

INHALT

Seite 1

WorldSkills: Kandidat
Lion startet
Trainingsphase

Seite 2

E-Mobilität: Gewerbe-
treibende als Leucht-
türme

Seite 3

Gewusst-wo: Ersatz-
teile für Oldtimer

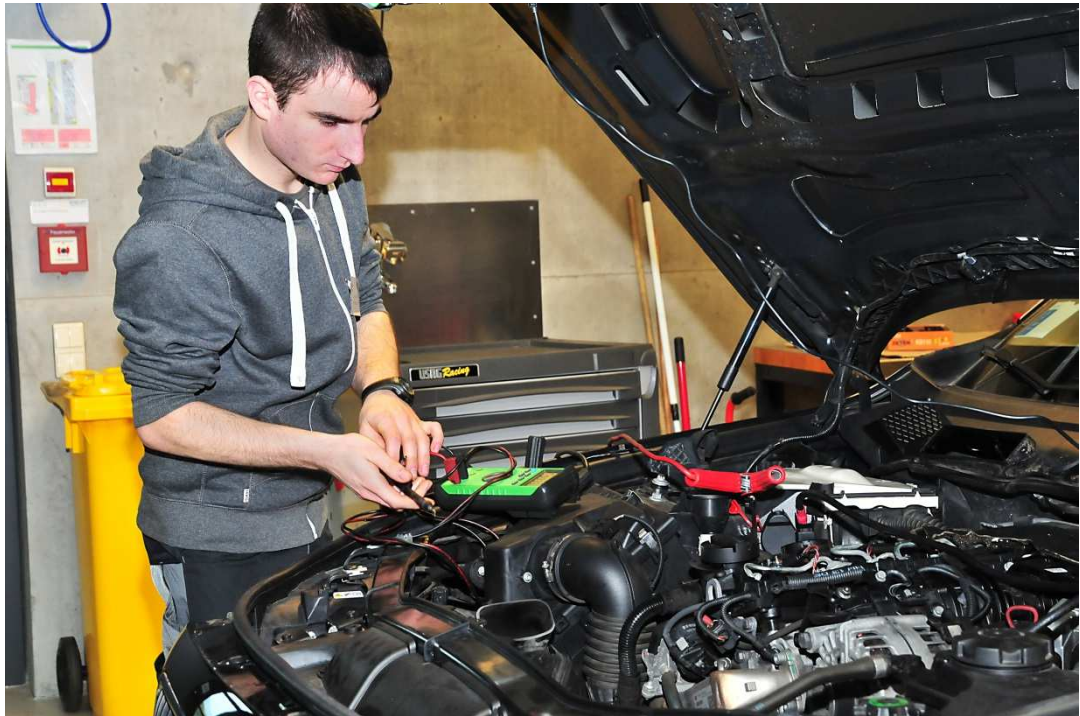
Seite 4

Richtig sitzen leicht
gemacht

Seite 6

Gefährlich: Führer-
schein im Crashkurs

Abdruck honorarfrei
Belegexemplar
erbeten



WorldSkills: Kandidat Lion startet Trainingsphase

Die Vorbereitungen für die 43. Berufe-WM WorldSkills International, die am 11. August in Sao Paulo beginnt, laufen auf Hochtouren. Auch der Kandidat für das Deutsche Kfz-Gewerbe, Alexander Lion, bereitet sich auf seinen Wettkampf in der Kategorie Automobiltechnik vor.

Jede Menge Fachwissen sammelt der 21-jährige Kfz-Mechatroniker zurzeit bei seiner Weiterbildung zum Servicetechniker im Ausbildungszentrum des Saarländischen Kfz-Verbandes. Die Ausbilder übernehmen zudem auch die fachliche Vorbereitung für den Wettbewerb.

