



INHALT

Seite 1

Winterspezialisten für
das Auto

Seite 2

Mit Power auf die Piste

Seite 4

Gebrauchte Kindersitze
– oft ein Risiko

Seite 6

Auf den Typ kommt es
an

Seite 7

Post von der Policia
municipale

Seite 8

So übersteht der
Oldtimer jeden Winter

Abdruck honorarfrei
Belegexemplar
erbeten



Winterspezialisten für das Auto

Bonn. Die Tage werden kürzer, morgens ist es schon empfindlich kalt. Höchste Zeit, die Bereifung an die Jahreszeit anzupassen. Für sicherheitsbewusste Autofahrer gibt es dafür nur eine Wahl: Winterreifen.

Im Leben muss man oft Kompromisse schließen. Aber bitte nicht bei den Autoreifen. Denn wer von der besten Lösung abweicht, riskiert einen verlängerten Bremsweg und damit den Unterschied zwischen „gerade noch mal gut gegangen“ und einem teuren Auffahrunfall. Deshalb entscheiden sich verantwortungsbewusste Autofahrer im Winter für Winterreifen. Das gilt auch für den Zweitwagen und besonders, wenn der nur in der Stadt gefahren wird. Denn dort passieren die meisten Unfälle, und es kommt im Ernstfall auf jeden gewonnenen Zentimeter Bremsweg an.



Ganzjahresreifen sind nur ein Kompromiss

Ganzjahresreifen sind dabei zweite Wahl, wie unabhängige Tests immer wieder ergeben. Denn sie können nur ein Kompromiss sein, weil Sommer und Winter nun mal völlig gegensätzliche Anforderungen an die Bereifung stellen. Deshalb sind Ganzjahresreifen auch aus Kostensicht keine Alternative. Denn die weiche Gummimischung, die bei kaltem Wetter die bestmögliche Bodenhaftung garantiert, verhält sich im Sommer wie Speiseeis – sie schmilzt dahin. Eine große Urlaubsreise mit voll beladenem Fahrzeug kostet dann jede Menge Profil.

Deshalb sollten Fahrer von Ganzjahresreifen jetzt unbedingt die Profiltiefe überprüfen lassen, weniger als vier Millimeter dürfen es nicht sein. Sonst ist die Benutzung bei winterlichen Straßenbedingungen nicht mehr zulässig. Noch besser jedoch, sie räumen den Kompromiss aus dem Weg und vertrauen sich echten Spezialisten an: Marken-Winterreifen vom Kfz-Meisterbetrieb.

Foto: ProMotor/Timo Volz

Mit Power auf die Piste

Bonn. An alles ist gedacht: Winterreifen, Schneeketten, Frostschutz, Defrosterspray. Schnee und klirrende Kälte können kommen. „Schön wär's", sagt Dietmar Clysters, Obermeister der Kfz-Innung Rhein-Neckar-Odenwald. „Wer sein Auto nicht zum Wintercheck in der Werkstatt hatte, vergisst meist die Batterie. Dabei ist gerade sie in der kalten Jahreszeit Ursache für mehr als jede dritte Panne."

Ausfälle aufgrund leerer oder defekter Akkus nehmen von Jahr zu Jahr zu. Ganz klar, dass in der Kälte die Kapazität sinkt. Hinzu kommt aber noch der steigende Strombedarf vieler zusätzlicher elektrischer Verbraucher. Clysters: „Ärgerlich, aber kein Grund zur Panik. Autofahrer können etwas für die Lebensdauer der Stromspender tun – sie pflegen, warten und mit Starthilfe unterstützen." Tipps, damit Batterien nicht den Kältetod sterben.

Prüfen: Das kann die Werkstatt mit ihrem Know-how am besten. Sie checkt Spannung, Ladung und Alter. Nach drei bis vier Jahren haucht der Akku in der Regel sein Leben aus. Erste Anzeichen: Der



Anlasser dreht schwer durch, und an den Polen bildet sich Grünspan. Wenn nötig, wird die Batterie geladen oder gegen eine neue getauscht.

Pflegen: Pole säubern und mit Polfett einschmieren – in der Werkstatt ist das eine Minutensache. Kriechströme an schmutzigen Polen entladen die Batterie sonst ständig, selbst beim Parken.

