

INHALT

Seite 1

AutoBerufe präsentieren sich vor der Kamera

Seite 2

Der Klügere rüstet nach

Seite 3

Girl's Day: Kfz-Betriebe öffnen die Tore

Seite 3

Gute Qualität oder billiger Ersatz?

Seite 5

Marder haben Autos zum Fressen gern

Seite 6

Glänzend in Form

Seite 7

Augen auf reicht nicht

Abdruck honorarfrei
Belegexemplar
erbeten



AutoBerufe präsentieren sich vor der Kamera

„Autos und ich gehören einfach zusammen.“. So wie beim angehenden Automobilkaufmann Christopher schlägt bei allen Darstellern der 15 AutoBerufe-Clips das Herz für ihren Beruf.

Die Initiative „AutoBerufe – Mach Deinen Weg!“ hat jetzt unter www.youtube.com/autoberufe Kurzfilme eingestellt, die über den Berufsalltag in der Branche berichten. Entstanden sind neben einem Imagefilm acht Ausbildungs- und sechs Weiterbildungsclips.

Mit den Beiträgen sollen die Jugendlichen an den Orten erreicht werden, an denen sie viel Zeit verbringen: im Internet und speziell in Social Media. Verbände, Betriebe und Schulen können die Filme nutzen, wenn sie mit Schülern über zukünftige Berufswege sprechen. Auch über die Bundesagentur für Arbeit sollen sie auf die Plattformen der Berufsinformationszentren gelangen.

Foto: AutoBerufe

Der Klügere rüstet nach

Bonn. Die schlechte Nachricht zuerst: Für Diesel ohne Partikelfilter ist in immer mehr Städten Ende der Fahnenstange. Deutschlandweit gibt es laut Umweltbundesamt mittlerweile 50 Umweltzonen, in 48 davon dürfen Fahrzeuge nur noch mit grüner Plakette rollen.

Die gute Nachricht: Seit 1. Januar 2015 fördert die Bundesregierung mit 30 Millionen Euro ein Jahr lang erneut die Nachrüstung älterer Diesel mit Partikelfilter. Damit können sich rund 115 000 Besitzer von Autos und Transportern über jeweils 260 Euro und die grüne Plakette freuen. „Die Nachrüstung lohnt sich nicht nur für die freie Fahrt“, sagt Ulrich Köster vom Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK). „Saubere Autos haben einen um durchschnittlich 600 Euro höheren Wiederverkaufswert. Und ein Beitrag zum Schutz von Mensch und Umwelt ist die Investition allemal.“

Eile tut Not, wollen die Fahrer der alten Diesel etwas vom Kuchen abhaben – nach Angaben des Kraftfahrtbundesamts sind das immerhin über zwei Millionen Fahrzeuge, die derzeit mit gelber Plakette fahren. Die Gelder der letzten Förderwelle waren vorzeitig aufgebraucht. Auch die Filterhersteller sind zwar auf die Nachfrage eingestellt, es kann dennoch bei einigen Fahrzeugmodellen zu Lieferzeiten kommen.

Wer wird gefördert, wer baut ein?

Aus dem Fördertopf können die Halter von Diesel-Pkw und von Fahrzeugen bis 3,5 Tonnen und einer besonderen Zweckbestimmung wie Wohnmobile oder Krankenwagen schöpfen, die erstmalig vor dem 1. Januar 2007 zugelassen wurden. Förderberechtigt sind ebenso Diesel-Transporter bis 3,5 Tonnen mit Erstzulassung bis einschließlich 16. Dezember 2009. Die Nachrüstung muss im Zeitraum von 1. Januar bis 31. Dezember 2015 erfolgen und kostet beispielsweise bei Filterhersteller HJS inklusive Einbau und Steuern zwischen 600 Euro für einen VW Golf und zirka 1 000 Euro für ein Wohnmobil. Einbauberechtigt sind alle Werkstätten, die auch Abgasuntersuchungen vornehmen. Welche Autos nachgerüstet werden können, erfahren Interessenten unter www.partikelfilter-nachrüsten.de.

