



# Tagfahrlicht und «Fahren mit Licht am Tag»

Seit der Lancierung, gibt das Thema «Fahren mit Licht am Tag» zu Diskussionen Anlass: Soll man auch am Tage das Abblendlicht einschalten oder nicht? Ist es eine unnötige Energieverschwendung oder ein Beitrag zur Verkehrssicherheit? Was spricht eigentlich für das Tagfahrlicht und was spricht dagegen. Der TCS ist für Fahren mit Licht am Tag und unterstützt die Kampagne «Motor an Licht ein!». Mit dem zweiten Packet vom «Via Sicura» wird am 1. Januar 2014 «Fahren mit Licht am Tag» obligatorisch.

Bei Fahrten am Tage, egal ob bei hellem Sonnenlicht oder bei bedecktem, grauem Himmel, gibt es häufig Situationen in denen die Erkennbarkeit von entgegenkommenden Fahrzeugen nicht optimal ist. Das Übersehen von Fahrzeugen führt häufig zu sehr schweren Unfällen mit entsprechenden Unfallfolgen. Tatsache ist aber, dass aktivierte Scheinwerfer prinzipiell schneller erfasst werden, als die Fahrzeuge selbst. Eine Eigentümlichkeit der Augen. Zum Rand hin ist ihr Bild zwar unscharf. Auf bewegtes Licht jedoch



Originales Tagfahrlicht.

reagieren sie äusserst empfindlich. Deshalb kann Tagfahrlicht besonders an Einmündungen und Kreuzungen dazu beitragen, Unfälle zu verhindern. Initiiert von der Europäischen Union bewerteten Forscher 24 Untersuchungen aus der ganzen

Welt. Die Wissenschaftler fanden heraus, dass das Tagesfahrlicht die Unfallzahlen verringert und zwar ohne dass die Motorradfahrer mehr als bisher gefährdet sind. Deshalb wird das Tagesfahrlicht in einigen Ländern vorgeschrieben (Stand 05.2013).

Land	Vorgeschrieben	Ergänzungen
Bosnien-Herzegowina	X	
Bulgarien	X	
Dänemark	X	
Estland	X*	
Finnland	X	
Island	X	
Italien	X	Autobahn und Ausserorts
Kroatien	X	Oktober bis März
Lettland	X	
Litauen	X*	
Mazedonien	X	
Moldawien	X	November bis März
Montenegro	X	
Norwegen	X*	
Polen	X	
Rumänien	X	Autobahn und Ausserorts
Russland	X	Autobahn und Ausserorts
Schweden	X	
Schweiz	ab 01.01.2014	
Serbien	X	
Slowakei	X	
Slowenien	X	
Tschechien	X	
Ungarn	X*	Autobahn und Ausserorts

\* Abblendlicht obligatorisch (Tagfahrlicht reicht nicht)



## Sonstige Tests Tagfahrlicht und «Fahren mit Licht am Tag»

### Systeme

Grundsätzlich können zwei Systeme zur Realisierung eines Tagfahrlichtes angewandt werden. Zum Einen wird lediglich das konventionelle Abblendlicht automatisch oder manuell eingeschaltet. Dies hat folgende Nachteile:

- Hoher Energiebedarf von 140 bis 200 Watt (Kraftstoffmeherverbrauch)
- Höhere Wechselintervalle der Lampen
- Abblendung des Tachos und anderer Instrumente

Zum anderen werden nachträglich oder direkt vom Hersteller eingebaute spezielle Tagfahrleuchten verwendet. Diese leuchten bei eingeschalteter Zündung und ausgeschaltetem Licht. Der Energiebedarf liegt bei 10 bis 20 Watt und hat somit keinen nennenswerten Einfluss auf den Verbrauch. Ein Nachrüstsystem kostet zwischen CHF 100.– und CHF 500.– ohne Montage.

Die Anforderungen an Tagfahrlichter richten sich nach dem ECE-Reglement Nr. 87, die Anforderungen an Anbau und Schaltung für Motorwagen nach dem ECE-Reglement Nr. 48 und für Motorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge nach dem ECE-Reglement Nr.53

(Art. 76 Abs. 5 der Technische Anforderungen an Strassenfahrzeuge). Der Einbau am Fahrzeug sollte nur von einer Fachperson durchgeführt werden, da die gesetzlichen Vorschriften betreffend elektrischer Schaltung und Einbauposition einzuhalten sind.

