

INHALT

Seite 1

Abgasuntersuchung weiterentwickeln

Seite 2

Fußball-Jubel ohne Buße

Seite 3

Vorsicht bei Ersatzteilen aus dem Internet

Seite 5

Sonnenbrille: cool und sicher

Seite 6

E-Bikes gehören ans Heck

Seite 7

Mit dem Reisemobil durch Europa

Abdruck honorarfrei
Belegexemplar
erbeten



Abgasuntersuchung weiterentwickeln

Bonn. Vorschläge für eine modernisierte Abgasuntersuchung (AU) hat ZDK-Präsident Jürgen Karpinski präsentiert. Sie dürfe nicht allein der elektronischen On-Board-Diagnose (OBD) überlassen bleiben. Das bisher angewendete zwei-stufige Verfahren mit OBD-Prüfung und Endrohrmessung müsse weiterentwickelt werden. Dafür schlage das Kfz-Gewerbe folgende Veränderungen vor:

- Ab dem fünften Jahr nach der Erstzulassung oder nach 100 000 Kilometern Laufleistung müssen OBD-Prüfung und Abgasmessung Pflicht werden.
- Die Abgas-Grenzwerte für Euro 5/Euro 6-Fahrzeuge sind anzupassen.
- Weitere Parameter aus der Motorelektronik müssen herangezogen werden, um die Funktionsweise des OBD-Systems eindeutiger prüfen zu können.

Weiterhin könnte auch über die Messung der Stickoxide nachgedacht werden. Diese Vorschläge werde der ZDK nun dem Bundesverkehrsministerium vorstellen und konkrete Lösungswege für eine moderne Abgasuntersuchung erarbeiten.

Foto: ProMotor/Timo Volz

Fußball-Jubel ohne Buße

Bonn. Lang ersehnt, euphorisch gefeiert: Deutschland zelebriert die Fußball-EM und so mancher Autofahrer den Ausnahmezustand. Da wird geschmückt, gejoht, geschwenkt und gezuckelt, was Auto, Fahrer und Straßen so hergeben. „Aber nicht alles, was gefällt, ist auch erlaubt“, sagt Ulrich Köster vom Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe.

Die Rote Karte

... zückt die Polizei bei Promille-Fahrten und für das Missachten roter Ampeln. Auch dann, wenn es im Autokorso geschieht. Köster: „Die spontane Kolonnenfahrt ist ja weder angemeldet, noch wird sie von der Polizei gesichert.“ Ein Sieg setzt die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) nun mal nicht außer Kraft. Es drohen Bußgelder.

Kein Pardon gibt es auch bei Eigen- und Fremdgefährdung von Personen: Siegestrunkene springen auf Motorhauben fahrender Autos, sitzen auf dem Kofferraum von Cabrios oder schwenken aus Dach und Fenster Fahnen im XXL-Format. Schlimmstenfalls wird gezündelt.

Wer im Fantrubel andere verletzt, zahlt für den Schaden. Hier springt die Kfz-Haftpflichtversicherung ein. Trägt der Verursacher eine Mitschuld, muss er unter Umständen mit haften. Schäden am eigenen Fahrzeug ersetzt die Vollkasko. Auch hier gilt: War beispielsweise Alkohol im Spiel, kann die Leistung gekürzt werden.

Die gelbe Karte

... droht, wenn die Beflaggung außer Kontrolle gerät. Laut Paragraph 23 der Straßenverkehrs-Ordnung darf die Sicht nicht beeinträchtigt werden. Paragraph 22 klärt über die Beladungsvorschriften auf. Tabu sind große Fahnen an Stangen, die die Sicht behindern, seitlich herausragen und ab einer Länge von einem Meter nach hinten nicht gekennzeichnet sind. Selbst Klemmfahnen können bei hohem Tempo auf Schnellstraßen oder Autobahnen einen Abflug machen und nachfolgende Autofahrer gefährden.

Ansonsten gilt: Sicherheitseinrichtungen wie Spiegel, Blinker und Kennzeichen dürfen in ihrer Funktion nicht eingeschränkt werden. Vorsicht also mit „Car-Bikinis“ & Co..