Welche Behördengänge werden fällig?

Anhand der Abnahmebescheinigung der Werkstatt trägt die Zulassungsstelle die neue Abgaseinstufung in den Fahrzeugschein ein (Zulassungsbescheinigung Teil 1). Damit kann seit 1. Februar die Förderung beim Bundesamt für Ausfuhrkontrolle (BAFA) über www.bafa.de beantragt werden: elektronisches Antragsformular ausdrucken und ausfüllen, Kopie der Zulassungsbescheinigung Teil 1 beilegen, an die BAFA schicken, fertig. -pm-

Girls' Day: Kfz-Betriebe öffnen die Tore

Bonn. Wie sieht es eigentlich genau unter der Motorhaube aus? Warum braucht man in der Werkstatt Computer, und wie viel Kraft ist beim Radwechsel nötig? Beim „Girls' Day - Zukunftstag für Mädchen“ am 23. April können Mädchen auch den Arbeitsalltag bundesweit in Kfz-Betrieben kennenlernen.

Die Betriebe führen ihre Gäste 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 zahle 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“, betont sie.

Einen zusätzlichen Anreiz für die Mädchen bietet ein bundesweites Gewinnspiel. Dafür einfach beim Girls' Day dabei sein, einen Teilnahmechein ausfüllen und im teilnehmenden Betrieb abgeben. Weitere Informationen unter www.autoberufe.de/girlsday. -pm-

Gute Qualität oder billiger Ersatz?

Bonn. Das Geschäft im Internet boomt. Die Klick-Klientel kauft Reisen, Möbel, Schuhe, Medikamente – und zunehmend auch Ersatzteile fürs Auto. Laut DAT-Report erwarben im vergangenen Jahr dreizehn Prozent der befragten Fahrzeugbesitzer das Material online. Ein Jahr zuvor waren es fünf Prozent weniger, 2009 lag der Anteil bei niedrigen zwei Prozent. Das Sparpotenzial ist teilweise enorm. Doch welche Qualität wird da eigentlich erworben? Worin unterscheiden sich Originalteile von Identteilen und Nachbauten? Und wer haftet, wenn das vom Kunden mitgebrachte Ersatzteil in der Fachwerkstatt eingebaut wird? Ulrich Dilchert, Rechtsexperte beim Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK), hat die Antworten.

Welche Arten von neuen Ersatzteilen gibt es überhaupt?

Originalersatzteile der Autohersteller – in der Fachsprache OE-Teile (Original Equipment-Teile) genannt – tragen deren Logo und eine OE-Teilenummer, mit der die Werkstätten das für die Reparatur benötigte Material bestellen können. Viele Originalersatzteile stammen aber auch von unabhängigen Zulieferern. Sie werden in Erstausrüsterqualität ebenso am Band verbaut, aber unter eigenem Namen und eigener Teilenummer auf dem freien Markt verkauft.

Darüber hinaus gibt es qualitativ gleichwertige Ersatzteile, die von renommierten Produzenten ausschließlich im freien Handel vertrieben werden. Diese Ersatzteile sind mit den Originalen bau- und funktionsgleich. Ihre Qualität entspricht in der Regel dem Erstausrüsterstandard. Sie sind aber zum Teil preiswerter, vergleichbar mit den günstigen Eigenmarken der Supermärkte.

Sind Ersatzteile in Erstausrüsterqualität wirklich so gut wie die Originale?

Ganz klar: ja. Sie entsprechen den Anforderungen und Spezifikationen der Autohersteller und dürfen zu Recht als Originalteile bezeichnet werden. Weil sie die identische Qualität wie OE-Teile haben, spricht die Branche auch von Identteilen.

Können Sie eine Kaufempfehlung geben? Originalteile für junge Fahrzeuge, Nachbauten für ältere Gebrauchte?

