

INHALT

Seite 1

Mit dem „Wintercocktail“ bleibt alles im Fluss

Seite 2

Reifendruck-Kontrolle jetzt mit System

Seite 3

Licht-Test: Düstere Bilanz bei Nutzfahrzeugen

Seite 4

Schneeketten packen eiskalt zu

Seite 5

Mit Knall, aber ohne Fall ins neue Jahr

Seite 6

Sicherheitsrisiko: Angefrorene Wischer

Abdruck honorarfrei
Belegexemplar
erbeten



Mit dem „Wintercocktail“ bleibt alles im Fluss

Ein farbiger „Cocktail“ im Kühlwasser sorgt bei winterlichen Temperaturen dafür, dass im Auto alles läuft: Er verhindert, dass Wasser in den Leitungen gefriert, sich ausdehnt und so Motor oder Kühler Schaden nehmen. Außerdem hilft er gegen Rost und Kalkablagerungen im Kühlsystem. Bis zu mindestens minus 25 Grad Celsius sind dann Autos auf der sicheren Seite.

Generell gilt: Kühlwasser muss regelmäßig kontrolliert, aufgefüllt und nach einigen Jahren komplett gewechselt werden. Da Frostschutz Sondermüll ist und entsprechend entsorgt werden muss, gehört die Wartung in die Hände der Profis im Kfz-Meisterbetrieb.

Frostschutz braucht auch die Scheibenwaschanlage. Damit das spezielle Winterkonzentrat gleich in alle Leitungen gelangt, empfiehlt es sich, nach dem Einfüllen den Wisch-Wasch-Schalter zu betätigen.

Foto: ProMotor/Volz

Reifendruck-Kontrolle jetzt mit System

Bonn. Alle ab 1. November 2014 erstzugelassenen und nach dem 31. Oktober 2012 typengenehmigten Fahrzeuge müssen mit einem elektronischen Reifendruck-Kontrollsystem (RDKS) ausgerüstet sein. Was bedeutet das für Fahrer und Fahrzeuge? Werden Winterreifen jetzt teurer? Welche Systeme gibt es? Und wie profitieren die Autofahrer davon? Hans-Jürgen Drechsler, Geschäftsführer beim Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk (BRV), hat die Antworten.

Welche Fahrzeuge sind von der neuen Verordnung betroffen?

Die Vorschrift bezieht sich auf Fahrzeuge der Klassen M1 und M1G – Autos, Geländewagen und Wohnmobile mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 2,5 Tonnen.

Wie arbeiten die Reifendruck-Kontrollsysteme?

Sie überwachen automatisch den Reifendruck und warnen vor Abweichungen. Die Daten werden im Cockpit entweder direkt angezeigt, oder eine Warnleuchte weist auf Unkorrektheiten hin.

Was haben Autofahrer davon?

Zu niedriger Luftdruck beeinträchtigt Fahrstabilität, Lenkreaktion und Bremsweg. Der Kraftstoffverbrauch steigt, und die Reifen verschleifen schneller. Schon mit 0,5 bar zu niedrigem Reifendruck verlängert sich der Bremsweg auf nasser Fahrbahn um zehn Prozent, der Spritbedarf steigt um 0,2 bis 0,4 Liter auf 100 Kilometer. Mit dem korrekten Druck in den Pneu sorgen Autofahrer also für mehr Sicherheit, sparen Geld und schonen nicht zuletzt die Umwelt.

Welche Systeme gibt es?

Man unterscheidet zwischen direkten und indirekten Systemen. Beim direkten System, das in rund zwei Drittel aller Neuwagen verbaut ist, überwachen Sensoren in den Rädern Druck und Temperatur und geben das Messergebnis per Funk an den Bordrechner weiter.

Das indirekte System nutzt die im Fahrzeug vorhandene Sensorik. Ändert sich der Reifendruck, ändert sich auch das Abrollverhalten der Reifen. Die Drehzahl erhöht sich und wird über die ABS- und ESP-Sensoren verarbeitet und weitergegeben. Das Warnsignal im Cockpit leuchtet.

Müssen auch Winter- und Ersatzräder mit RDKS ausgestattet sein? Und werden sie dadurch jetzt teurer?