Über ein Hupkonzert freuen sich dagegen sicher nicht alle Anwohner, die Polizisten werden da aber in der Regel keine Spielverderber sein – sie sind ja auch Fußballfreaks.

Mit dem Auto ins EM-Land

Viele Fußballfans reisen ins Nachbarland, um live dabei zu sein. Von Paris, Lens, Lille, Lyon oder Saint-Etienne trennen uns schließlich keine Welten. Damit die Jubelreise auch eine bleibt, sollten Verkehrsregeln und die teils höheren Bußgelder in Frankreich bekannt sein.

So besteht Parkverbot an gelben unterbrochenen Streifen, Halteverbot an durchgezogener gelber Linie. Es drohen Parkkralle oder das Abschleppen. An blauen Markierungen ist das Parken hingegen begrenzt und teils kostenpflichtig erlaubt. Hat der Pannenteufel auf der Autobahn zugeschlagen, müssen sich alle Insassen unverzüglich und mit Warnweste hinter die Leitplanke begeben. Die Pannenhilfe übernehmen lizenzierte Unternehmen.

Wenig zimperlich ist die Polizei in Frankreich mit Bußgeldern. Wer beispielsweise mit 20 km/h über dem Tempolimit erwischt wird, zahlt ab 135 Euro, 50 km/h zu schnell kosten ab 1.500 Euro. Das Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes ahnden die Nachbarn mit mindestens 135 Euro. Wer innerhalb von 46 Tagen bezahlt, bekommt übrigens Rabatt.

Ins Reisegepäck gehören die Grüne Versicherungskarte und der Europäische Unfallbericht. Sie dienen als Versicherungsnachweis und erleichtern die Unfallabwicklung.

Fußballfans sollten generell mehr Zeit einplanen und vor der Grenze in Deutschland nochmal volltanken. Die Gewerkschaften drohen mit Streiks, und an den Landesgrenzen gibt es seit den Terroranschlägen im November 2015 und jetzt vor der Fußball-EM verstärkte Personenkontrollen.

-pm-

Vorsicht bei Ersatzteilen aus dem Internet

Bonn. Es gibt alles im World Wide Web. Vor allem billig. Da schaltet sich bei vielen Verbrauchern der gesunde Menschenverstand aus. Oft mit kapitalen Folgen. Unglaublich, zu welchen günstigen Preisen Autoersatzteile im Internet zu finden sind. Selbst sicherheitsrelevante Baugruppen. Ein Beispiel: Ein Radführungsgelenk für 3,81 Euro. Das verbindet die lenkbaren Vorderräder mit den an der Karosserie befestigten Streben. Beim Bremsen, Lenken oder auch beim Beschleunigen muss es gewaltige Kräfte übertragen: spiel- und geräuschlos, über viele tausend Kilometer. Bricht es, klappt das Vorderrad urplötzlich zur Seite weg – Lenken unmöglich.

Billigteil mit einem Sechstel der Festigkeit des Originals

Damit das nicht passiert, lassen die Autohersteller die wichtigen Bauteile wie Gelenkkugel und -pfanne aus hochwertigem Stahl schmieden, schleifen und polieren. Bei einem Gelenk für 3,81 Euro ist dieser Aufwand natürlich nicht möglich. Denn solche Low-Budget-Teile werden nicht mit dem Fokus auf maximale Sicherheit produziert, sondern für maximalen Profit. Weshalb das beschriebene Gelenk auch nicht geschmiedet ist, sondern lediglich aus simplem Gusseisen besteht. Dass dieser Werkstoff nur ein Sechstel der Festigkeit von geschmiedetem Stahl besitzt, wird in Kauf genommen. Denn bricht dieses lebenswichtige Bauteil bei hohem Tempo auf der Autobahn, kann sich anschließend selten noch jemand beschweren.

Vertrauen in bewährte Lieferkette setzen

Noch krimineller wird es, wenn solche Teile als angebliche Markenware angeboten werden, oft mit dem Logo des ahnungslosen Herstellers. Diese so genannte Produkt-Piraterie ist im Internet sehr weit verbreitet und umfasst alle möglichen Kfz-Teile. Doch wie kann sich der Endverbraucher davor schützen und sicherstellen, dass er gute Qualität erhält? Ganz einfach: Auf die Lieferkette Hersteller-Teilehandel-Meisterwerkstatt vertrauen. Letztere wird sich ohnehin weigern, mitgebrachte Teile zweifelhafter Qualität einzubauen.

