

INHALT

Seite 1

Die Open-Air-Saison ist eröffnet

Seite 2

Der Mai ist Autoglas-Monat

Seite 4

Auf Tour mit Auto und E-Bike

Seite 5

Frühjahrs müde?
Nein, danke!

Seite 6

Sicher am Haken

Seite 8

Alte Schätze gut versichert

Abdruck honorarfrei
Belegexemplar erbeten



Die Open Air-Saison ist eröffnet

Sich den frischen Fahrtwind um die Nase wehen lassen - Cabrio fahren hat seinen besonderen Reiz. Werden die Freiluftmobile jetzt aus dem Winterschlaf geweckt, brauchen sie zuerst eins: Pflege.

Herzstück ist dabei das Verdeck. Hardtops und Autohauben aus Kunststoff vertragen die Fahrt durch die Waschstraße. Für die Hauben aus Stoff und mit Kunststoffscheiben ist Pflege per Hand angesagt. Der Staub verschwindet mit einer weichen Naturhaarbürste. Dabei sollte immer in Faserrichtung gearbeitet und der grobe Schmutz mit viel Wasser, Schwamm oder Bürste beseitigt werden.

Bevor es auf Open-Air-Fahrt geht, muss das Cabriodach trocknen. Dann schimmelt es nicht im Verdeckkasten vor sich hin, und es entstehen keine hässlichen Knitterfalten. Das gilt auch nach dem Imprägnieren der Stoffmütze, das laut Experten mindestens einmal jährlich auf dem Plan stehen sollte. Es schützt vor Schmutz, Wasser und UV-Strahlen.

Foto: ProMotor

Der Mai ist Autoglas-Monat

Bonn. Endlich! Nach einem viel zu langen Winter erblüht die Natur und weckt die Lebensgeister. Der Autostart in den Frühling ist im vollen Gange. Die Frühlingssonne lacht durch die Windschutzscheibe und zeigt: Kratzer und kleine Steinschläge sind nicht mehr zu verleugnen.

Da Mängel und Schadstellen an der Frontscheibe zu einem beträchtlichen Sicherheitsrisiko werden können, achten viele Mitgliedsbetriebe der Kfz-Innung im Autoglas-Monat Mai verstärkt auf den guten Durchblick und bieten ihren Kunden einen Scheiben-Check an.

Die Windschutzscheibe ist eine wichtige Komponente der strukturellen Stabilität der Karosserie, weiß Bundesinnungsmeister Wilhelm Hülsdonk. Ist sie durch Kratzer und Risse instabil, kann es beispielsweise zu Funktionseinbußen beim Airbag kommen.

Nach Steinschlag schnell handeln

Selbst kleine, für das Auge kaum wahrnehmbare Beschädigungen schwächen die Festigkeit des Glases. Deshalb rät er allen Autofahrern, die Frontscheibe ihres Fahrzeugs regelmäßig, also nicht nur bei Inspektionen, auf äußere Defekte untersuchen zu lassen. Steinschlagstellen, die eine bestimmte Größe nicht überschreiten und nicht im Sichtbereich des Fahrers liegen, lassen sich in Kfz-Meisterbetrieben reparieren.

Oberstes Gebot bei einem Steinschlag in der Windschutzscheibe ist schnelles Handeln. Nur wer die Schadenstelle sofort gegen eindringenden Schmutz und Wasser absichert, erhält sich alle Optionen für eine spätere Reparatur.

Ulrich Köster rät zu Sofortmaßnahmen: Die beschädigte Stelle säubern und trocknen. Ferner den Einschlag mit Klebeband abdecken und anschließend einen Termin zur Scheibenreparatur mit einem Meisterbetrieb der Kfz-Innung vereinbaren oder diesen direkt ansteuern. Der Kfz-Betrieb um die Ecke lässt sich schnell mit der App „Kfz mobil“ (www.kfzgewerbe.de/app) finden oder im Internet unter www.kfz-meister-finden.de. In der Regel ist der Schaden schnell behoben: Die Scheibe hat nach der fachmännischen Reparatur wieder ihre ursprüngliche Festigkeit. Die Schadenstelle ist fast nicht mehr zu erkennen.

Hilfe bei der Schadenabwicklung

Der Kfz-Meisterbetrieb kümmert sich auch um die Schadenabwicklung. Das beginnt bei der Schadenanalyse und endet beim Ausgleich der Glasrechnung durch die Versicherung. Die Autoglasreparatur ist für Autokunden bei vielen (Teil-)Kasko-Versicherungen kostenlos. Falls eine Reparatur nicht möglich ist, erhält der Kunde entsprechend den Versicherungsbedingungen auch eine neue Scheibe.

