

## INHALT

### Seite 1

Pflegezeit für  
Batterien

### Seite 2

Wohlige Wärme  
bei Eiseskälte

### Seite 3

Die Kosten im Griff

### Seite 4

Dieselmotoren sind  
besonders effizient

### Seite 5

Autoversicherung:  
eine Typfrage

### Seite 6

Auf teurem Pflaster  
durch Europa

### Seite 7

Doppelter Lampen-  
wechsel spart Geld

Abdruck honorarfrei  
Belegexemplar  
erbeten



## Pflegezeit für Batterien

Nach einer richtig kalten Nacht liefert so manche Autobatterie nur ein leises Klacken. Die Diagnose lautet dann: defekte oder entladene Batterie.

Damit der Stromspender im Winter fit bleibt, sollten Autofahrer jetzt den Lade- und Säurezustand des Akkus in der Werkstatt testen lassen. Mit modernen Messgeräten stellen die Profis fest, ob das Powerteil geladen oder getauscht werden muss. Zudem werden Pole und Polklemmen gereinigt und gefettet, das Batteriegehäuse gesäubert, um Kriechströme zu verhindern. Ist die Batterie mehr als fünf Jahre alt oder hat sich mehrmals komplett entladen, wird eine neue fällig. Die Kfz-Meister überprüfen den Typ anhand des Fahrzeugscheins oder nach Einbaumaß, Befestigungssystem und Batterie-Kapazität.

Foto: ProMotor

## Wohlige Wärme bei Eiseskälte

**Bonn.** Nichts ist im Winter gefährlicher, als mit freige kratzten, kleinen Gucklöchern und beschlagenen Scheiben in den Tag zu starten. Die ersten fünfzehn Fahrminuten sind dabei die unfallträchtigsten. Standheizungen bringen Fahrer und Auto schnell auf Touren, vollbringen aber auch sonst kleine Wunder. Sie sorgen für freie Sicht und heizen Innenraum sowie Motor vor. Weil kein verbrauchsintensiver Kaltstart erfolgt, sinken Schadstoffe und Verschleiß deutlich, die Batterie wird geschont.

Viele Neuwagen haben die Wärmespender serienmäßig oder als Sonderausstattung bereits an Bord. Die kleinen Öfen lassen sich aber auch in fast jedem Auto nachrüsten. „Der Besitzer freut sich außerdem über einen Wertzuwachs seines Fahrzeugs“, erklärt Ulrich Köster vom Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe.

### Hochvoltheizer mit Wachstumspotenzial

An der Funktionsweise der Standheizungen für klassische Antriebe hat sich in den vergangenen Jahren nicht viel verändert. Die Geräte sind aber aufgrund ausgeklügelter Thermomanagements effizienter und wirtschaftlicher geworden. In Benzinern powern jetzt Wasserheizungen, die schon nach einer Viertelstunde wohlige Wärme spenden. Kurzfahrten sind damit keine Froststrecken mehr, die Batterie ist schnell wieder aufgeladen. Mit Abstand am günstigsten fahren die Besitzer moderner Diesel, die den vorhandenen Zuheizer zur Standheizung aufrüsten lassen können.

Mittlerweile bedienen die Hersteller alle Motorkonzepte. Wachstumspotenzial bietet der Markt der Hybrid- und Elektrofahrzeuge: Im Jahr 2014 wurden im Vergleich zum Vorjahr rund 41 Prozent mehr Stromer verkauft, Hybrid-Autos legten um 4,1 Prozent zu. Die Crux hier: Elektrische Antriebe liefern zu wenig Abwärme, um sie zum Heizen nutzen zu können. In den alternativen Fahrzeugen wandeln deshalb Hochvoltheizer elektrische Energie fast verlustfrei in Wärme um. Volumen und Gewicht der aktuellen Geräte wurden weiter reduziert.

### Wetterprognose inklusive

Die neueste Generation von Standheizungen punktet mit hohem Bedienkomfort. Autofahrer nutzen zunehmend kostenlose Apps, die die reichweitenunabhängige Handhabe per Smartphone spielend leicht ermöglicht – vom schlichten Ein- und Ausschalten bis zum Wetteralarm. Anhand des Smartphone-Standortes wird der Benutzer nach einer lokalen Wetterprognose daran erinnert, die Standheizung zu programmieren. Ab welcher Temperatur dies geschehen soll, entscheidet der Autofahrer. Auch der Heizmodus ist wählbar. Sollen Innenraum, Scheiben und Motor gleichzeitig oder zeitversetzt beheizt werden?

