

INHALT

Seite 1

Düstere
Bilanz für
Brummis

Seite 2

Die Sieben-
sachen fürs
Auto im Win-
ter

Seite 3

Maut-Stress in Euro-
pa

Seite 4

Vorsicht, Tannen-
baum im Abflug!

Seite 5

Sicher Fahren in der
kalten Jahreszeit

Seite 6

Ein glänzender
Auftritt

Seite 7

Fahrt mit Schneeket-
ten will geübt sein

Abdruck honorarfrei
Belegexemplar
erbeten



Düstere Bilanz für Brummis

Defekte Beleuchtungsanlagen an Lkw und Bussen stellen ein hohes Sicherheitsrisiko dar. Die Bilanz des Licht-Tests 2016 für Nutzfahrzeuge zeigt klaren Handlungsbedarf: Rund 41,5 Prozent der 7 300 Tests, die in die Statistik einfließen, brachten Mängel ans Licht. Das ist das Ergebnis der jetzt von Zentralverband Deutsches Kfz-Gewerbe (ZDK) und Deutscher Verkehrswacht (DVW) veröffentlichten Statistik. Die Mängelquote ist damit deutlich um 5,2 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr gestiegen.

Der ZDK appelliert dringend an Fahrer von Nutzfahrzeugen, nicht nur im Licht-Test-Monat Oktober, sondern das ganze Jahr auf die Beleuchtung zu achten, diese regelmäßig kontrollieren und Mängel umgehend beheben zu lassen.

Weitere Informationen unter www.licht-test.de

Foto: ProMotor

Die Siebensachen fürs Auto im Winter

Bonn. Nicht jeder Autofahrer hat eine beheizte Garage, nicht jedes Auto eine Standheizung. Da wird der morgendliche Einstieg in die automobilen Frostkammer zur Herausforderung. Ein paar coole Helfer schaffen freie Sicht und Bahn. 15 Minuten sollten für die Erwärmung eingeplant werden.

Handfeger und Handschuhe: Ohne sie rollt nach nächtlichem Schneefall nichts. Vor der Fahrt wird die weiße Pracht ohne klamme Finger von Dach, Heck und Motorhaube gefegt. So kommt beim Bremsen keine Dachlawine ins Rollen. Scheinwerfer, Heckleuchten und Kennzeichen nicht vergessen.

Enteiserspray: Spray ist die erste Wahl beim Scheibenenteisen – sanft zum Glas, einfach im Gebrauch. Sprühen, einwirken lassen, abwischen. Zur Not tut es auch der Eiskratzer. Die Riefen im Glas danach blenden allerdings gefährlich in der Sonne. Besser, wenn auch etwas fummelig, ist das abendliche Abdecken der Frontscheibe mit der klassischen Folie. Sie garantiert die freie Sicht am Morgen ohne Mehraufwand und Glaskratzer.

Türschlossspray: Der Klassiker schlechthin öffnet bei Autos ohne Fernbedienung die Türen. Am besten das Spray gleich in der Manteltasche deponieren. Schon vor dem ersten Frost sollten die Türgummis eingesalbt werden, sonst hilft auch der kleine Schlossöffner nicht weiter.

Antibeschlagtücher: Sie leisten auf den ersten Kilometern unentbehrliche Hilfe, wenn Feuchtigkeit auf kalte Scheiben trifft und sie immer wieder beschlagen. So schnell können Lüftung und Klimaanlage nicht arbeiten. Neben den Antibeschlagtüchern erledigen auch spezielle Fensterschwämme und Mikrofasertücher den Job.

Scheibenfrostschutz: Scheibenwischer sind bei Schmuddelwetter im Winter im Dauereinsatz. Ein Kanister – als Fertiglösung oder Konzentrat – gehört auf längeren Touren ins Auto. Der Mix aus Reiniger und Frostschutz sollte mindestens minus 25 Grad Celsius aushalten.

