

INHALT

Seite 1

Girls' Day: Mädchen erkunden Betriebe

Seite 2

Auch im Sommer auf Spezialisten vertrauen

Seite 2

Frühlingskur macht Autos glücklich

Seite 4

Marder haben Autos zum Fressen gern

Seite 5

Kinderleicht gesichert? Nicht immer.

Seite 7

Mieten, packen, fahren – unterwegs mit dem Wohnmobil

Abdruck honorarfrei
Belegexemplar
erbeten



„Girls' Day“: Mädchen erkunden Kfz-Betriebe

Bonn. Wie funktioniert ein Hybridfahrzeug? Wie lackiere ich Fahrzeugteile nach der Reparatur? Welche Rolle spielen Computer im Service, und welche Aufgaben hat eine Automobilkauffrau? Beim „Girls' Day“ am 28. April können Mädchen auch den Arbeitsalltag in Kfz-Betrieben kennenlernen.

Die Autoprofis führen sie an die moderne Technik und die Autoberufe heran, räumen mit Vorurteilen auf und zeigen, wie die Mädchen ihre Fähigkeiten im Betrieb einsetzen können. „Die Teilnahme am Aktionstag zahlt sich für beide Seiten aus“, sagt ZDK-Geschäftsführerin Birgit Behrens. „Die Mädchen lernen die Praxis und die Autoberufe kennen und knüpfen erste Kontakte in der Arbeitswelt. Für die Kfz-Betriebe ist es ein Weg, um qualifizierte Nachwuchskräfte für die Branche zu gewinnen.“ Im vergangenen Jahr hatten mehr als 100.000 Mädchen am bundesweiten Girls' Day teilgenommen, um technische und naturwissenschaftliche Berufe kennenzulernen. Einen zusätzlichen Anreiz zur Teilnahme bietet ein bundesweites Gewinnspiel. Weitere Informationen unter autoberufe.de.

Foto: AutoBerufe

Auch im Sommer auf Spezialisten vertrauen

Bonn. Der Winter liegt in den letzten Zügen. Zu Ostern startet wieder die Räderwechsel-Saison. So mancher Autofahrer steht vor der Überlegung, statt zweier Radsätze mit gezielt optimierten Reifen für die kalte und die warme Jahreszeit nur ein Quartett von Ganzjahresreifen anzuschaffen. Denn die Winter sind ja scheinbar auch nicht mehr das, was sie mal waren. Doch weit gefehlt. Denn das größte Problem der Allwetterpneus liegt darin, dass sie allen Witterungsbedingungen gleichermaßen gerecht werden müssen. Dabei kann nur ein Kompromiss herauskommen, der in keiner Test-Disziplin die guten Werte der Spezialisten erreicht.

„Technisch gesehen dominiert bei Ganzjahresreifen die Wintereignung, für die wiederum eine weiche Gummimischung erforderlich ist“, sagt Wilhelm Hülsdonk, Bundesinnungsmeister des Kfz-Gewerbes. Schließlich muss der Reifen auch unter null Grad und auf Schnee oder Eis sicher greifen. Im Sommerbetrieb jedoch bringt eben diese weiche Gummimischung Probleme mit sich: Sie erhöht den Rollwiderstand und damit den Kraftstoffverbrauch. Das wegen der vielen Lamellen nachgiebigere Profil verformt sich beim Bremsen und verlängert den Anhalteweg, außerdem leiden Lenkpräzision und Fahrverhalten. Außerdem steigt der Verschleiß mit der Temperatur rapide an: Auf heißem Asphalt schmelzen Allwetterreifen geradezu dahin. „Wer vor dem Sommer auf Ganzjahresreifen wechselt und eine ausgiebige Urlaubstour in südliche Länder plant, läuft dabei Gefahr, noch vor der kalten Jahreszeit die für Winterreifen empfohlene Profiltiefe von vier Millimeter zu unterschreiten“, so Hülsdonk. Fazit: Ganzjahresreifen sind keine Alternative zu getrennten Radsätzen für Sommer und Winter. Wenigfahrer erkaufen die vermeintlich geringeren Kosten mit Defiziten bei der Sicherheit. Vielfahrer werden zudem keine Kostenersparnis feststellen, weil Ganzjahresreifen schneller verschleifen und mit ihrem höheren Rollwiderstand auch den Spritverbrauch anheben. Deshalb empfehlen Kfz-Meister, keine Abstriche bei der Sicherheit zu machen und weiter auf die Spezialisten für Sommer und Winter zusetzen. Die Kfz-Meisterbetriebe sorgen für reibungslosen Wechsel und bieten in der Regel auch die Einlagerung der Winterräder an, bis diese im Oktober wieder gefragt sind. -pm-

Frühlingskur macht Autos glücklich

Bonn. Auch wenn der Winter nicht überall gleich hart war – permanent feuchte Bedingungen, Streusalz gegen überfrierende Nässe und Schleichverkehr bei Glätte stressen jedes Auto. Höchste Zeit, dem vierrädrigen Kameraden eine Frühlingskur zu gönnen.