Das Autoglas-ABC

Bruchstruktur

Beim Einscheibensicherheitsglas sind zwei Bruchstrukturen unterschieden: Bei der Normal-Bruchstruktur auf Seiten- und Heckscheiben zieht sich der Bruch gleichmäßig über die ganze Autoscheibe. Die Krümel haben ungefähr die Größe einer Erbse. Die Grob-Krümelstruktur findet man im Mittelbereich der Frontscheibe, um nach einem Bruch der Autoscheibe ausreichend Sicht zu haben. Auf dem Grobkrümel Feld entstehen abgerundete Bruchstücke.

Fahrzeugglas

Fahrzeugglas muss aus Sicherheitsglas hergestellt sein, dies steht in den national gesetzlich gültigen Vorschriften. Das Glas muss so behandelt sein, dass es bei einem Bruch keine Menschen verletzt bzw. die Verletzungen reduziert. Die nationalen Vorschriften legen auch die Anforderungen zu Durchsicht, Festigkeit und Verschleiß fest.

Isolierglas

Isolierglas wird auch Wärmedämmverglasung oder Isolierverglasung genannt. Das Isolierglas besteht aus zwei zirka drei Millimeter dickem Einscheibensicherungsglas (ESG). Zwischen den Scheiben befindet sich ein Hohlraum, der luftdicht verschlossen ist. Dieses Glas ist schwerer als Verbundsicherheitsglas.

Lichtdurchlässigkeit

Die Lichtdurchlässigkeit bei Windschutzscheiben darf den Wert 70 Prozent nicht unterschreiten. Dies steht in der europäischen Norm ECE 43 R.

Scheiben-Reparatur

Eine Scheiben-Reparatur ist in folgenden Fällen möglich: Der Gesamtdurchmesser der betroffenen Stelle (inkl. Risse) ist nicht größer als drei Millimeter. Der Durchmesser der beschädigten Oberfläche (ohne Risse) ist kleiner als fünf Millimeter. Weder Schmutz noch Feuchtigkeit sind in die Schadstelle gelangt. Die Risse enden nicht am Scheibenrand. Der Schaden befindet sich nicht im „Fernsichtfeld des Fahrers“ (mittig über dem Lenkrad, 29 Zentimeter breit, nach oben und unten soweit das Wischerblatt reicht). Trifft mindestens einer der Punkte nicht zu, muss die Scheibe komplett ausgetauscht werden.

Sichtzone

Mit einer Sichtzone (Sichtfeld) ist gemeint, dass der Fahrer durch diese Zone eine sehr gute Sicht nach außen haben sollte. Eine Reparatur in der Sichtzone ist oftmals nicht zulässig.

Steinschlag

Ein Steinschlag wird durch einen Stein oder einen anderen spitzförmigen Gegenstand in der Autoscheibe verursacht. Nicht jeder Steinschlag kann oder darf repariert werden.

Streulicht

Eine Sichtbehinderung durch verschiedene Lichtquellen im Straßenverkehr kann sogenanntes Streulicht verursachen. Dies entsteht, wenn auf der Frontscheibe Kratzer, starke Verschmutzung oder andere Beschädigungen der Autoscheibe sind.

Verbundsicherheitsglas

Verbundsicherheitsglas besteht aus mindestens zwei Glasscheiben. Diese Scheiben sind mit einer reißfesten und zähelastischen Folie miteinander verbunden. Die einzelnen Scheiben sind zirka 1,8 – 2,5 Millimeter und die Folie ca. 0,76 Millimeter stark. Somit beträgt die Gesamtstärke der Scheibe zirka 5 Millimeter. Es können Folien zur Tönung oder zum UV-Schutz an die Scheibe angebracht werden. Außerdem können auch Antennen oder Sensoren in die Scheibe integriert werden. Sollte es zu einem Bruch der Scheibe kommen, werden die Glassplitter zusammengehalten. Durch Wärme und Druck werden eventuell Luftbläschen eliminiert und erzeugen so den Eindruck einer einzigen Glasscheibe. -pm-

Auf Tour mit Auto und E-Bike

Bonn. E-Bikes machen vor, wovon Elektroautos noch immer träumen: Sie verkaufen sich prächtig. Allein im vergangenen Jahr legte die Branche eine zweistellige Zuwachsrate aufs rollende Parkett.

