

INHALT

Seite 1

Glänzend
verkauft sich
besser

Seite 3

Sicher im Stau unter-
wegs

Seite 5

Richtiger Umgang mit
dem Wohnmobil

Seite 7

Reifen und Fahrer
unter Druck

Seite 9

Gefahrenzone Auto-
bahn-Baustelle

Seite 11

Europa fährt Grün

Seite 13

Parkrempler kann
Assistenten irritieren

Abdruck honorarfrei
Belegexemplar
erbeten



Glänzend verkauft sich besser

Bonn. Schön sauber, schön riechend, schön gepflegt. Augen und Nase entscheiden mit beim Gebrauchtwagenkauf. Laut DAT-Report 2017 lagen Aussehen und Design auf Platz drei der Kaufkriterien, gleich hinter der Zuverlässigkeit und dem Anschaffungspreis.

„Wer in die Optik investiert, kann einen bedeutend höheren Preis erzielen“, bestätigt Mirko Albrecht vom Bundesverband Fahrzeugaufbereitung. „Spült die Aufbereitung eines drei Jahre alten Smart mit Sicherheit 300 bis 500 Euro mehr ins Portemonnaie, sind bei einem 10 bis 15 Jahre alten Auto mit stumpfem Lack nach der Schönheitskur schon 1 000 Euro und mehr drin. Das eingesetzte Kapital vervielfacht sich.“

Für den Glanz sorgen in der Regel Innen- und Außenreinigung sowie die Lackaufbereitung. Das aber gründlich und überwiegend per Hand. Kostenpunkt je nach Fahrzeuggröße, Aufbereitungspaket und Anbieter: 200 bis 350 Euro. Albrecht: „Die Fassade muss stimmen. Spezielle Leistungen wie



Felgen-, Lack- oder Scheibenversiegelung macht man hauptsächlich für sich, nicht für den nächsten Besitzer.“

Für die Putzarie gibt es Profis. Die Fahrzeugaufbereiter haben Erfahrung, spezielle Reinigungsgeräte und Mittel. Albrecht: „Die größten Fehler machen ambitionierte Autobesitzer bei der Lackpolitur. Zurück bleiben Hologramme, Wolken, Politurreste in Ecken, Kanten und auf Kunststoffteilen.“ Adressen der Dienstleister sind im Internet unter www.bfa-net.de und www.kfz-meister-finden.de gelistet.

Und so kommt der Glanz auf und ins Auto – fünf Schritte zum Verkaufshit.

Fahrzeug- und Motorwäsche

Gegen den groben Dreck außen und im Motorraum helfen Hochdruck-, Vor- und Felgenreiniger. Mit weichem Schwamm und Autoshampoo bekommt das Fahrzeug eine schonende Handwäsche. Türkanten, Schweller und Motorinnenhaube nicht vergessen. Der Dampfstrahler entfernt alle Pflegemittelreste, danach ledern die Spezialisten das Auto trocken.

Kleine Reparaturen

Leichte Schrammen auf dem Lack können auspoliert werden. Gehen Kratzer oder Dellen tiefer ins Blech oder stört das Loch im Polster, hilft Smart Repair: Kleine Schäden werden kostengünstig ohne Teiletausch repariert. Die Grenze bei den Lackarbeiten zieht Mirko Albrecht, wenn der Bereich die Größe einer DIN-A5-Seite überschreitet. Die „Beulendoktoren“ helfen bei kleinen Dellen auf unbeschädigtem Lack. Wenig Reparaturmöglichkeiten haben sie bei Schäden an verstärkten Schwellern oder eng anliegendem Seitenaufprallschutz.

Innenraumreinigung

Los geht's im Kofferraum: Türkanten trockenwischen, saugen auch in der Radmulde. Innen wird von oben nach unten gearbeitet. Ein feuchtes Autoleder nimmt den Schmutz und schont



den Fahrzeughimmel. Bei Polstern und Teppichen kommen Nass- und Trockensauger, aber auch Extraktions- oder Tornadoreiniger zum Einsatz. Der eine saugt Schmutz und Flecken feucht auf, der andere löst den Dreck mit hohem Druck und einer Reinigungsflüssigkeit. Für das Cockpit wählen die Profis gern auch das zuvor beim Scheibenputzen verwendete Leder. Albrecht: „Mit Cockpit-Spray bearbeiteter Kunststoff sieht nur kurz gut aus, ist speckig und zieht Staub an.“ Nun noch den Lüfter oder Heizer zum Trocknen ins Auto stellen, fertig. Hundehalter und Raucher wählen zusätzlich eine mehrstündige Ozonbehandlung, die desinfiziert und den üblen Geruch dauerhaft vertreibt.

