarte oder einem speziellen Aufkleber mit Funk-Funktion (RFID) auf dem Führerschein kann man per Smartphone-App, Internet oder Telefon sein Wunschauto lokalisieren und reservieren – bei Car2Go und DriveNow jeweils für 15 Minuten im Voraus.

Laufende Kosten

Bei Car2Go und DriveNow wird im Minutentakt abgerechnet. So kostet beispielsweise in Berlin die Minute 29 Cent. Darin enthalten sind Kraftstoff, Parkplatz, Versicherung, Wartung und Pflege. Das ist günstig bei kurzen Strecken und flüssigem Verkehr. Teuer wird's bei Stau oder auf längeren Strecken, da Car2Go ab dem 21. Kilometer die Minutenpauschale auf 58 Cent verdoppelt. Bei Flinkster kostet ein Kilometer je nach Fahrzeug

18 bis 29 Cent. Hinzu kommt ein Stundenpreis von 0 bis 5 €. Künftig sollen Flinkster-Elektroautos auch im 10-Minutentakt abgerechnet werden können. Auch Stunden- und Tagespreise sind möglich. Zusätzliche Kosten können entstehen, wenn der Wagen stark verschmutzt, falsch geparkt oder anderweitig unzulässig genutzt wird. Aufpreispflichtig ist auch eine geringere SB im Schadensfall.

Parken und Fahrzeugrückgabe

Für Fahrtunterbrechungen, z. B. um Einkäufe zu erledigen, gibt es den Standby-Modus. Der kostet bei DriveNow 10 Cent pro Minute und bei Car2Go 9 Cent pro Minute. Bei Flinkster läuft nur der Stundenzähler weiter. Ist die Fahrt beendet, darf man die Autos von Car2Go und DriveNow auf allen öffentlichen, auch kostenpflichtigen, Parkplätzen abstellen – ohne einen Parkschein lösen zu müssen. Nur Anwohnerparkplätze, privater Parkraum und temporäre Parkverbotszonen sind tabu.

Gut zu wissen:

Der BAVC Mobilschutz gilt fahrzeugunabhängig einschließlich Mietwagen und damit auch für DriveNow, Flinkster, Car2Go & Co.

Risiko: Passivrauchen im Auto

In kaum einem anderen Land gelten so strikte Rauchverbote wie in den USA. Am Arbeitsplatz und an vielen öffentlichen Orten sind Glimmstängel bereits seit Jahren verboten. Jetzt fordern US-Wissenschaftler auch strengere Regeln für den privaten Bereich: ein Rauchverbot im Auto. Und sie haben gute Gründe dafür.

Mehr als 20 Prozent aller Kinder auf weiterführenden Schulen sind bei Autofahrten Rauch ausgesetzt. Zu diesem Ergebnis kamen Forscher der Gesundheitsbehörden in den USA in einer landesweiten Schätzung. Das ist umso alarmierender, als die Gefahr des Passivrauchens beim Autofahren unterschätzt wird. Passivrauchen wird unter anderem für Atemprobleme und Allergie-Symptome verantwortlich gemacht. Erschwerend kommt hinzu, dass der Qualm im Auto potenziell gefährlicher ist als in Bars oder anderen weniger eng abgeschlossenen Bereichen, wie Forschungs-

ergebnisse zeigen. Auch das Autofenster zu öffnen, reicht nach Angaben des Centers for Disease Control and Prevention (CDC) nicht. Mitfahrende Kinder und Jugendliche werden dadurch nicht vor Passivrauchen geschützt.

Höchste Zeit, dem einen Riegel vorzuschieben, fordert der Bericht des CDC. In einigen US-Staaten gibt es bereits Vorschriften, die das Rauchen im Auto verbieten, wenn Minderjährige mitfahren. Die Studie rät zu umfassenderen Verboten. Zwar waren vor gut zehn Jahren noch rund 40 Prozent der amerikanischen Kinder nach dem Grundschulalter bei Autofahrten dem Passivrauchen ausgesetzt. Jetzt sind es rund 22 Prozent. Doch die Zahl sei nach wie vor beträchtlich und ein Problem, warnen die Forscher. Sogar kleine Mengen Zigarettenqualms können gefährlich sein. „Es gibt keine Schwelle, unter der es beim Passivrauchen kein Risiko gibt“, erklärt das CDC.