Der Absatz stieg im Vergleich zum Vorjahr um 17 Prozent auf 480 000 Stück. Damit erreichen die Trend-Räder laut Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) zwölf Prozent Anteil am Fahrradmarkt. Als Gründe nennt der ZIV eine ausgereifere Batterie- und Antriebstechnologie, das veränderte Mobilitätsverhalten der Deutschen und breitere Angebote wie E-Mountainbikes, die vor allem junge Radler ansprechen.

Autozubehörproduzenten haben sich auf den Trend längst eingestellt. Fast alle führenden Hersteller haben Träger mit E-Bike-Genehmigung im Programm, damit Autofahrer auch im Urlaub auf die rasanten Drahtesel nicht verzichten müssen. Also ran ans Heck und rauf auf den Fahrradträger für die Anhängerkupplung. Denn nur dort fahren die Schwergewichte sicher mit.

Schergewichte fest im Griff

E-Bikes wiegen bis zu 25 Kilogramm, haben einen Hilfsmotor, breite Reifen und lange Radstände. Auf normalen Fahrradträgern haben sie kaum Platz. „Die Träger müssen stabil, belastbar und komfortabel sein“, erklärt Daniel von Aufsess von Träger-Hersteller Atera. „Damit die breiten Akkus nicht aneinanderstoßen, sollte der Abstand zwischen den zwei Halteschienen entsprechend groß sein.“

Wie viel die Radtransporter für die Anhängerkupplung schleppen dürfen, entscheiden die maximale Zuladung des Trägers sowie die Stützlast der Anhängerkupplung.

Auf das Handling kommt es an

Neben witterungsbeständigen und leichten Materialien haben sich die Hersteller Komfort auf die Fahnen geschrieben. Rollenauszüge und Abklappmechanismen erleichtern den Zugang zum Kofferraum, Radschienen lassen sich auf große Rahmen anpassen. Viele Träger sind darüber hinaus klappbar und verschwinden nach dem Gebrauch klein und sauber in einer Tasche.

Frauen werden sich besonders über Auffahrschienen freuen, mit denen die Räder bequem in Stellung kommen. Schweres Heben ist passé. Und wer ein drittes Rad auf Reisen nehmen will – auch kein Problem. Per Adapterkit kann zusätzlich zu zwei E-Bikes oftmals ein „normales“ Rad in den Schlepptau genommen werden. Vorausgesetzt, die vorgeschriebenen Lasten von Träger und Anhängerkupplung spielen mit. -pm-

Frühjahrs müde? Nein, danke!

Bonn. Verkehrte Welt: Wenn die Natur erwacht, werden wir müde. Und daran ist nicht allein die Umstellung auf die Sommerzeit schuld. Mediziner machen für die Frühjahrs müdigkeit die Hormonumstellung und einen veränderten Stoffwechsel verantwortlich.

Hinzu kommt der Pollenflug, der den Betroffenen arg zu schaffen macht. Viele klagen jetzt über Kopfschmerzen, Schlafstörungen und Gelenkschmerzen. Sie fühlen sich müde und abgeschlagen. Mit zum Teil fatalen Folgen. „Das Unfallrisiko steigt“, warnt Ulrich Köster vom Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe. „Wer sich jetzt hinters Steuer setzt, sollte vorbereitet sein.“

- Auf Gähnen-Attacken kann der Sekundenschlaf folgen. Autofahrer sind dann im gefährlichen Blindflug unterwegs. Ein erhöhter Sicherheitsabstand bringt wertvolle Reaktionszeit. Höchste Zeit aber auch für eine Pause mit einem vitaminreichen Snack, viel Flüssigkeit und Bewegung an der frischen Luft.

- Vielen hilft das kurze Kräftetanken. Eine halbe Stunde Schlaf reicht aus, um frisch, ausgeruht und konzentriert weiterzufahren.
- Im Frühjahr wird es eng auf den Straßen. Radler, Biker und Oldtimer drängeln in den Verkehr und fordern erhöhte Aufmerksamkeit.
- Gegen Pollen helfen Medikamente. Die machen allerdings oft schläfrig und senken das Reaktionsvermögen. Wenn möglich sollte die Arznei abends eingenommen oder das Auto notfalls geparkt werden.
- Früher Vogel fängt nicht nur den Wurm, sondern auch das Tageslicht. Und das sorgt dafür, dass Melatonin abgebaut und das Glückshormon Serotonin ausgeschüttet wird. Die Hormonumstellung kommt schneller auf Touren. Auch wenn sich der innere Schweinehund sträubt – früh aufstehen tut gut.
- Wer den Tag mit Wechselduschen beginnt, bringt den Kreislauf in Schwung. Das kalte Wasser zuerst über Füße und Beine, dann über die Arme und zum Schluss von unten nach oben über den Rumpf laufen lassen. Auch Morgen-Gymnastik macht fit für den Tag und die Fahrt zur Arbeit. -pm-

