DEUTSCHES KRAFTFAHRZEUGGEWERBE
ProMotor Pressedienst Ausgabe 09/2015

INHALT

Seite 1
Saisonstart für Winterreifen

Seite 2
Sicher durch den Herbst

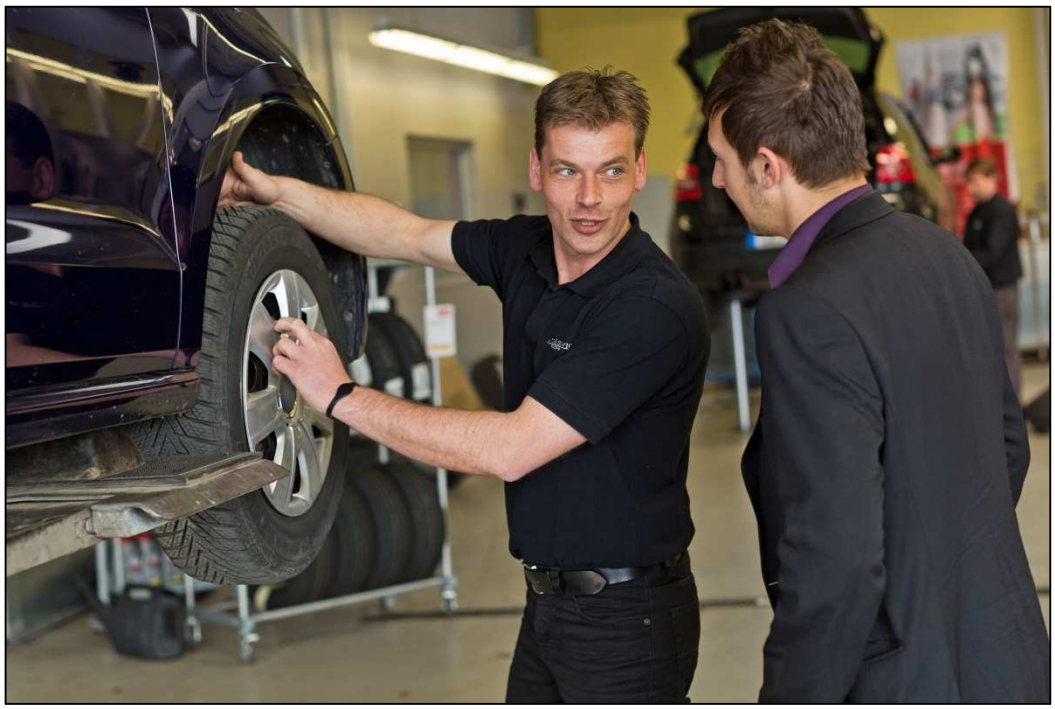
Seite 3
ABC zum Reifen-wechsel

Seite 4
Vom Youngtimer zum Oldtimer

Seite 6
Wehe, wenn das Lenkrad schüttelt

Seite 7
Wer zahlt, wenn Tiere wild werden?

Abdruck honorarfrei
Belegexemplar erbeten



Saisonstart für Winterreifen

Der Wechsel auf Winterreifen steht jetzt an. Denn von O bis O, von Oktober bis Ostern, ist ihre Saison. Und das aus gutem Grund. Durch ein zickzackartiges Lamellenprofil und eine weiche Gummimischung sorgen sie für bessere Fahrbahnhaftung und kürzere Bremswege – und somit für mehr Sicherheit.
Bei einem Termin im Kfz-Betrieb werden die Reifen fachmännisch überprüft: Wie steht es mit Luftdruck, Profiltiefe, Alter sowie Wintereignung der Pneus? Die Profis kontrollieren auch Reifenflanken und Profil. Nach der Demontage ziehen die Sommerreifen ins Winterquartier, entweder in die heimische Garage oder ins Reifenlager der Werkstätten.

Foto: ProMotor

Der Text „ABC des Reifenwechsels“ auf Seite 3 informiert ausführlich zum Thema.