Gelbe Karte für Falschparker

Falschparkern auf Behindertenparkplätzen zeigt der Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter (BSK) jetzt humorvoll die Gelbe Karte. Der darauf abgebildete witzige, aber eindeutige Cartoon von TAZ-Karikaturist TOM ermahnt zu mehr Rücksicht. Die Polizei begnet solchen Falschparkern übrigens nicht mit Humor, sondern quittiert dieses Fehlverhalten mit einem Bußgeld und hohen Abschleppkosten. 10 Kärtchen können gegen Einsendung eines mit 90 Cent frankierten und adressierten Briefumschlags beim BSK bestellt werden (so lange Vorrat reicht): BSK e.V. | Postfach 20 | 74238 Krautheim



Was tun, wenn's brennt?

Fahrzeugbrände können unterschiedliche Ursachen haben. Am häufigsten sind technische Mängel wie z. B. eine defekte Benzinleitung, undichte Einspritzsysteme oder Vergaser der Auslöser. Auch Marderbisse im Zündkabel, durchgeschuerte Kabel, überhitzte Bremsen oder falscher Reifendruck können zu Feuer im Fahrzeug führen. So mag erstaunen, dass nur 10 Prozent aller Pkw-Brände durch einen Verkehrsunfall verursacht sind. Um sich und Ihre Mitinsassen nicht zu gefährden, sollten Sie im Brandfall Folgendes beachten:

- bei Anzeichen wie Brandgeruch, Rauchentwicklung oder Elektrizitätsausfall sofort anhalten
- Motor ausschalten und Zündschlüssel abziehen; nur das Warnblinklicht bleibt eingeschaltet
- die Unfallstelle absichern und sofort die Feuerwehr benachrichtigen
- ist der Brandherd gut zugänglich, kann versucht werden, selbst zu löschen
- Brände unter der Motorhaube sollten immer nur mit Hilfe eines Feuerlöschers gelöscht werden. Dabei die Motorhaube nur langsam einen Spaltbreit öffnen, um das Löschpulver einzuspritzen
- steht das Fahrzeug am Hang, unbedingt hangaufwärts vom Brand entfernen, da sich die brennende Flüssigkeit hangabwärts bewegt

Wenn der Genervte was vom Frustrierten will

Vielleicht ist es ja nur meine persönliche, durch langjährige subjektive Erfahrung gestützte Spekulation, aber es scheint zumindest in Deutschland ein Grundgesetz zu gelten: Wer Service in Anspruch nimmt, ist fast immer schlechter Laune und wird fast immer und völlig zu Unrecht schlecht behandelt.

Wenn ich den Abschleppdienst am ersten Ferienwochenende brauche, muss ich vielleicht etwas länger warten als sonst. Der Hausgeräteservice kann unmöglich alle Ersatzteile für jede marktgängige Waschmaschine mitführen. Und oft ist der Handy-Akku leer, wenn man ganz dringend telefonieren muss.

Klar – man ist erst mal genervt, wenn das Auto auf der Autobahn streikt. Aber kann der Fahrer vom Abschleppdienst etwas dafür, dass es Wartezeiten gibt? Liegt es nicht vielmehr daran, dass sich die Hilfsanfragen an Urlaubswochenenden eben häufen? Sehen Sie es, wie es ist. Es tut nicht gut, wenn der Genervte vom Frustrierten Hilfe verlangt.

Bauen Sie stattdessen darauf, dass auch die Servicemitarbeiter alles in ihrer Macht stehende tun möchten, um Ihr persönliches Pech zum Guten zu wenden. Seien Sie froh, dass es Hilfe gibt. Verlangen Sie nicht das Unmögliche, sonst ist ausgerechnet der Frustriert, der Ihnen helfen soll. Äußern Sie höflich Ihr Anliegen und lassen Sie Ihrem Gegenüber Spielraum für Problemlösungen. Zeigen Sie im Falle der erfolgreichen Problemlösung Ihre Erleichterung und Dankbarkeit. Jeder Servicemitarbeiter arbeitet doppelt so gerne, so gut und so schnell für ein Gegenüber, das die Rolle als König Kunde nicht missbraucht. Ach ja: Bleiben Sie Mensch.

