

INHALT

Seite 1

EuroSkills:
Thüringer tritt
fürs Kfz-
Gewerbe an

Seite 2

Neues Ser-
viceheft:
Begleiter für
automobile
Klassiker

Seite 2

Drei Wettbewerbe
für den Kfz-
Nachwuchs

Seite 3

Saisonstart für
Winterreifen

Seite 4

Batteriekauf leicht
gemacht

Seite 8

Kraftstoffe im Win-
termodus

Abdruck honorarfrei
Belegexemplar
erbeten



EuroSkills: Thüringer tritt fürs Kfz-Gewerbe an

„Wir machen Weltmeister“ – unter diesem Motto tritt die deutsche Nationalmannschaft bei der Berufe-WM EuroSkills in Lille an. Mit dabei sind für das Deutsche Kfz-Gewerbe der 23-jährige Kfz-Mechatroniker und Student Dominic Eisenbeiser (Foto) aus dem thüringischen Schweina sowie für die Zweiradmechaniker Markus Schmitz (20) aus Dortmund.

Beim dreitägigen Wettbewerb kämpfen vom 2. bis 4. Oktober insgesamt 430 junge Fachkräfte aus etwa 30 Berufen und 25 Nationen um die Medaillen. Die Kfz-Mechatroniker müssen die Aufgabenmodule Fahrwerk/Lenkung, Bremssystem, Motormanagement und Getriebe bearbeiten.

Dominic Eisenbeiser qualifizierte sich schrittweise für die Teilnahme an der Berufe-EM: vom Wettkampf auf Innungs- und Landesebene bis zum Bundesleistungswettbewerb.

Foto: Schmidt

Neues Serviceheft: Begleiter für automobile Klassiker

Bonn. Alle Servicearbeiten, die an ihrem Old- oder Youngtimer erledigt werden, können die Besitzer jetzt genau dokumentieren lassen. Das Deutsche Kfz-Gewerbe hat gemeinsam mit Partnern ein neues Serviceheft speziell für automobile Klassiker entwickelt. Künftig sollen die rund 500 „Fachbetriebe für historische Fahrzeuge“ den „Ausweis“ ihren Kunden mitgeben. Für zehn Jahre werden alle Wartungsarbeiten und Reparaturen festgehalten und mit dem Stempel des Fachbetriebs für historische Fahrzeuge besiegelt. Im Heft gibt es eine Checkliste für die Wartung, die von Bremsanlage über Elektrik bis hin zur Zündanlage die Details erfasst. Die Checks vor und nach der Saison oder vor der Reise in die Ferien dokumentieren den Zustand des Liebhaberstücks. Auf der Seite „Einbau- und Austauscharbeiten“ notieren die Fachleute alle ausgetauschten Teile. Eine Packliste hilft dem Fahrer vor der Fahrt im Fall des Falles das richtige Werkzeug an Bord zu haben.

Ein Bestellformular für Servicehefte finden „Fachbetriebe für historische Fahrzeuge“ unter www.kfzgewerbe-oldtimer.de/beratung-service/marketing-pr/kundenkommunikation.html.

-pm-

Drei Wettbewerbe für den Kfz-Nachwuchs

Bonn. Der Praktische Leistungswettbewerb der Kfz-Mechatroniker und der Sonderwettbewerb für Kfz-Mechatronikerinnen in Ausbildung haben bereits Tradition: Jetzt starten erstmals auch Automobilkaufleute bei einem Wettkampf, der vom Deutschen Kfz-Gewerbe ausgerichtet wird. In diesem Jahr zeigt der Berufsnachwuchs der Branche am 14. November in Bernau bei Berlin sein fachliches Können.

„Ziel ist es, nicht nur den besten Automobilkaufmann 2014 zu finden, sondern auch einen einheitlichen, zentralisierten und wertigen Bundeswettbewerb für die kaufmännischen Auszubildenden zu schaffen“, erklärt Andrea Zeus, Organisatorin und Referentin beim Zentralverband Deutsches Kfz-Gewerbe (ZDK).

Zudem sucht die Branche die beste Kfz-Mechatronikerin. Bis 19. Oktober 2014 können sich Kfz-Mechatronikerinnen in Ausbildung und mit Gesellenprüfung, Teil 1, für den bundesweiten Wettbewerb bewerben. Die Organisatoren haben zehn Aufgaben aus dem Werkstattalltag vorbereitet.

