



INHALT

Seite 1

Der Mai ist
Autoglas-
Monat

Seite 2

Blinkmuffel – die unter-
schätzte Gefahr

Seite 3

Carsharing-Gesetz
erleichtert neue Mobili-
tätsangebote

Seite 4

Rückrufe: Das sollten
Autobesitzer wissen

Seite 7

Frische Brise für das
Cabrio-Dach

Seite 8

Mit dem Motorrad der
Sonne entgegen

Seite 10

Schutz mit Brief und
Siegel

Abdruck honorarfrei
Belegexemplar
erbeten



Der Mai ist Autoglas-Monat

Bonn. Der Autostart in den Frühling ist im vollen Gange. Die Frühlingssonne lacht durch die Windschutzscheibe und zeigt: Kratzer und kleine Steinschläge sind nicht mehr zu verleugnen. Da Mängel und Schadstellen an der Frontscheibe zu einem beträchtlichen Sicherheitsrisiko werden können, achten viele Mitgliedsbetriebe der Kfz-Innung im Autoglas-Monat Mai verstärkt auf den guten Durchblick und bieten ihren Kunden einen Scheiben-Check an. Mit Reparatur oder Scheibentausch kennen sich die Kfz-Profis aus. Der Kfz-Meisterbetrieb des Vertrauens kümmert sich auch um die Schadenabwicklung. Das beginnt bei der Schadenanalyse und endet beim Ausgleich der Glasrechnung durch die Versicherung. Die Autoglasreparatur ist für Autokunden bei vielen (Teil-)Kasko-Versicherungen kostenlos. Kfz-Meisterbetriebe (www.kfz-meister-finden.de) oder Autoglas-Partner (www.autoglas-partner.de) helfen sofort.

Foto: ProMotor



Blinkmuffel – die unterschätzte Gefahr

Bonn. Nicht reden, nicht gestikulieren – nein, blinken heißt das wichtige Kommunikationsmittel im Straßenverkehr. Das gelbe Licht signalisiert eine Fahrtrichtungsänderung. Andere Verkehrsteilnehmer können rechtzeitig reagieren, Unfälle werden vermieden.

Besonders fatal deshalb: Nicht blinken scheint für viele Autofahrer heute zum guten Ton zu gehören. „Beim Spurwechsel oder Ausfahren eines Kreisel ist das Vergessen schon fast Volksport“, bestätigt Ulrich Köster vom Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe. Partnerschaftliches, rücksichtsvolles Miteinander? Fehlanzeige.

Sven Rademacher, Pressesprecher beim Deutschen Verkehrssicherheitsrat, nennt Gründe: „Regelunkenntnis, Bequemlichkeit, Egoismus – warum blinken, wenn ich weiß, wohin ich will? Es ist ein Mix aus allem. Die meisten unterschätzen die Bedeutung der Signalgebung und damit auch die Gefahr, die von Blinkmuffeln ausgeht.“

Das Nicht-Blinken ist keineswegs ein Kavaliersdelikt. Wer erwischt wird, zahlt 10 Euro Verwarngeld. Kommt es dadurch zu einem Unfall, erhöht sich das Strafgeld auf 35 Euro, und die Sünder riskieren, auf einem Teil des Schadens sitzenzubleiben.

Damit niemand sagen kann, er hätte es nicht gewusst – hier eine kleine Regelkunde.

- **Abbiegen:** Paragraph 9 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) schreibt vor: „Wer abbiegen will, muss dies rechtzeitig und deutlich ankündigen; dabei sind die Fahrtrichtungsanzeiger zu benutzen.“ Das gilt auch auf Fahrbahnen mit Richtungspfeilen und abbiegenden Hauptstraßen.
- **Spurwechsel:** Nichts anderes ordnet Paragraph 5 der StVO für das Überholen und Wiedereinordnen an. Besonders auf Autobahnen mit hohen Geschwindigkeiten riskieren Blinkmuffel beim Spurwechsel schwere Unfälle.
- **Kreisverkehr:** Bei der Einfahrt in den Kreisverkehr ist gemäß Paragraph 8 der StVO das Blinken unzulässig, bei der Ausfahrt aber Pflicht.



