

INHALT

Seite 1

Luftdruck nach
Urlaubsfahrt kon-
trollieren

Seite 1

Erstklässler
erobern die
Straße

Seite 3

Öko-Rabatt und
Steuer-Bonus für E-
Mobile

Seite 4

Falsches Motoröl
kann teuer werden

Seite 6

Nach dem Urlaub
zum Check

Seite 7

Neuwagengarantie –
die Irrtümer der
Autofahrer

Abdruck honorarfrei
Belegexemplar
erbeten



Luftdruck nach Urlaubsfahrt kontrollieren

Bonn. Wohl dem, der sich auf die automatische Kontrolle des Reifendrucks in seinem Auto verlassen kann. Seit 1. November 2014 ist sie für alle Neufahrzeuge vorgeschrieben. Bei zu wenig Luft im Reifen weist das System über eine optisch-akustische Warnung im Cockpit darauf hin. Dann ist schnelles Handeln angesagt. Für die vielen Millionen Fahrzeuge, die noch nicht über Reifendruck-Kontrollsysteme verfügen, muss der Fahrer das Prüfen nach wie vor per Hand und Prüfgerät durchführen. Das ist besonders nach der Urlaubsfahrt mit voll bepacktem Fahrzeug sinnvoll. Dann sollten alle vier Räder wieder mit normalem Druck rollen.

Foto: ProMotor/T.Volz

Erstklässler erobern die Straßen

Bonn. Über 700 000 ABC-Schützen stehen in den Startlöchern, um das Einmaleins zu lernen. In Sachsen, Bremen und Niedersachsen drücken sie bereits die Schulbank. Klassenkameraden und Lehrer werden beäugt und ins Herz geschlossen, die Köpfe mit Zahlen und Buchstaben gefüttert. Viel Stress für die Kleinen.

Nicht genug damit: Das Lernen beginnt bereits auf dem Schulweg. Welcher ist der sicherste? Wo lauern Gefahren? Was ist am Zebrastreifen erlaubt? Wer hier nicht aufpasst, riskiert das Leben der Kleinen. Allein im Jahr 2015 verunglückten 84 Kinder unter 15 Jahren im Straßenverkehr tödlich – das sind dramatische 18,3 Prozent mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Höchste Zeit also, die Erstklässler für den Straßenverkehr fit zu machen.

Darauf müssen sich Autofahrer einstellen

- Vor Schulen und in Wohngebieten sollten Autofahrer generell zwei Gänge runter schalten und bremsbereit fahren. Kinder sind unberechenbar und springen gern mal zwischen parkenden Autos auf die Straße. Besondere Vorsicht ist zu Schulbeginn und -ende geboten.
- Wartende Schul- oder Linien-Busse sowie Straßenbahnen dürfen Autofahrer an Haltestellen nur im Schrittempo passieren. Nähern sich Busse der Haltestelle mit eingeschaltetem Warnblinklicht, gilt Überholverbot. Erst wenn der Bus steht, ist das Vorbeifahren mit maximal 7 km/h erlaubt.
- Am Zebrastreifen gilt: Fußgänger haben absoluten Vorrang. Schon wenn sich Kinder nähern, muss das Tempo gedrosselt und das Auto angehalten werden.

Darauf sollten Eltern achten

- Pläne von Schulwegen und dem Einsatz von Schülerlotsen bringen Sicherheit beim Überqueren von Straßen. Es gibt sie in der Regel auf den Websites der Schulen.
- Helle Kleidung, reflektierende Schulranzen, leuchtende Westen und Kappen machen aus grauen Mäusen kleine Leuchttürme.
- Hans-Guck-in-die-Luft und Spring-ins-Feld brauchen Zeit. Frühes Losgehen garantiert stressfreien, sicheren Weg.
- Wer seine Kinder mit dem Auto vors Schultor chauffiert, muss die Kleinen anschnallen, auch wenn die Tour nur kurz ums Eck führt. Laut Bundesanstalt für Straßenwesen waren Kinder ab sechs Jahren im Jahr 2015 auf Landstraßen zu 83 Prozent und innerorts zu 81 Prozent mit Kindersitzen gesichert. 15 Prozent benutzten den Erwachsenengurt und fuhren damit nicht altersgerecht mit. Zwei Prozent waren völlig ungesichert.
- An der Schule steigt der Nachwuchs auf der Schul- und Gehwegseite aus. Kurze Wege sollten Kinder per pedes zurücklegen. Das schult die Aufmerksamkeit und Selbstständigkeit.