### Mehrverbrauch

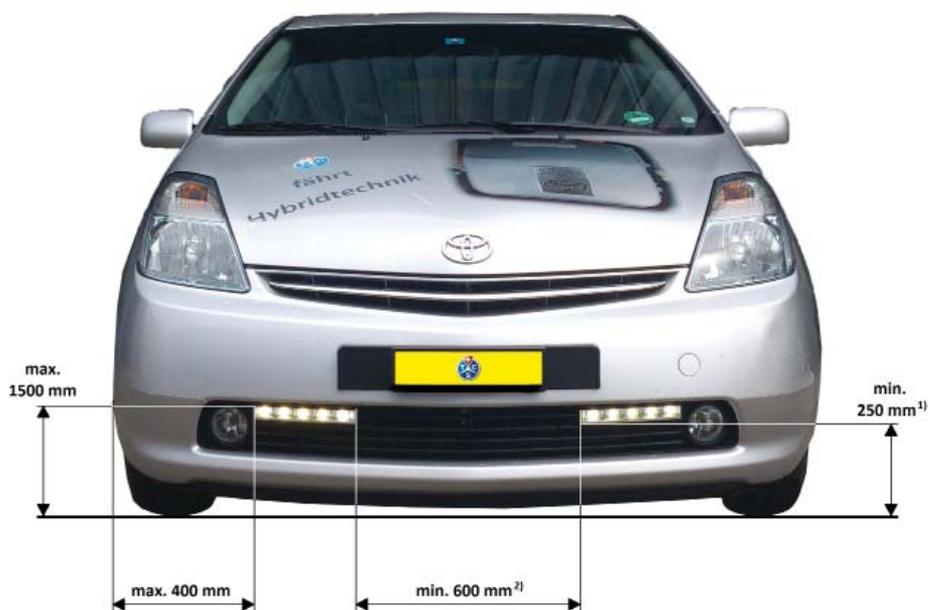
Jeder zusätzliche elektrische Verbraucher eines Fahrzeuges schlägt sich negativ auf den Verbrauch aus, da diese elektrische Energie vom Generator erzeugt wird, welcher wiederum vom Verbrennungsmotor angetrieben wird. Laut einem TCS-Bericht kann beim Fahren mit Abblendlicht mit einer geringen Verbrauchszunahme von 2% gerechnet werden.

Denn bei aktiviertem Abblendlicht leuchten nicht nur die beiden Fahrlichter, sondern auch die Positionslichter und die Nummernbeleuchtung. Zusätzlich werden je nach Fahrzeugtyp auch im Innenraum weitere Leuchten aktiviert. Somit kann beim «Fahren mit Licht am Tag» von einer Gesamtleistung von 140 bis 200 Watt ausgegangen werden. Handelsübliche Tagfahrleuchten kommen mit einer Leistung von 10 bis 20 Watt aus, was somit einem vernachlässigbaren Mehrverbrauch von 0,2% entspricht.

### Empfehlung des TCS

Das «Fahren mit Abblendlicht am Tag» ist nur die zweitbeste Tagfahrlicht-Lösung. Ein um 2% erhöhter Kraftstoffverbrauch, häufigerer Lampenwechsel und teilweise schlechter ablesbare Tachos und andere Instrumente sind die Nachteile. Mit den nachgerüsteten oder bereits vom Hersteller verbauten Tagfahrlichtern können diese Nachteile praktisch aufgehoben werden.

Der TCS unterstützt das «Fahren mit Licht am Tag», das am 1. Januar 2014 obligatorisch vorgeschrieben wird. Die EU-Kommission hat beschlossen, dass ab Februar 2011 alle neu homologierten Personewagen mit Tagfahrlicht ausgerüstet sein müssen. Diese Regelung wurde auch von der Schweiz übernommen.



Anbauvorschriften für Tagfahrlicht.

Ausnahmen:

- 1) Bei der Verwendung als Positionslicht muss die Mindestanbauhöhe 350 mm und der maximale Abstand von aussen 400 mm betragen. Bei der Verwendung von Tagfahrlicht als Positionsleuchte ist gemäss ECE-R48 das serienmässige Positionslicht dauerhaft stillzulegen.
- 2) Bei Fahrzeugen mit einer Breite von weniger als 1300 mm muss der Abstand mindestens 400 mm betragen.