Parallel treten junge Kfz-Mechatroniker zum beruflichen Wettkampf an. Die Gesellen haben bereits bei den Innungs-, Kammer- und Landeswettbewerben gezeigt, dass sie zu den Besten gehören. Die Teilnehmer bearbeiten an 16 Stationen praktische Aufgaben.

Gefragt ist dabei Wissen aus den Bereichen Motormanagement, Fahrzeugsysteme, mechanische Systeme und Fahrzeuguntersuchung. Dabei wird eine Frage in englischer Sprache

gestellt, so wie es bei internationalen Berufswettbewerben üblich ist. Wer die Aufgaben am besten löst und noch keine 23 Jahre alt ist, kann sich so für die Berufe-Europameisterschaft EuroSkills 2016 in Göteborg (Schweden) qualifizieren. Zudem besteht für ihn die Chance, in die engere Auswahl für die WorldSkills 2015 in Sao Paulo (Brasilien) zu gelangen.

Das Bewerbungsformular für den Sonderwettbewerb kann heruntergeladen werden unter

www.kfzgewerbe.de/mitglieder/mitglieder-service/veranstaltungskalender.html?no_cache=1

(Monat November).

–pm–

Saisonstart für Winterreifen

Bonn. Es könnte ein Goldener Oktober werden mit Sonne und Plusgraden, vieles deutet auch auf einen milden Winter hin. Eine Garantie geben die Meteorologen dafür aber nicht. Fakt ist: Der erste Schnee rieselt in Deutschland meist Ende Oktober, die ersten Minusgrade hat das Hamburger Institut für Wetter- und Klimakommunikation bereits im August gemessen.

Höchste Zeit also, dem Auto das richtige Schuhwerk zu verpassen: Winterreifen. Mit ihrem ausgeprägten Lamellenprofil und der weichen Kautschukmischung nehmen sie Eis, Schnee und Matsch sicher unter die Räder. Schon ab Temperaturen unter fünf Grad Celsius zeigen die Winterprofis, was in ihnen steckt. Spätestens beim Bremsen sind die griffigen Pneus dann im Vergleich zur Sommerware klar im Vorteil.

Situativ oder generell?

Für alle, die noch immer unsicher sind: Winterreifen sind seit 2010 bei „Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eis- oder Reifglätte“ Pflicht. Sonst drohen ein Bußgeld von 60 Euro und ein Punkt in Flensburg, bei Behinderung erhöht sich die Geldstrafe auf 80 Euro. Urlauber mit im Ausland zugelassenen Fahrzeugen sind davon nicht ausgenommen. Auf trockener Straße darf dagegen auch im Winter mit Sommerreifen gefahren werden, geparkt sowieso. Das interessiert vornehmlich Besitzer von Oldtimern und Zweitwagen, aber auch viele „Flachlandtiroler“ auf Alltags-tour.

M+S oder Schneeflocke?

Reifen mit dem Kennzeichen M+S (Matsch und Schnee) erfüllen die Vorgaben für Winter- und Ganzjahresreifen. Die Kfz-Profis empfehlen aber die mit der zusätzlichen Schneeflocke, weil sie speziell für den Winterbetrieb entwickelt wurden. Und wenn schon neu – nach rund sechs Jahren altern Reifen, dann gibt das Reifenlabel Kaufhilfe. Welcher verbraucht wie viel Kraftstoff? Wie leise rollen die Sohlen? Und wie schnell kommen die Kandidaten auf nasser

Straße zum Stehen? Tests von Automobilzeitschriften, Automobilklubs und Verbraucherorganisationen bringen den Vergleich.

Werkstatt oder selber machen?

Warum den Rücken krumm und sich selbst die Hände schmutzig machen, wenn die Werkstatt Hebebühne und sonstiges Gerät zum Reifenwechsel und Auswuchten parat hat? Hier werden die Gummis auch gleich auf Risse und Beulen geprüft und die Sommerreifen zum Überwintern trocken, dunkel und mit 0,5 bar erhöhtem Luftdruck gelagert.