Die Aufgabenbereiche, die bei dem viertägigen Wettkampf gefragt sind, stehen zusätzlich für das Intensivtraining Anfang Juli auf dem Plan. Experte Rudolf Angerer, selbst Kfz-Weltmeister von 1983, schult den Kandidaten in Saarbrücken. Als Teammitglied der Deutschen Nationalmannschaft nimmt Alexander Lion jetzt gemeinsam mit Rudolf Angerer an einem Treffen in Esslingen teil. Für Teilnehmer, Experten und das WorldSkills Germany-Team war die Zusammenkunft die Chance, sich als Mannschaft besser kennenzulernen.

Foto: ProMotor

Gewerbetreibende als Leuchttürme für E-Mobilität

Berlin. Die Elektroauto-Verkäufe kommen nicht in Schwung. Mögliche Förderprojekte wurden kürzlich auf der Nationalen Konferenz „Elektromobilität – Stark in den Markt“ in Berlin diskutiert. Für das Kfz-Gewerbe erläutert Bundesinnungsmeister und ZDK-Vizepräsident Wilhelm Hülsdonk, was aus Sicht des Kfz-Gewerbes geschehen muss, um die E-Mobilität voran zu bringen.

Herr Hülsdonk, welche Erkenntnisse haben Sie von der Nationalen Konferenz für Elektromobilität mitgenommen?

Wilhelm Hülsdonk: Politik und Wirtschaft sehen die Notwendigkeit, mehr für die Förderung alternativer Antriebe zu tun. Und zwar sowohl aus ökologischen als auch aus industriepolitischen Gründen. Als Autonation par excellence brauchen wir einen starken Leitmarkt für E-Mobilität. Und nicht zuletzt die Reduzierung des Flottenverbrauchs auf 95 Gramm CO₂ pro Kilometer ab 2020 fordert zum Handeln auf.

Welche Rolle spielt dabei das Kfz-Gewerbe?

Wilhelm Hülsdonk: Wir sind fit im Service, über 7 200 Kfz-Mechatroniker sind inzwischen dazu qualifiziert, an Hochvoltfahrzeugen zu arbeiten. Der Markt bietet inzwischen fast 40 Modelle in allen Segmenten - mit weiter wachsender Tendenz. Doch nicht nur die Privatkunden halten sich auch aufgrund der hohen Preise noch sehr zurück.

Wie könnte das Geschäft neuen Schwung bekommen?

Wilhelm Hülsdonk: Seit fast zwei Jahren fordern auch wir eine Sonderabschreibung bei gewerblich genutzten Fahrzeugen in Höhe von 50 Prozent der Anschaffungskosten im ersten Jahr der Nutzung. Die soll jetzt offensichtlich kommen. Außerdem sind die Kommunen aufgefordert, das Elektromobilitätsgesetz umzusetzen, das heißt etwa freies Parken für E-Mobile und die Öffnung der Busspuren.

Reicht das aus, um mehr E-Fahrzeuge in den Markt zu bringen?

Wilhelm Hülsdonk: Die Sonderabschreibung ist ein wichtiger Schritt, weil gerade die Gewerbetreibenden vor Ort eine Art Leuchtturm-Funktion haben. Mit ihren Fahrzeugen sind sie regional permanent präsent und könnten mit ihren Serviceflotten für die E-Mobilität werben. Darüber hinaus sollten auch die Kommunen mehr E-Mobile zulassen. Und nicht zuletzt brauchen wir eine bessere Infrastruktur mit Schnellladestationen für die beiden verbreiteten Ladeschnittstellen.

-pm-

Gewusst-wo: Ersatzteile für Oldtimer

Bonn. Auch Oldtimer brauchen früher oder später Ersatzteile. Wer nicht Jäger und Sammler ist, stößt dann schnell an Grenzen: Hersteller haben keine auf Vorrat, bauen sie nicht mehr nach, oder die Suche nach dem ursprünglichen Zulieferer ist erfolglos. „Geht nicht, gibt’s nicht“, meint Matthias Kemmer. Der geschäftsführende Gesellschafter eines Fachbetriebs für Fahrzeugrestauration in Speyer hilft weiter.