-pm-

Öko-Rabatt und Steuer-Bonus für E-Mobile

Bonn. Viel wurde in den vergangenen Jahren über Elektroautos diskutiert. Über Anschaffungskosten, Reichweite, Ladestationen, staatliche Förderung. Wenig dagegen über Versicherungsprämien, Steuern und E-Kennzeichen. Dabei können auch sie die Stromer nach dem Kauf attraktiver machen. Tun sie es?

Versicherung: Öko-Rabatte im Angebot

Für die Berechnung der Versicherungsbeiträge entscheiden bei den E-Mobilen die Typ- und Regionalklassen – da machen die Versicherungen keinen Unterschied zu herkömmlichen Antrieben. Sie verdeutlichen die Schadenbilanz der Modelle und Regionen. Wie viele und welche Schäden aber verursachen die Stromer?

„Bislang wurden sehr wenige Elektroautos in Deutschland zugelassen, die statistische Basis zur Ermittlung des Schadenbedarfs ist dementsprechend klein und noch nicht aussagekräftig“, sagt eine Sprecherin des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV). Der GDV weist außerdem auf die Gefahren hin, die vom Hochspannungsbordnetz und von den kaum hörbaren Fahrgeräuschen für Fußgänger und Radfahrer ausgehen.

Dennoch gewähren einige Anbieter Rabatte für die Stromer. So fördert die Allianz seit Oktober 2015 die Elektromobilität mit zehn Prozent Rabatt in der Kfz-Versicherung. Aus der Konzernzentrale heißt es dazu: „Der Nachlass basiert auf der Grundlage einer Expertenschätzung zum verringerten Schadenbedarf bei E-Fahrzeugen.“

Crash-Reparatur- und Lackierversuche im Allianz Zentrum für Technik hätten zudem ergeben, dass Elektromobile reparabel wie konventionelle Fahrzeuge seien. Mehr noch: Die von den Herstellern erzielte Reparaturfreundlichkeit und daraus folgend die Versicherungseinstufung schlugen sich ganz erheblich auf die Betriebskosten nieder.

Eine vom Hochspannungsbordnetz ausgehende Gefahr sieht die Allianz nicht: „Uns ist nicht bekannt, dass es aufgrund elektrischer Entladung zu Personenschäden gekommen ist, dagegen wissen wir von Bränden bei modifizierten Fahrzeugen.“ Fehlerhaftes Bedienen der Ladestation und Kurzschluss durch Tierbisse versichert die Allianz im VollkaskoPlus-Angebot mit einem Rundumschutz für den Akku.

Andere Versicherungen wie die DEVK belohnen besonders schadstoffarme Fahrzeuge mit Öko-Spartarifen, wenn sie nicht mehr als 120 Gramm Kohlendioxid (CO₂) ausstoßen. Bei der DEVK beträgt der Rabatt drei Prozent gegenüber einem Vergleichsfahrzeug mit höherem CO₂-Ausstoß. Sind die Autofahrer weniger als 15 000 Kilometer im Jahr unterwegs und/oder besitzen eine Berechtigungskarte für den Personennahverkehr, kann der Nachlass bis auf zehn Prozent steigen. Alternativ erhalten reine Elektroautos 15 Prozent Rabatt in der Kfz-Haftpflicht.

Andere Anbieter wie die Nürnberger Versicherung sind der Ansicht, dass positive Schadenbilanzen einzelner Fahrzeuge in den Typklasseneinstufungen des GDV ausreichend berücksichtigt werden. Man sei aber, so Matthias Schenk von der Presseabteilung, mit den Kooperationspartnern aus der Automobilbranche im Gespräch und prüfe Nachlässe auf die Versicherungsprämien von Elektroautos, da Rabatte kalkulatorisch gerechtfertigt sein müssen. Nachfragen lohnt also.