Sicher am Haken

Bonn. Der Pannenteufel schlägt bei jedem irgendwann mal zu. Der Liegenbleiber muss in die nächste Werkstatt. Wer jetzt das Geld für den Abschleppdienst sparen will, bittet seinen Nachbarn oder Freund um Hilfe. Doch wie nimmt man ein Auto richtig an den Haken? Die Ungereimtheiten fangen schon bei der Suche nach Abschleppöse und –haken an.

Bei welchen Havarien ist das Abschleppen erlaubt?

An den Haken dürfen nur Notfälle, die vor Ort nicht repariert werden können. Der letzte Weg zum Schrottplatz wird mit gültigem Kennzeichen auch akzeptiert, das Ziehen eines Fahrzeugs mit leerem Tank dagegen nicht.

Darf jedes Auto jedes andere Auto an den Haken nehmen?

Im Prinzip ja. Allerdings sollte die maximale Anhängelast nicht überschritten werden.

Ist es egal, welches Seil oder welche Stange man nimmt? Und was ist besser von beiden?

Seil oder Stange müssen laut Straßenverkehr-Zulassungs-Ordnung nicht in keiner amtlichen Bauart ausgeführt sein. In jedem Fall sind sie in der Mitte mit einem roten Fähnchen kenntlich zu machen, ihre Länge sollte nicht mehr als fünf Meter betragen. Stange versus Seil: Die starre Verbindung der Stange hat eindeutig Vorteile. Der Lenker des Pannenzugwagens muss nicht auf den Abstand achten, und das Bremsen ist ruckfreier.

Immer wieder ein Versteckspiel: Wo finde ich Haken und Öse?

Das verrät ein Blick in die Bedienungsanleitung. In der Regel haben sie die Hersteller hinter einem kleinen Deckel an den Kunststoffabdeckungen der Stoßfänger platziert. Bei neueren Fahrzeugen muss die Öse, die in der Regel im Bordwerkzeug liegt, erst in das Gewinde geschraubt werden. Auf keinen Fall Stoßstangen sind zum Befestigen benutzen!

Es geht los – aber wie?

Der Schlüssel beim Pannenzugfahrzeug bleibt in Zündstellung-Position stecken – nur so rastet das Lenkradschloss in der Kurve nicht ein, das Auto bleibt lenkbar. Während der Fahrt wird die Schaltung auf Leerlauf oder beim Automatikauto auf N gestellt. Für beide Fahrzeuge gilt: Warnblinkanlage und Beleuchtung an!

Gibt es ein Tempolimit für die Fahrt im Schlepptau?

Nein, aber aus Sicherheitsgründen werden maximal 30 bis 50 km/h empfohlen. Das macht auch deshalb Sinn, weil beim Pannenzugfahrzeug oft der Motor ausgefallen ist, ergo Brems- und Lenkhilfe ebenso.

Wie lange ist das Abschleppen auf der Autobahn erlaubt?

Der Weg zur nächsten Werkstatt ist klar definiert. Wer auf der Autobahn liegenbleibt, muss an der folgenden Abfahrt runter. Streikt das Auto auf der Landstraße, darf gar nicht erst auf die Autobahn gefahren werden.

Stimmt es, dass der Lenker des Pannenzugautos keinen Führerschein besitzen muss?

Das ist in der Tat richtig. Im Gegensatz zum Ziehenden benötigt der Fahrer im Pannenzugauto keinen Führerschein. Er sollte lediglich körperlich und geistig befähigt sein, das Fahrzeug zu bedienen.

Gibt es beim Transport von Elektroautos Besonderheiten?

Elektromobile sind am sichersten auf einem Hänger oder mit angehobener Antriebsachse unterwegs zur Werkstatt. Der Grund: Weil durch das Rollen der angetriebenen Achse Energie für den Akku erzeugt, aber nicht verbraucht wird, kann die Fahrzeugelektronik Schaden nehmen oder einen Unfall verursachen. -pm-

Alte Schätze gut versichert

Bonn. Seit Einführung des H-Kennzeichens 1997 feiern Oldtimer Jahr für Jahr zweistellige Zuwachsraten und mit rund 350 000 zugelassenen Klassikern Anfang 2015 einen Höchststand. Welche Branche kann das schon von sich behaupten?