Wie wichtig ist die Ersatzteil-Frage für die Kaufentscheidung?

Viele Young- und Oldtimer-Interessenten gehen bei der Ersatzteilsituation von ihren modernen Fahrzeugen aus. Sie sind es gewohnt, dass alles lieferbar ist und fallen bei abschlägigen Antworten aus allen Wolken. Hier garantiert Wissen Fahrspaß. Und ganz klar: Mit der Ersatzteilorganisation und -herstellung steht und fällt jede Restaurierung.

Wo wird man denn nun fündig?

Die Auswahl ist riesig: Es gibt Hersteller, Teilehändler, Kfz-Fachbetriebe für historische Fahrzeuge, Oldtimer-Märkte, Messen, Interessengemeinschaften oder Clubs. Dadurch ist die Versorgung zum großen Teil gewährleistet. Man muss nur wissen, wer was wo bietet. Falls der Autohersteller beispielsweise den Lichtmaschinenregler nicht mehr auf Lager hat, kann es auch daran liegen, dass das Originalteil von Zulieferern wie Bosch oder Hella produziert wurde und jetzt nur im freien Handel oder bei für diesen Autohersteller spezialisierten Firmen erhältlich ist.

Und was, wenn es die Teile nicht mehr gibt?

Gibt es immer noch die Möglichkeit, das Bauteil reparieren zu lassen. Häufig stößt man beim Zerlegen auf kaputte Normteile wie Lichtmaschinen-Kohlen, die mit anderen Fahrzeugmodellen identisch sind und problemlos eingebaut werden können. Und warum Bremsättel nicht wie früher aufarbeiten lassen? Ein klarer Fall für die etwa 500 Oldtimer-Fachbetriebe des Kfz-Gewerbes.

Bei welchen Marken und Teilen kann es eng werden?

Das betrifft Raritäten aus der Vorkriegszeit oder einzelne Umbauten. Hier helfen Interessengemeinschaften wie der Bentley Owners Club weiter. Für das Gros der Oldtimer aber bestimmt die Nachfrage das Angebot. Sind nachgebaute Ersatzteile ausverkauft, können ein oder zwei Jahre ins Land gehen, bis sich aufgrund ausreichender Interessenten eine Neuauflage lohnt.

Ist es sinnvoll, alte Fahrzeuge zum Ausschachten zu kaufen?

Klingt erst mal gut: Wer Platz hat, zahlt auch keine Lagerkosten. Rechtlich fällt das Unterstellen aber unter die Altfahrzeug-Verordnung, nach der das Schrottauto umweltgerecht entsorgt werden muss. Und wer garantiert, dass die Teile des auszuschlachtenden Fahrzeugs funktionstüchtiger sind als die im eigenen Oldtimer? Gebrauchte Ersatzteile bekommt man heute im Internet, und Motoren werden in der Regel nicht mehr ausgetauscht, sondern instandgesetzt. Das Ausschachten macht also wenig Sinn.

Welche Rolle spielen die Traditions- beziehungsweise Klassikabteilungen der Hersteller?

Aus dem Imagegewinn ist bei vielen mittlerweile ein gutes Geschäft geworden. Mercedes-Benz, Ferrari, Porsche, BMW, Opel, VW und selbst die Marke mit dem Stierlogo haben historische Archive aufgebaut, stellen Zertifizierungen aus und restaurieren zum Teil im Werk. Das eigentliche Geld aber wird mit Ersatzteilen gemacht. Auch Zulieferer wie Bosch oder Motoren-Spezialist Mahle halten das Wissen und die Teile für die alte Technik am Leben.

Und was bringt die Mitgliedschaft in einem Oldtimerclub?