I

Herausgeber: Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK), Franz-Lohe-Straße 21, 53129 Bonn, www.kfzgewerbe.de
Tel: 0228/9127-271, Fax: 0228/9127-154, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit: Ulrich Köster, Tel.: 0228/9127-270

Sicher durch den Herbst

Bonn. Jetzt schlägt das Wetter Kapriolen. Es wird neblig, stürmisch, nass und schnell dunkel. Blätter fallen, erste Nachtfröste ziehen übers Land. Der Herbst präsentiert sich mit all seiner Ungemütlichkeit – und einer hohen Unfallgefahr. Kreuzen zudem noch Wild und Erntefahrzeuge die Wege der Autofahrer, kann es brenzlig werden.
„Autofahrer müssen sich in den kommenden Wochen auf schlechte Sicht, Aquaplaning, überfrierende Nässe und das sogenannte Bauernglatteis – verursacht durch Schmutz von Erntefahrzeugen, einstellen“, warnt Ulrich Köster vom Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe. Mit diesen Tipps kommt jeder sicher durch den Herbst.

Fahrzeug trocken und topfit halten

Nur wer gesehen wird und gut sieht, kommt gut ans Ziel. In den frühen Morgenstunden beschlagen jetzt die Scheiben oder sind vom Frühreif vereist. Alle Gläser müssen vollständig freigekratzt werden. Kleine Gucklöcher sind tabu. Damit es gar nicht erst zum Beschlagen kommt, werden feuchte Innenräume und Lüftungsschlitze trockengelegt. Kritisch sind Fußmatten, Kofferräume, Reserveradmulden und Laub auf Schiebedächern, zwischen Motorhaube und Windschutzscheibe. Nicht vergessen: Schuhe vor dem Einsteigen abklopfen. Das verbannt die Nässe aus dem Innenraum und verhindert das gefährliche Abrutschen von den Fußpedalen.
Licht an am Tag! lautet jetzt die Regel. Das ist allerdings nur sinnvoll, wenn die Scheinwerfergläser sauber sind und die Leuchten funktionieren. Beste Gelegenheit, während des Licht-Tests von Kfz-Gewerbe und Deutscher Verkehrswacht im Oktober die Fahrzeugbeleuchtung kostenlos prüfen zu lassen. Kleine Mängel werden sofort und ohne Aufpreis behoben.
Weil im Herbst die Aquaplaning-Gefahr steigt, gilt der kritische Blick vorsorglich und regelmäßig den Reifen. Ist die Profiltiefe noch ausreichend? Stimmt der Reifendruck? Besonders bei Starkregen verlieren die Pneus sonst schnell den Kontakt zur Fahrbahn.

Fahrweise der Witterung und Sicht anpassen

„Nur wer vorausschauend, mit ausreichend Abstand und gedrosseltem Tempo fährt, vermeidet auf regennassen, mit Laub und Erde bedeckten rutschigen Straßen Unfälle“, rät Köster.
In der Morgen- und Abenddämmerung tauchen unverhofft in Nebelbänke auf, und besonders an Waldrändern ist mit Wildwechsel zu rechnen. Sinkt die Sicht auf weniger als 50 Meter, sollte die Tachonadel diesen Wert auch nicht überschreiten. Die Nebelschlusslampe warnt den nachfolgenden Verkehr. Hirsch und Reh flüchten, wenn sie mit kurzem Hupen gewarnt werden. Bei eingeschaltetem Fernlicht verlieren sie dagegen die Orientierung.

Herausgeber: Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK), Franz-Lohe-Straße 21, 53129 Bonn, www.kfzgewerbe.de
Tel: 0228/9127-271, Fax: 0228/9127-154, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit: Ulrich Köster, Tel.: 0228/9127-270

Nach der Sommerhitze folgt heftiger Regen. Muss der Scheibenwischer auf höchster Stufe arbeiten, sofort das Tempo verringern. Bei Aquaplaning helfen ESP und ABS nur bedingt. In diesem Fall: auskuppeln, nicht mehr bremsen und lenken, bis die Reifen wieder greifen. Spurrillen, meist auf der rechten Fahrbahn mehrspuriger Straßen, nehmen Autofahrer am sichersten versetzt. pm-

ABC zum Reifenwechsel

Bonn. Eigentlich eine runde Sache: Jährlich im Oktober erfolgt der Wechsel von Sommer- auf Winterreifen. Doch wohin mit der Sommerware? Wann ist ein Reifen alt? Und wer gibt Hilfe beim Kauf neuer Pneus? Fragen, die vor dem Winter geklärt werden sollten. Immerhin rangierten Reifenschäden auch 2014 an fünfter Stelle der ADAC-Pannenstatistik, gleichauf mit Defekten am Motor. Das Reifen-ABC klärt Fragen von A wie Alter bis Z wie Zwischenlagern.