Werkstatt muss vom Kunden mitgebrachte Teile nicht einbauen

„Im Rahmen der Vertragsfreiheit hat die Werkstatt das Recht, einen Kundenauftrag abzulehnen, so auch das Einbauen eines mitgebrachten Ersatzteils oder das Einfüllen von mitgebrachtem Öl“, sagt ZDK-Rechtsexperte Ulrich Dilchert. Denn die Werkstatt ist grundsätzlich verpflichtet, Reparatur und Wartung nach den Vorgaben des Automobilherstellers durchzuführen. Wenn sich im Falle eines Falles später erweist, dass das mitgebrachte Ersatzteil oder der Schmierstoff nicht die Freigabe des Automobilherstellers hat, droht der Verlust der Garantie, wenn zum Beispiel ein Motorschaden auf falsches Öl zurückgeführt werden kann. Wenn die Herkunft von mitgebrachten Ersatzteilen oder Motoröl nicht eindeutig zu klären und auch nicht sicher ist, ob die Freigabe des Automobilherstellers besteht, kann ein Kfz-Meisterbetrieb die Sachmängelhaftung dafür nicht übernehmen. Wer als Autofahrer auf Nummer sicher gehen will und sich sonst bei allen Wartungs- und Reparaturarbeiten auf die Qualitätsarbeit der Werkstatt des Vertrauens verlasse, sollte auch bei Motoröl und Ersatzteilen genau prüfen, ob er vermeintlich preiswerte Kompromisse eingehen will, so Rechtsexperte Dilchert.

-pm-

Sonnenbrille: cool und sicher

Bonn. Sie sind Kult, sie sind modisch, sie sind ein Statement. Ohne Sonnenbrille geht's im Sommer nicht auf die Straße. Im Auto sind sie aber vor allem eins: ein Sicherheitsfaktor für den Fahrer.

„Tief stehende Sonne, gleißendes Licht, extreme Hell-Dunkel-Wechsel, die Blendung durch reflektiertes Sonnenlicht auf nasser Straße oder Heck- und Frontscheiben anderer Autos“ – Kerstin Kruschinski vom Kuratorium Gutes Sehen nennt die Gefahren, denen Autofahrer trotz Sonnenblenden und Frontscheiben mit UV-Schutz im Sommer ausgesetzt sind. Da reichen schon wenige Sekunden, und man ist im gefährlichen Blindflug unterwegs.

Betroffen sind vor allem ältere Menschen. „Intensives Sonnenlicht kann zu vermehrter Licht- und Blendungsempfindlichkeit führen. Insbesondere dann, wenn die sogenannten brechenden Medien durch eine Linsentrübung wie dem Grauen Star betroffen sind“, erklärt Dr. Georg Eckert vom Bundesverband der Augenärzte Deutschlands. Am Meer oder in schneebedeckten Bergen sind Sonnenbrillen deshalb ein Muss.

Worauf sollte man aber beim Kauf achten? Und was ist im Straßenverkehr sogar verboten?

Die Wahl von Glas und Gestell

UV-Schutz: Er ist das wichtigste Kriterium für eine gute Sonnenbrille. Das CE-Zeichen auf dem Brillenbügel stellt sicher, dass grundlegende Sicherheitsanforderungen aus europäischen Richtlinien erfüllt sind. „Leider gibt es keine Instanz, die das auch prüft“, schränkt Kerstin Kruschinski ein und verweist auf den Kauf im Fachhandel oder bei namhaften Herstellern. Genauso wenig standardisiert ist die Kennzeichnung „UV-400“ – die Gläser blockieren alle Strahlen bis Wellenlänge 400 Nanometer. Wer unsicher ist, kann den UV-Schutz beim Optiker prüfen lassen.