- **Einfahren und Anfahren:** Auch hier regelt die StVO (Paragraph 10) das Setzen des Fahrtrichtungsanzeigers. Das kann beispielsweise bei einer Parklücke, einer Grundstücksausfahrt oder einer Fußgängerzone sein.
- **Rechtzeitig blinken:** Wer anfährt oder die Fahrtrichtung wechselt, sollte mindestens dreimal blinken. Erst dann folgt die Aktion. Keinesfalls erst mit dem Abbiegen oder Überholen den Blinker setzen – Unfälle sind so vorprogrammiert. -pm-

Carsharing-Gesetz erleichtert neue Mobilitätsangebote

Bonn. Geschäftsmodelle für Carsharing sollen bundesweit gefördert werden. Der Bundestag stimmte am 30. März zu, Carsharing durch spezielle Sonderrechte attraktiver zu gestalten. Damit ebnete der Gesetzgeber den Weg für das Kfz-Gewerbe, Lücken im Mobilitätsangebot weiter zu schließen. Viele Autohändler sind neuen Mobilitätskonzepten gegenüber mehr als aufgeschlossen, heißt es vom Branchenverband ZDK. In Eigenregie oder mit Partnern bauen sie eine Carsharing-Flotte auf.

Carsharing etabliert sich in großen Städten zunehmend. Ländliche Regionen haben indes kaum eine Chance, die großen Anbieter zu gewinnen. Diese haben kein Interesse an Carsharing-Fahrzeugen in Dörfern und Kleinstädten. Autohäuser bringen Carsharing auch außerhalb der Städte immer mehr nach vorne. Diesem Thema widmet sich im Übrigen auch die aktuelle Veröffentlichung der ZDK-Imagekampagne www.Deine-Autohäuser.de, die Autofahrer mit Virtual Reality-Filmen erreichen will. Denn immer mehr Händler kommen den neuen Mobilitätswünschen entgegen, teils mit viel Idealismus auf eigene Initiative, teils auf Initiative der Autohersteller.

Autohersteller werden zunehmend zu Mobilitätsdienstleistern und setzen unterschiedliche Geschäftsmodelle gemeinsam mit dem regional verankerten Autohandel um. Autohäuser ver-antworten nicht nur den Service und stellen Carsharing-Fahrzeuge bereit. Oft engagieren sie



sich mit viel persönlichem Unternehmer-Einsatz für Stellplätze in Vororten, an „Park and Ride“-Stationen etc. Und sie setzen sich dafür mit den zuständigen Behörden auseinander. Der Handel schlägt dabei die Brücke zwischen den Mobilitätswünschen der Kunden und eigenen Interessen. Im Vordergrund steht für den Handel weniger der direkte Profit als vielmehr das Marketing. Das Engagement zahlt einerseits auf das Imagekonto des Autohauses ein, andererseits ist jede Carsharing-Fahrt auch eine bezahlte Probefahrt.

Das neue Gesetz soll laut Bundesregierung eine Verordnungsermächtigung für die zuständigen Behörden der Länder schaffen, um Bevorrechtigungen für Carsharing-Fahrzeuge und Carsharing-Anbieter einzuführen. Es ist geeignet, noch mehr Dynamik in neue Geschäftsmodelle zu bringen, heißt es vom Verband. Damit das System in ländlichen Regionen überhaupt funktionieren könne, seien etwa exklusiv reservierte Stellflächen für stationsgebundene Autos unerlässlich. Ob das Gesetz ein Erfolgsmodell wird, liege damit in hohem Maße an den Kommunen. Daher müsse ihnen die Umsetzung möglichst leicht gemacht werden. -pm-

Rückrufe: Das sollten Autobesitzer wissen

Bonn. Immer häufiger rufen Autohersteller Fahrzeuge zur Mängelbeseitigung in die Werkstatt. Im Jahr 2015 ordnete das Kraftfahrt-Bundesamt 326 Rückrufe an, ein Jahr zuvor waren es lediglich 235.

Millionen Fahrzeuge sind betroffen – und natürlich auch deren Halter. Die wissen allerdings oft nicht, welche Rechte sie haben und was zu tun ist. Marion Nikolic, Rechtsexpertin beim Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe in Bonn, beantwortet die wichtigsten Fragen.