Arbeitet im Auto ein direktes RDKS, gehören die Sensoren auch in die Winterräder. Dafür werden pro Rad zusätzlich zwischen 50 und 70 Euro fällig. Diese Kosten entfallen bei der indirekten Kontrolle. Ersatzräder müssen nicht mit Sensoren ausgestattet werden.

Sind Handel und Werkstätten auf die Neuerungen eingestellt?

Werkstätten und Reifenspezialisten sind bestens präpariert und haben sowohl Komplettäder mit RDKS-Sensoren als auch die passenden Sensoren zur Komplettmontage auf Lager. Die Profis verfügen selbstverständlich auch über das notwendige Wissen, das Spezialwerkzeug und die entsprechenden Diagnose- und Programmierertools.

Wird ein defektes oder abgeschaltetes RDKS bei der Hauptuntersuchung beanstandet?

In der Tat. Die Prüfer stufen den Defekt als Mangel ein und fordern die unverzügliche Beseitigung.

Gibt es für ältere Fahrzeuge jetzt eine Nachrüstpflicht?

Nein.

RDKS gut, alles gut?

Nicht ganz. Die Sensoren beim indirekten System werden von Batterien gespeist, die laut Hersteller nach fünf bis sieben Jahren ersetzt werden müssen. Während dieser Zeit sind Wartungsarbeiten wie die Erneuerung der Gummi- oder Metallschraubventile vorgeschrieben. Unabhängig von den RDKS sollte der Reifendruck trotzdem regelmäßig kontrolliert werden, da die Systeme zulässige Toleranzen in der Anzeige haben können. Weitere Informationen unter www.rdks-wissen.de. -pm-

Licht-Test: Düstere Bilanz bei Nutzfahrzeugen

Berlin/Bonn. Defekte Beleuchtungsanlagen an Lkw und Bussen stellen ein hohes Sicherheitsrisiko dar. Die Bilanz des Licht-Tests 2014 für Nutzfahrzeuge zeigt klaren Handlungsbedarf: Rund 42,8 Prozent der 10 000 Tests, die in die Statistik einfließen, weisen Mängel auf.

Die Mängelquote ist damit auf dem höchsten Stand seit der ersten Erhebung 2006, so die Organisatoren Zentralverband Deutsches Kfz-Gewerbe (ZDK) und Deutsche Verkehrswacht (DVW).

Nach wie vor sind eine mangelhafte rückwärtige Beleuchtung (14,3 Prozent; 2013: 12,0 Prozent) und ein zu hoch eingestellter Hauptscheinwerfer (13,0 Prozent; 2013: 11,1 Prozent) die Hauptmängel. Keine Besserung gibt es auch bei den zu niedrig eingestellten Hauptscheinwerfern, die bei 9,5 Prozent (2013: 6,2 Prozent) aller Fahrzeuge, die in die Statistik eingingen, festgestellt wurden.

Einen vollständig ausgefallenen Hauptscheinwerfer stellten die Prüfer bei 3,3 Prozent (2013: 2,0) der Lkw und Busse fest, einen Totalausfall bei 0,5 Prozent (2013: 0,2 Prozent). Mängel beim Bremslicht traten zu 5,9 Prozent (2013: 4,6 Prozent) auf.

„Damit schneiden die untersuchten Nutzfahrzeuge in allen Punkten der Fahrzeugbeleuchtung schlechter ab als im Vorjahr“, resümiert Prof. Kurt Bodewig, Präsident DVW und Bundesminister a.D. „Dies ist eine sehr unglückliche Bilanz, denn gerade in der dunkeln Jahreszeit stellen Lkw und Busse, die man nicht sieht oder die andere Verkehrsteilnehmer blenden, ein hohes Sicherheitsrisiko dar.“

Der ZDK empfiehlt daher, die Lichtenanlage mindestens einmal im Jahr prüfen zu lassen. ZDK-Präsident Jürgen Karpinski ergänzt: „Auch nach dem Licht-Test-Monat Oktober sollten insbesondere die Fahrer von Nutzfahrzeugen auf die Beleuchtung achten, diese regelmäßig kontrollieren und Mängel umgehend beheben lassen.“

Den Licht-Test für Pkw gibt es seit 1956, für Nutzfahrzeuge wird er seit 2006 angeboten. In den Nfz-Meisterbetrieben sowie bei speziell ausgerüsteten Werkstätten der Prüforganisationen können Fahrer den Test durchführen und die komplette Beleuchtungsanlage prüfen lassen. Schirmherr der Aktion ist Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt. Partner sind Suzuki, Osram, AutoBild, Fuchs Europe Schmierstoffe, der Zentralverband der Augenoptiker und der ADAC.