Blendschutz: Getönte Gläser senken die Blendung. Es gibt fünf Schutzstufen. Im Straßenverkehr sollte die Tönung nicht mehr als 85 Prozent betragen. Ideal für Autofahrer in unseren Breitengraden ist die Kategorie zwei, das entspricht einem Lichtdurchlass von bis zu 18 Prozent. Stufe vier absorbiert das Licht bis 97 Prozent und ist im Straßenverkehr ungeeignet.

Von selbsttönenden Gläsern rät Kerstin Kruschinski ab: „Da die Autoscheiben bereits einen Teil der Strahlung filtern, verdunkeln sich die Gläser oft nicht ausreichend.“ Eine Verlaufsstö-

nung bringt dagegen oben mehr Blendschutz und nach unten Kontrastsicht. Pluspunkte sammeln auch entspiegelte Gläser.

Polarisationsfilter: Sonnenbrillen mit Polarisationsfilter verhindern, dass Autofahrer von Reflexionen auf nasser Fahrbahn oder der tief stehenden Sonne geblendet werden. Farben und Kontraste werden schneller erkannt, die Augen ermüden weniger, die Unfallgefahr sinkt. Die polarisierenden Gläser dürfen aber die Sicht auf die Displays nicht einschränken.

Farbwahl: Sportlich gesehen führen Brillen in Gelb und Orange am schnellsten zum Ziel. Sie erhöhen die Kontraste, im Straßenverkehr aber verfälschen sie die Farben. An der Ampel bringen graue, braune und grüne Gläser die beste Durchsicht. "Graue Gläser haben die natürlichste Farbwiedergabe, Graugrün lässt die Umgebung kühler und Braun wärmer wirken", erklärt Kruschinski.

Design: Sonnenbrillen müssen oben und seitlich vor UV-Strahlung und Blendung schützen. Das gelingt mit breiten Bügeln, gebogener, bis zu den Augenbrauen reichender Fassung. Um möglichst wenig UV-Licht abzubekommen, sollte die Sonnenbrille dicht an Stirn und Nase aufliegen.

-pm-

E-Bikes gehören ans Heck

Bonn. Der E-Bike-Markt boomt, und das im Jahr 2015 zweistellig mit einem Plus von 11,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Damit rollen laut Zweirad-Industrie-Verband mittlerweile rund 2,5 Millionen der starken Leisetreter auf unseren Straßen. Den Imagewandel von der Fahrhilfe zum Lifestyle-Gefährt haben sie dabei längst vollzogen. Es gibt sie in allen Varianten – vom Holländerrad bis zum Mountain-Bike.

Das Vergnügen wird perfekt, begleiten E-Bikes ihre Besitzer für den Wochenend-Ausflug oder die Urlaubsreise über viele hundert Kilometer am Auto - keine leichte Übung mit den Schwergewichten.

Lasten mit Grenzen

Elektroräder wiegen mehr als normale Räder, haben breitere Reifen und längere Radstände. Inklusive Akku bringen die Flitzer zwischen 20 und 25 Kilogramm auf die Waage und ans Heck – nur da ist der Transport auch erlaubt. Das wuppen herkömmliche Fahrradträger nicht.

Die technischen Kriterien für den Transport sind damit fix: Das Fahrzeug braucht eine Anhängerkupplung, deren Stützlast das Gesamtgewicht des Trägers plus die maximale Zuladung nicht unterschreiten darf. Außerdem muss der Träger E-Bike-zertifiziert sein.

Technik plus Komfort

„Für jedes E-Bike gibt es die passende Trägerlösung – maßgeschneidert, praktisch, komfortabel“, sagt Daniel von Aufsess vom Hersteller Atera. „Mountainbikes mit ihren wuchtigen Reifen finden bequem in breiten Schalen Platz. Akkus stoßen nicht aneinander, wenn der Schienenabstand groß genug ist.“

Für Komfort sorgen leichtgängige und weit ausladende Rollenauszüge. Große Heckklappen von Wohnmobilen und Vans lassen sich damit problemlos öffnen. Mit eingehängten Auffahrschienen gehört schweres Heben der Vergangenheit an. Immer sicherer werden auch die Fixierung der Räder und der Diebstahlschutz. Schließlich trägt das Auto ein kleines Vermögen am Heck.