Ist Rückruf gleich Rückruf?

Da muss man unterscheiden. Rückrufaktionen sind freiwillige oder vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) verordnete aktive Maßnahmen der Hersteller zur Beseitigung von Produktmängeln. Da-



für muss für Fahrer oder Fahrzeug ein über das normale Maß hinaus deutlich erhöhtes Schadenrisiko bestehen.

Rückrufaktionen sollen Schäden vorbeugen oder abwenden und damit zivilrechtliche Haftungsansprüche der Autofahrer, strafrechtliche Konsequenzen für die Mitarbeiter der Hersteller, aber auch Imageverluste der betroffenen Marke vermeiden.

Bei den sogenannten „stillen“ Rückrufen handelt es sich um weniger schwerwiegende, nicht sicherheitsrelevante Mängel. Autohersteller nennen sie häufig „Serviceaktion“ oder „Produktoptimierung“ und beseitigen sie während planmäßiger Werkstattaufenthalte wie Inspektionen.

Dürfen auch freie Werkstätten Arbeiten im Rahmen einer Rückrufaktion durchführen?

Nein, diese Leistungen erfolgen ausschließlich in den von den Herstellern autorisierten Markenwerkstätten.

Wer informiert über die Aktionen?

Die Fahrzeughalter bekommen Post vom jeweiligen Kfz-Hersteller, in besonderen Fällen außerdem vom KBA. Drohen ernsthafte Gefahren, kann das KBA dem Hersteller auch die Nutzung der Halterdaten auferlegen und die Rückrufaktion überwachen. Dann melden häufig bereits die Medien vorab den Rückruf. Von den „stillen“ Aktionen erfahren die Fahrzeughalter in der Regel nichts.

Können sich Autofahrer auch selbst schlau machen?

Natürlich. Hersteller, Vertragswerkstätten, das KBA und der ADAC geben Auskunft.

Müssen Autofahrer der Aufforderung zum Rückruf Folge leisten?

Auf jeden Fall. Schließlich besteht häufig ein erhöhtes Unfallrisiko.



Was passiert, wenn sie es nicht tun?

Sie riskieren, dass ihre Fahrzeuge bei einem sicherheitsrelevanten oder sonstigen schwerwiegenden Rückruf über die örtliche Zulassungsbehörde vom KBA stillgelegt werden. Und weil der Autobesitzer vor einem Wiederverkauf über den nicht wahrgenommenen Rückruf informieren muss, kann sich das außerdem nachteilig auf den Verkaufspreis niederschlagen. Jedenfalls dann, wenn die Frist zur Fehlerbeseitigung abgelaufen ist.

Wie schnell sollten Betroffene reagieren?

Das hängt vom Gefahrenpotenzial des Mangels ab. Danach bestimmt sich, ob der Hersteller eine Ausschlussfrist für die kostenlose Beseitigung festlegen darf. Nach Ablauf der Frist ist die Fehlerbehebung nur noch im Rahmen einer bestehenden Garantie oder der gesetzlichen Sachmängelhaftung gegenüber dem Verkäufer möglich.

Welche Kosten tragen die Autobesitzer?

Keine. Auch nach Ablauf der Herstellergarantie übernehmen die Autobauer in der Regel die Kosten aus Imagegründen und um das Vertrauen der Kunden nicht zu verlieren. Das gilt auch unabhängig davon, ob dem Käufer gesetzliche Sachmängelhaftungsansprüche zustehen oder nicht.

Haben die Kunden in der Reparaturzeit einen Anspruch auf Mietwagen oder Nutzungsausfall?

Nein. Das trifft auch für Unternehmer zu, die das Fahrzeug während dieser Zeit gewerblich nicht nutzen können und somit Umsatz- und Gewinneinbußen hinnehmen müssen. Die Autobesitzer sind hier auf die Kulanz der Hersteller oder der Werkstätten angewiesen.

Woran erkennen Gebrauchtwagenkäufer, dass das Objekt der Begierde zur Rückrufaktion war?