All diese Schönheiten müssen natürlich versichert werden: eine Herausforderung für Besitzer und Versicherer gleichermaßen. Denn so speziell die Fahrzeuge, so speziell sind auch die Angebote. „Leider kennen viele Oldtimer-Fahrer die Spezialtarife nicht und bleiben im Schadenfall eventuell auf einem Teil der Kosten sitzen“, erklärt Marco Wenzl vom Oldtimer-Versicherungsvermittler AlinoClassic.

Vorteile nutzen

Oldtimer sind Liebhaberstücke und werden als solche auch gefahren und behandelt. Die Versicherer honorieren die Fürsorge mit speziellen Tarifen, die sich preislich und auch in den Leistungen erheblich von den gewöhnlichen Kfz-Prämien unterscheiden. So kostet beispielsweise die Vollkasko für einen Porsche 911, Baujahr 1969, im Wert von 80 000 Euro im Schnitt 700 Euro. Im Normaltarif zahlt der Kunde das Doppelte.

Die Anbieter verzichten auch auf Schadenfreiheitsklassen. Es gibt weder Hoch- noch Rückstufungen. Auch eine Tarifierpassung findet nur selten statt. Grundlage für die Prämienberechnung ist die regelmäßig aktualisierte Fahrzeugbewertung. Und während die Schäden von Alltagsautos nach der bekannten Schwacke-Liste, also dem Marktwert, reguliert werden, erhalten Oldtimerfahrer in der Regel den Wiederbeschaffungswert, der oft 30 Prozent über dem Marktwert liegt.

Wertgutachten einholen

Vor dem Schutz müssen die Oldtimer allerdings einige Hürden nehmen und Spielregeln einhalten. Türöffner für die individuelle Versicherung ist vor allem das Wertgutachten. Je nach Umfang benoten die Sachverständigen darin den Gesamtzustand des Klassikers, Aussehen und Ausstattung sowie die technische Fitness und ermitteln den Markt- und Wiederbeschaffungswert. Wenzl empfiehlt alle zwei Jahre eine Aktualisierung, sonst drohen Unterversicherung und weniger Geld im Schadenfall.

Ob es ein Kurz- oder Vollgutachten sein soll, hängt vom Fahrzeug und seinem Halter ab. Steht beispielsweise ein Verkauf an? Ist der Oldtimer besonders hochwertig? Oder durchläuft der Klassiker regelrechte Wertsprünge?

Dann ist ein Vollgutachten erste Wahl, empfiehlt Tim Hallas-Hindinger, Rechtsanwalt für Oldtimerrecht der Kanzlei advocatur. Damit kann der Kunde im Schadensfall den tatsächlichen Wert seines Fahrzeuges am besten nachweisen. Von diesem Vollgutachten kann anschließend regelmäßig ein Update erstellt werden, sodass die Kosten überschaubar bleiben. Einige Policen schließen regelmäßige Wertzuwächse von zehn bis zwanzig Prozent automatisch mit ein. Ansprechpartner für die Gutachten sind Oldtimer-Sachverständige der jeweiligen Prüforganisationen wie die FSP-Partner des TÜV Rheinland.

Spielregeln einhalten

Nicht genug damit. Wollen die Oldtimerbesitzer in den Genuss der Gut-&-Günstig-Policen kommen, müssen unter anderem auch diese Auflagen erfüllt werden: Die Fahrleistung darf eine maximale Kilometergrenze nicht über-, der Fahrer ein bestimmtes Mindestalter nicht unterschreiten. Das versicherte Auto wird ausschließlich privat als Zweitfahrzeug genutzt. Bei geringer Fahrleistung, einer Garage als nächtlichem Abstellort und einer Fahrzeugnutzbeschränkung profitiert der Kunde ebenfalls von besonderen Nachlässen. Das gilt jedoch nicht für die Teilnahme an Oldtimer-Rennen.

Zusatzversicherungen checken

Bei all den Übereinstimmungen versuchen sich die Assekuranzen mit Zusatzversicherungen von den Wettbewerbern abzusetzen. Die Palette reicht von der Ruheversicherung für nicht zugelassene Fahrzeuge, der All-Risk-Deckung, die die Vollkasko um reine Betriebsschäden erweitert, der Restaurierungs- oder Museumsversicherung bis hin zum Transportschutz. Dieser gilt für Schäden, die während der Fahrt auf dem Hänger zu Treffen oder Ausstellungen entstehen können.

Texte und Fotos finden Sie im Internet unter:

www.kfzgewerbe.de/presse/promotor.html