Lackreinigung und -politur

Neuwertige Lacke sind mit Hartwachs ausreichend versorgt, leicht strapazierte vertragen eine feine Politur. Ist der Lack stark verwittert, schleifen die Fahrzeugaufbereiter die oberste Schicht im Mikrometerbereich ab und tragen auf die nun glatte Autohaut eine Versiegelungsschicht auf. Vorsicht bei Rundungen und Kanten: Hier kann man leicht durchpolieren.

Scheinwerferpolitur

Steinschläge, Regen, Schmutz und UV-Licht können die Kunststoffgläser mit der Zeit blind machen. Das moniert nicht nur der Sachverständige bei der nächsten Hauptuntersuchung, sondern das trübt vor allem die Sicht und gefährdet andere Fahrzeugführer. Dagegen hilft eine spezielle Scheinwerfer-Politur, gegebenenfalls zusätzlich eine Klarlackbeschichtung.

Wenig Arbeit, große Wirkung.

Foto: ProMotor/Timo Volz.

Sicher im Stau unterwegs

Bonn. Das alte Lied: Man recherchiert im Staukalender, lauscht angestrengt den Verkehrsmeldungen und steckt irgendwann trotzdem in der Blechlawine fest. Allein im vergangenen Jahr reihten sich deutschlandweit die Fahrzeuge auf einer Gesamtlänge von über 1,3 Millio-



nen Kilometern in rund 694 000 Staus aneinander. Das waren 1901 Staus am Tag – ein Rekordjahr.

An der Tatsache lässt es sich schwer vorbeifahren, die Situation hingegen entspannt sich mit den wichtigsten Regeln im Stau.

Vorsichtig ans Stauende ranfahren

Am Stauende rummst es am häufigsten. Entweder träumen Autofahrer, oder sie sind zu schnell unterwegs. Schon beim Hören der Staumeldung via Navi, Radio oder Schilderbrücken gilt: runter vom Gas, Warnblinkanlage einschalten, langsam ans Stauende rollen, vorsichtig bremsen.

Rettungsgasse bilden

Sie kann Leben retten und ist Pflicht! Das Prinzip seit Dezember vergangenen Jahres: Auf mehrspurigen Straßen muss für die Rettungsgasse schon bei stockendem Verkehr und ohne ersichtlichen Notfall zwischen der linken und den rechts danebenliegenden Fahrstreifen Platz gemacht werden. Wer die Einsatzkräfte nicht durchlässt, riskiert hierzulande eine Geldstrafe von 20 Euro, in Österreich stattliche 726 Euro, bei Behinderung der Rettungsfahrzeuge sogar bis zu 2 180 Euro.

Gleichmäßig ohne Spurwechsel rollen

Hauptursache für 10 bis 20 Prozent der Staus ist menschliches Fehlverhalten. Autofahrer bremsen abrupt, weil sie fast die Ausfahrt verpassen oder blitzartig die Spur wechseln. Wenn alle flüssig, mit ausreichendem Sicherheitsabstand und ohne Hin- und Herspringen rollen, dann klappt's im und bestenfalls ohne Stau.



Reißverschluss beachten

Jahrelang gepredigt und immer noch nicht von jedem Autofahrer verinnerlicht: Endet eine Fahrspur, fädelt sich die Karawane Auto für Auto in die weiterführende Spur ein. Also nicht schon 100 Meter vor, sondern erst an der Verengung.

Seitenstreifen nur in Sonderfällen benutzen

Autofahrer nehmen den Seitenstreifen als Abkürzung – das ist verboten, weil kreuzgefährlich. Werden die Kamikaze-Fahrer von der Polizei erwischt, drohen 75 Euro Bußgeld und ein Punkt in Flensburg.

Die Standspur ist nur für Sonderfälle wie Pannautos und Helfer frei. Erlaubt ist das Vorbeiziehen an der Blechlawine auch, wenn das Verkehrszeichen mit den drei oder vier weißen Pfeilen auf blauem Grund es vorschreibt oder Verkehrsleitsysteme sie freigeben.

Fahrbahn nicht betreten

Sich mal kurz die Beine vertreten oder die Notdurft verrichten? Fehlanzeige! Die Fahrbahn ist im Stau tabu. Einzige Ausnahme: Ein Unfall muss gesichert werden.