Die sollte mit einer gründlichen Wäsche beginnen. Wichtig: Vor der Einfahrt in die Waschanlage unbedingt groben Schmutz mit dem Hochdruckreiniger abspülen! Anhaftender Sand

bleibt sonst an den Waschbürsten kleben und zerkratzt den Lack. Aber bitte nicht zu dicht mit der Sprühlanze ans Blech und an die Reifen, ein Sicherheitsabstand von 30 cm sollte nicht unterschritten werden. Je nach Leistung des Geräts drohen sonst Dellen, Lackabplatz-er und zerstörte Gummiflanken. Bei der Wahl des Waschprogramms kommt es auf die Ver-schmutzung an, solche mit Unterbodenwäsche sind jedoch mit Vorsicht zu genießen – oft blasen die Düsen Wasser in Regionen des Unterbodens, wo die Konstrukteure keines haben wollen. Eine Regenfahrt wäscht das Salz genau so gründlich aus den Radkästen.

Nach der Wäsche geht es an die Lackpflege, doch vor der Politur sollte die Karosserie auf Lackschäden durch Streugut untersucht werden. Kleine Steinschläge lassen sich leicht mit einem passenden Lackstift austupfen. Bei größeren Abplatzungen oder wenn sich bereits Rost gebildet hat, hilft eine von vielen Werkstätten angebotene Smart-Repair. Ist der Lack dann wiederhergestellt, sollte er mit einer milden Politur behandelt werden. Bei gutem Neu-fahrzeugen oder sehr gutem Pflegezustand genügt auch eine Hartwachs-Kur.

Anschließend kommt der Innenraum an die Reihe. Gerade bei Schneewetter gelangt mit den Schuhen viel Feuchtigkeit nach drinnen, deshalb immer die Matten rausnehmen und nach-sehen, ob sich darunter Nässe staut. Denn die könnte den Bodenteppich bis aufs darunter liegende Blech durchweichen, Rost wäre die Folge. Zeitungspapier unter den Fußmatten nimmt die Feuchtigkeit auf – unbedingt täglich wechseln. Und bei heller Innenausstattung lieber Handtücher nehmen, die enthalten keine Druckerschwärze.

Zum Schluss werden die Scheiben geputzt, was aus Gründen besserer Sicht sowieso re-gelmäßig passieren sollte. Mit steigenden Temperaturen kann auch die frostsichere Mi-schung in der Scheibenwaschanlage gegen einen Sommerreiniger ausgewechselt werden, der Insektenreste besser löst als die gegen Streusalz optimierte Wintermischung. Und wenn so etwa ab Ostern nicht mehr mit glatten Straßen zu rechnen ist, können auch die Sommer-reifen wieder drauf. Wichtig: Rechtzeitig einen Termin zum Wechseln in der Werkstatt ver-einbaren, an den ersten milden Tagen stehen die Kunden sofort Schlange.

Aber auch der Motor verdient noch ein wenig Beachtung. Denn im Winter benötigt er länger, um auf Betriebstemperatur zu kommen. Wird das Fahrzeug dauerhaft auf Kurzstrecken unter 20 Kilometer bewegt, kann sich Kraftstoff im Motoröl ansammeln. Das ist oft der Fall, wenn der Motor vermeintlich kein Öl verbraucht oder der Ölstand am Peilstab sogar steigt. Dann unbedingt das Öl wechseln lassen, damit die sichere Schmierung auch bei warmem Som-merwetter gewährleistet ist.

Der letzte Schritt zu einem frühlingssfiten Auto beginnt mit einem Blick in den Kofferraum: Liegen da noch die Schneeketten drin? Die dürfen bis zum nächsten Winter – nach gründli-cher Reinigung – in den Keller umziehen, denn jedes Kilo zuviel kostet unnötig Sprit.