Wer die Finger vom Reifenwechsel nicht lassen kann, sollte dies unbedingt auf allen vier Rädern tun und dabei auch gleich das Reifenprofil checken. Mindestens 1,6 Millimeter sind gesetzlich vorgeschrieben, mindestens vier Millimeter lautet im Winter die klare Ansage. Zum Schluss die Sommerreifen vor der Winterruhe mit Kreide markieren. So erspart man sich im Frühjahr das Rätselraten um die richtige Position. -pm-

Batteriekauf leicht gemacht

Bonn. Nicht stottern – starten! Wenn der Motor kraftlos orgelt und der Anlasser müde klackt, hilft auch das Stoßgebet der Autofahrer nicht mehr. Eisige Kälte und Tiefentladung haben den schnellen Akku-Tod gebracht. Schwächelnde Batterien waren auch im vergangenen Winter Pann ursache Nummer eins, meldeten die Gelben Engel des ADAC.

Gut beraten ist, wer sich rechtzeitig vor dem ersten Frost um einen neuen Stromspender kümmert. Doch welcher ist der richtige? Was besagt die European Type Number (ETN)? Und warum funktioniert nach dem Einbau das Radio nicht mehr? Thomas Oleksy, Produktmanager und zuständig für Starterbatterien bei Bosch Automotive Aftermarket, über Technologien, Einbau, Codes und Apps.

Wann hauchen die Stromspender normalerweise ihr Leben aus?

Batterien altern nach einigen Tiefentladungen schneller. Auch Minusgrade und zusätzliche Verbraucher wie Radio, Gebläse, Sitz- und Heckscheibenheizung schlauchen die Stromlieferanten. Kommen dann noch viele Kurzstrecken hinzu, kann sich der Akku nicht mehr voll laden. Blei-Säure-Batterien kommen auf zirka 200 – 400 Zyklen, Lithium-Ionen-Batterien auf bis zu 2 000 Zyklen.

Welche Batterietypen gibt es eigentlich?

Bei den Blei-Säure-Akkus wird unterschieden zwischen der herkömmlichen Starterbatterie – der sogenannten Starter-Lighting-Ignition, und den Modellen für Autos mit Start-Stopp-

Automatik und Bremsenergieerückgewinnung (Rekuperation). In letzteren sorgen die Technologien AGM (Absorbent Glass Mat) und EFB (Enhanced Flooded Battery) für besonders hohe Zyklenfestigkeit und Lebensdauer.

Auf welche technischen Parameter muss beim Kauf geachtet werden?

Wichtig sind die Gehäuseform sowie die elektrischen Werte Spannung, Kapazität und Kaltstartstrom. Autos mit Start-Stopp-Automatik und Rekuperations-Funktion benötigen die genannten AGM- und EFB-Batterien. Meist hilft ein Blick in die Bedienungsanleitung, und natürlich weiß der Kfz-Meister des Vertrauens Rat.

Hilft die ETN-Nummer weiter? Was besagt der Code?

Autobatterien sind europaweit normiert und in der European Type Number (ETN) zusammengefasst. Die ETN löst die alte DIN-Norm ab und umfasst Bauform, Kaltstartstrom, Nennspannung, Kapazität sowie die Lage der Plus- und Minuspole. Batterien mit gleicher Nummer können problemlos getauscht werden.

Sind die Batterien beim Kauf schon geladen?

Davon können die Kunden ausgehen.

Bei welchen Batterien und Autos sollten die Besitzer vom Do it yourself-Tausch besser die Finger lassen?

Die Batterie in einem VW Golf III oder IV auszutauschen ist kein Problem – in modernen Autos mit Start-Stopp-Automatik oder Batteriemanagementsystem aber schon. Hier muss der Akku im Steuergerät eingetragen und „angelern“ werden. Dazu braucht man Diagnosegeräte und Fachleute in der Kfz-Meisterwerkstatt.

Was ist mit den Batterien in Hybridautos?

Wer hier allein ans Werk gehen will, riskiert nicht nur die Gewährleistungsansprüche, sondern auch seine Gesundheit. Das Hochvoltssystem des Elektroantriebs kann für Laien lebensgefährlich werden. Außerdem sind die Batterien für den Verbrennungs- und den Elektromotor so verbaut und vernetzt, dass man sie allein nicht tauschen kann.

Die neue Batterie ist angeklemt, doch das Radio gibt keinen Ton von sich...

Das liegt an der Trennung von der Energieversorgung. Der Code muss neu eingegeben werden.

Wer nimmt die alten Batterien zurück?

Ganz klar jeder, der neue verkauft – Werkstatt, Autohaus, Batteriedienst, Zubehörhandel oder Baumarkt. Das im Akku enthaltene Blei wird fast bis zu 100 Prozent recycelt und für neue Hochleistungs-Batterien verwendet. Die Entsorgung schädlicher Rückstände erfolgt entsprechend der Umweltrichtlinien.