Nicht gaffen

Schaulustige behindern Rettungseinsätze und verursachen nicht selten durch das Abbremsen selbst Unfälle. Wer im Weg steht, kann wegen einer Ordnungswidrigkeit bestraft werden. Eine Gesetzesverschärfung steht bevor.

-pm-

Richtiger Umgang mit dem Wohnmobil

Bonn. Wohnmobile boomen. Immer mehr Reiselustige gönnen sich das Vergnügen, mieten oder kaufen sich ein motorisiertes Feriendomizil. Doch der Umgang mit so einem großen Fahrzeug will gelernt sein.



Immer das eigene Bett dabei, täglich neue Aussichten vor dem Fenster – Reisen mit dem Wohnmobil hat was. Doch nicht jeder Führerscheininhaber darf jedes Reisemobil lenken. Die magische Zahl lautet 3,5 und markiert das zulässige Gesamtgewicht in Tonnen. Bis zu dieser Grenze dürfen alle Fahrzeuge mit dem ganz normalen Pkw-Führerschein der Klasse B bewegt werden. Nur wer vor 1999 seine Fahrerlaubnis der Klasse 3 bekommen hat oder im Besitz der Klasse C1 ist, darf auch Fahrzeuge von 3,5 bis 7,5 Tonnen steuern.

Höchstgeschwindigkeiten und Gesamtgewicht beachten

Dann gelten auch bauartbedingte Höchstgeschwindigkeiten wie 80 km/h auf Landstraßen und Tempo 100 auf der Autobahn. Und für noch schwerere Eigenheime ist ein Lkw-Führerschein Klasse 2 oder C erforderlich, es gilt Tempo 60 außerorts und 80 km/h auf der Autobahn. Auch Lkw-Überholverbote sind zu beachten. Verstöße werden nach strengeren Maßstäben geahndet als bei Pkw-Fahrern. In anderen Ländern gelten zum Teil abweichende Bestimmungen. In Frankreich beispielsweise kosten Fahrzeuge über drei Meter Höhe mehr Maut.

Bei Wohnmobilen gilt es das Gewicht im Auge zu behalten. Speziell Modelle der Klasse bis 3,5 Tonnen sind oft schon leer so schwer, dass kaum Zuladung übrig bleibt. Schwere Gegenstände wie ein Konservendosen-Vorrat für vier Wochen gehören nicht in den Heck-Stauraum weit hinter der Hinterachse, sondern so niedrig wie möglich zwischen den Achsen untergebracht.

Wohnmobile sind anfällig für Seitenwind

Doch nicht nur gesetzliche Bestimmungen, auch der eigentliche Umgang mit einem Wohnmobil unterscheidet sich vom Fahren eines Pkw. Die Beschleunigung ist deutlich schlechter, Überholvorgänge wollen sorgfältig geplant sein, und auch die Bremsen packen nicht so gewohnt kräftig zu wie bei einem normalen Auto. Dazu kommt die starke Seitenwind-Anfälligkeit des großen Aufbaus.



Dessen Abmessungen machen auch im wahrsten Sinne den größten Unterschied aus zu normalen Pkw: 2,5 Meter Breite und sieben Meter Länge sind üblich für ein familientaugliches Wohnmobil. Das gilt es beim Fahren und erst recht beim Rangieren im Auge zu behalten. Vor allem, wenn drei Meter davon über die Hinterachse hinausragen und beim starken Einlenken ähnlich weit ausschwenken wie das Hinterteil eines Reisebusses. Deshalb: Im Zweifel lieber aussteigen und die Rangierfläche einmal öfter kontrollieren.

Denn Karosserie-Reparaturen sind am Wohnmobil wegen der Bauweise aus mehrschichtigen Kunststoffplatten wesentlich teurer als das Ausbeulen eines Pkw. Am besten, der Partner oder die Partnerin wird zum Einweiser bestimmt. Der beste Platz ist dort, wo man das Umfeld im Blick hat und gleichzeitig vom Fahrer gesehen wird. So kann der Fahrer das rollende Eigenheim millimetergenau platzieren. Vollkommen stressfrei, denn darum geht's ja im Urlaub mit dem Reisemobil. -pm-

Reifen und Fahrer unter Druck

Bonn. Zugegeben, Reifendruck kontrollieren ist lästig: hinhocken, an den Ventilen fummeln, hin und her rennen, wenn kein transportables Messgerät da ist. Und am Ende sind auch noch die Finger schmutzig. Dennoch: „Falsche Werte kosten nicht nur mehr Sprit und Verschleiß, sie können auch gefährlich werden“, warnt Ulrich Köster vom Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe.