Schneeketten: Winterreifen sind situativ Pflicht, Schneeketten nur da, wo sie mit dem entsprechenden Verkehrszeichen (weißes Rad mit schwarzer Schneekette auf blauem Grund) vorgeschrieben sind. Es genügt, wenn die Antriebsräder damit ausgerüstet werden. Mit Schneeketten dürfen Autobesitzer nicht schneller als Tempo 50 fahren. Wer zuhause das Anlegen schon mal geübt hat, erspart sich in klirrender Kälte Zeit und Nerven.

Starthilfekabel: Dafür ist angesichts der Tatsache, dass schwächelnde Akkus jährlich die Pannenstatistik anführen, in jedem Auto Platz. Eine kleine Bedienungsanleitung an Bord schließt böse Überraschungen bei der Stromspende aus.

-pm-

Maut-Stress in Europa

Bonn. Das Auto ist gerüstet, Skier und Snowboard sind verstaut. Spätestens nach Weihnachten zieht es viele Deutsche auf die schneesicheren Pisten unserer Nachbarländer. Vor dem Ziel steht allerdings mit der Maut ein teurer, oft steiniger Weg. Selbst Automobilclubs fällt der Durchblick schwer: Welche Bezahlssysteme gibt es? Wie teuer sind die Gebühren? Welche Strafen drohen? Wer sich vor der Reise nicht schlau macht, zahlt deftig drauf.

Wegezoll: zeit- oder streckenbezogen?

Vignette: Bulgarien, Österreich, Rumänien, Schweiz, Slowakei, Slowenien, Tschechien und Ungarn lassen Autos nur mit Vignette ins Land. Mit Ausnahme der Schweiz haben Reisende die Wahl zwischen Jahres-, Monats- und Tagesvignette.

Die Eidgenossen verlangen für 14 Monate unverändert 38,50 Euro. In Österreich kostet die Jahresvignette für Autos jetzt 86,40 Euro. Der Preis für das Zwei-Monats-Pickerl liegt bei 25,90 Euro, das Zehn-Tages-Ticket kostet 8,90 Euro. Über aktuelle Preise informieren die Automobilclubs. Die Jahresvignetten gelten vom 1. Dezember 2016 bis 31. Januar 2018. Mit den aktuellen Plaketten können Autofahrer also noch bis 31. Januar 2017 rollen.

Maut: Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Irland, Italien, Kroatien, Polen, Portugal und Spanien kassieren für die zurückgelegte Strecke. Eine Sondermaut wird in einigen Ländern für Tunnels, Brücken oder Pässe fällig.

Bezahlssysteme: vor Ort oder elektronisch?

Der Klassiker: Der Wegezoll wird an den Mautstellen gezahlt. Dabei ist Bares längst nicht mehr nur Wahres. Viele Länder akzeptieren an den Stationen ausschließlich Kreditkarten. Auch in puncto Vignette hat sich einiges getan. Der Name E-Vignette sagt es schon: Das Papier wurde durch eine elektronische Plakette abgelöst, das lästige Kleben entfällt. In Ungarn, Rumänien, der Slowakei und auf einigen Strecken in Italien wird dazu beim Kauf das Kennzeichen elektronisch erfasst und später auf der Strecke abgeglichen.

In Spanien, Frankreich, Polen, Portugal und Italien kommt man dagegen mit einem Transponder an Bord schneller ans Ziel. Autofahrer können damit reservierte Spuren nutzen. Die

Ein- und Ausreise wird automatisch registriert und über das gewählte Zahlungsmittel abgerechnet.

Vignetten sind bei den meisten Automobilklubs oder in Grenznähe bei den Zollämtern, an Tankstellen oder Kiosken erhältlich. Transponder können wie auch Vignetten bei „Tolltickets“ geordert werden. -pm-

Vorsicht, Tannenbaum im Abflug!