-pm-

Marder haben Autos zum Fressen gern

Bonn. Sie heißen Kate und William. Und nein, sie residieren nicht im Kensington-Palace. Die beiden Steinmarder hausen im Otter-Zentrum im niedersächsischen Hankensbüttel und haben es zu besonderer Berühmtheit gebracht. Seit zehn Jahren knabbern sie im Auftrag von Automobilherstellern und -zulieferern an Kabeln und Schläuchen. Damit sind sie Monopolisten in der Branche. Was schmeckt, notiert Dr. Hans-Heinrich Krüger ebenso akribisch wie das, was durchfällt. „Nichts wird zufällig und willkürlich angebissen“, weiß der Wildbiologe. Ganz oben auf der Speisekarte steht: „klein, dünn, aus Gummi oder Silikon“.

Wie Kate und William erobern ihre Artgenossen bevorzugt zwischen Frühjahr und Sommer die warmen Motorräume von Autos. Bei den Jungtieren ist es Spieltrieb, die Männchen riechen ihre Rivalen, die im warmen Unterschlupf auf Streifzug das Revier markiert haben. Das Gemetzel zwischen Kabeln und Schläuchen nimmt seinen Lauf. Autofahrer mit häufigem Standortwechsel können ein Lied davon singen. Zur Attacke im Motorraum wird bundesweit geblasen - von Kiel bis Kempten.

Die Schäden sind beträchtlich

Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft meldete im Jahr 2014 rund 216 000 Fälle mit Kosten in Höhe von 63,5 Millionen Euro – zwei Prozent mehr als im Vorjahr. Damit rangieren Marderschäden nach Glasbruch und Wildschäden auf Platz drei der Teilkasko-Bilanz. Die Dunkelziffer dürfte weit höher liegen.

ADAC-Experte Hubert Paulus nennt die vom Marder bevorzugten Bauteile: Kühlwasserschläuche, Elektrokabel, Dämmmaterial. Frisst sich „Martes foina“ da durch, kommt es nicht selten zu Schmorbränden und schlimmstenfalls zum Motorausfall. Der Kollateralschaden geht besonderes bei Elektroautos schnell in den vierstelligen Bereich. Krüger: „Im System steckt viel Elektronik mit dicken Kabelsträngen. Wird so ein Strang verletzt, legt sich das Auto selbst lahm. Außerdem besteht Brandgefahr.“

Den Marder in die Flucht schlagen

Hersteller versuchen seit langem, Autos baulich so abzukapseln, dass die kleinen Beißer erst gar nicht in den Motorraum gelangen. Dazu gehören beispielsweise Bürstenvorhang oder Lochblech, die den Raubtieren den Eintritt in die Autohöhle versperren sollen. Im Fokus stehen das Material und der Schutz von Kabeln und Schläuchen:

Elektrische Leitungen erhalten eine Ummantelung mit Wellrohren, beißfester Kunststoff wird entwickelt.

In punkto Nachrüst-Systeme sind sich Krüger und Paulus einig: Bei Elektroschockern, die nach dem Weidezaun-Prinzip arbeiten, zucken die Marder und nehmen Reißaus. „Perfekt, wenn zu den kurzen Stromstößen zusätzlich Ultraschall mit ständig wechselnder Frequenz und Lautstärke eingesetzt wird“, ergänzt ADAC-Mann Paulus. Mit Duftsprays oder Hausmitteln wie Katzenhaar oder Mottenkugeln lassen sich die umtriebigen Gesellen jedenfalls nicht in die Flucht schlagen. Sie sind Gewohnheitstiere.

Neuwagenkäufern, die in marderreichen Regionen wohnen, rät Paulus, zuerst den Hersteller nach eigenen oder von ihm empfohlenen Marderschutz zu fragen. „Die werden im Haus getestet oder haben Gutachten.“

Nicht alle Fälle sind versichert

Für Marderschäden zahlt in der Regel die Teilkasko-Versicherung – allerdings in der Basisversion nur die defekten Teile, nicht die Folgeschäden. Ein teurer Spaß, können defekte Zündkabel doch schnell mal den Katalysator lahmlegen, undichte Kühlschläuche den Motor überhitzen oder kaputte Gummimanschetten Antriebs- oder Achsgelenke schädigen. Einige Versicherer bieten deshalb einen erweiterten Marderschutz, erkennbar am Passus „Folgeschäden mitversichert“. Die Suche nach dem Extra lohnt.

Nach der Reparatur geht's noch schnell zur Motorwäsche, und nichts erinnert mehr an den Rivalen. Sonst geht das ganze Spiel von vorne los. -pm-

Kinderleicht gesichert? Nicht immer.