Auffüllen: Das Gros der Batterien ist heutzutage wartungsfrei, zu erkennen an den verschlossenen Kappen. Wo man die Stopfen aufschrauben kann, sollte regelmäßig destilliertes Wasser aufgefüllt werden – bis zur "Max"-Markierung oder bis die Zellen bedeckt sind.

Laden: Wer den Akku nach vorheriger Spannungsprüfung öfter mal für eine Nacht ans Ladegerät hängt, gibt ihm Power und verlängert sein Leben. Clysters rät allerdings zur Vorsicht: „Für Gel-Batterien ist beispielsweise nicht jedes Gerät geeignet. Zudem dürfen leere Akkus nicht zu schnell geladen werden, sonst gehen sie kaputt.“ Und schließlich hat nicht jeder eine Garage und einen Stromversorger. Dass ab und an lange Touren gefahren werden sollten, versteht sich von selbst. Auf Kurzstrecken kann sich die Batterie nicht vollständig aufladen.

Schonen: Stromfresser wie elektrische Heckscheibe, Sitzheizung, Klimaanlage, Radio und Navi müssen auf dem kurzen Weg zur Kita nicht arbeiten. Die Lichtmaschine erzeugt zu wenig Energie, die Stromverbraucher ziehen sie dann aus der Batterie. Tipp: Unnötige Verbraucher ausschalten oder das Auto auf Kurzstrecken mal stehenlassen.

Starthilfe geben: Früher oder später streikt jede Batterie einmal. Autofahrer mit Starthilfekabel sind da klar im Vorteil. Zur Erinnerung: Zuerst mit dem roten Starthilfekabel die Pluspole der leeren mit der vollen Batterie verbinden. Dann das schwarze Kabel an den Minus-Pol der Spender-Batterie und an den Motorblock oder die Karosserie des Liegenbleibers klemmen. Eine kleine Bedienungsanleitung im Handschuhfach schafft im Notfall Klarheit.

Auch Starthilfebooster helfen schwächelnden Batterien wieder auf die Sprünge. Sie machen laut Clysters aber nur Sinn, wenn auch sie regelmäßig geladen werden und abends möglichst im Warmen lagern. Im kalten Auto macht die mobile Batterie ebenso schlapp wie der Akku selbst.



Gegen die Bildung von Bleisulfatkristallen in der Batterie kämpfen sogenannte Pulser. An den Akku geklemmt simulieren sie mit kleinen, hochfrequenten Stromimpulsen das ständige Laden und Entladen. Clysters: „Ein Fall für Autos, die selten bewegt werden.“ -pm-

Gebrauchte Kindersitze – oft ein Risiko

Bonn. Immer weniger Kinder unter 15 Jahren verunglücken laut Statistischem Bundesamt im Straßenverkehr tödlich. Im vergangenen Jahr waren es 66, 18 weniger als im Vorjahr. Von den 66 getöteten Kindern reiste die Hälfte als Mitfahrer im Auto.

Dem richtigen Kindersitz sollte also hohe Aufmerksamkeit geschenkt werden. Doch manche Eltern sind oft schon beim Kauf mit den Normen, Bedienungsanleitungen und Montagen überfordert. Noch schwieriger wird es, wenn für den Nachwuchs ein gebrauchter Kindersitz auf der Agenda steht.

„Die Stolperfallen hier sind kreuzgefährlich“, sagt Andreas Bergmeier, Referatsleiter Kinder und Jugendliche beim Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR). „Nur wer die Vorgeschichte kennt, Unfälle ausschließen kann und einen Sitz möglichst jüngeren Datums wählt, ist auf der sicheren Seite. Schließlich geht es um die Sicherheit der Kinder. Eltern kaufen ja auch keine gebrauchten Alufelgen.“

Wie aber findet man den passenden Secondhand-Sitz? Und worauf sollten Eltern beim Kauf noch achten:

- **Normen kennen:** Bis auf Weiteres dürfen Kindersitze nach den Normen ECE-R44/03 und 04 sowie ECE-R 129 (i-Size-Norm) verwendet werden – alle ersichtlich auf dem orangenen Label. Ältere Rückhaltesysteme sind verboten.