Bonn. Der Run auf die Weihnachtsbäume hat begonnen. Insgesamt kauften die Deutschen laut Hauptverband der Deutschen Holzindustrie im vergangenen Jahr 29,3 Millionen Nordmanntannen, Blaufichten & Co.

Bevor die grüne Dekoration aber ihren Platz in den Wohnzimmern findet, müssen die sperrigen Gesellen nach Hause transportiert werden – mit dem Auto in der vorweihnachtlichen Hektik mitunter ein gefährliches Abenteuer.

Mit Spanngurten sichern

Je nach Fahrzeug landen die Bäume obenauf, hinten raus oder mittendrin. Wer sich für den Dachtransport entscheidet, zurt den Baum mit der Spitze nach hinten und Spanngurten am Dachträgersystem fest. Dabei sollten Stamm und Äste fixiert werden. Die Ladung darf weder nach vorn noch zur Seite überstehen. Das gilt auch für kurze Strecken. Normale Gummibänder reichen hier keineswegs aus. Der Baum kann bei einer Vollbremsung zum Geschoss werden.

Kleinere Bäume passen bei umgeklappter Rücksitzlehne und notfalls umgelegtem Beifahrersitz auch gut ins Auto. Sitz- und Spanngurte halten sie auch hier fest im Griff. Ragt das Grün mindestens einen Meter aus dem Kofferraum heraus (zulässig sind laut Straßenverkehrs-Ordnung maximal 1,50 Meter), ist es mit rotem Tuch und in der Dunkelheit mit roter Lampe zu kennzeichnen. Fahrzeugbeleuchtung und Kennzeichen müssen erkennbar bleiben. Und ganz klar: Die Sicht des Fahrers nach rechts und hinten darf nicht beeinträchtigt werden.

Strafe muss sein

Wie gefährlich der nicht korrekt gesicherte Christbaum bei einer Vollbremsung werden kann, haben Crashtests des ADAC gezeigt. Bei einer Vollbremsung aus Tempo 50 erreichte der nicht sicher verstaute Baum das 25fache seines Gewichtes: kritisch für Vorfahrende, aber vor allem für Fußgänger.

Die Polizei ahndet die Ordnungswidrigkeit deshalb zu Recht mit hohen Bußgeldern: Die nicht ausreichende Ladungssicherung kostet 35 Euro. Werden andere Verkehrsteilnehmer

dadurch gefährdet, erhöht sich die Strafe auf 60 Euro und einen Punkt in Flensburg fällig. Ist ein Unfall die Folge, steigt die Geldstrafe auf 75 Euro. -pm-

Sicher Fahren in der kalten Jahreszeit

Bonn. Autofahren im Winter ist mit besonderen Risiken verbunden, hat aber auch seinen Reiz. Was gilt es zu beachten, um sicher durch die kalte Jahreszeit zu kommen?

Das eigentliche Problem im Winter ist die unberechenbare Fahrbahnbeschaffenheit. Das beginnt bereits im Herbst, wenn Laub und Nässe die Oberfläche schmierig machen. Und findet seinen Höhepunkt bei Blitzeis, wenn Regen auf gefrorenen Boden fällt und ihn so rutschig macht, dass selbst Streufahrzeuge liegenbleiben. Darauf muss sich der Autofahrer einstellen und durch angepasste Fahrweise reagieren. Dies gilt insbesondere, als immer mehr elektronische Fahrhilfen wie ABS oder ESP die Fahrt auf rutschigen Straßen im Prinzip sicherer gemacht haben. Was jedoch niemanden dazu verleiten sollte, deshalb schneller zu fahren. Denn auch die elektronischen Regelsysteme können nur arbeiten, wenn die Reifen sicher greifen.

In manchen Situationen kann die Elektronik sogar stören, beispielsweise im Tiefschnee. Denn wenn die Räder durchdrehen, nimmt das ESP in manchen Modellen die Motorleistung so weit zurück, dass sich das Auto gar nicht mehr bewegt. Dann hilft nur, das ESP auszuschalten und sich so mit etwas Glück aus dem Schnee zu fräsen. Aber anschließend das Wiedereinschalten nicht vergessen!