Auch im Sommer leistet die Standheizung gute Dienste. Wer etwa die Standlüftungsfunktion nutzt, bekommt vor dem Start frische Luft in den Innenraum geblasen und vermeidet so einen Hitzestau. Standheizungen sind übrigens wartungsfrei und in jedem Fall kein Schnee von gestern. -pm-

## Die Kosten im Griff

**Bonn.** Handschlag drauf und hoch auf die Hebebühne? Vorsicht! Kunde und Kfz-Meister riskieren Streitigkeiten, wenn das Auto so zur Reparatur in die Werkstatt rollt. Ein Kostenvoranschlag klärt Leistungen und Preise im Vorfeld. Doch was genau steht drin? Und wie verbindlich ist er? Ulrich Dilchert, Jurist beim Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe, gibt Antworten.

### Wann ist ein Kostenvoranschlag eigentlich sinnvoll?

Er ist wichtig bei umfangreichen, teuren Arbeiten. Um Streitigkeiten nach Abschluss der Reparaturarbeiten zu vermeiden, empfiehlt sich ein Kostenvoranschlag in der Regel auch dann, wenn nicht Fest- oder Paketpreise vereinbart wurden wie beispielsweise bei einem Wechsel von Sommer- auf Winterräder.

### Welche Angaben gehören in die Kalkulation?

Neben Datum und den Daten zu Fahrzeug und Halter sollten Arbeitsleistungen, Ersatzteile und Preise inklusive Umsatzsteuer aufgelistet sein. Je konkreter, desto besser.

### Ein kurzer Plausch mit dem Kfz-Meister und los geht's?

Keinesfalls. Der Kostenvoranschlag braucht Zeit. Am besten besprechen Kunde und Meister gemeinsam während der Dialogannahme auf der Hebebühne und wenn erforderlich mit Diagnosegerät die Sachlage. Notwendige Arbeiten sind so besser nachvollziehbar, die Kosten können genauer kalkuliert werden. Das Ganze schriftlich festgehalten – so sind Kunde und Werkstatt auf der sicheren Seite.

### Was kostet der Kostenvoranschlag?

Nichts, wenn keine Zahlungspflicht darüber mit der Werkstatt vereinbart wurde. Anderenfalls muss der Autobesitzer den Kostenvoranschlag vergüten. Das trifft auch zu für den Fall, dass der Kunde mehrere Angebote zum Vergleich einholt und konkret keine Reparatur in Aussicht stellt. Wird ein Kostenvoranschlag gegen Entgelt erstellt und folgt auf dieser Basis ein Repa-

raturauftrag, werden die Kosten des Voranschlags mit der Auftragsrechnung verrechnet. Oft hilft auch der Blick in die Kfz-Reparaturbedingungen, die in jeder Werkstatt einsehbar sind.

### **Was, wenn der Reparaturumfang den vereinbarten Rahmen sprengt?**

Der Gesamtpreis darf natürlich nicht maßlos überzogen werden – 15 bis 20 Prozent sind vertretbar. Überschreitet die Werkstatt diese Grenze, braucht sie das Einverständnis des Kunden. Ansonsten kann der den Vertrag kündigen, muss natürlich aber die vereinbarten, geleisteten Arbeiten bezahlen. Anders verhält es sich, wenn ein verbindlicher Kostenvoranschlag vereinbart wurde. Dann darf dieser nicht überschritten werden. Formulierungen wie „maximal“ oder „höchstens“ weisen darauf hin.

### **Angenommen, der Kostenvoranschlag beinhaltet eine Fehldiagnose. Wer haftet für überflüssige Reparaturen?**

Stellt die Werkstatt im Nachhinein eine andere Fehlerursache fest, muss der Kunde nur die Reparatur bezahlen, die für den Schaden notwendig war.