Steuer: ab 2016 weniger Freiheit

Auch in der Steuer hat sich seit Jahresbeginn einiges geändert – leider zum Nachteil der Besitzer. Reine Elektrofahrzeuge mit Zulassungsdatum ab dem 1. Januar 2016 sind für fünf Jahre von der Kfz-Steuer befreit. Stromer, die vor diesem Datum erstmals in den Verkehr gekommen sind, genießen noch eine Steuerbefreiung von zehn Jahren. Hybride und sogenannte Range-Extender-Fahrzeuge sind vom Privileg ausgenommen.

E-Kennzeichen: noch wenig Nutzen

Seit Inkrafttreten des Elektromobilitätsgesetzes im vergangenen Jahr können Kommunen Elektroautos das Fahren auf der Busspur erlauben und kostenlose Parkplätze anbieten. Voraussetzung: Die Elektromobile müssen dafür mit einem E-Kennzeichen ausgestattet sein. Elektrizität hat das bislang allerdings nur wenige Kommunen wie Ludwigsburg, Hamburg oder Stuttgart. Andere Städte wie Berlin haben sich klar dagegen entschieden. Einen Werbeeffekt hat das Kennzeichen aber allemal. -pm-

Falsches Motoröl kann teuer werden

Motoröl soll schmieren und Verschleiß verhindern. Doch für Laien ist es heute kaum noch möglich, die richtige Ölsorte für ihr Fahrzeug aus einem immer unübersichtlicheren Angebot herauszufinden.

Blöde Situation: Beim Prüfen des Ölstands nach dem Tanken zeigt der sich nur noch knapp über der Minimum-Markierung. Doch welche Sorte nachfüllen? Im Regal stehen zwanzig Dosen mit verschiedener Kennzeichnung: 5W-30, 10W-40, 0W-20 – wer soll da durchfinden? Und welche Norm ist die richtige? Darüber gibt in jedem Fall die Bedienungsanleitung Auskunft. Dafür muss der Autofahrer jedoch wissen, was für einen Motor er unter der Haube hat – im Zweifel also in den Fahrzeugpapieren nachsehen. Seit einigen Jahren haben nahezu alle Autohersteller eigene Ölnormen eingeführt, welche die unterschiedlichsten Namen tragen.

Mehrbereichsöl ist am weitesten verbreitet

Die Kennzeichnung auf der Öldose gibt hingegen nur an, wie dick- oder dünnflüssig ein Öl ist, sie sagt nichts über die Qualität aus. Die von der SAE (Society of Automotive Engineers) 1911 festgelegte Skala für Motoröle reicht von 0 bis 60. Je höher die Zahl, desto dicker das Öl. Üblich sind heute Mehrbereichsöle, am weitesten verbreitet die Viskosität 5W-30. Das bedeutet, dass sich dieser Schmierstoff bei null Grad wie ein Öl gemäß SAE 5 (W, wie Winter) verhält, bei 100 Grad hingegen wie SAE 30. Die meisten Autohersteller erlauben mehrere Viskositäten, legen sich nicht auf eine fest.

Freigabe des Autoherstellers ist wichtig

Wichtig: Auf der Öldose sollte stehen, dass der Inhalt die Freigabe des entsprechenden Autoherstellers besitzt und die geforderte Ölnorm erfüllt. Formulierungen wie „entspricht Norm XY“ besagen lediglich, dass der Ölhersteller sein Produkt zwar für geeignet hält, letztlich aber die Freigabe des Autoherstellers nicht besitzt.

Kfz-Meisterbetriebe hängen in der Regel einen Ölwechsellanhänger in den Motorraum, darauf sollten Ölsorte und Viskosität vermerkt sein. Oft finden sich diese Informationen auch im Serviceheft.

Doch was passiert, wenn versehentlich doch ein ungeeignetes Öl nachgefüllt wurde? Die meisten Motoren reagieren tolerant auf geringe Mengen bis zu einem halben Liter. Kritischer ist es, wenn beim Ölwechsel das gesamte Volumen gegen ein nicht zulässiges Öl ausgetauscht wird. Vor allem Turbomotoren reagieren empfindlich, weil der Turbolader extrem hitzestabile Schmiermittel benötigt. Und bei Dieseln mit Partikelfiltern beschleunigt ein ungeeignetes Öl das Verstopfen des Filters mit unlöslichen Ascherückständen.