Beim Anfahren sanft Gas geben

Ohnehin hilft es meistens, sich in tiefem Schnee durch Hin- und Herfahren zunächst eine Spur zu legen, um dann mit etwas Schwung die schwierige Passage zu meistern. An Steigungen kann es helfen, diagonal zum Berg anzufahren – so wird die reale Steigung reduziert und das Auto kommt leichter in Schwung. Und dass es bei heckgetriebenen Fahrzeugen hilft, etwas Gewicht auf die Antriebsachse zu legen, gilt auch heute noch. Grundsätzlich gilt: Sanft Gas geben und bremsen, gefühlvoll lenken, damit die Räder gar nicht erst ins Rutschen kommen. Auch sollten bei zweifelhaften Straßenbedingungen Mitfahrer und Autoradio Ruhe geben, denn Glätte kann man hören – am unterschiedlichen Abrollgeräusch der Reifen.

Auf die Witterung achten

Generell gilt es, die Witterung im Auge zu behalten. Gerade in unseren Breiten, wo die Winter eher nass ausfallen, kommt es bei aufreißenden Wolken nachts oft zu überfrierender

Nässe. Auch bereits, wenn die Außentemperaturanzeige noch knapp Plusgrade meldet. Und an schattigen Waldrändern oder auf Brücken können sich Reif- und Eisglätte lange halten, auch wenn die Straße woanders schon trocken ist. Darauf muss der Autofahrer sich einstellen, um sicher durch den Winter zu kommen. -pm-

Ein glänzender Auftritt

Bonn. Felgen sind die Schuhe fürs Auto. Damit sie lange halten und ein schickes automobiles Bein machen, brauchen sie regelmäßige Pflege. Gerade im Winter müssen die Silberlinge viel aushalten – Streusalz, Schneematsch, Bremsstaub, Frost. „Wer da nicht mit dem Putzen hinterherkommt, lässt ihren Glanz verblassen, riskiert Schäden und auf lange Sicht einen Wertverlust beim Verkauf des Autos“, sagt Ulrich Köster vom Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK).

Schonend reinigen

Gewaschen wird je nach Verschmutzungsgrad. Günter Flucht vom Felgenhersteller Alcar Deutschland rät: „Nach langen Fahrten auf mit Salz oder Granulat gestreuten Straßen gehört zur Autowäsche eine intensive Felgenreinigung. Selbst unbehandeltes Aluminium rostet nicht, es bildet sich durch die Oxidationsprozesse aber schnell eine unansehnliche graue Schicht.“

Die Handarbeit ist mühsam, doch nur so geht der Dreck wirklich weg. Grober Schmutz verschwindet vorab mit dem Dampfstrahler. Das Feintuning erledigen Spezialreiniger mit vom Hersteller vorgegebener Einwirkzeit, Felgenbürste oder Spezialschwamm. Eine Zahnbürste entfernt hartnäckigen Dreck und Bremsstaub in den Speichenübergängen. Alles mit dem Dampfstrahler abspülen und einem Tuch gut trocknen.

Beim Kauf des Reinigers sollten Autofahrer unbedingt darauf achten, dass er säurefrei ist. Metallteile wie Radbolzen und die Felgenoberfläche werden so nicht angegriffen.

Penibel versiegeln

Was für die Schuhe gut ist, kann auch den Felgen nicht schaden. Eine Versiegelung mit Wachs oder Spray wird mit einem Tuch aufgetragen und der Rest nach dem Einwirken wegpoliert. So perlt die Nässe wie bei der Lotusblüte besser ab, Schmutz haftet nicht so schnell und lässt sich müheloser entfernen. Hersteller versprechen, dass die Versiegelung je nach Beanspruchung mehrere Autowäschen übersteht.