-pm-

Schneeketten packen eiskalt zu

Bonn. Wenn auf Eis und Schnee nichts mehr geht, feiern Schneeketten ihre Sternstunden. Sie treiben Fahrzeuge in der Spur voran und sind auf Pässen und vielen Hochgebirgsstraßen mit dem blauen, runden Schild und dem Schneekettensymbol oftmals sogar vorgeschrieben. Es gibt sie zum Kauf und zum Mieten bei Händlern und Automobilklubs.

Kaufen – darauf kommt's an

Wer die Wahl hat, hat die Qual? Nicht ganz. Anfahrhilfen sind zwar besser als ihr Ruf, allerdings nicht so haltbar wie die stählerne Konkurrenz und in Ländern wie Österreich als vollwertiger Ersatz auch nicht zugelassen. Die Stahlketten unterscheiden sich in ihren Montagesystemen. Schnellmontageketten finden per Adapter ruckzuck ihren Sitz, haben aber ihren stolzen Preis. Seil- und Bügelringketten erfordern Fingerfertigkeit. Auf „Nummer Sicher“ gehen Käufer, die auf die Norm V5117 achten.

Auf der Suche nach der richtigen Größe erhalten Interessenten bei den Herstellern Kaufhilfe: Marke, Modell und Typ oder die Reifendimension aus dem Fahrzeugschein eingeben – das Angebot wird angezeigt.

Anlegen – so klappt es im Ernstfall

Schneeketten gehören auf die Antriebsräder. Bei Allradlern hilft der Blick in die Bedienungsanleitung. Weil Übung vor allem bei klirrender Kälte den Meister macht, sollte das Anlegen zuhause und am besten unter dem Profiblick des Werkstattmeisters trainiert werden. Hilfreich unterwegs sind Handschuhe, Unterlage, Warnweste sowie die Taschenlampe für den Nachteinsatz. Und ganz klar: Die Ketten gehören vor der Passfahrt auf die Räder, nicht erst im Tiefschnee.

Nach wenigen Metern raten Fahrprofis, den Sitz der Ketten zu kontrollieren und sie gegebenenfalls nachzuspannen. Nach Gebrauch erfolgen die Reinigung mit warmem Wasser und das Aufhängen zum Trocknen.

Unterwegs – Fahr- und Rechtstipps

Wer sich den Winterspaß bei den Nachbarn gönnt, sollte auf einiges achten. Die Traktionshilfen dürfen nur auf schneebedeckten Straßen benutzt werden. Eine generelle Schneekettenpflicht gibt es in Europa nicht. Jedes Land kann sie aber mit unterschiedlichen Schildern vorschreiben. Informationen geben die Automobilklubs.

Auf den Ketten geht's mit maximal Tempo 50 beschaulich voran. Damit der notwendige Schlupf erreicht wird, sollten – wenn möglich – ASR oder ESP ausgeschaltet werden.

Auch das Fahrverhalten ändert sich, der Bremsweg wird länger.

-pm-

Mit Knall, aber ohne Fall ins neue Jahr

Bonn. Für viele ist es die Party schlechthin. Das alte Jahr wird mit viel Brimborium verabschiedet, das neue nicht minder lautstark begrüßt. Auf die beschwingte Silvesterfeier folgt aber nicht selten die Katerstimmung am nächsten Morgen, wenn Raketen und

Böller Beulen, Brandschäden oder abgeplatzten Lack am Auto hinterlassen haben. Jährlich melden die Versicherer einen Millionenschaden. Doch wo steht und fährt das Auto am sichersten? Und welche Police beinhaltet welchen Schutz?

Gut versichern

Schäden durch Brand, Explosion, Diebstahl und Glasbruch zahlt die Teilkaskoversicherung abzüglich einer vereinbarten Selbstbeteiligung. Wurde das Auto mutwillig ramponiert, steht die Vollkasko dafür gerade. Es sei denn, der Verursacher ist bekannt. Dann muss dessen private Haftpflichtversicherung dafür aufkommen. Reguliert die Vollkasko, landet der Versicherungsnehmer allerdings in einer schlechteren Schadenfreiheitsklasse. Das Malheur sollte in jedem Fall unverzüglich der Versicherung gemeldet werden.