Beim Ölwechsel einen Liter Reserve kaufen

Ein falsches Öl kann also teuer werden. Aber wie kann der Autofahrer verhindern, dass er in diese Zwickmühle gerät? Ganz einfach: Beim nächsten Ölwechsel in der Werkstatt einen

Liter zum Mitnehmen verlangen und im Auto mitführen, so ist man auf der sicheren Seite. Sollte bei der nächsten Wartung noch etwas von diesem Öl übrig sein, wird es beim Ölwechsel mit verwendet und ein frischer Liter Mitnahmeöl ins Auto gelegt. So entstehen dem Kunden unter dem Strich keine Mehrkosten, er entgeht aber der Qual der Wahl des richtigen Motoröls. -pm-

Nach dem Urlaub zum Check

Bonn. Nach der Reise ist vor der Reise – so jedenfalls sollten Autofahrer jetzt für ihr Fahrzeug sorgen. Im Gegensatz zu den erholten Insassen hat der Packesel selten so gelitten wie in den vergangenen Wochen. Hunderte Kilometer unter glühender Sonne auf heißem Asphalt fordern ihren Tribut: runtergefahrenere Reifen, abgefahrenere Bremsbeläge, defekte Leuchten, Steinschläge und Kratzer. „Wer sicher in den Herbst starten will, sollte seinem Fahrzeug Gutes tun und nach der Reinigung zum Stopp in die Werkstatt fahren“, rät Wilhelm Hülsdonk, Bundesinnungsmeister im Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe.

Entrümpeln: Was musste im Urlaub nicht alles mit: Hund, Fahrräder, Schlauchboot, Kühlbox, Gepäck, Spielzeug für die Kleinen. Ballast schluckt Sprit und muss raus. Auch, um den salzigen Sand vom Strand später aus allen Ecken und Fugen entfernen zu können – der Rostfraß schlechthin.

Reinigen: Nichts haftet hartnäckiger auf Lack und Glas als Insektenreste, Vogelkot und Baumharz. Die müssen eingeweicht und mit Spezialmitteln entfernt werden. Nach dem Hochdruckreinigen von Front und Radkästen sei dem Auto das Komplettwaschprogramm inklusive Wachs und Politur gegönnt. Im Innenraum geht es gegen Scheibenschmierfilm, Staub, Krümel und alles, was sich sonst während der Fahrt angesammelt hat.

Kontrollieren: Sicherheitsrelevante Teile wie Bremsen, Stoßdämpfer und Reifen checkt die Werkstatt. Bei der Gelegenheit werden auch gleich defekte Glühlampen ausgetauscht, die Scheinwerfereinstellung korrigiert, verschlissene Wischerblätter und fehlende Flüssigkeiten wie Wisch- und Kühlwasser sowie Motoröl ersetzt. Der Reifendruck sinkt auf Normal.

Reparieren: Kosmetik sichert den Werterhalt. Weil kleine Steinschläge im Lack schnell rosten und Löcher im Glas reißen können, ist schnelle Hilfe angesagt. Mit sogenannten Smart-Repair-Methoden gelingt die kostengünstige Reparatur. Die Arbeiten erfordern Spezialwerkzeuge und sind ein Fall für Profis. Im Schadenfall übernimmt die Werkstatt in der Regel auch die Regulierung mit der Versicherung. -pm-

Neuwagengarantie – die Irrtümer der Autofahrer

Bonn. Sie ist so etwas wie ein Ruhekissen für Autokäufer. Die Neuwagengarantie schützt vor teuren Reparaturen – je nach Hersteller zwei bis sieben Jahre nach dem Fahrzeugerwerb. Ein Drittel der Käufer stellte laut Marktforschungsstudie Tacho-Trend schon einmal Ansprüche an den Hersteller, 98 Prozent waren mit der Abwicklung der Garantiarbeiten zufrieden.

Die Befragung der Sachverständigenorganisation KÜS in Zusammenarbeit mit der Fachzeitschrift *kfz-betrieb* brachte allerdings auch ans Licht, dass viele Autofahrer in Sachen Garantie falsch informiert sind. Marion Nikolic, Rechtsexpertin beim Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe, klärt über die wichtigsten Irrtümer auf.