Und wer wenig Platz in der Garage oder im Urlaubsdomizil hat – viele Träger verschwinden nach dem Gebrauch zusammengeklappt ruckzuck in einer Tasche.

Fahren mit Maß

Schwere Lasten verändern den Schwerpunkt und damit das Fahrverhalten. Sportliches, ruppiges Fahren ist tabu, Tempo 120 das Maximum. Was erlaubt ist und was nicht, steht in der Bedienungsanleitung der Träger.

Viele Bike-Hersteller raten zudem, den Akku während des Transports abzunehmen und in passenden Transporttaschen zu verstauen. So werden sie vor Regen und Nässe geschützt.

-pm-

Mit dem Reisemobil durch Europa

Bonn. Spontan zur Fußball-EM nach Frankreich, in den Sommerurlaub an die Adria oder kurz am Wochenende mal an die dänische Nordseeküste düsen – immer mehr Deutsche starten ihre Tour im rollenden Ferienhaus. Einfach losfahren und da parken, wo es gefällt.

Europa bietet den Individualtouristen mobile Freiheiten wie nie zuvor. Die Wege sind kurz und grenzenlos, das Netz an Camping- und Stellplätzen wächst ständig. Also packen, reinsetzen und starten? Ganz so leicht macht es der Kontinent den Reisemobilisten dann doch

nicht. Verkehrsregeln, Maut, Bußgelder oder die Gasversorgung sind Ländersache und nicht leicht zu durchschauen. Grund genug, sich rechtzeitig darauf einzustellen.

Maut: Die Falle an sich: Freizeitmobile werden unterschiedlich kategorisiert. In Frankreich gilt für Fahrzeuge über 3 Meter Höhe und 3,5 Tonnen eine erhöhte Autobahnmaut. Die Schweiz fordert für Anhänger bis 3,5 Tonnen eine eigene Vignette. Die Spanier nehmen bei einer Zwillingsbereifung Aufschlag. Wer die Regeln nicht kennt, zahlt kräftig drauf.

Übernachten: So locker wie die Belgier reagiert kaum ein Land auf die rollenden Ferienhäuser: Übernachten im öffentlichen Raum ist gestattet. Mit regionalen Einschränkungen oder Genehmigung der Behörden ist dies in Frankreich, Österreich, Polen oder in der Schweiz erlaubt, ebenso das Camping. Keine Chance haben Reisemobilisten diesbezüglich in Dänemark, Bulgarien, Slowenien, der Slowakei oder Kroatien.

Verkehrsregeln: Beim Tempo innerorts ist sich Europa einig: Schneller fahren als 50 km/h ist nicht erlaubt. Auf Autobahnen klafft die Schere auseinander. Länder wie Dänemark, Finnland, Italien, Polen, die Schweiz oder Tschechien erlauben Gespannen maximal 80 km/h. Das gilt auch für Wohnmobile in Serbien und Mazedonien. In Polen darf das Gaspedal in Wohnmobilen dagegen bis Tempo 140 durchgetreten werden.

Zu den Länderbesonderheiten gehören laut ADAC in den Niederlanden die mit „B“ ausgeschilderten Nebenstraßen. Fahrzeuge, die breiter als 2,20 Meter sind, haben hier keine Chance. In Kroatien ist dagegen für den Anhänger ein zweites Warndreieck vorgeschrieben. Über die kleinen, aber wichtigen Vorschriften informieren Automobilklubs und Fremdenverkehrsämter.

Gasversorgung: Die Crux in Europa: Viele Gasflaschen passen nicht an die deutschen Anschlüsse. Ins Gepäck gehören deshalb Adaptersets zum Befüllen deutscher Gasflaschen im Ausland und zum Anschluss deutscher Gasregler an europäische Flaschen. Eine Alternative für den Notfall sind die blauen Butangasflaschen von Campingaz. Dafür ist ein Sicherheitsflaschenventil nötig.

Wer mit eingebautem Gastank unterwegs ist, kann diesen an den über 40 000 Flüssiggas-Tankstellen europaweit befüllen. Einen Überblick gibt es unter www.autogastanken.de.

-pm-



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