Sicher parken

Nichts geht über eine Garage – klar. Wer in einem Wohngebiet parken muss, ist auf Nebenstraßen oder Hinterhöfen sicherer unterwegs. Auf dem Weg dahin gilt: langsam und bremsbereit fahren, notfalls anhalten und Privatfeuerwerke möglichst meiden. Um Mitternacht wimmelt es von Partygängern.

Nüchtern fahren

Ein Sekt geht noch? Mitnichten. Die Polizei kontrolliert verstärkt und droht Alkoholsündern bei mehr als 0,5 Promille im Blut mit einer deftigen Geldbuße ab 500 Euro, Fahrverbot und zwei Punkten. Das wiegt schwer, wird der Führerschein nach dem neuen Punktesystem doch schon nach acht Punkten entzogen.

Auch Restalkohol wirkt lange nach. Nur 0,1 Promille werden in der Regel pro Stunde abgebaut. Für die Heimfahrt gehört deshalb ein Selters-Trinker ans Steuer. Besser noch: Man verzichtet ganz auf das Auto, steigt ins Taxi oder fährt mit Bus oder Bahn.

–pm–

Sicherheitsrisiko: Angefrorene Wischer

Bonn. Wenn es draußen friert und schneit, schwant dem Autofahrer nichts Gutes. Muss das Fahrzeug freigeschaufelt werden? Lassen sich die Türen öffnen? Hat die Batterie genug Power? Aber genauso fatal sind angefrorene Scheibenwischer. Ohne ihre reibungslose Arbeit sind besonders in der dunklen, kalten Jahreszeit optimale Sicht und Sicherheit nicht gewährleistet.

„Jetzt nur keine Gewaltaktionen“, warnt Kfz-Meister und Fahrsicherheitstrainer Eckhart Müller. „Wer die empfindlichen Gummis von der Scheibe reißt, riskiert winzige Lücken, die Schlieren auf der Scheibe hinterlassen und so die Sicht gefährlich einschränken.“ Müller empfiehlt die sensiblen Lippen mit Frostschutzkonzentrat aufzutauen und vorsichtig von der Scheibe abzuheben. Notfalls hilft auch Enteiserspray. Auf keinen Fall sollte der Scheibenwischer betätigt werden. Schlimmstenfalls brennt die Sicherung durch, oder der Antriebsmotor schleift die Verzahnung des Gestänges rund – der Wischerarm wäre Schrott. Das heißt auch, beim Abstellen des Autos nicht nur die Zündung, sondern auch die Scheibenwischer auszuschalten.

Vor dem Schaden klug sein

Aufmerksame Autofahrer bauen vor, warten und schonen die Wischer. Das geht schon ganz leicht mit einer Scheibenfolie, die nach der Fahrt unter die Wischer geklemmt wird. So bleiben Glas und Gummis über Nacht eisfrei. Pappe eignet sich nur bedingt. Saugt sie sich mit Wasser voll, friert sie ebenfalls fest. Selbst das Hochstellen der Wischerarme birgt ein Risiko: Bei Wind und Sturm könnten sie auf die Scheibe prallen und sie beschädigen.

Die Gummis vertragen auch eine regelmäßige Reinigung. Dazu wird der Abrieb von den Lippen mit klarem Wasser, Schwamm oder Lappen entfernt. Von Gummipflegestiften raten die Profis ab. Müller: „Es entsteht ein Schmierfilm, der nur mühsam wieder verschwindet.“

Müssen die Wischer ersetzt werden, lohnt der Kauf sogenannter Flachbalkenprodukte, die mit ihrer aerodynamischen Form und einer gleichmäßig aufliegenden Federschiene punkten. Die Werkstatt steht den Fahrzeughaltern hier mit Rat und Tat zur Seite. Und schlussendlich: Ins Wischwasser gehört im Winter natürlich Frostschutzmittel, sonst friert die komplette Scheibenwaschanlage ein. pm-

Texte und Fotos finden Sie im Internet unter:
www.kfzgewerbe.de/presse/promotor.html