Der Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur Handwerk schätzt, dass bei rund 40 Prozent aller Verkehrsunfälle ein zu niedriger Reifendruck eine Rolle spielt. Schon ab 0,3 bar zu wenig Druck droht Gefahr. Lenken und Bremsen verschlechtern sich deutlich – verheerend besonders auf regennasser Straße. Die Temperatur steigt, der Reifen kann sich selbst zerstören.



Gründe für die Nachlässigkeit der Fahrzeugbesitzer gibt es einige. Dazu gehört Bequemlichkeit, aber auch die Unwissenheit vieler Autofahrer.

Den Reifendruck nur vor längeren Fahrten checken – das reicht

Nein. Mindestens einmal im Monat, besser nach jeweils zwei Wochen, sollte Hand an die Reifenventile gelegt werden. Luft kann immer und vor allem schleichend entweichen, wenn sich beispielsweise ein Nagel in den Reifen gebohrt hat oder Bordsteinkanten touchiert werden. Das passiert öfter als man denkt.

Der Fülldruck ist jederzeit prüf- und korrigierbar

Prüfen und korrigieren macht nur bei kalten, höchstens handwarmen Reifen Sinn. Denn mit jedem gefahrenen Kilometer erhöht sich die Temperatur. Die Luft dehnt sich aus, der Reifendruck erhöht sich. Das Ergebnis sind verfälschte Messwerte. Es wäre also fatal, auf der Fahrt in die Ferien den vermeintlich zu hohen Fülldruck der heißen Reifen abzulassen.

Besser mehr Druck als zu wenig

Das gilt richtigerweise für die Fahrt in den Urlaub. Da müssen die Schlappen etliche Kilo mehr aushalten. Sonst nicht. Reifen mit dauerhaft zu hohem Luftdruck verlieren die Bodenhaftung genauso wie Pneu mit zu wenig Druck. Die Mitte der Lauffläche wölbt sich nach außen. Dadurch erhitzen und nutzen sich die Gummis stärker ab. Der fehlende Grip verändert zudem die Fahreigenschaften: längerer Bremsweg, instabilere Kurvenfahrt, weniger Fahrkomfort. Am sichersten und optimalsten rollt es sich mit den vom Hersteller empfohlenen Richtwerten. Die stehen in der Bedienungsanleitung, am Türholmen oder in der Tankklappe.

Auf das Reifendruckkontrollsystem (RDKS) ist Verlass

Richtig, die elektronischen Systeme zeigen Abweichungen vom Sollluftdruck automatisch mit einer Warnleuchte oder mit Daten im Cockpit an. Die Systeme berücksichtigen aber zulässige



Toleranzen in der Anzeige, die zum Verschleiß führen können. Deshalb der Rat: auch hier regelmäßig manuell prüfen.

Fehlende Ventilkappen ersetzen

Die kleinen Kappen sind nicht nur Zierde, sondern schützen vor Verschmutzungen des Ventileinsatzes. Sind sie beschädigt oder abhanden gekommen, werden die ungebetenen „Zutaten“ beim nächsten Füllen ins Ventil gedrückt. Das wird undicht, und der Reifendruck lässt nach. Das kleine Teil kostet nicht die Welt und sollte schleunigst ersetzt werden. -pm-

Gefahrenzone Autobahn-Baustelle

Bonn. Auf Deutschlands Autobahnen wird gebaut wie lange nicht. Das ist erfreulich, ängstigt aber auch die Nutzer. Enge Spuren, kurze Auf- und Abfahrten oder unklare Verkehrsführungen treiben Autofahrern den kalten Schweiß auf die Stirn.

Über 1 280 Unfälle ereigneten sich laut Datenbank Statista im Jahr 2015 in Autobahnbaustellen – das traurige Spitzenergebnis seit 15 Jahren. Besonders häufig knallt es nach Angaben der Unfallforschung der Autoversicherer auf Überleitungen und Verschwenkungen und am Ende von Baustellen sowie an Behelfsanschlussstellen. Und das alles auf Spuren, die oft schmaler sind als die Fahrzeuge selbst.