Das müssen die Kunden selbst entscheiden. Wer sein altes Auto nicht mehr lange fahren will, greift vielleicht eher zum günstigen Nachbau, um eine zeitwertgerechte Reparatur zu realisieren. Andererseits verkaufen sich Fahrzeuge im erstklassigen Zustand einfach besser. Oder das 17 Jahre alte Auto reift zum Oldtimer – kein Besitzer würde drittklassige Teile einbauen lassen. In sicherheitsrelevanten Bereichen wie Bremsen und Lenkung sollte niemals an der Qualität gespart werden.

Worauf sollten Autofahrer beim Internetkauf achten? Wo lauern die Gefahren?

Das fängt bei der Suche nach seriösen Anbietern an und hört bei der Suche nach dem passenden Ersatzteil auf. Wer Markenware kauft, ist schon mal auf der sicheren Seite. Oft fehlen jedoch technische Informationen und bei Plagiaten aus Fernost der Hinweis auf das amtliche ECE-Prüfzeichen oder gegebenenfalls eine notwendige Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE), ohne die unter Umständen die Betriebserlaubnis und der Versicherungsschutz für das Fahrzeug erlöschen können.

Ist die Verwendung nicht genehmigter Bauteile für die Herbeiführung eines Unfalls verantwortlich, riskiert der Autofahrer darüber hinaus den Schutz der Kaskoversicherung. Herkunft und Qualität lassen sich in der Regel erst ermitteln, wenn die Bestellung eingetroffen ist. Und das meist auch nur mit Hilfe von Teile-Profis.

Vielfach scheitern die Kunden bereits an der richtigen Wahl der Ersatzteile. Bei Wischerblättern kann man vielleicht nicht viel falsch machen, bei Bremsscheiben und -klötzen schon – erst recht bei komplexeren Ersatzteilen. Da reicht ein Modellwechsel innerhalb eines Jahres, und im Handumdrehen ändert sich die Teilenummer. Selbst Fachleute kalkulieren mit einer

Rücksendequote. So oder so: Der Teilekauf im Internet ist für Laien ein schwieriges Unterfangen.

Die Alternative?

Warum den Reparaturweg nicht mit der Werkstatt besprechen und nach Identteilen fragen? Ersatzteilrecherche und -kunde gehören schließlich zum Alltag der Profis. Die Kunden sollen ja wiederkommen. Außerdem sparen sich Autobesitzer im Schadenfall unnötigen Ärger.

Gutes Stichwort: Wer haftet später für eventuelle Schäden?

Der Autofahrer hat zwei Ansprechpartner: Für den sachgerechten Einbau übernimmt die Werkstatt die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung, für die mitgebrachten Neuteile der Internethändler.

Kommt es aufgrund eines minderwertigen Ersatzteils zu Schäden, ist der Streit absehbar, ob nun das Ersatzteil mangelhaft ist oder die Einbauleistung der Werkstatt. Am Ende wird nicht selten ein Sachverständigengutachten fällig. So mutiert das Schnäppchen zum Kostentreiber und bringt schlimmstenfalls Leben in Gefahr. Erledigt die Werkstatt den Job dagegen komplett, haftet sie für Werkleistung und Sachmangel. —pm—

Marder haben Autos zum Fressen gern

Bonn. In manchen Motorräumen geht es nachts lustig zu. Während der Autobesitzer selig schlummert, tobt sich zwischen Kühler und Spritzwand womöglich ein Marder aus. Das böse Erwachen kommt für den Autofahrer in Form von zernagten Schläuchen, zerfledderten Dämmmatten und durchtrennten Zündkabeln. Solche Schäden muss der Kfz-Betrieb reparieren. Ein paar Vorsichtsmaßnahmen kann der Autobesitzer jedoch selbst treffen. Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) hat dazu ein paar Tipps.

Außerhalb der Brunftzeit wird es nur problematisch, wenn das Fahrzeug nachts im Revier eines anderen Marders parkt. Riecht der die Spuren eines fremden Artgenossen in „seinem“ Motorraum, hinterlässt er gern seine Markierung per Biss. Wechselt das Auto mehrfach die Reviere, beginnt das zerstörerische Spiel jeweils von vorn. Jeder der beiden Platzhirsche im Marderpelz randaliert.

