

rubrieken

[Voorpagina](#)
[Autonieuws](#)
[Gadgets](#)
[Impressies](#)
[Columns](#)
[Specials](#)

extra

[File-informatie](#)
[Routeplanner](#)
[Autoverzekeringen](#)
[Occasion zoeken](#)
[Classics zoeken](#)
[Testcentrum](#)
[Archief](#)

gerelateerd

[Clubs](#)
[Hot links](#)
[Webgids](#)


Auto-ongelukken: Auto over de kop

Gepubliceerd op woensdag 22 februari 2006

Door Nico van Dijk

Per dag overkomt het gemiddeld twee automobilisten: hun auto vliegt over de kop. Wat moet je in zo'n geval doen?

We gaan daarvoor te rade bij [TrafficControl](#), een bedrijf dat onder meer slipcursussen verzorgt en over een ongevalssimulator beschikt. Heel veel mensen lopen bij zo'n ongeluk veel ernstiger verwondingen op dan eigenlijk nodig zou zijn, weet Tomek Szukalski, instructeur bij TrafficControl. "Ze weten zichzelf niet goed uit de auto te bevrijden, raken in paniek of moeten wachten op hulp van buiten. Elke seconde telt in zo'n situatie."

Een goede voorbereiding is dus het halve werk. En die voorbereiding begint met het opruimen van alle losse spullen in je auto. Een blikje cola verandert bij een koprol met zeventig

auto top 5



Occasion zoeken

- 1) Fiat
- 2) Volvo
- 3) Volkswagen
- 4) Daihatsu
- 5) Renault

auto info

[file info](#)

[occasions](#)

[routeplanner](#)


kilometer per uur in een rondvliegend projectiel. Een proefballon van verkeersminister Carla Peijs om losse voorwerpen in de auto te verbieden mag dan van alle kanten afgeschoten zijn, helemaal ongelijk had de bewindsvrouw niet, vindt Szukalski.

Na deze uitleg klimmen we in de ongevalssimulator, een gewone Volkswagen Jetta die in een frame hangt. Alleen is de motor voorin verwijderd om plaats te maken voor een elektromotor die de auto doet kantelen.

Afstellen

Onze instructeur laat ons eerst de stoel en de gordel goed afstellen. Het zijn ogenschijnlijk kleine en vanzelfsprekende handelingen, waar menig automobilist nooit over nadenkt. Maar het zijn juist die kleine dingen die onnodig letsel kunnen voorkomen en in een noodsituatie je redding kunnen betekenen, legt Szukalski uit.

Vuistregel is dat je je benen licht gebogen moet houden. Als je ze namelijk volledig kunt strekken bij het intrappen van de pedalen, vliegen ze bij een botsing 'op slot' waardoor ze geheid breken, legt hij uit.

Hetzelfde geldt voor je armen. Hele volksstammen hebben ooit tijdens rijles wel de 'tien voor twee-stand' geleerd, maar zijn in de loop der jaren wat relaxter gaan rijden: een hand onderaan het stuur, de ander op de bestuurdersstoel of - fout, fout, fout-op de pook.

Klik op de plaatjes voor een vergroting

Ook de armen moeten licht gebogen aan het stuur gehouden worden met de duimen op en niet om het stuur. Als je in die laatste situatie namelijk met je wielen in de berm belandt of met een flinke botsing te maken krijgt, dan vliegt het stuur in een fractie van een seconde uit je handen en breek je als eerste je duimen.



Gordel

En wees eens eerlijk, wanneer heb jij voor het laatst



Wie weet win jij...

... een reischeque van 300 euro

plus een weekend lang op pad met de Opel Meriva!