Neben der Freude an den Klassikern, die man mit anderen teilt, eine ganze Menge. Wenn scheinbar keiner mehr helfen kann - die Oldtimerfreunde kennen Quellen und Wege zur Ersatzteilbeschaffung. In Kooperation mit spezialisierten Werkstätten und Teilehändlern werden zum Beispiel häufig gefragte Bauteile nachproduziert und verkauft. Man kümmert sich, auch, weil es ums eigene Geld geht. -pm-

Richtig sitzen leicht gemacht

Bonn. Ich habe Rücken! Wer kennt den Spruch und die Pein dahinter nicht? Rund 80 Prozent der Deutschen leiden nach einer Studie der Techniker Krankenkasse im Laufe des Lebens kurzfristig unter Rückenschmerzen, ein Großteil länger. Probleme mit dem Rücken sind sogar für jeden zehnten Fehltag am Arbeitsplatz verantwortlich.

Fatal, wenn sich Autofahrer gerade jetzt auf langer Urlaubstour falsch, verspannt und zu lange auf einem nicht passenden Fahrzeugsitz quälen. Wer gut und richtig sitzt, reist nicht nur komfortabel, sondern ermüdungsfrei und sicher in jeder Fahrsituation.

Der ergonomische Sitz

Den einen Sitz für jeden gibt es nicht, klar. Deshalb sollten möglichst viele Einstellungsvarianten vorhanden sein: für Sitzlänge und -höhe, Neigung der Lehne sowie der Kopfstütze. Idealerweise gibt eine Lordosstütze der Wirbelsäule optimalen Halt. Eine ausgeprägte, bestenfalls verstellbare Seitenführung an Sitz und Lehne verhindert ein Verrutschen des Körpers. Glücklich schätzen sich Vielfahrer auf Sitzen mit Massagefunktion.

Autofahrer mit Behinderung sowie Berufs- und Vielfahrer mit speziellen Rückenproblemen bekommen Zuschüsse für Nachrüstsitze und solche mit Lordosstütze. Auskünfte zu den Kostenträgern und das Antragsprozedere geben unter anderem die Spezialausrüster und die Aktion Gesunder Rücken e.V. (AGR). Neuwagenkäufer können sich auch am AGR-Gütesiegel für rückengerecht konstruierte Alltagsprodukte orientieren. Es bietet Entscheidungshilfe, welche Autositze ergonomisch sind.

Die richtige Sitzposition

Tilman Schäfer vom Sitzhersteller Recaro empfiehlt, mit Po und Rücken möglichst dicht an die Lehne zu rutschen. Die Beine haben die richtige Position, wenn sie bei durchgetretenen Pedalen leicht angewinkelt sind und die Oberschenkel bis kurz vor dem Knie locker aufliegen. Nun die Lehne in der Neigung so einstellen, dass die Arme ebenfalls leicht angewinkelt das Lenkrad umfassen können. Bestes Maß: Das Handgelenk liegt locker auf dem Lenkrad. Die Schultern dürfen beim Lenken den Kontakt zur Rückenlehne nicht verlieren.

Die Lordosstütze wird der natürlichen Form der Lendenwirbelsäule angepasst. Die Sitzhöhe ist perfekt, wenn der Blick ohne Einschränkungen nach allen Seiten und auf die Anzeigensinstrumente schweifen kann. Der Kopf schließt oben idealerweise mit der Oberkante der Kopfstütze ab.

Die entspannende Gymnastik

Auf langen Autobahnfahrten kann die Körperhaltung wenig variieren. Die Beine werden schwer, das Blut sackt nach unten. Schulter und Nacken verspannen, der Fahrer wird müde und unkonzentriert. Spätestens nach zwei Stunden bringt eine Pausengymnastik Entspannung und macht fit für die Weiterfahrt. Aber auch während der Fahrt im Stau oder an der Ampel sind Übungen möglich. Alle Bewegungen halten natürlich auch die Mitfahrer in Schwung.

- **Während der Fahrt:** Kreisen, Vor-, Zurück-, Hoch- und Runterbewegungen von Schulter, Becken und Po bringen Lockerheit. Gut im Stau für Waden und Beine: der Zehen- und Fersenstand. Das Blut kommt wieder in Wallung, die Gelenke bleiben beweglich.