Die Teilnahme wird sowohl im Serviceheft als auch in der Datenbank des Herstellers vermerkt. Meist erhalten die Fahrzeuge darüber hinaus auch einen Hinweisaufkleber beispielsweise in der Reserveradmulde.

-pm-



Frische Brise für das Cabrio-Dach

Bonn. Cabrio fahren ist mehr als nur ein Auto lenken. Es ist die Sehnsucht nach Freiheit, das Erlebnis Natur, kurzum ein Statement. Rund 2,12 Millionen Autofahrer lassen sich laut Kraftfahrt-Bundesamt hierzulande im Cabrio frischen Wind um die Nase wehen.

Dass die Fangemeinde nach Jahren der Flaute wieder wächst, hat auch andere, komfortable Gründe. Moderne Cabrios unterscheiden sich im Gebrauchswert und der Innenraumlautstärke kaum noch von geschlossenen Fahrzeugen. Forschungen in der Aerodynamik haben die Windgeräusche bei geschlossenem Verdeck auf ein Minimum reduziert, Akustikstoffe dämpfen die Geräusche. Neue Materialien ermöglichen zudem eine fast hundertprozentige Dichtigkeit.

Und dennoch: Wer das lauschige Fahrvergnügen für die Sinne sein eigen nennt, sollte auf folgende Hinweise und Pflegetipps achten, um mit seinem Cabrio-Dach lange Freude zu haben.

Tiefenreinigung

Moderne Stoffverdecke sind heute in der Regel mit einer dünnen Gummizwischenschicht ausgestattet, die mehr Dichtigkeit garantiert. In der Pflege gibt es gegenüber den PVC-Dächern jedoch keine gravierenden Unterschiede.

Erste Wahl nach dem Winter ist der SB-Waschplatz. Die harten Bürsten der Waschstraßen könnten dem Stoff schaden. Staub und grober Schmutz verschwinden mit kaltem, klarem Wasser und einer weichen Bürste oder einem Schwamm – immer in Faserrichtung streichen. Hände weg von Hochdruckreinigern. Der hohe Wasserdruck schadet nicht nur dem Stoff, sondern auch den Dichtungen.

Wer eine Waschanlage mit Fleececlappen nutzt, sollte auf Programme mit Heißwachs verzichten – das Material altert früher, das Verdeck wird eventuell beschädigt. Mit einer Kleiderfusselfrolle verschwinden anschließend hartnäckig auf dem Stoff haftende Flusen.

Ist das Verdeck trocken, sorgt eine Imprägnierung – am besten mit einem speziellen Nano-spray – dafür, dass die wasserabweisende Ausrüstung des Stoffverdecks und die Farbe länger



erhalten bleiben. Dreck, UV-Strahlung und Wasser perlen außerdem besser ab. Scheiben und Dichtungen vorher gut abdecken.

Gerade bei älteren Cabrios, egal ob Soft- oder Hardtop, können Gelenke und Dichtungen in die Jahre gekommen sein. Sollte es bei Oldtimern mal knirschen und knarzen, vertragen sie neben der regelmäßigen Reinigung Pflegemittel auf Silikonbasis beziehungsweise Öl. Lassen sich Kratzer auf Heckscheiben aus Kunststoff nicht mehr auspolieren, werden neue fällig. Nun noch den Verdeckkasten reinigen, fertig.

Spezialpflege

Die größten Feinde der Softtops im Sommer sind Vogelkot, Baumharz, Insektenreste und Teerflecken. Sind Autofahrer mit warmer Seifenlauge und weicher Bürste hier am Ende ihres Lateins, helfen nur noch Spezialreiniger. Auf keinen Fall haushaltsübliche Fleckenreiniger verwenden.

Generell gilt: Wer sich bei der Pflege von Cabrio-Dächern unsicher ist, fragt den Kfz-Meister seines Vertrauens. Dort weisen die Autohersteller auf Produkte hin und geben Pflegetipps.

-pm-

Mit dem Motorrad der Sonne entgegen

Bonn. Sobald die Sonne etwas höher am Himmel steht, juckt es die Besitzer der rund 4,3 Millionen Krafträder Deutschlands in der Gashand. Doch vor dem Saisonstart kommt zuerst der Sicherheits-Check.