Gängig sind Isofix-Sitze, die per Steckverbindung fest mit der Karosserie verbunden sind. Sie können meist auch in vielen Autos mit Dreipunktgurten fixiert werden.

I-Size-Sitze – Rückhaltesysteme nach der neuesten ECE-E 129-Norm – müssen ihre Sicherheit auch beim Seitenaufpralltest beweisen und sind nur für Isofix-Systeme zulässig. Das rückwärtsgerichtete Fahren von Kindern bis zum Alter von 15 Monaten ist Vorschrift. Im Ver-



gleich zu den Normen ECE R44/03 und 04 erfolgt die Gruppeneinteilung nach Körpergröße und nicht nach dem Gewicht des Kindes.

- **Kind und Auto zum Kauf mitnehmen.** Nur wer beide beim Kauf dabei hat, weiß zum Schluss, dass alles passt: der Sitz ins Auto und das Kind in den Sitz. Sicherheit geht vor, und ein sich nicht wohl fühlender Nachwuchs macht letztlich keinem Spaß.
- **Vorgeschichte des Sitzes erfragen.** Nicht jeder Kindersitz weist nach einem Unfall auch äußere Spuren auf, kann aber im Inneren Brüche und Risse haben. Ein Laie kann das nicht beurteilen. Am besten, man kauft von Nachbarn, Freunden, Kollegen oder Bekannten, deren Kinder aus den einst neu gekauften Sitzen herausgewachsen sind. Der Kauf lohnt laut Andreas Bergmeier bei den teuren Babyschalen und den Sitzen der Kategorie 1 mit integrierten Gurten.
- **Alter erkunden.** Kindersitze bestehen zum einem Großteil aus Styropor. Und Styropor altert. Sonneneinstrahlung und Wärme lässt bei unsachgemäßer Lagerung außerdem den Kunststoff spröde werden. Im Ernstfall absorbiert der Sitz nicht genügend Energie und verliert seine Schutzwirkung. Bergmeier rät von Sitzen ab, die älter als sechs bis sieben Jahre sind. Einige Hersteller geben Verwendbarkeitsräume an.
- **Nach eventuellen Schäden suchen.** Funktionieren Gurtschlösser? Gibt es Brüche oder Verformungen am Gestell? Haben die Gurte Risse? Sind die Gurtpolster an den sitzeigenen Hosenträgergurten vorhanden? Alles Fragen, die beantwortet werden müssen. Laien sind dazu kaum in der Lage.
- **Bedienungsanleitung besorgen.** Montage- und Bedienungsfehler sind damit weitgehend ausgeschlossen. Fehlt sie, kann die Anleitung häufig von der Webseite des Sitzherstellers heruntergeladen werden.
- **Fahrzeug-Kompatibilität prüfen.** Hier helfen die Sitzhersteller auf ihren Webseiten mit Fahrzeugtypenlisten. Hersteller, Modell, Typ und Baujahr des Autos eingeben – Zulassung und Einbaustelle im Fahrzeug werden angegeben. Die Kompatibilität sollten Eltern auch für die Fahrzeuge der Großeltern und Freunde checken, bei denen die Sprösslinge oft mitfahren.



Testergebnisse zu Rate ziehen. Automobilclubs und Stiftung Warentest prüfen Kindersitze regelmäßig. Sie geben eine gute Kauforientierung, weil deren Prüfkriterien weit über den gesetzlichen Mindestanforderungen liegen. -pm-

Auf den Typ kommt es an

Bonn. Was haben Jeep Renegade 1.4 T und Kia Sorento 2.2 CRDI Allrad gemeinsam? Sie erfüllen beide die Träume von Geländewagenfahrern. Und schaut man in das neue Typklassenverzeichnis des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV), müssen deren Besitzer für die Kfz-Haftpflichtversicherung 2018 tiefer in die Tasche greifen.

Damit sind sie nicht allein. Für ein Viertel aller Fahrzeuge ändert sich demnächst die Typklasse in der Haftpflicht, für die Hälfte in der Kasko. Die einen zahlen mehr, die anderen weniger.