- **In der Pause:** Hier ist vor allem Laufen, Dehnen, Recken und Strecken des ganzen Körpers angesagt. Ein steifer Nacken wird beispielsweise durch das Senken des Kopfes auf die Brust wieder flott. Dabei ruhig mit den Händen nachdrücken, dort verharren und die Brust anheben. Der Wechsel von Hohlkreuz und Katzenbuckel entkrampft verspannte Rücken. Dazu im Stehen die Hände auf die Kühlerhaube legen.

-pm-

Gefährlich: Führerschein im Crashkurs

Bonn. „Ferienfahrschule in zehn Tagen“ oder „In einer Woche zum Führerschein“: Viele Fahrschulen werben vor der großen Urlaubszeit mit diesen Angeboten. Doch wie fit für den Straßenverkehr sind die Schüler danach wirklich? Und ist die Ausbildung in dieser Zeit überhaupt zu schaffen?

Die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF) spricht ganz klar vom sogenannten Schnellbleichen. „In so kurzer Zeit lässt sich bestenfalls das Allernötigste für die Prüfung einpauken. Fahrschüler können das Gelernte weder reflektieren noch vertiefen“, warnt Peter Glowalla, Stellvertretender BVF-Vorsitzender. Hinzu kommen wichtige Zeitfaktoren wie die Vorstellung bei der Technischen Prüfstelle sowie das behördliche Antragsverfahren, das deutschlandweit Wochen dauert. Beide tauchen in der Werbung in der Regel nicht auf. Glowalla: „Allein diese Anforderungen zeigen, wie unseriös die Kurse sind.“

Maßgeschneidert – nicht maßlos schnell

Die Idee der Ferien- oder Intensivfahrschule hat dabei durchaus Vorteile. Nichts lenkt ab vom Lernen – weder Schule, Beruf, Studium noch der Haushalt. Davon profitiert die werdende Mama ebenso wie der Abiturient, der seine Führerscheinprüfung nach der Abi-Zeit ablegen möchte.

Die Berliner Fahrschule Herberg im Hansaviertel setzt deshalb auf eine maßgeschneiderte Intensivausbildung. Kundenberaterin Stefanie Städtler empfiehlt, die theoretische Schulung regulär zweimal abends in der Woche und die Fahrpraxis zeitnah in den Ferien oder im Urlaub am Stück und mit einem zeitlichen Puffer zu absolvieren. Zwischenzeitlich sollte das behördliche Antragsverfahren erledigt sein – das dauert in Berlin laut BVF derzeit immerhin bis zu 24 Wochen. Schüler und Fahrlehrer haben damit beste Erfahrungen gesammelt. Eine Ferienfahrschule in 14 Tagen gibt es deshalb bei Herberg schon seit Jahren nicht mehr. Auch die Fahrlehrerverbände bestätigen, dass die Teilnehmer an diesen Intensivkursen sehr zielorientiert an die Ausbildung herangehen. Einen inhaltlichen Nachteil haben die Schüler



übrigens nicht. Theorieunterricht, Mindest-Übungsstunden inklusive Sonderfahrten haben denselben Umfang wie eine herkömmliche Fahrschulausbildung.

Wegweiser für die richtige Fahrschule

Bleibt die Frage: Wie findet man eine gute Fahrschule? Fast alle Fahrlehrerverbände veröffentlichen dazu auf ihren Internetseiten eine Checkliste. „Am besten ist es aber immer noch“, so Glowalla, „Freunde und Bekannte zu fragen.“ Immerhin stehen Freundlichkeit, Pünktlichkeit und Geduld der Lehrer bei den Fahrschülern ganz oben auf der Wunschliste. Hilfreich ist auch, wenn die Fahrschule Mitglied im Fahrlehrerverband ist, denn der hilft in Streitfällen.

-pm-

Texte und Fotos finden Sie im Internet unter:

www.kfzgewerbe.de/presse/promotor.html