-  **CentraalBeheer.nl** - dé Autoverzekeraar
-  **Autoverzekering** - Altijd de goedkoopste!
-  **Marktplaats.nl** - grootste advertentiesite
-  **Autonieuws** - powered by Autoweek
-  **Autotrader** - Altijd de occasion die je zoekt!
-  **neckermann.com** - voordelig online shoppen
-  **DAG.nl** - 24 uur nieuws, foto's & video's
-  **NEW GSMWEB.NL** - De nieuwste KPN Mobiel acties



gecontroleerd of je gordel goed zat? Als je naar voren buigt, hoort de riem over je schouder te blijven hangen en niet naar de zijkant af te zakken. Ook mag je in die positie niet door je gordel gewurgd worden.



Bij ons staan stoel, hoofdsteun en gordel inmiddels in de juiste positie en we zijn klaar voor de koprol. Szukalski drukt op een knop en langzaam draait de Jetta op z'n zijkant. Al direct voelen we een onaangename druk als het bloed naar de hersenen stroomt en we uiteindelijk ondersteboven met ons volle gewicht in de gordel hangen. Hadden we nu toch maar die sleutelbos die bekneld zit tussen gordel en borstzak, uit de jas gehaald. Ook de even daarvoor genuttigde lunch is meegekanteld en deze positie voelt alles behalve aangenaam. We kunnen een lichte kreun van onbehagen niet onderdrukken.

Handen tegen dak

Eerst moeten we van Szukalski onze handen tegen het dak, dat nu de bodem is, zetten. Daarmee worden hoofd en nek beschermd. Doordat we met ons volle gewicht in de gordel hangen, weigert deze open te klikken. "Oke, zet nu je rechervoet op de voorruit." In een flits vragen we ons af waar de voorruit ook al weer is, want door het ondersteboven hangen, zijn we een beetje de oriëntatie kwijt. En dan is deze koprol nog bij nul kilometer per uur en onder gecontroleerde omstandigheden gemaakt en zijn we niet in bijvoorbeeld een sloot beland.

Het rechterbeen wordt onder het dashboard vandaan gewurmd en de voet tegen de voorruit gezet. Zou dat ook nog zo gaan als de auto door een frontale klap in elkaar gefrommeld is? "Nee, je hoeft niet bang te zijn dat die voorruit breekt. Dat is dubbelgelaagd glas", stelt de instructeur ons gerust. En in gedachten voegen we daar aan toe dat de auto bij een echte koprol waarschijnlijk toch al total loss is.

All four

Dan moet de andere voet onder het dashboard vandaan komen en ook op de voorruit gezet worden. We staan nu als het ware op 'all four'. Druk jezelf nu met je benen terug in de stoel, klinkt het van buiten. Daardoor gaat de druk van de gordel en kunnen we die losklikken. Vervolgens rollen we op onze zij en kruipen we, een tikje pips rond de neus, door het open

raampje naar buiten.

Ruitenhamer

Maar de les is nog niet voorbij. Heb je zo'n ding in de auto, vraagt Szukalski en laat een ruitenhamer zien. "Hij kost maar een paar euro, maar hij kan wel je redding betekenen." Aan de achterkant van elke ruitentikker zit namelijk een mesje om de gordel door te snijden, voor het geval het kliksysteem door de klap ontzet is geraakt. Snij de gordel niet recht door, want dat lukt je niet vanwege de structuur van de gordel, maar schuin, demonstreert Szukalski.

De beste plaats om de ruitentikker te bewaren is niet de middenconsole of het dashboardkastje, maar het plafond van je auto. Bij een koprol is dat immers de bodem geworden en kun je er makkelijk bij. Ook is het ding dan bereikbaar voor je achterpassagiers voor het geval jij voorin bewusteloos in de gordel hangt. De meeste ruitenhamers zijn dusdanig aan het plafond te bevestigen dat ze zonder schade weer te verwijderen zijn als je je auto inruilt.

We nemen ons heilig voor direct zo'n ruitentikker aan te schaffen. En het stratenboek, de paraplu, het beugelslot en het doosje van de radio verhuizen subiet naar kofferbak en dashboardkastje.

Dit artikel maakt deel uit van een [special](#) over auto-ongelukken.

[stuur door](#)

[print](#)

● In één klap een voordelige autoverzekering