Sorgfältige Biker haben natürlich schon im Herbst vor der Winterpause alle Arbeiten erledigt, um ihrem zweirädrigen Schätzchen einen sorgenfreien Winterschlaf zu gönnen. Wer aber beispielsweise nicht den Sprit aus den Vergasern abgelassen hat, steht nun vor einem Problem: Denn das Benzin ist über den Winter verdunstet und hat die Vergaserdüsen mit klebrigen Rückständen verstopft. Selbsthilfe ist da kaum möglich, eine Fachwerkstatt muss die Vergaser im Ultraschallbad reinigen und anschließend neu einstellen.



Reifen und Bremsen prüfen

Fahrer von Maschinen mit Einspritzanlage kennen solche Sorgen nicht, aber auch für sie bleiben noch ausreichend Prüfpunkte übrig. Ganz wichtig: die Reifen. Sie sind der einzige Kontakt zur Straße, dürfen keine Risse oder Schnitte aufweisen und müssen natürlich genügend Profil besitzen. 1,6 Millimeter schreibt der Gesetzgeber vor, doch dieses Minimum sollte kein sicherheitsbewusster Biker ausreizen.

Weiter geht's mit den Bremsen. Wie alt ist die Flüssigkeit? Wer diese Frage nicht beantworten kann, sollte sie sofort in der Fachwerkstatt wechseln lassen. Spätestens alle zwei Jahre, dann hat sie so viel Wasser aufgenommen, dass es bei harter Belastung zum Ausfall kommen kann. Und selbstverständlich sollten die Bremsbeläge noch mindestens zwei Millimeter dick sein, gemessen natürlich ohne die Trägerplatte. Nicht vergessen: Auch die Bremsscheiben verschleifen, ihre Mindeststärke ist im Handbuch nachzulesen.

Fahrwerk ist wichtig für die Straßenlage

Wichtig für sichere Straßenlage: der Zustand des Fahrwerks. Rad-, Schwingen- und Lenkkopflager müssen leichtgängig, aber spielfrei laufen. Kräftiges Rütteln darf kein fühlbares Spiel oder gar Klappergeräusche ergeben. Bei der Gelegenheit kann man auch einen Blick auf Gabel und Federbeine werfen: Beide sollten dicht sein, keine Ölspuren zeigen und vor allem an beiden Seiten auf gleiche Werte eingestellt sein.

Auch der Antrieb verträgt einen prüfenden Blick. Ist die Kette korrekt gespannt und ausreichend geschmiert? Sind die Zähne der Kettenräder noch intakt oder schon spitz wie bei einer Kreissäge? Dann wäre jetzt der richtige Zeitpunkt, einen neuen Kettensatz montieren zu lassen.

Ähnliches gilt auch für den immer beliebteren Zahnriemenantrieb – abgesehen natürlich von der Schmierung. Die ist dagegen auch beim wartungsarmen Kardantrieb ein Thema. Endantrieb und eventuell das Umlenkgetriebe sollten dicht sein, der Ölstand stimmen. Wichtig: Ölwechsel nicht vernachlässigen, denn hohe Drücke und wenig Ölinhalt bewirken wesent-



lich stärkere Belastung der Zahnräder als im Pkw. Prinzipiell gilt das ebenfalls für den Motor, auch Wenigfahrer sollten einmal im Jahr das Öl wechseln.

Scheinwerferlampe pro Saison wechseln

Bliebe noch die Lebensversicherung des Motorradfahrers: die Beleuchtung. Tipp: Die Scheinwerferlampe vor jeder Saison wechseln. Die meisten Maschinen haben nur eine, ein Ausfall bei Nacht ist also doppelt ärgerlich. Dass Bremslicht und Blinker funktionieren müssen, versteht sich ohnehin von selbst, gehört vor jeder Fahrt überprüft.