Smart reparieren

Ist alles sauber, kommen eventuelle Schäden ans Licht – ein Schönheitsmakel besonders bei teuren Alufelgen, schlimmstenfalls ein Sicherheitsrisiko. Kleine Kratzer und Schrammen beseitigt die Werkstatt schnell und günstig mit der sogenannten Smart Repair-Methode. Allerdings sind dieser Reparatur auch Grenzen gesetzt. Flucht: „Stark beschädigte Räder, die beispielsweise zurückgeformt oder geschweißt werden müssten, sollten grundsätzlich ausgetauscht werden.“ Das Rad könnte während der Fahrt brechen. -pm-

Fahrt mit Schneeketten will geübt sein

Bonn. Im Gebirge geht im Winter nichts ohne sie, Autofahrer aus dem Flachland kennen sie dagegen meist nur vom Hörensagen. Die Rede ist von Schneeketten. Sie werden gebraucht, wenn Winterreifen allein nicht mehr weiterhelfen.

Wer jemals mit Schneeketten im Tiefschnee unterwegs war, schwärmt von der Zugkraft der feingliedrigen Traktionshelfer. Doch der Umgang damit verlangt Übung, und es gilt auch ein paar Vorschriften zu beachten. So ist die Höchstgeschwindigkeit mit Ketten in Deutschland, Österreich und der Schweiz auf 50 km/h begrenzt. Und wenn das Zeichen 268 StVO aufgestellt ist (weißes Rad mit schwarzer Schneekette auf blauem Grund), ist die Benutzung von Schneeketten auf der Antriebsachse Pflicht – auch bei Fahrzeugen mit Allradantrieb. Außerdem müssen die Ketten zur Reifengröße des Fahrzeugs passen. Angaben dazu findet man in den Fahrzeugpapieren. Bei wenig Platz in den Radkästen werden in aller Regel besonders feingliedrige Ketten empfohlen.

Schneeketten-Montage vorher probieren

Doch wo gibt es Ketten? Zu kaufen im Kfz-Meisterbetrieb und im Zubehörhandel, die Autoclubs vermieten auch. Allerdings reicht das Kontingent in den Skiferien je nach Schneelage oft nicht aus, rechtzeitiges Vorbestellen ist angeraten. Wer jedoch vorhat, öfter in den Wintersport zu fahren, fährt mit einem eigenen Satz meistens günstiger. Und er hat Zeit, die Montage vorher zu Hause bei angenehmen Temperaturen zu üben und sich mit den Verschlüssen vertraut zu machen. Denn wer seine ersten Versuche bei Minusgraden im Tiefschnee unternimmt, hat daran nur selten Freude. Übrigens bieten die meisten Kettenhersteller an, bei einem Fahrzeug- und dadurch bedingten Größenwechsel der Räder die Ketten in gewissen Grenzen anzupassen.

Der Handel bietet außer reinen Metallketten auch solche kombiniert mit Stahlseilen an sowie Krallen, die an einem fest mit der Radnabe verbundenen Adapter verschraubt werden.

Nach Gebrauch säubern und trocken lagern

Weil nicht alle Lösungen gleichermaßen für guten Grip sorgen, hat Österreich vor ein paar Jahren eine eigene Norm für Schneeketten vorgegeben, die Ö-Norm V5117. Die gilt heute als Maßstab für Traktionshilfen.

Und wie werden die Ketten gepflegt?

Zunächst mal, indem sie so wenig wie möglich auf schnee- und eisfreien Straßen gefahren werden – was auch die Reifen schont. Nach Benutzung sollten sie einfach mit klarem Wasser abgespült und dann getrocknet werden, vom früher oft empfohlenen Einölen raten die Hersteller mittlerweile unisono ab. Den Sommer überdauern sie am besten trocken gelagert in ihrer Verpackung – bis zum nächsten Winter. -pm-

Texte und Fotos finden Sie im Internet unter:

www.kfzgewerbe.de/presse/promotor.html