Dagegen hilft eine Motorwäsche. Sie beseitigt den Geruch, den die Besucher hinterlassen. Das Ausspritzen des Motorraums ist eine Sache für Profis.

Besonders aktiv sind Marder zwischen März und Juni. Denn dann ist Brunftzeit. Dagegen hilft ein Stück Maschendraht, das unter das Auto gelegt wird. So etwas mögen die sensiblen

Pfoten des Marders nicht besonders, und er meidet deshalb die Fläche. Das Geflecht verwirrt ihn für ein paar Monate.

Dann ist die Bissaison vorbei, und man sollte die Matte nicht mehr dauerhaft einsetzen.

Sonst gewöhnen sich die recht intelligenten Tiere daran. Eine Art niedriger Weidezaun um den Carport ist dagegen ein dauerhaft probates Mittel.

An Tankstellen und Stammtischen kursieren noch mehr Tipps gegen den Maderbiss in die Eingeweide des Autos. Ein Säckchen mit Hundehaaren, Urinsteinen oder gar Harn selbst, tickende Wecker oder Lichter im Motorraum sollen die Marder abhalten.

Dagegen haben wissenschaftliche Studien der Uni Gießen bewiesen: Marder sind nicht an Auto-Materialien als Nahrung interessiert. Sie sehen in Motorräumen schlicht eine wunderschöne Höhle, die sich erkunden lässt und zum Verstecken der Nahrung gebraucht werden kann. In der Tat zeugen immer wieder Eier, weggeworfene Brote oder Obst von nächtlichen Besuchen der etwa katzen großen Tiere.

In den meisten Fällen stellt diese oft vom menschlichen Komposthaufen stammende Nahrung die einzige Folge eines solchen Marder-Streifzugs dar. Denn die meiste Zeit des Jahres gehen die Dreipfünder im Motorraum nur ein und aus – ohne irgendetwas zu zerbeißen. Nur ein paar Pfotenabdrücke künden dann vom Besuch der Tiere.

Auch die Autoindustrie versucht, die Knabberei zu unterbinden. Zündkabel liegen inzwischen häufig unter Abdeckungen und die Kapselung von Motorräumen verdirbt den Mardern den Spaß.

–pm–

Glänzend in Form

Bonn. Alufelgen machen schöne Autobeine. Kein Wunder, dass immer mehr Kraftfahrer zu den High Heels greifen. Der Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk rechnet 2015 erneut mit einem Verkaufsplus – 2,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

Aber wie glänzende Schuhe müssen die wertvollen Leichtmetallräder gepflegt werden.

Bremsabrieb, Ruß und Staub fressen sich sonst rasant durch den Lack. Damit der Auftritt auf dem automobilen Catwalk strahlend gelingt, empfehlen die Pflegeprofis des Kfz-Gewerbes eine Reinigungs- und Wellnesskur.

Reinigen. Wasser allein packt den Dreck nicht. Dafür gibt es säurefreie Felgenreiniger, die kräftig säubern, zugleich aber Lack, Kunststoff sowie unlackierte Metallteile wie Radbolzen schonen. Besonders hartnäckigem Schmutz rückt ein Felgenschwamm zu Leibe. Haushaltsreiniger sind dafür zu aggressiv. Hände weg auch von Topfreinigern und Stahlbürsten. Auf Abrieb und Kratzer folgt die Korrosion.

Abspülen. Mit dem Hochdruckreiniger verschwindet der Reiniger samt Schmutz. Nicht zu dicht auf die Felge halten, sonst platzt der Lack ab. Damit Reinigungsreste im unteren Felgenteil nicht antrocknen, sollte das Rad um eine halbe Drehung bewegt und nochmals abgespült werden. Danach das Leichtmetall gut abtrocknen.

Reparieren. Um kleine Reparaturen wie Kratzer oder Korrosion kümmert sich die Werkstatt. Das lohnt vor allem bei hochwertigen oder älteren Felgen. Solche mit Rissen, größeren Beulen oder Dellen müssen ausgetauscht werden. Günstig, wer mit mehrteiligen Felgen rollt: Die beschädigten Segmente können einzeln ausgetauscht werden.