Wie also kommt man unbeschadet durch die Engstellen? Ulrich Köster vom Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe rät generell, sich schon bei Ankündigung der Baustelle auf die mögliche Gefahr einzustellen: „Tempo drosseln, dabei nicht abrupt bremsen, Überholmanöver beenden, ausreichend Abstand halten. Und ganz wichtig: Nicht jeder Wagen darf auf der Überholspur fahren.“ Weitere Tipps und Infos.



Baustellen-Infos einholen

Wo gebuddelt wird, darüber informieren beispielsweise die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) oder der ADAC. Die Abfrage schützt besonders auf der Urlaubsfahrt vor bösen Überraschungen, Ausweichrouten können geplant werden.

Im Zweifelsfall nicht überholen

Das wird eng: Die Baurichtlinie des Bundes schreibt aktuell für die linke, schmalere Fahrspur eine Mindestbreite von 2,10 Metern plus einen seitlichen Sicherheitsabstand von jeweils 25 Zentimetern vor. Kleintransporter und viele größere Autos sind dafür zu breit. Denn was viele Fahrer nicht wissen: Die Angaben im Fahrzeugschein beziehen sich auf das Maß ohne Spiegel und Anbauten. Wer unsicher ist, zuckelt besser auf der rechten Spur den Brummis hinterher.

Beschilderung beachten

Tempolimits und Überholverbote stehen nicht umsonst am Fahrbahnrand. Sie sollten unbedingt eingehalten werden – auch, weil die Polizei in Baustellen gern mit Blitzern unterwegs ist. Eine andere Möglichkeit, Unfälle zu vermeiden, ist die Empfehlung des versetzten Fahrens.

Umsichtig überleiten

Verschwenkungen und Überleitungen haben es besonders in sich. Lastkraftwagen brauchen dort extrem Platz und kommen aufgrund vorhandener Bodenunebenheiten leicht ins Schlingern. Autofahrer sollten die Gefahrenzonen vorsichtig ansteuern und nicht schon vor dem Baustellenende beschleunigen.

Zügig ein- und ausfahren

Autobahnauffahrten in Baustellen sind kurz. Die Kolonne fährt dicht an dicht und lässt wenig Platz zum Einscheren. Wer sich hier einordnen will, muss umsichtig und schnell reagieren: Blick zum Vorfahrenden, in den Rückspiegel, über die Schulter. Dann zügig und nicht erst



am Ende der Einfahrt die Spur wechseln. Aus dem Stand wird die Aufgabe noch schwerer. Der fließende Verkehr sollte helfen, indem er ausreichend Lücken für das Einordnen lässt.

Nacheinander einfädeln

Reduzieren sich die Fahrspuren, gilt das Reißverschluss-Prinzip: Die Fahrzeuge fädeln sich der Reihe nach ein. Und das nicht schon 500 Meter vor, sondern erst an der Engstelle. Bei der Fahrbahnmarkierung hat Gelb Vorrang vor Weiß.

Pannensauto rechts abstellen

Eine Horrorvorstellung: Das Fahrzeug hat eine Panne mitten im Pulk. Jetzt heißt es Ruhe bewahren, Warnblinker einschalten, das Auto rechts ranfahren. Die Insassen streifen die Warnwesten über und steigen aus der dem Verkehr abgewandten Fahrzeugseite aus. -pm-

Europa fährt Grün

Bonn. Sie heißen „Zona a Traffico Limitato“, „Congestion Charge“ oder „Crit'Air“ und verfolgen alle das eine Ziel: saubere Städte und Regionen. Europa macht Ernst. Immer mehr Kommunen sperren Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß aus.

Die Maßnahmen sind Ländersache. Sie reichen von Plaketten bis zu zeitlich begrenzten Fahrverboten und gelten auch für ausländische Fahrzeuge. Wer also Ferien in Mailand, Paris oder Berlin plant ist gut beraten, sich vor der Abfahrt über die Umweltzonen zu informieren. Sündern drohen zudem empfindliche Strafen.

Deutschland: Grüne Plakette in 54 Umweltzonen

Deutschland meldet bislang 55 Umweltzonen. In 54 davon dürfen nur Fahrzeuge mit der grünen Plakette rollen, allein Neu-Ulm akzeptiert auch die gelbe. Stuttgart hat angekündigt, ab



2018 Diesel, die nicht die Abgasnorm Euro 6 erfüllen, bei Feinstaubalarm auf besonders belasteten Straßen auszusperren. Das Vorhaben könnte Schule machen.