Alter: Reifen, die schon zehn Jahre rollen, fangen an auszuhärten und werden gegen neue ausgetauscht. Auskunft über das Herstellungsdatum gibt die DOT-Nummer auf der Reifenflanke. Beispiel: 0409 = 4. Kalenderwoche 2009.

Auswuchten: Profis wuchten Reifen vor der Montage aus. Damit laufen sie wieder rund und werden gleichmäßig abgefahren. Anderenfalls drohen Beulen und Wellen im Profil, gefährliche Ausweichmanöver können tödlich enden.

Ersatzrad: Das fünfte Rad am Wagen braucht spätestens während des Wechsels und vor der großen Winterreise volle Aufmerksamkeit: Wie alt ist es? Stimmt der Luftdruck (ein Bar über der normalen Angabe ist perfekt)? Schließlich soll es das Auto im Notfall sicher in die Werkstatt bringen.

EU-Reifenlabel: Das Öko-Etikett gibt Kaufhilfe, welche Modelle spritsparend und leise rollen sowie im Regen gute Bremswerte zeigen. Reifen sind damit besser vergleichbar.

Europa: Jedes Land schreibt Regeln zum Thema Winterreifen vor, allerdings fast jedes unterschiedliche: generell, situativ, zeitlich begrenzt oder mit Verkehrszeichen angeordnet. Vor der Tour sollten sich Reisende genau informieren.

Fülldruck: Mit dem korrekten Luftdruck fährt es sich sicherer, länger und kostengünstiger. Die Angaben stehen in der Bedienungsanleitung, auf dem Tankdeckel oder an der Fahrertür. Geprüft wird regelmäßig nach zwei Wochen immer am kalten Reifen. Gut, wer sich auf das Reifendruckkontrollsystem (RDKS) verlassen kann. Auf Reisen verträgt der Lastesel übrigens 0,3 Bar mehr gegenüber der Herstellervorgabe.

Größe: Die passenden Reifengrößen sind im alten Fahrzeugschein oder in der neuen Zulassungsbescheinigung Teil 1 gelistet. Beim Reifenkauf hilft der Fachhandel nicht nur bei der richtigen Wahl, sondern ordert gleich auch die für das Fahrzeug passende Dimension.

M+S-Reifen: Die Bezeichnung steht auf Winter- und Ganzjahresreifen und bedeutet Matsch + Schnee. Sie dürfen demzufolge auch im Winter gefahren werden. Werkstätten und Reifenhändler raten jedoch zu denen mit dem Schneeflockensymbol. Sie sind speziell für den Kälteeinsatz konzipiert.

Profil: Obwohl gesetzlich ein Mindestprofil von 1,6 Millimeter vorgeschrieben ist, empfehlen Experten für die Winterware mindestens vier Millimeter. Gemessen wird an der abgefahrensten Stelle.

RDKS: Für die Montage und Demontage von Pneus mit Reifendruck-Kontrollsystemen (RDKS) sind Spezialwissen und -werkzeug gefragt. Diese Arbeiten gehören in Profi-Hand. RDKS-Reifen sind seit November 2014 in allen neu zugelassenen Fahrzeugen Pflicht.

Wechsel: Der Gesetzgeber schreibt kein konkretes Datum vor, wohl aber eine der Witterung angepasste Bereifung. Allgemein gilt die Regel: Winterreifen werden von Oktober bis Ostern gefahren. Die Kfz-Meisterbetriebe empfehlen die Umrüstung, wenn die Temperaturen dauerhaft unter sieben Grad Celsius rutschen.

Winterreifenpflicht: In Deutschland müssen Fahrzeuge bei Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eis- oder Reifglätte mit Winterreifen fahren. Wer die situative Winterreifen-Pflicht missachtet, muss mit mindestens 60 Euro Bußgeld und einem Punkt in Flensburg rechnen.