### **Wer hilft bei Streitigkeiten?**

Wurde in einem Meisterbetrieb der Kfz-Innung repariert, können Schiedsstellen der zuständigen Kfz-Innungen kostenfrei angerufen werden, die Streitigkeiten außergerichtlich klären. Ansonsten bleibt nur der Gang vor Gericht. -pm-

## **Dieselmotoren sind besonders effizient**

**Bonn.** Unter dem Skandal mit manipulierten Emissionswerten bei bestimmten Dieselmotoren hat die gesamte Kfz-Branche zu leiden. Denn in vielen Publikationen zu diesem Thema interessieren Fakten nur noch am Rande, wird der Dieselmotor an sich verurteilt. Vor allem der Begriff „Dreckschleuder“ wird von vielen Lesern begierig aufgesaugt und in sozialen Netzwerken und Foren verbreitet.

Das hat mit der Realität moderner Dieselaggregate wenig zu tun. Ganz im Gegenteil: Für das Erreichen der europäischen Klimaschutzziele sind sie unverzichtbar. Die Euro-6-Norm, die seit dem 1. September 2015 für alle Neuzulassungen verbindlich ist, bedeutet Umwelt- und Verbraucherschutz zugleich. Und ohne den Verbrauchsvorteil des Diesels lässt sich der von der Europäischen Union für das Jahr 2020 verabschiedete CO<sub>2</sub>-Grenzwert von 95 Gramm pro Kilometer nicht einhalten. Speziell Fahrzeuge wie die beliebten SUV oder Vans haben kaum keine Chance, mit Ottomotoren diesen Grenzwert zu erreichen.

Ursache ist reine Physik. Der qualitativ und damit über die Kraftstoffmenge geregelte Selbstzünder arbeitet mit Luftüberschuss und erreicht in Verbindung mit dem energiehaltigeren Dieseldieselkraftstoff heute in breiter Fläche einen Wirkungsgrad von bis zu 45 Prozent. Benzin dagegen hat einen niedrigeren Brennwert. Der Ottomotor erreicht im Teillastbereich einen Wirkungsgrad von lediglich zehn bis 15 Prozent. Im günstigsten Fall werden 38 Prozent erzielt, dies allerdings nur von speziell für den Hybridantrieb entwickelten Motoren.

Verschmähen nun immer mehr Autofahrer den jetzt in den Fokus geratenen Selbstzünder und wählen stattdessen einen Benziner, steigt damit auch der Flottenverbrauch des jeweiligen Herstellers. Folge: Der CO<sub>2</sub>-Grenzwert lässt sich nicht einhalten, Strafzahlungen drohen. Zwar können Fahrzeuge ohne oder mit geringen Kohlendioxid-Emissionen bis 50 g/km mehrfach gegengerechnet werden (Supercredits), doch finden diese Elektro- und Plug-in-Hybridfahrzeuge bisher keinen großen Anklang beim Kunden. Der hängt noch am Diesel, doch die Diskussion um diesen effizienten Antrieb könnte den Absatz von Ottomotoren steigern – und damit den CO<sub>2</sub>-Ausstoß. –pm-

## Autoversicherung: eine Typfrage

**Bonn.** Wo fährt das Auto? Wer fährt das Auto? Wie oft hatte es eine Panne? Kfz-Versicherer ermitteln jährlich akribisch den Lebenslauf von Fahrern und Fahrzeugen. Auf dieser Grundlage werden die neuen Jahresbeiträge ermittelt und den Kunden in den nächsten Wochen mitgeteilt. Ein Brief mit Siegel? Nicht ganz: Autofahrer können ein Wörtchen mitreden und auf der Suche nach einem günstigen Anbieter spätestens bis zum 30. November ihre Versicherung kündigen. Laut Verbrauchermagazin Finanztip liegt das Sparpotenzial bei bis zu 24 Prozent. Vorausgesetzt allerdings, man kennt Tarifmerkmale und nutzt Vergleichsportale.

### Fahrer ausloten

Versicherer geben Rabatte für Wenig- und Alleinfahrer, bestimmte Berufsgruppen, Frauen, Eltern, Garagenparker oder Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel. Am meisten sparen Kunden mit langer Fahrer-Vita. Sie genießen die beste Schadenfreiheitsklasse, die es in der Haftpflicht und der Vollkasko gibt. Das Prinzip: Wer über Jahre unfallfrei fährt, rutscht peu à peu in eine günstigere Klasse und zahlt weniger. Kinder können vergleichsweise gut starten, wenn der Wagen als Zweitfahrzeug der Eltern versichert wird.