Über die aktuelle Situation klärt das Umweltbundesamt auf seiner Homepage www.umweltbundesamt.de auf. Das ist auch deshalb wichtig, weil 80 Euro weniger im Portemonnaie schon schmerzen – genauso teuer ist das Bußgeld für die Umweltsünder.

Europa: Fahrverbote und City-Maut

In Paris dürfen innerhalb des Stadtautobahnringes nur Fahrzeuge mit der Umweltplakette „Crit'Air“ rollen. Die schreiben auch Lille, Lyon und Grenoble für ältere Fahrzeuge dauerhaft oder bei Überschreiten der Grenzwerte in ihren Großräumen vor. Andere französische Städte und Regionen werden nachziehen.

Für gute Luft und weniger Lärm sorgt in vielen historischen Zentren Italiens die „Zona a Traffico Limitato“: Mit nur wenigen Ausnahmen gilt ein generelles Fahrverbot. Eine City-Maut verlangen dagegen Städte wie Mailand und Bologna ganzjährig an bestimmten Tagen zu bestimmten Zeiten.

Der Schlüssel für die Zufahrt in die Innenstadt von London heißt „Congestion Charge“. Die Citymaut wird wochentags von 7 bis 18 Uhr fällig, die Einhaltung videoüberwacht. Beginn und Ende der Zone sind mit Verkehrszeichen und Straßenmarkierungen gekennzeichnet.

Auch viele skandinavische Städte wie Oslo, Bergen, Stockholm oder Göteborg verschreiben gegen die dicke Luft eine Mautgebühr, die in der Regel nicht vor Ort, sondern im Nachhinein gezahlt wird. Dänemark beschränkt sich bislang auf eine Maut in Umweltzonen für Busse und LKW mit den Euro-Normen 1 bis 3. Dafür muss ein sogenannter Eco-Sticker erworben werden. Nachbar Österreich verlangt das Umwelt-Pickerl bis dato nur für Lastkraftwagen und größere Autos, die steuerlich als Lastkraftwagen N1 registriert sind.



Informationen über die Umweltzonen, Preise und Zufahrtsmodalitäten erfahren Autoreisende beispielsweise unter <http://www.urbanaccessregulations.eu>. -pm-

Parkrempler kann Assistenten irritieren

Bonn. In modernen Fahrzeugen sind Spurhalte-Assistenten, Spurverlassenswarner und auch Abstandsregeltempomaten inzwischen weit verbreitet. Damit sie ihre anspruchsvolle Aufgabe perfekt erledigen können, müssen auch die Randbedingungen stimmen.

So kann der Zustand der Scheibenwischer Auswirkungen auf die Arbeitsbereitschaft der Assistenten haben. Denn die meisten Spurhalte-Helfer und teilweise auch Abstandswarner beziehen ihre Informationen aus einer oder mehreren Kameras, die hinter der Frontscheibe im Bereich des Innenspiegels sitzen. Schmieren die Wischer, sehen auch die Kameras nichts mehr, und der Assistent macht Feierabend.

Parkrempler kann Abstands-Tempomat schädigen

Wie es weiter vorn auf der Straße aussieht, ermittelt der Abstands-Tempomat mit Hilfe eines Radar-Sensors. Heutige Systeme arbeiten bis in den Bereich von 250 km/h, müssen also mehrere hundert Meter vorausschauen und dabei große Geschwindigkeitsunterschiede zwischen langsamen Lkw und schnellen Pkw auf den einzelnen Fahrspuren einkalkulieren.

Das funktioniert aber nur, wenn der Radarsensor und auch die Kameras exakt in Richtung der so genannten Fahrachse des Autos „sehen“. Schon nach einem Parkrempler kann die meist im Kühlergrill eingebaute Sensorik Schaden erleiden und muss in der Fachwerkstatt neu justiert werden.

Verschleiß im Fahrwerk kann Fehlfunktionen auslösen



Selbst Verschleiß im Fahrwerk kann zu Fehlfunktionen führen. Wenn beispielsweise bei Geradeausfahrt das Lenkrad nur ein wenig schief steht, ist dies ein Zeichen für eine verstellte Achsgeometrie und damit eine verschobene Fahrachse des Autos. In diesem Fall muss die Werkstatt zunächst die verschlissenen Teile im Fahrwerk erneuern, dann eine Achsvermessung durchführen und anschließend die Assistenzsysteme neu kalibrieren. Nur dann arbeiten sie zuverlässig. -pm-

Texte und Fotos finden Sie im Internet unter:

www.kfzgewerbe.de/presse/publikationen/promotor