Zwischenlagern: Nach der gründlichen Säuberung, Prüfung und Positionsmarkierung mit Kreide oder Wachsstift verschwinden die Sommerreifen fernab von Lösungsmitteln im trockenen, dunklen, staubarmen Winterquartier. Dort lagern Reifen ohne Felgen stehend, Kompletträder liegend übereinander oder auf Felgenbäumen. Weil die Pneus auch in der Ruhephase Luft verlieren, vertragen sie jetzt 0,5 Bar mehr Fülldruck. Beste Lagerbedingungen inklusive Reifencheck und Räderwäsche bieten Werkstätten, Autohäuser und Reifenhandel.

-pm-

Vom Youngtimer zum Oldtimer

Bonn. In der Klassiker-Szene war die Nachricht eine Sensation: 50 Jahre schlummerten rund 100 automobile Raritäten in verfallenen Schuppen auf dem Landgut des französischen Unternehmers Roger Baillon. Völlig verstaubt und begraben unter Zeitungsstapeln, Efeu und Unkraut. Ein Großteil des sensationellen Scheunenfundes wurde Anfang des Jahres in Paris versteigert.

Die Chance, solche eine Sammlung zu finden, ist einmalig – der katastrophale Zustand war es allerdings auch. Wie also gelingt es, schöne Autos unversehrt in die Oldtimerära zu fahren? Oder sollen sie doch Jahrzehnte in den Tiefschlaf fallen? Mit ein wenig Glück ist der Liebling dann vielleicht ein Goldstück.

Fahrzeuge sind keine Stehzeuge

„Vorsicht", warnt Klassiker-Experte Matthias Kemmer. „Standschäden sind größer und teurer als Abnutzungsschäden. Auch, weil Hersteller Ersatzteile für Verschleißreparaturen produzieren und nicht für Stehzeiten." Der Inhaber der Kemmer & Hein OHG Fahrzeugrestaurierung in Speyer erinnert sich an ein 1303 Käfer Cabrio, Baujahr 1979. „Der Motor machte schon bei Tempo 80 schlapp, die Reifen waren platt, das Dach knarzte, und innen rieselte das Dämmmaterial nur so raus." Das schnuckelige Freiluftvergnügen wartete eingeschweißt über drei Jahrzehnte auf sein Erwachen und wechselte für 48.000 Euro den Besitzer. Angeblich als neuwertiger Oldtimer – ein großer Irrtum.

Fahren, ruhen, fahren…

Wer sein Fahrzeug fit ins Rentenalter retten will, sollte es deshalb mindestens drei bis vier Mal im Jahr bewegen, dabei jeweils eine Tankfüllung komplett durchfahren. Für die Ruhepausen gelten ähnliche Regeln wie die für das Überwintern von Oldtimern. Das Auto wird von oben bis unten gründlich gewaschen und gereinigt. Eine Wachspolitur versiegelt den Lack, Silikon oder Talkum halten Gummis in Schuss. Autos mit Blechtanks bekommen eine volle Füllung, Kunststofftanks gehen leer aus.

Zur Inspektion gehören der Check von Bremsflüssigkeit und -belägen sowie einmal jährlich der Motorölwechsel. Jetzt ist auch Zeit für Reparaturen und das Kümmern um sonstige Blessuren. Nun noch die Batterie an ein Erhaltungsladegerät hängen und den Luftdruck auf vier Bar erhöhen – das schützt vor Standplatten.

In der Herberge mögen es die Fahrzeuge trocken, dunkel und kühl. In Garagen schützen Leinentücher vor Staub, unterm Carport Abdeckplanen vor Eis, Schnee und Regen. Nicht vergessen: Die Scheiben einen Spalt öffnen, Fußmatten raus und Luftentfeuchter rein.

Das Fahren auf Zeit funktioniert mit einem Kurzzeitkennzeichen. Während der Pausen ist das Auto mit einer beitragsfreien Ruheversicherung geschützt.