Fehlt noch ein Punkt: die Bekleidung. Dazu gehört auch der Helm, an dem bei der ersten Ausfahrt 2017 nicht mehr die Fliegen aus dem vorigen Jahr kleben sollten. Verkratzte oder sonstwie beschädigte Visiere gehören entsorgt, der Verschluss muss leichtgängig und zuverlässig einrasten. Auch Jacke, Hose, Handschuhe und Stiefel verdienen einen prüfenden Blick, um offene Nähte und defekte Reißverschlüsse kümmert sich der Schneider.

Dann steht der ersten Ausfahrt aus technischer Sicht nichts mehr im Weg. Bis sich allerdings der Kopf wieder auf das Motorradfahren eingestellt hat, vergehen ein paar Kilometer – auch wenn es noch so in der Gashand juckt.

-pm-

Schutz mit Brief und Siegel

Bonn. Reifenpanne allein auf weiter Flur, Unfall im Urlaub, Motorschaden auf dem Nachhauseweg. Eigentlich ärgerlich, aber mit einem Schutzbrief in der Tasche nur halb so wild. Ein Anruf genügt, und die schnelle Hilfe bei Panne und Unfall ist vor Ort. Das spart Geld, Zeit und Nerven.

Über 40 Millionen Autofahrer haben den Schutzbrief-Bund mit Automobilklubs oder Kfz-Versicherern bereits geschlossen, für die anderen stellt sich die Überlegung spätestens vor der Urlaubssaison. Interessenten sollten prüfen: Welche Leistungen werden benötigt? Wo gelten sie? Wer bietet was? Gibt es Ausschlusskriterien? Oft sind Autofahrer auch schon mit der Mo-



bilitätsgarantie der Hersteller abgesichert. Ein Besuch im Autohaus oder Kfz-Betrieb sorgt für Sicherheit.

Schutzbriefe der Automobilklubs

Das Spektrum der Angebote der einzelnen Klubs ist breit, der Vergleich recht mühsam. Versichern können Autofahrer so ziemlich alles, was sie sich im Notfall wünschen: von der einfachen Pannenhilfe in Deutschland bis zum Dolmetscherservice weltweit. Neben einem Fahrzeug sind oftmals wahlweise auch alle Autos und Fahrer eines Haushalts versichert.

Weil neben den Schuttbrief-Leistungen oft Angebote wie Clubmagazin, Rechtsberatung, Reisebüro oder zusätzliche Haftpflicht im Ausland gehören, lassen sich Klubs die Mitgliedschaft einiges kosten. Andere Anbieter punkten mit schlanken Geschäftsstrukturen, digitaler Arbeitsweise und günstigen Tarifen.

Angebote der Kfz-Versicherer

Der Schuttbrief kann als Zusatzbaustein zur Kfz-Versicherung geordert werden. Im Vergleich zum Angebot der Automobilklubs gilt er fahrzeugbezogen, also unabhängig vom Fahrer, kostet dafür auch weniger. Zu den wichtigsten Leistungen gehören neben der Pannen- und Unfallhilfe der Weiter- und Rückfahrservice, ein Mietwagen und wenn nötig der Krankentransport nach Hause. Wer noch keinen Schuttbrief hat, kann die Leistungen vor dem Urlaub auch kurzfristig für wenig Geld buchen.

Mobilitäts Garantien der Autohersteller

Auch die Autohersteller haben das Terrain längst für sich entdeckt. Zum Neuwagenkauf gibt es in der Regel eine kostenlose Mobilitätsgarantie obendrauf – bestenfalls ein Autoleben lang. Vorausgesetzt, das Fahrzeug wird nach Herstellervorgaben bei teilnehmenden Servicepartnern gewartet. Der Bonus ist an Kilometerleistung oder Jahre gekoppelt.

Welche Leistungen und Ausschlüsse über wie viele Jahre geboten werden, ist von Hersteller zu Hersteller unterschiedlich und steht im Kleingedruckten. Da sollte man sich vor der Reise



schlau machen. Übernommen werden in der Regel Pannenhilfe, Abschleppen, Mietwagen, Fahrzeugrückholung, Hotelübernachtungen, Kosten für Weiterfahrt oder Rückreise, Ersatzteilversand oder Fahrzeugverschrottung. -pm-

**Texte und Fotos finden Sie im Internet unter:
www.kfzgewerbe.de/presse/promotor.html**