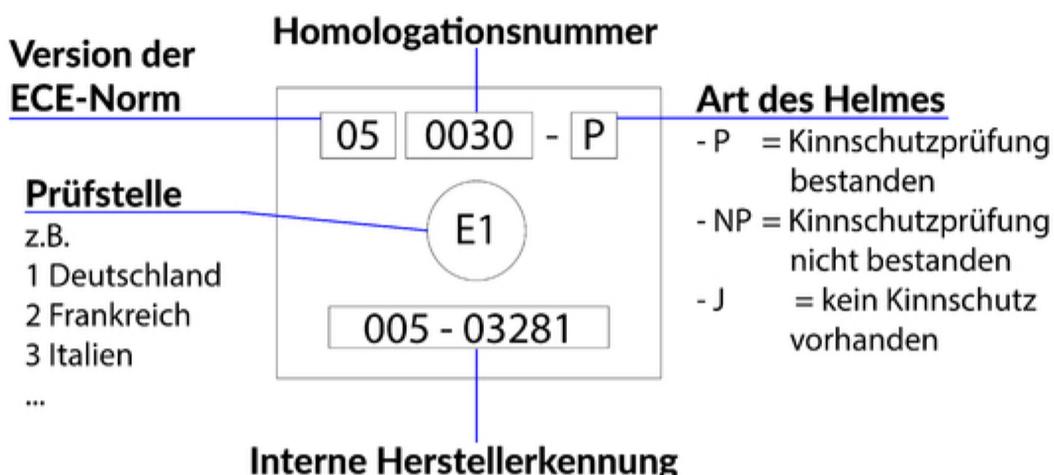


Der Aufbau des ECE-Etiketts



Helmverlust

Seit 1976 gilt sie, die Helmpflicht für Motorradfahrer in Deutschland. Seitdem hat sich in der Entwicklung der verschiedenen Helmtypen einiges getan. Mit Blick auf grundlegende Anforderungen müssen Helme gemäß ECE-Regelung bestimmte Kriterien erfüllen und sich letztendlich einer Prüfung unterziehen, um unter Beweis zu stellen, dass sie für den Straßenverkehr geeignet sind.

Die Information über die bestandene Prüfung liefert der Aufnäher am Kinnriemen oder im Futter (siehe Muster-Darstellung mit Erklärungen im Bild oben). Seit 2002 ist die fünfte Version der ECE-Regelung (ECE-R 22.05) gültig. ECE steht übrigens für „Economic Commission for Europe“. Diese Kommission definiert in der Regelung Nummer 22 die „einheitlichen Vorschriften für die Genehmigung der Schutzhelme für Fahrer und Mitfahrer von Motorrädern.“

Soviel zur „Packungsbeilage“ Ihres Helms. Doch jetzt endlich zur Kernaussage dieses Wochenend-Checks:

Ein Helm kann im Fall eines Falles nur dann „ganze Arbeit leisten“, wenn er auch sachgemäß verschlossen ist. Doch wie ernst bzw. wie genau nehmen Motorradfahrer die Betätigung des Verschlusses? Der Großteil der Motorrad- und Rollerfahrenden in Deutschland verhält sich hier mittlerweile vorbildlich, wie jüngste Zahlen aus der Unfalldatenbank GIDAS belegen. Im Vergleich zu den Vorjahren hat sich die Situation deutlich verbessert. 1985 war es beispielsweise noch jeder Achte, 2010 jeder Dreißigste und bis 2017 nur noch jeder Fünzigste, der seinen Helm nicht verschlossen hatte.

So eng der Helm auch sitzen mag, ein verschlossener Kinnriemen ist unverzichtbar, wenn es darauf ankommt, den Helm im Ernstfall auf dem Kopf zu behalten. Während der Kinnriemen mit „Doppel-D-Ring-Verschluss“ bei jeder Nutzung durch das Festzurren optimal angepasst wird, sollte der stramme Sitz bei anderen Verschlussstypen regelmäßig kontrolliert und ggf. nachgestellt werden.

Eine gute Fahrt & schönes Wochenende!

Ihr ifz-Team



Newsletter weiterempfehlen