Alle Jahre wieder bestimmt der GDV im Herbst für die rund 28 000 Fahrzeugmodelle hierzulande die Typklassen. Es gibt sie in der Haftpflicht- und in der Kaskoversicherung mit jeweils unterschiedlicher Staffelung. Die Typklassen sind nur ein Tarifmerkmal von vielen anderen wie Regionalklasse oder Schadenfreiheitsrabatt, aus denen sich der Versicherungsbeitrag zusammensetzt.

Grundlage für die Berechnungen der Typklassen sind die Schaden- und Unfallbilanzen der Fahrzeuge in den vergangenen drei Jahren. Das Prinzip: Wer viele Schäden und hohe Reparaturkosten auf seinem Konto verbucht, wird in eine hohe Typklasse eingestuft und zahlt mehr. Wer schadenfrei über die Jahre rollt, rangiert in der Skala weiter unten und zahlt weniger. Der Beitrag kann also mit der nächsten Fälligkeit steigen oder fallen.

Erhöhung ist ein Kündigungsgrund

Die Statistik des GDV ist für die Versicherer zwar unverbindlich, wird aber meist für Neu- und Bestandsverträge übernommen. Daran können die Autokäufer nicht drehen, wohl aber am Beitrag. Denn jede Erhöhung ist ein Grund zur außerordentlichen Kündigung einen Monat nach Erhalt des Schreibens. Ein Tarifvergleich über die zahlreichen Internetportale lohnt also immer.



Auch Autokäufer sollten vor der Neuanschaffung einen Blick auf die Typklassen werfen. Das Sparpotenzial im selben Fahrzeugsegment ist mitunter enorm. Welches Auto in welcher Typklasse rangiert, darüber informiert der GDV unter www.gdv.de. -pm-

Post von der Policia municipale

Bonn. Schöner Urlaub, schwingt es beim erholten Autofahrer zuhause nach. Und schwups, kommen die Grüße hinterher. Absender: die Policia municipale. Satte 170 Euro für gefahrene 20 Km/h über dem Limit wollen die italienischen Ordnungshüter sehen. Da werden die Wochen in Bella Italia doch gleich noch unvergesslicher.

Verkehrssünder sollten Bußgeldbescheide aus dem EU-Ausland gleich bezahlen, sonst droht die Vollstreckung in Deutschland. Vorausgesetzt allerdings, alle Vorschriften wurden eingehalten.

Klare Regeln

Seit 2010 dürfen Geldstrafen und Geldbußen in der Europäischen Union laut „EU-Rahmenbeschluss zur Geldsanktionierungsvollstreckung“ grenzüberschreitend eingetrieben werden, falls die Betroffenen nicht freiwillig zahlen. Bei Nicht-EU-Ländern wie Norwegen oder der Schweiz bleibt das allein zuständige Bundesamt für Justiz in Bonn untätig.

Doch die Hürden sind hoch. Die Zahlungsaufforderung aus dem Urlaubsland muss beispielsweise ins Deutsche übersetzt sein, verständlich auf die Möglichkeit eines Einspruchs hinweisen und die sogenannte Halterhaftung ausschließen. Im Zweifelsfall hilft der anwaltliche Rat.

Für die Kosten einschließlich des Verfahrens hat die EU außerdem eine Mindesthöhe von 70 Euro festgelegt. Aber Vorsicht: Wer beispielsweise in Serbien wegen Falschparkens 50 Euro zahlen muss, landet alles in allem schnell über der Schmerzgrenze. Von den Nachbarn verhängte Punkte und Fahrverbote bleiben in Deutschland dagegen unberührt.



Saftige Strafen

Verstöße gegen die Verkehrsregeln sind in der EU oft teurer als in Deutschland. Einmal 50 km/h zu schnell gefahren kostet in Spanien ab 600 Euro, hierzulande ab 240 Euro. Und wer in Spanien mit Handy am Steuer erwischt wird, riskiert eine Geldstrafe ab 200 Euro, in Deutschland sind es 60 Euro. Kommen dann noch die Verfahrensgebühren drauf, geht das richtig ins Geld.