### Fahrzeug checken

Hier haben Typ- und Regionalklassen das Sagen. Grundlage für die Einteilung der Regionalklassen ist die Schadenbilanz eines Gebietes in den vergangenen fünf Jahren. Berliner fah-

ren demnach 2016 am teuersten, die Einwohner von Prignitz im Brandenburgischen am günstigsten. Das Tarifmerkmal Typklasse spiegelt den Schadenverlauf der rund 26 000 verschiedenen Automodelle in Deutschland wider. Je höher die Stufe, desto schmaler wird das Portemonnaie. Kürzer treten kann hier nur, wer bereits beim Fahrzeugkauf die Typklasse im Auge hat.

## Leistungen sondieren

Welche Versicherungen und Dienste werden überhaupt gebraucht? Eine Haftpflichtpolice muss jeder Autobesitzer abschließen, damit Unfallgegner entsprechend entschädigt werden können. Empfehlenswert ist eine Deckungssumme von 50 bis 100 Millionen Euro. Ob kostentreibende Zusatzleistungen wie Rabattschutz, die sogenannte „Mallorca-Police“ oder ein Schutzbrief benötigt werden, muss der Kunde selbst entscheiden.

Teil- und Vollkaskoversicherung sind dagegen freiwillig. Sie zahlen für Schäden am eigenen Fahrzeug. Die Teilkasko ist immer auch Bestandteil der Vollkasko. An der Preisschraube können die Versicherten drehen, indem sie eine höhere Selbstbeteiligung wählen oder sich bei älteren Autos auf die weniger opulent schützende Teilkasko beschränken. Es sei denn, der Fahrer punktet mit einem hohen Schadenfreiheitsrabatt in der Vollkasko, die Prämie ist dann nicht wesentlich höher als die der Teilkasko.

## Versicherungen vergleichen

Dafür gibt es Portale im Internet. Zwei bis drei sollten allerdings durchforstet werden, denn jede Versicherung ist nicht überall mit von der Partie. Tipp: Kein Anbieter verliert gern Kunden. Bei einer Prämienhöhung lohnt es deshalb, mit seiner Versicherung unter Hinweis auf günstigere Angebote zu verhandeln. -pm-

## Auf teurem Pflaster durch Europa

**Bonn.** Wer im Winter Europas Schneeparadiese ansteuert, muss teils tiefer in die Tasche greifen. Österreich und Tschechien erhöhen laut Angaben des ADAC den Jahres-Vignettenpreis schon in diesem Jahr um 1,30 Euro beziehungsweise 50 Cent, die Kosten für die Tages- und Monatsvignette steigen um wenige Cent. Den mit Abstand teuersten Wegezoll für ein Jahr stellen Ungarn mit 137 Euro und Slowenien mit 110 Euro den Reisenden in Rechnung. Allein die teure Schweiz senkt den Preis zum 1. Oktober 2015 um 1,50 Euro auf 38,50 Euro.

Auch Frankreich, Italien, Kroatien, Spanien oder Portugal verzichten nicht auf eine Maut. Sie kassieren den Weg über Autobahnen, Schnellstraßen, Brücken, Pässe oder durch Tunnel

streckenbezogen. Spitzenreiter bei den Tunneln ist und bleibt der Mont Blanc mit 43,50 Euro für die einfache Durchfahrt eines Autos. Nicht genug damit: Einige Städte kassieren ebenfalls Eintrittsgelder.

Mit den Mautinformationen von Automobilklubs lassen sich die Gebühren vor Fahrtantritt zusammenrechnen. Noch einfacher: Die Homepage [www.autoroutes.fr](http://www.autoroutes.fr) spuckt die Gesamtkosten von Haus zu Haus aus.

## So viel zahlen Mautpreller

Mautpreller zahlen besser sofort. Im günstigsten Fall wird in Österreich eine Ersatzmaut in Höhe von 120 Euro fällig, das Bußgeld kostet dann schon ab 300 Euro. Die Eidgenossen verlangen die Kaufgebühr plus zirka 200 Euro Strafe, die Tschechen ein Bußgeld bis zu 200 Euro. Aussitzen hilft wenig. Seit 2010 werden die Strafen aus EU-Staaten ab 70 Euro auch in Deutschland eingetrieben.