Garantie und Gewährleistung sind dieselbe Sache.

Ganz und gar nicht. Bei der Garantie handelt es sich um ein freiwilliges Leistungsversprechen der Hersteller und Importeure. Sie allein entscheiden, ob, in welchem Umfang und Zeitraum sie für die Beschaffenheit und Haltbarkeit der Produkte einstehen wollen.

Die Gewährleistung, auch Sachmängelhaftung genannt, ist dagegen gesetzlich vorgeschrieben und gilt für Neuwagen zwei Jahre. Hier haftet der Verkäufer für alle Sachmängel, die bei der Fahrzeugübergabe bereits vorhanden oder zumindest angelegt waren.

Während der Garantiezeit darf nur die Vertragswerkstatt ans Auto.

Schon seit Jahren vertritt die EU-Kommission die Ansicht, dass Wartungs- und Inspektionsarbeiten auch von fabrikatsfremden Werkstätten durchgeführt werden dürfen, ohne dass sich dies nachteilig auf die Neuwagengarantie auswirkt. Allerdings gelten folgende Voraussetzungen:

- Die fabrikatsfremde Werkstatt richtet sich bei der Reparatur nach den Herstellervorgaben.
- Die Wartungs- und Inspektionsleistungen werden sach- und fachgerecht durchgeführt.
- Die Arbeiten sind nicht Ursache für einen später auftretenden Schaden, der unter die Herstellergarantie fällt.

Ansprechpartner im Garantiefall sind dagegen ausschließlich die vom Hersteller autorisierten Markenwerkstätten.

Es muss immer mit Originalteilen repariert werden.

Welche Teile die Werkstatt verwenden darf, ist im Einzelfall Sache der Hersteller. Dabei handelt es sich zumeist um Originalteile. Der Hersteller kann die Werkstatt aber

auch anweisen, zum Beispiel aufbereitete Teile zu verwenden. Entscheidend ist, dass mit den Teilen aufgetretene Mängel beseitigt werden können.

Rostschäden muss der Hersteller bezahlen. Egal, wo sie auftreten.

Da wird's kompliziert: Sofern der Hersteller über die Neuwagengarantie hinaus auch eine für Rost anbietet, ist diese regelmäßig auf Schäden infolge einer Durchrostung beschränkt. Das heißt: Nicht jeder äußerlich sichtbare und optisch störende Rostansatz wie Flugrost wird von der Garantie gedeckt. Außerdem muss die Gefahr einer bevorstehenden vollständigen Durchrostung oder für die Verkehrssicherheit bestehen.

Lautet die Garantie-Bedingung „Durchrostung von innen nach außen“, muss der Rostschaden darüber hinaus auf einer „inneren“ Ursache beruhen, das heißt auf einem unzureichenden Korrosionsschutz. Mechanische Beschädigungen des Lackes oder unsichtbare, unbekannte Lackfehler sind davon ausgenommen.

Beim Neuwagenkauf über das Internet könnte es Schwierigkeiten mit der Garantie geben.

Die freiwillige Herstellergarantie gilt unabhängig davon, wo der Neuwagen gekauft wurde. Das kann beim Händler vor Ort, über das Internet oder in einem EU-Mitgliedsstaat sein. Die vom Hersteller autorisierten Markenwerkstätten sind grundsätzlich vertraglich zur Erbringung der Garantieleistungen verpflichtet. Wird ein Neuwagen im EU-Ausland erworben, können Inhalt beziehungsweise Umfang der Garantie aber von denen eines in Deutschland ausgelieferten Fahrzeuges abweichen.

Im Garantiefall kann man sein Fahrzeug auch zurückgeben oder gegen ein anderes Neufahrzeug tauschen.

Leider nein. Der Kunde hat lediglich einen Reparaturanspruch. Das Recht, vom Verkäufer eine Ersatzlieferung zu verlangen oder vom Kaufvertrag zurückzutreten, besteht nur im Rahmen der Sachmängelhaftung und auch nur dann, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen dafür erfüllt sind. -pm-

Texte und Fotos finden Sie im Internet unter:

www.kfzgewerbe.de/presse/promotor.html