Versiegeln. Sind die Leichtmetallfelgen sauber und tadellos, schützen Wachs oder eine Nanoversiegelung vor Nässe und neuem Schmutz. Die Konservierung auftragen, einreiben, einwirken lassen und die Reste wegpolieren. So kann der Frühling kommen. –pm–

Augen auf reicht nicht

Bonn. Wenn der Gegenverkehr beim Überholen überraschend schnell herandüst, Verkehrsschilder spät erkannt werden oder Autoscheinwerfer extrem blenden, muss nicht unbedingt eine schmutzige, zerkratzte Windschutzscheibe schuld daran sein. Der Berufsverband Deutscher Augenärzte schätzt, dass jährlich rund 300 000 Verkehrsunfälle durch mangelnde Sehleistung verursacht werden. „Oft bemerken die Fahrer im Laufe der Jahre nicht einmal ihr Manko“, weiß Ingo Rütten vom Zentralverband der Augenoptiker (ZVA).

Regelmäßiger Sehtest für alle

Das Fatale daran: Über 90 Prozent der Sinneseindrücke im Straßenverkehr werden über die Augen wahrgenommen, aber zum Sehtest müssen Autofahrer nur einmal im Leben – vor der Führerscheinprüfung. Dabei trägt jeder zweite Kraftfahrer eine Brille oder Kontaktlinsen.

Selbst von denen zweifelt jeder vierte an seinem scharfen Blick. Besonders betroffen sind nicht nur die über 50-Jährigen. Rütten: „Gerade zwischen dem 14. und 28. Lebensjahr verschlechtert sich das Sehvermögen bei vielen Menschen erheblich.“

Erste Anzeichen für eine Alters-Sehchwäche sind brennende, müde Augen, Kopf- und Nackenschmerzen. Fahrer können den Fehler selbst mit größter Anstrengung nicht mehr ausgleichen, reagieren langsam und unsicher, das Unfallrisiko steigt. Im Interesse der Sicherheit rät der ZVA deshalb zum regelmäßigen Augen-TÜV.

Wenn es dämmt und blendet

Wer am Tag schon schlecht sieht, hat's in der Dunkelheit besonders schwer. Augenärzte und Optiker checken neben der Tagessehschärfe auf Wunsch auch die Blendempfindlichkeit sowie das Sehvermögen bei Dämmerung und Nacht. Kritisch wird es, wenn sich Kurzsichtigkeit mit einer Nachtmyopie – eine besondere Form der Kurzsichtigkeit – paart: Das Licht von entgegenkommenden Fahrzeugen und der Straßenbeleuchtung wird gestreut, die Lampe zum Lichtkranz. Hier helfen eine vorausschauende Fahrweise und spezielle Brillen.

Die Blendempfindlichkeit kann auch auf eine Trübung der Augenlinse hinweisen und muss vom Arzt behandelt werden. Klagen Autofahrer dagegen über extrem helle LED-Rückleuchten und Xenon-Scheinwerfer, meldet der ADAC. Das Lichttechnische Institut in Karlsruhe gibt jedoch Entwarnung: Tests ergaben, dass die höhere Blendung von der ungewöhnlichen Lichtfarbe und der speziellen Bauart herrührt. Das Licht tritt über eine kleinere Fläche mit höherer Dichte aus und erscheint somit nur heller als herkömmliche Leuchtmittel.

Die optimale Brille

Sie sollte große, entspiegelte und nicht zu stark getönte Gläser in der optimalen Sehstärke haben. Schmale Bügel und Fassungsränder lassen so viel wie möglich Sicht. Brillen mit Polarisationsfilter reduzieren Spiegelungen beispielsweise auf regennasser Straße zusätzlich. Für die Sonnenbrille empfehlen Augenoptiker eine Braun- oder Grautönung. Farben von Ampeln und Warnlichtern werden so am wenigsten verfälscht. -pm-

Texte und Fotos finden Sie im Internet unter:

www.kfzgewerbe.de/presse/promotor.html