–pm–

Kraftstoffe im Wintermodus

Bonn. Ab Oktober stellen die Mineralölhersteller ihre Produktion auf Winterqualität um. Das beginnt peu à peu mit einem Übergangskraftstoff beim Diesel, der mindestens minus zehn Grad Celsius aushalten muss. Vom 16. November bis 28. Februar besitzt der Kraftstoff dann eine Kältefestigkeit von minus 20 Grad Celsius. Und nach einer erneuten Übergangszeit vom 1. März bis 14. April wird wieder die Sommerqualität gezapft.

Dem Dieselpkraftstoff werden in den Raffinerien dazu spezielle Additive zugesetzt, die ihn gemäß DIN EN 116 bis mindestens minus 20 Grad Celsius kältefest machen. Sie sollen helfen, dass die enthaltenen Paraffine bei Minusgraden keine Kristalle bilden und den Kraftstofffilter verstopfen können.

Premium nicht unbedingt besser

Ob die teuren Premiumkraftstoffe bezüglich der Kältetauglichkeit besser sind, kann, muss aber nicht sein. Normale Winterdiesel vertragen minus 20 Grad Celsius und niedriger. Sie enthalten zirka sieben Prozent Biodiesel, der aufgrund seiner Molekülstruktur und der Fähigkeit, mehr Wasser aufzunehmen, anfälliger ist fürs Ausfrieren und somit für das Verstopfen der Kraftstofffilter. Die teuren Premiumkraftstoffe verzichten teilweise auf den Zusatz und können je nach Temperatur kältetauglicher sein.

Sollte der Selbstzünder doch mal liegenbleiben, hilft nur eins: rein in die warme Garage oder Werkstatt zum Auftauen, Filterheizung überprüfen und gegebenenfalls den Kraftstofffilter ersetzen.

Wärmelieferer Kraftstoffheizung

Dennoch laufen gerade Diesel-Fahrzeuge bei Kälte unterschiedlich gut. Der Grund: Die modernen Einspritzsysteme sind selbst für kleinste Schmutzpartikel anfällig, die feinmaschigen Filter setzen sich leicht zu. Deshalb haben viele Dieselaautos Kraftstoffheizungen serienmäßig an Bord. Den Komfort gibt es für die meisten Fahrzeuge als Heizelement vor dem Filter, andere verwenden zur Erwärmung den Rückstrom des heißen Kraftstoffs aus dem Hochdruckeinspritzsystem. Aber auch der Zubehörhandel bietet Nachrüstsysteme. Die kleinen Uni-

versal-Heizelemente werden vor dem Filtereingang und natürlich nur mit ABE montiert. Die Werkstatt berät und baut ein.

Additive zuzusetzen, davon rät Hendrik Stein, verantwortlich für die Herstellung von Testkraftstoffen bei der Analytik Service Gesellschaft im schwäbischen Neusäß, ab. „Der Kraftstoff enthält ausreichend Additive. Kommen da noch weitere hinzu, können die sich zusammen mit den Paraffinen am Boden absetzen und verklumpen.“ Viel hilft also nicht viel. Hände weg auch von Benzin. Einspritzsystem und Motor können Schaden nehmen. Die Autofahrer riskieren schlimmstenfalls ihre Gewährleistungsansprüche.

Winterware auch bei Benzin und Autogas

Dass es auch Sommer- und Winterbenzin gibt, ist dem Umweltgedanken geschuldet. Der Hintergrund: Benzin verdampft – im Sommer mehr als im Winter. Deshalb wird in den warmen Monaten der zulässige Dampfdruck gesenkt. So entweichen weniger flüchtige Substanzen in die Umwelt.

Auch bei Autogas gibt es Saisonware. Weil Butan zwar einen höheren Energieanteil pro Volumeneinheit hat als Propan, Propan aber bei Kälte besser verdampft, empfiehlt der Deutsche Verband Flüssiggas den Tankstellenbetreibern vom 1. Dezember bis 31. März einen höheren Propananteil (60 Prozent) und in der übrigen Zeit einen höheren Butananteil (60 Prozent).

Erdgas bleibt in der Mischung das Jahr über unverändert. Prima: Es zieht sich in der Kälte zusammen, der Tank fasst mehr Gas, das Auto rollt weiter als sonst.

Texte und Fotos finden Sie im Internet unter:

www.kfzgewerbe.de/presse/promotor.html