## Da gehören die Plaketten hin

Kleiner Fehler mit großer Wirkung: Auch ein falscher Klebeplatz am Auto kann teuer werden. Pickerl gehören innen links oder hinter dem Rückspiegel von außen gut sichtbar an die Windschutzscheibe. Motorradfahrer wählen am besten den Tank. Die elektronischen Kontrollanlagen in Österreich kennen ebenso kein Erbarmen, wenn die Vignetten hinter einem Tönungsstreifen oder nur halbherzig geklebt werden. Die Zehn-Tages-Vignette sowie die Zwei-Monats-Vignette müssen vor dem Anbringen übrigens gelocht werden.

## Hier gibt es Vignetten

Die Vignetten können online und in den Geschäftsstellen der Autoklubs gekauft werden, aber auch bei Tankstellen in Grenznähe. Die Viacard für Italien gibt es an allen Mautstationen gegen Bargeld oder per Kreditkarte. -pm-

## Doppelter Lampenwechsel spart Geld

**Bonn.** Jedes Jahr im Herbst bringt es der Licht-Test an den Tag: Zahlreiche Fahrzeuge sind einäugig unterwegs, eine Glühlampe im Scheinwerfer hat ihren Dienst quittiert. Die Kfz-Werkstatt empfiehlt in diesem Fall, gleich beide Scheinwerferlampen zu erneuern. Pure Geldmacherei? Oder für den Kunden doch sinnvoll? Wer etwas tiefer in die Materie einsteigt, erkennt schon bald, dass der paarweise Wechsel sinnvoll ist und unterm Strich tatsächlich Geld sparen kann.

Ursache ist ausgerechnet die präzise Fertigungsqualität, mit der zumindest die großen Marken ihre Lampen heutzutage herstellen. Denn diese gilt nicht nur für die Helligkeit und die exakte Lage der Glühwendel, die für die Lichtverteilung des Scheinwerfers unabdingbar ist, sondern auch für die Lebensdauer. Fällt eine Lampe aus, folgt die auf der anderen Seite meistens innerhalb weniger Stunden oder Tage.

Weil sich aber immer weniger Kunden zutrauen eine Lampe zu wechseln, müssen sie also zweimal ihre Werkstatt ansteuern. Das kostet Zeit. Dabei ist der Licht-Test im Oktober die beste Gelegenheit, gleich beides auf einen Schlag erledigen zu lassen. Selbstverständlich inklusive einer Überprüfung der Scheinwerfer-Einstellung, die nach jedem Lampenwechsel ohnehin obligatorisch ist.

Außerdem sind Lampen im Doppelpack in aller Regel preiswerter als beim Einzelkauf. Fast unbezahlbar ist dagegen die Gewissheit, den Winter mit optimaler Beleuchtung aus frischen Lampen durchfahren zu können, ohne einen Ausfall befürchten zu müssen.

Abgesehen davon können auch optische Gründe eine Rolle spielen. Bei Fahrzeugen mit Gasentladungslicht, also Xenonscheinwerfern, altern die Lampen ebenfalls. Zwar liegt deren Lebensdauer bei etwa 3 000 Stunden, doch schon lange vor dem endgültigen Erlöschen nimmt die Helligkeit ab und die Lichtfarbe verändert sich. Wer dann nur eine Lampe erneuert, bietet nicht nur dem Gegenverkehr einen seltsamen Anblick, sondern wundert sich auch über die mehrfarbige Ausleuchtung der Straße.

Sinngemäß gilt das gleiche für Signal- und Positionslampen. Auch die Leuchtmittel in Brems- und Rückleuchten altern. Dabei schlägt sich verdampfendes Metall von innen an den Glaskolben nieder und bildet einen dunklen Film, der den Lichtaustritt behindert. Wer dann nur eine Lampe erneuert, wird anschließend ebenfalls unterschiedliche Helligkeiten seiner Leuchten bemerken. Es ist also durchaus sinnvoll, Lampen immer paarweise in einem Abwasch zu erneuern.

–pm–

**Texte und Fotos finden Sie im Internet unter:**

**[www.kfzgewerbe.de/presse/promotor.html](http://www.kfzgewerbe.de/presse/promotor.html)**