Ihr Michael Aschermann

Sprecher der Gemeinschaft christlicher Motorradgruppen (gcm)

IMPRESSUM

Herausgeber:

BAVC-Bruderhilfe e.V., Automobil- und Verkehrssicherheitsclub, Karthäuserstraße 3a, 34117 Kassel, Telefon 05 61/7 09 94-0
www.bavc-automobilclub.de

Verantwortlich i.S.d.P.:

Katrin Sießl, Geschäftsführender Vorstand

Konzeption, Layout/Realisation:

PEAK.B Agentur für Kommunikation GmbH, Berlin

Herstellung: Druckerei Raisch GmbH, Reutlingen



Bruderhilfe e.V.
Automobil- und
Verkehrssicherheitsclub

Vandalismus: Wer zahlt, wenn's brennt?

Ihre Rechte und Pflichten bei Schäden durch mutwillige Zerstörung

In den Medien häufen sich die Berichte über mutwillig beschädigte und brennende Fahrzeuge. Nicht nur für Autobesitzer eine beunruhigende Vorstellung.

Sachbeschädigung ist strafbar, und der Schädiger hat grundsätzlich für den Schaden aufzukommen. In den meisten Fällen jedoch lässt sich der Täter nicht ermitteln, so dass sich der Geschädigte die Frage stellt: Wer kommt für den Schaden auf oder bleibe ich am Ende darauf sitzen?

Verfügt der Geschädigte nur über eine Haftpflichtversicherung, muss er für den Schaden selbst aufkommen. Hat er eine Teil- oder Vollkaskoversicherung, kann er diese in Anspruch nehmen.

Brennt das Auto aus, so ist der Schaden bereits von der Teilkaskoversicherung abgedeckt. Voraussetzung ist: Der Wagen hat lichterloh gebrannt. Kommt es ohne offene Flammenbildung zu Schäden an dem Pkw, wie angesengte Sitze, angeschmorter Lack oder zer-

platzte Scheiben, haftet nur eine Vollkaskoversicherung. Auch Schäden durch Gewalt, wie z. B. eingeschlagene Scheiben, Dellen durch Tritte oder mutwillige Kratzer deckt nur die Vollkaskoversicherung.

Der Versicherungsschutz umfasst nur Gegenstände, die mit dem Pkw fest verbunden sind. Folglich sind mobile Navigationsgeräte, Handys oder andere im Pkw verwahrte Wertgegenstände nicht mitversichert.

Bei einem Totalschaden hat die Versicherung den Wiederbeschaffungswert abzgl. eines ggf. noch bestehenden Restwertes zu ersetzen. Liegt kein Totalschaden vor, hat sie die Reparaturkosten zu ersetzen. Ist eine Selbstbeteiligung vereinbart, wird diese von dem zu ersetzenden Schaden abgezogen.

Kommt die Teilkaskoversicherung für den Schaden auf, erfolgt grundsätzlich keine Höherstufung. Die Versicherungsprämie steigt also nicht. Anders sieht es bei der Vollkaskoversicherung aus. Hier sollte man je nach

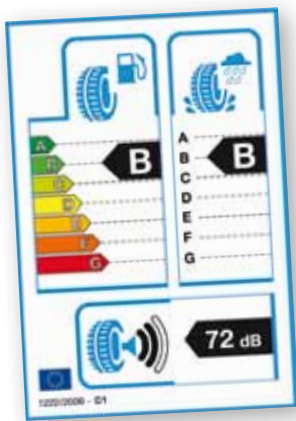
Schadenshöhe prüfen, ob sich die Regulierung über die Vollkaskoversicherung lohnt und man die Höherstufung in Kauf nimmt. Die Versicherer führen die Berechnung auf Wunsch durch.

Betroffene müssen Strafanzeige erstatten und den eingetretenen Schaden unverzüglich ihrer Versicherung melden. Zur Bezifferung des Wiederbeschaffungswertes bzw. der Schadenshöhe dürfen Vorschäden an dem Pkw nicht verschwiegen werden.