Immer bewegen, aber schonend

Noch besser: Der potenzielle Oldie wird als Zweitwagen genutzt. Im Schongang, versteht sich: keine hohen Drehzahlen und erst starten, wenn sich der Öldruck aufgebaut hat. Die regelmäßige Wartung übernimmt die Werkstatt. Kemmer nutzt sein Mercedes T-Modell 124

als Firmenwagen für den Gasflaschentransport. Damit der 27 Jahre alte Youngtimer wie geschmiert läuft, wird ab und zu an ihm geschraubt. Das sichert dem Sterne-Auto den reibungslosen Übergang in die Oldtimerzeit und den Lenkern durchgehend Fahrfreude.
Welche neuen Autos später den Sprung zum wertvollen Liebhaberfahrzeug schaffen, beantwortet der Oldtimer-Profi mit der Faustregel: „Fahrzeuge, die heute beliebt, akzeptiert und teuer sind, werden es später auch als Klassiker sein.“ -pm-

Wehe, wenn das Lenkrad schüttelt

Ein bei bestimmten Geschwindigkeiten vibrierendes oder schüttelndes Lenkrad zeigt an, dass etwas im Fahrwerk nicht stimmt. Um teurere Folgeschäden zu vermeiden, sollte die nächste Fahrt in eine Werkstatt führen.
Ein unruhiges Lenkrad ist immer ein Indiz für ein Problem oder einen sich anbahnenden Schaden im Fahrwerkbereich. Dieses sollte so schnell wie möglich behoben werden, denn die andauernde Schüttelei verursacht erheblichen Verschleiß an Lenkung und Achsgelenken. Je nach Achskonstruktion kann nach ein paar tausend Kilometern die komplette Aufhängung ausgeschlagen sein, was spätestens bei der nächsten Hauptuntersuchung zum teuren Problem wird.
Die Ursachen des Schüttelns können unterschiedlicher Natur sein. Im günstigsten Fall müssen nur die Räder ausgewuchtet werden. Dies sollte ohnehin einmal jährlich erfolgen, beispielsweise beim saisonalen Reifenwechsel. Schlecht gewuchtete Räder äußern sich als Vibration in einem von der Radgröße abhängigen Geschwindigkeitsbereich, meistens zwischen 80 und 120 km/h.
Es gibt aber auch Fälle, in denen neue Reifen exakt die gleichen Symptome zeigen. Vor allem preiswerte Importreifen im Billigsegment bieten oft keinen optimalen Rundlauf trotz perfekten Auswuchtens. Solche Pneus leiden häufig unter Höhen- oder Seitenschlag, hoppeln oder eiern, bildlich gesprochen. Das ist dann ein Fall für die Gewährleistung des Lieferanten, denn unruhigen Lauf braucht kein Kunde zu akzeptieren.
Dies gilt auch bei hochwertigen Reifen im UHP-Segment (Ultra High Performance). Bei solchen Hochgeschwindigkeitsreifen kann es in der Fertigung vorkommen, dass mehrere Klebestellen der zahlreichen Bandagen und Verstärkungen im Unterbau an derselben Stelle zu liegen kommen. An dieser ist der Reifen dann härter, federt weniger ein als am gesamten übrigen Umfang, was pro Radumdrehung einen Schlag an die Aufhängung weitergibt. Auch das ist ein Gewährleistungsfall.

Mitunter sind die Ursachen des Lenkunruhe aber schon von weitem zu sehen: Uralte, vom Platzen bedrohte Reifen oder von unsanften Bordsteinkontakten verbogene Felgen verderben ebenfalls jeglichen Rundlauf.

Oft ist die Ursache aber nicht so offensichtlich. Eine große Bedeutung für die Laufruhe hat die Radbefestigung. Schon ein Zehntelmillimeter Rost auf der Kontaktfläche des Rades mit der Bremsscheibe oder zwischen Scheibe und Radnabe sorgt für fühlbares Eiern des Rades. Ähnliche Auswirkungen hat das Ansetzen der Radschrauben mit dem Schlagschrauber. Denn die Anlagefläche der Felge ist nicht eben, sondern konkav gewölbt. Wird nun die erste Schraube bereits beim Ansetzen zu fest angezogen, verzieht sich die ganze Felge. Zwar nur im Zehntelmillimeterbereich, aber im Lenkrad durchaus fühlbar.

Die gleichen Auswirkungen hat das Anziehen der Radschrauben ohne Drehmomentschlüssel. Denn dabei kann nicht nur das Rad schief sitzen, sondern auch Bremsscheibe oder -trommel, was zu zusätzlichen Vibrationen beim Bremsen führt.