Berechtigte Bußgeldbescheide sollten auch deshalb bezahlt werden, weil Verkehrssünder bei der nächsten Einreise während einer Verkehrskontrolle oder am Flughafen auffallen könnten. Die Verjährungsfristen sind lang, die Bescheide meist noch vollstreckbar. Wer vor dem Schaden klug sein will, schaut im Internet bei Bußgeldrechnern nach.

Lockende Rabatte

Für einen Verkehrsverstoß einen Rabatt kassieren? Das gibt es. Nämlich dann, wenn die Betroffenen möglichst schnell zahlen. Bis zu 50 Prozent Nachlass sind nach Angaben des ADAC drin. Besonders spendabel sind Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Italien, Slowenien und Spanien.

-pm-

So übersteht der Oldtimer jeden Winter

Bonn. Wenn das Laub sich färbt, beginnt die schönste Zeit zum Fahren mit dem Oldtimer. Leider ist es dann nicht mehr weit bis zum ersten Frost und Streusalz-Einsatz – den kein altes Auto erleben sollte. Doch was ist beim Einstellen ins Winterlager zu beachten?

Man liest es oft: Autos stehen sich kaputt. Da ist was Wahres dran – wenn sie achtlos abgestellt werden. Denn einen Oldtimer oder auch ein anderes Saison-Fahrzeug fürs Winterlager vorzubereiten, lässt sich nicht zwischen zwölf Uhr und Mittagessen erledigen. Es beginnt mit einer gründlichen Wäsche, die vor allem den Insektenfriedhof auf dem Lack beseitigen soll. Fallen dabei kleine Steinschläge oder andere Beschädigungen auf, lassen die sich mit Lack-



stift austupfen. Ist die Farbe getrocknet, verträgt der Lack eine Schicht Hartwachs. Die mindert auch das Risiko von Kratzern, wenn später eine Decke als Staubschutz darauf liegt.

Volltanken und Reifendruck erhöhen

Die Fahrt zum Winterlager führt zunächst zu einer Tankstelle. Volltanken, damit sich möglichst wenig Luft im Tank befindet, senkt das Risiko von Kondenswasser-Bildung und davon verursachtem Rost. Außerdem den Reifendruck erhöhen, dann bilden sich während der Standzeit keine Abplattungen im Profil. Dabei nicht zu zaghaft aufpumpen, 3,0 bis 3,5 bar dürfen es bei Gürtelreifen schon sein. Der zulässige Höchstdruck steht auf der Seitenwand des Reifens, er darf nicht überschritten werden.

Im Zubehör gibt es auch spezielle, der runden Kontur des Rades angepasste Schonere, auf denen das Auto steht. Sie sollen ebenfalls einen Standplatten der Reifen vermeiden. Alternative: einen zusätzlichen Satz alter Räder vom Schrott besorgen. Vorteil: Man kann die originalen Räder den Winter über hegen und pflegen.

Trockene Garage oder Halle ist der beste Platz

Nach dem Tanken geht es direkt zum Abstellplatz in einer möglichst trockenen Garage oder Halle. Motor ausmachen und bis zum Frühling nicht wieder starten. Denn es gehört zu den Todsünden im Umgang mit Oldtimern, den Motor immer mal wieder kurz laufen zu lassen. Grund: Mit jedem Tropfen verbrannten Benzins entsteht ein Tropfen Wasser – deshalb dampft es im Winter so aus dem Auspuff. Das lässt Motor und Auspuffanlage gammeln, ungestört, monatelang. Abgesehen davon verursacht jeder Kaltstart den gleichen Verschleiß wie 100 Kilometer Fahrt mit warmem Motor.

Was aber niemand vergessen sollte: den Frostschutz im Kühler prüfen. Die Scheibenwaschanlage dagegen überwintert am besten leer, die Reinigungsflüssigkeit lässt sich fürs nächste Jahr aufbewahren.



Batterie ausbauen

Bleibt noch die Batterie. Ausbauen, aufladen und an einem kühlen Ort wegstellen, gelegentlich mit einem Voltmeter die Spannung messen und unter 12,6 Volt nachladen – so kann sie uralt werden. Wie jeder Oldtimer, dem solch gute Behandlung zuteil wird. -pm-

Texte und Fotos finden Sie im Internet unter:

www.kfzgewerbe.de/presse/publikationen/promotor