Bonn. Im vergangenen Jahr starben laut Hochrechnung der Bundesanstalt für Straßenwesen 80 Kinder unter 15 Jahren im Straßenverkehr. Das Gros davon reiste als Mitfahrer im Auto. Unfallforscher machen nicht die Sicherheitsquote auf Kindersitzen dafür verantwortlich, sondern vielmehr deren Benutzung. Nur ein Drittel der Sprösslinge sitzt korrekt in den Rückhaltesystemen.

„Erwachsene müssen allerhand schnallen, um den richtigen Kindersitz zu finden und auch richtig zu handhaben“, beschreibt Ulrich Köster vom Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe die Überforderung vieler Eltern von Regeln, Bedienungsanleitungen und Angeboten. Autohäuser, Werkstätten und Zubehörhandel laden deshalb zur Beratung – mit Kind und Fahrzeug.

Paragrafen und Normen

Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, die kleiner als 1,50 Meter sind, dürfen im Auto nur in geeigneten Kinderrückhaltesystemen mitfahren. So schreibt es der Gesetzgeber in der Straßenverkehrs-Ordnung vor und hat Prüfnormen dazu festgelegt. Aktuell werden Kindersitze nach den Normen ECE-R 44-04 und ECE-R 129 getestet und zugelassen. In der Praxis erlaubt sind aber auch noch solche mit dem Siegel ECE-R 44-03. Allesamt kenntlich gemacht mit einem orangenen Label am Kindersitz.

Hersteller von Autos und Kindersitzen haben sich seit langem auf den Isofix-Betrieb eingestellt. Die Sitze sind per Steckverbindung fest mit der Fahrzeugkarosserie verbunden, die Montage ist damit einfacher, der Transport sicherer. Einen noch besseren Schutz vor allem beim Seitenaufprall bieten die neuen i-Size-Sitze (integriertes universales Isofix-Kinderrückhaltesystem), erkennbar am ECE-R 129-Siegel und ebenfalls für die Isofix-Montage vorgeschrieben. Hier entscheidet bei der Sitzwahl die Größe, nicht das Gewicht der Kleinen. Und: Es besteht die Pflicht, Kinder bis zu 15 Monaten rückwärts gerichtet in sogenannten Reboardsitzen mitzunehmen.

Noch ist die Liste der i-Size-Sitz-geeigneten Fahrzeuge überschaubar, weiß Andreas Ratzek, Projektleiter Kindersitztest beim ADAC, und verweist auf die Typliste der zugelassenen Autos in den Bedienungsanleitungen, aber auch auf den Internetseiten der Kindersitzhersteller.

Beratung und Kauf

„Probieren ist Pflicht – auf dem Sitz und im Fahrzeug“, sagt Köster. Schließlich passe nicht jedes Kind in jeden Sitz und nicht jeder Sitz in jedes Auto. Auf Nummer sicher gehen Eltern beim Kauf von Original Kindersitzsystemen der Autohersteller. Die Produkte sind für die Fahrzeuge maßgeschneidert und getestet. Nun muss nur noch der Nachwuchs mitspielen.

Reboardsitze eignen sich für Babys und Kleinkinder bis zu einem Alter von 18 Monaten, vorzugsweise drei Jahren, weil sich die Belastung bei einem Frontalcrash breitflächig über den Rücken verteilt. In die jeweils größere Sitzklasse wechseln Kinder entsprechend ihres Gewichtes und neuerdings auch ihrer Größe. In jedem Fall muss der Kopf immer vom Sitz vollständig abgestützt werden.

Für den Fall, dass sich mehrere Personen den Kindertransport und -sitz in mehreren Autos teilen, sollte die Sicherung auch überall passen. Isofix-Versionen sind oftmals auch für Autos mit Dreipunktgurten zugelassen. Hinweise darauf gibt zum Beispiel der aktuelle Kindersitz-Test von ADAC und Stiftung Warentest.

Wer einen gebrauchten Sitz ins Auge fasst, schaut auf die Normen ECE-R 44 03 und 04. Entscheidend hier: Das Rückhaltesystem muss unfallfrei und funktionstüchtig sein, eine Bedienungsanleitung haben und natürlich im Auto funktionieren. Ältere Kindersitze sind verboten.

Montage und Bedienung

Nur die exakte Montage nach der Bedienungsanleitung garantiert Sicherheit. Andreas Ratzek nennt die häufigsten Fehler: verkehrt montierte Babyschalen, lose, vertauschte oder falsch verlaufende Gurte. Details, die im Falle eines Crashes tödlich enden können. Hier hilft der Blick in die Bedienungsanleitung und die Probe beim Fachmann.