Schwieriger zu entdecken ist dagegen Verschleiß im Fahrwerk. Je nach Konstruktion genügt schon ein weich gewordenes Silentlager, um Unruhe zu erzeugen. Spiel in den Kugelgelenken von Querlenkern oder Spurstangen kann ebenfalls flatternde Räder zur Folge haben. Ganz gemein sind verschlissene Kolbenstangen der Stoßdämpfer bei manchen Federbein-Vorderachsen. Das ist nur zu erfühlen, wenn das Fahrzeug auf seinen Rädern steht. Und während langsamer Fahrt, wenn das locker gehaltene Lenkrad sich wie von selbst einige Millimeter hin und her bewegt.

Deshalb: Wenn das Lenkrad nicht die Ruhe selbst ist, ab in die Werkstatt. Bei einer Probefahrt kann der Servicetechniker „erfahren“, wo das Problem liegt. Bevor teure Folgeschäden eintreten. –pm-

Wer zahlt, wenn Tiere wild werden?

Bonn. Wenn es kracht, dann richtig: Nimmt ein Autofahrer mit Tempo 100 ein 20 Kilo-Reh auf die Motorhaube, dann mit einer Wucht von einer Tonne. Rund 222 000 Mal kollidierten Waldbewohner im Jagdjahr 2013/2014 mit Fahrzeugen. Damit zeigt die Wildunfallstatistik nach Angaben des Deutschen Jagdverbandes (DJV) im Fünfjahresdurchschnitt zwar einen kleinen Abwärtstrend, die Dunkelziffer liegt allerdings um ein Vielfaches höher. Besonders im Spätherbst nimmt das Unfallrisiko zu. Nach der Ernte streifen die dämmerungsaktiven Tiere auf Nahrungs- und Paarsuche ungeschützt vom Feld in den Wald und treffen dabei auf den morgen- und abendlichen Berufsverkehr.

Die Schäden sind erheblich, die Kosten demzufolge auch. Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft verzeichnete 2013 eine Schadenbilanz von 560 Millionen

Euro durch Wildunfälle. Geld, das die Autofahrer in der Regel von ihrer Teilkasko-Versicherung abzüglich einer eventuellen Selbstbeteiligung erstattet bekamen. Die zahlt für Schäden, verursacht durch Haarwild wie Reh, Hirsch, Wildschwein oder Fuchs. Für Autofahrer im ländlichen Raum ist diese Police geradezu ein Muss.
Weil Tier aber nicht gleich Tier ist, haben viele Teilkasko-Anbieter den Schutz auf Wirbeltiere erweitert. So haben auch diejenigen eine Chance auf Entschädigung, denen Hunde, Katzen, Kühe oder Schafe in die Quere kommen. Fehlt die Police im Portfolio, können sich Autofahrer auch an die Tierhalter wenden. Hundehalter-, private oder Betriebshaftversicherungen bieten Schutz. Schlussendlich bleibt immer noch die Vollkasko-Versicherung, die für Schäden am eigenen Fahrzeug einspringt. Dann allerdings rutscht der Autofahrer in eine andere Schadenfreiheitsklasse, die Police wird im nächsten Jahr teurer.

Es hat gekracht – was tun?
War die Kollision unvermeidbar, müssen vor allem nach Wildunfällen einige Regeln beachtet werden.

- Unfallstelle mit Warndreieck und eingeschaltetem Warnlicht sichern, Warnweste überziehen.
- Das Tier nicht anfassen und schon gar nicht mitnehmen. Es besteht Tollwutgefahr, und verletzte Tiere können aggressiv reagieren. Außerdem drohen Autofahrern wegen Wilderei empfindliche Strafen.
- Polizei verständigen, die dann auch den Förster oder Jagdpächter informiert.
- Fotos von der Unfallstelle, dem Auto, Tier und seinen Spuren machen. Die beschleunigen die Schadenabwicklung. Förster, Jagdpächter oder Polizei stellen eine Wildbescheinigung aus, die der Versicherung vorzulegen ist.
- Versicherung benachrichtigen, noch ehe die Werkstatt mit der Reparatur beginnt.

–pm-

Texte und Fotos finden Sie im Internet unter:

www.kfzgewerbe.de/presse/promotor.html