Werden diese Spielregeln und auch die übrigen Obliegenheiten aus dem Versicherungsverhältnis beachtet, dann sollte die Schadensregulierung glatt über die Bühne gehen.

Die BAVC-Verkehrsrecht-Tipps präsentiert: Rechtsanwalt Franz Korzus
 Fachanwalt für Verkehrsrecht
 Kanzlei RAe. Korzus und Partner
 Hemmstraße 165 | 28215 Bremen
 Telefon 04 21/37 77 90 | Telefax 04 21/376 00 86
rae@korzus-partner.de | www.korzus-partner.de

Haftnotizen: Das EU-Reifenlabel kommt



Weitere Infos: www.dasreifenlabel.de

Sie kleben auf Waschmaschinen, Kühlschränken und Neuwagen. Künftig prangen sie auch auf Autoreifen: Effizienzlabels. Ab 1. November 2012 müssen Reifenhersteller ihre Pneus mit Aufklebern zu Energieeffizienz, Nasshaftung und Rollgeräusch versehen.

Ziel dieser EU-Verordnung ist es, dem Kunden beim Reifenkauf eine Orientierungs- und Entscheidungshilfe zu geben. Sie gilt für Reifen der Klassen C1 (Pkw) sowie C2 und C3 (Nutzfahrzeuge).

Energieeffizienz

Ein geringer Rollwiderstand hilft Sprit zu sparen. Wie stark der Einfluss des Reifens auf den Kraftstoffverbrauch ist, wird auf dem Prüfstand ermittelt und dann in die Klassen A (grün) bis G (rot) eingeteilt, wobei D nicht belegt ist. Bei einem Pkw mit einem Durchschnittsverbrauch von 6,6 l pro 100 km beträgt der Mehrverbrauch mit Reifen der Klassen B bis G im Vergleich zu Reifen der Klasse A zwischen 0,1 und 0,66 l pro 100 km. Bei Nutzfahrzeugen kann der Spareffekt noch deutlicher ausfallen. Die tatsächliche Einsparung richtet sich nach Fahrzeug und Fahrbedingungen.

Nasshaftung

Der Wert zur Nasshaftung (Grip) gibt Aufschluss über das Bremsverhalten des Reifens auf nasser Fahrbahn. Er wird auf der Versuchsstrecke ermittelt und wiederum nach Klassen benotet, wobei die Klassen D und G nicht belegt werden. Die schlechteste Note wird also nicht vergeben. Abgebremst aus einer Geschwindigkeit von 80 km/h kann der Bremsweg mit Reifen der Grip-Klasse A 18 m kürzer ausfallen als mit Reifen der Grip-Klasse F. Auch hier ist der tatsächliche Effekt von Fahrzeug und Fahrbedingungen abhängig.

Geräusch beim Vorbeifahren

Die Geräuschentwicklung ist die dritte Reifeneigenschaft, die das Label ausweist. Je nach Stärke zeigt das Lautstärke-Piktogramm ein bis drei schwarze Schallwellen und den genauen Dezibelwert. Je lauter der Reifen, desto mehr schwarze Schallwellen. Eine Pegelerhöhung um 10 Dezibel wird als Verdopplung der Lautstärke empfunden.

- 3 schwarze Schallwellen: Reifen entspricht den bis 2016 geltenden EU-Grenzwerten
- 2 schwarze Schallwellen: Reifen entspricht den ab 2016 geltenden EU-Grenzwerten
- 1 schwarze Schallwelle: Reifen ist um mehr als 3 Dezibel leiser als es die ab 2016 geltenden EU-Grenzwerte erfordern

Alltagsnutzen des Labels

Der BAVC weist darauf hin, dass das Label keinerlei Angaben zur Umweltverträglichkeit von Reifenchemie und Herstellungsprozessen enthält. Kaufentscheidungen sollten nicht allein anhand des Labels getroffen werden. Bei der Auswahl sollten vielmehr auch Aspekte wie Aquaplaning- und Spurverhalten, Stabilität und Lebensdauer eine Rolle spielen. Und über die informiert auch in Zukunft zuverlässig z. B. die Stiftung Warentest.