Was viele auch vergessen: Wer einen Reboardsitz auf dem Beifahrersitz montiert, muss den Airbag ausschalten können. Empfohlen wird die Sitzplatzierung hinten rechts – das Kind bleibt im Blick und kann zum Gehweg aussteigen. Und ganz klar: Auch auf kurzen Strecken in die Kita oder in die Schule gehören Kinder immer angeschnallt.

-pm-

Mieten, packen, fahren – unterwegs mit dem Wohnmobil

Bonn. Immer der Nase nach reisen bundesweit rund 392 000 Wohnmobilisten. Unabhängig, spontan, komfortabel und dennoch günstig. Da, wo es am schönsten ist, wird angehalten. Alles ist an Bord: Bett, Bad, Küche, Fahrrad. Immer mehr Reisende begeistern sich für die rollenden Ferienhäuser. Nach dem Winter schnuppern die Individualisten jetzt warme Frühlingsluft. Wem der grenzenlose Freizeitspaß zu teuer ist oder ihn erst mal testen will, kann die Schwergewichte auch mieten. Einsteiger brauchen allerdings Starthilfe.

Welche Reisemobil-Größe ist die richtige?

Entscheidend ist, wie viele Personen mitreisen. Jeder braucht nicht nur einen Schlafplatz, sondern muss sich während der Fahrt auch anschnallen können. So schreibt es das Gesetz vor. Wer zum Gepäck außerdem noch Surfbrett oder Vorzelt mitnehmen will, wählt im Zweifelsfall das größere Modell, schaut dabei aber immer auf das zulässige Gesamtgewicht im Fahrzeugschein. Überwachungsorganisationen bieten das Wiegen der Wohnmobile an.

Und wohin mit dem Gepäck?

Wie auch im Auto gehört Leichtes nach oben, Schweres nach unten, am besten zwischen die Achsen. So bleibt das Mobil beim Fahren stabil. Loses wird in Taschen, Bo-

zen sowie Fächern gut verstaut und fest verzurrt. Fahrräder ruhen sicher auf dem Heckträger. Gegen das Verrutschen helfen Antirutschmatten.

Die Vermieter schreiben Dokumente und Bedingungen vor ...

Beim Führerschein kommt es auf das Gewicht des Fahrzeugs an. Inhaber des EU-Dokumentes der Klasse B dürfen Reisemobile nur bis 3,5 Tonnen chauffieren. Für schwerere Fahrzeuge gelten die Klassen C oder C1. Glück haben die Besitzer der alten Führerscheinklasse 3. Sie dürfen Freizeitmobile bis 7,5 Tonnen lenken.

In der Regel sollten die Fahrer 21 Jahre, in manchen Fällen auch mindestens 25 Jahre alt sein. Die Vermieter wollen darüber hinaus Kreditkarte für die Kautions- und Personalausweis oder Reisepass sehen.

Einfach einsteigen und losfahren – reicht das?

Das wäre wagemutig. Reisemobile sind breiter, höher und schwerer als Autos. Die Übersicht ist eingeschränkt, der Kurvenradius größer, Bremsen und Lenken fallen schwerer. Darauf sollten sich Neulinge einstellen. In enge Parkbuchten weist besser ein Mitfahrer ein. Weil Übung bekanntlich den Meister macht, laden Automobilklubs, Hersteller und Vermieter zur Probefahrt oder Fahrsicherheitstrainings.

Einmal in Fahrt, können die Fahrer der Mobile bis zu 3,5 Tonnen aufs Pedal treten wie in Autos auch. Für Schwergewichte bis zu 7,5 Tonnen gelten allerdings Limits: außerhalb geschlossener Ortschaften Tempo 80, auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen maximal Tempo 100. Auch sonst müssen sich die Fahrer der großen Schiffe an die Verkehrszeichen für Brummis halten – an Überholverbote, Mindestabstand, Durchfahrtsverbote.

Für Versicherung, Technik und Ausstattung sorgen in der Regel die Vermieter, für die Fahrt im Ausland sind die mobilen Kapitäne aber auf sich gestellt. Damit die Tour auch grenzenlos gelingt, ist eine gute Vorbereitung das A und O: Welche Verkehrsregeln gelten? Was kostet der Wechsel des Brauchwassers? Wird eine besondere Ausrüstung verlangt? Wo darf das Reisemobil parken? Ganz spontan irgendwo abstellen – das wird nicht nur ungern gesehen, sondern kann auch teuer werden. -pm-

Texte und Fotos finden Sie im Internet unter:

www.kfzgewerbe.de/presse/promotor.html