

INHALT

Seite 1

Dennis ist das Gesicht des Licht-Tests 2014

Seite 2

Licht-Test verlost einen Suzuki SX4 S-Cross

Seite 2

Aller Schulanfang ist schwer

Seite 3

Bei Sommer-Licht betrachtet

Seite 5

Läuft alles rund?

Seite 7

Sommer mit Tücken

Seite 8

Verbandkasten neu genormt

Abdruck honorarfrei
Belegexemplar erbeten



Dennis ist das Gesicht des Licht-Tests 2014

Dennis Adelman aus Konstanz ist das Gesicht des Licht-Tests 2014. Das Deutsche Kfz-Gewerbe und das Verkehrswachtmagazin „mobil und sicher“ hatten via Facebook (www.facebook.de/lichttest) einen Botschafter für die Aktion gesucht. Sie baten Fans zu posten, warum für sie der Licht-Test wichtig ist. Der Verkehrskadett der Verkehrswacht punktete mit seinen Argumenten: „Ob Regen, Schnee oder generell trüb – sicher ankommen und nicht zur Gefahr für sich oder andere werden! Testen lassen und die unbeschwernte Freude am Fahren genießen.“

Überzeugt hat er dann auch bei dem Cover-Fotoshooting in der Inselgarage Beck auf der Insel Reichenau. Dort ist das Titelbild der Ausgabe 5/2014 von „mobil und sicher“ entstanden.

Auch das diesjährige Motto „Dämmert's?“ stammt von einem Ideen-Wettbewerb auf Facebook. Es wirbt passend zum Beginn der dunklen Jahreszeit auf Plakaten für die Sicherheitsaktion. Weitere Informationen zum Licht-Test unter www.licht-test.de.

Foto: ProMotor

Licht-Test verlost einen Suzuki SX4 S-Cross

Bonn. Suzuki hat nach 2013 zum zweiten Mal in Folge die Auto-Partnerschaft für den Licht-Test übernommen. Wenn im Oktober 2014 wieder rund zehn Millionen Autofahrer zum kostenlosen Test der Fahrzeugbeleuchtung in die Werkstatt fahren, gewinnen sie nicht nur an Sicherheit. Sie können auch an einem Gewinnspiel teilnehmen – direkt vor Ort oder unter www.licht-test.de. Als Preis lockt ein neuer Suzuki SX4 S-Cross im Wert von rund 30.000 Euro.

Mit der Gewinnspielkooperation setzt sich eine jahrzehntelange Tradition fort, den Appell für mehr Sicherheit auf den Straßen mit einem neuen Auto als Preis zu verbinden. Die Zeitschrift AutoBild wird das Gewinnspiel während des Aktionsmonats Oktober begleiten und ihre Leser über Sicherheitsaspekte der Fahrzeugbeleuchtung informieren.

Wie wichtig die Aktion ist, zeigt die Mängelstatistik des Vorjahres: Bei geschätzt zehn Millionen Tests fallen jährlich rund zwei Millionen Fahrzeuge mit defekten Frontlichtern auf. Unverzichtbar sei also die Anstrengung des Kfz-Gewerbes, dem entgegenzusteuern, betont ZDK-Präsident Jürgen Karpinski. „Mit einer geldwerten Leistung in dreistelliger Millionenhöhe drehen die Werkstätten Jahr für Jahr an einer der wichtigsten Verkehrssicherheitschrauben“, sagt er. Damit Betriebe diese wichtige Aufgabe mit Blick auf die lichttechnische Evolution auch künftig erfüllen können, müssten dringend neue Wege auf den Prüfschirm.

Das Deutsche Kfz-Gewerbe organisiert die Verkehrssicherheitsaktion gemeinsam mit der Deutschen Verkehrswacht. Neben Suzuki International Europe wird sie von ADAC, Fuchs Europe Schmierstoffe, Osram und dem Zentralverband der Augenoptiker unterstützt.

Schirmherr ist Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt.

-pm-

Aller Schulanfang ist schwer

Bonn. Das Einmaleins lernen ist für Schulanfänger mühsam genug. Sollen dazu noch Verkehrsregeln gepaukt werden, strengt das richtig an. Genau vor dieser Herausforderung stehen in den kommenden Wochen wieder Hunderttausende Erstklässler. Helfen können ihnen dabei Eltern, Lehrer, aber auch alle Auto- und Zweiradfahrer. Denn obwohl im vergangenen Jahr nach vorläufigen Zahlen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung 2,4 Prozent weniger Kinder auf dem Schulweg verunglückten als 2012, waren es immer noch 108 238 Unfälle zu viel.

Viele erwachsene Verkehrsteilnehmer unterschätzen: Kinder können aufgrund ihrer Größe und ihres Alters Entfernungen und Geschwindigkeiten noch nicht richtig einordnen. Sie sind quirlig, oft unberechenbar und reagieren dreimal langsamer als Erwachsene. Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe appelliert deshalb an die

Autofahrer, generell vorausschauend, jederzeit bremsbereit und vor Schulen im Schrittempo zu fahren.

Gut zu Fuß

Kinder kommen oft unverhofft Sie springen durch Parklücken und spontan über die Straße zu Freunden. Auch darauf müssen sich Fahrzeuglenker einstellen: Die Kleinen, von Eltern und Kita geschult, warten an Zebrastreifen und Verkehrsinseln auf den freien Weg, schauen mehrfach nach beiden Seiten. Freundliches Hinüberwinken der Autofahrer führt oft zu Missverständnissen. Besondere Vorsicht ist zu Schulbeginn und -schluss geboten.

Eltern sollten einen sicheren Schulweg mit Ampeln und Fußgängerüberwegen wählen, Gefahrenstellen erklären und die Strecke solange mit den Kleinen abgehen, bis sie diese beherrschen. Und klar, dass die ABC-Schützen nur mit Sicherheitswesten, leuchtenden Kappen sowie heller Kleidung und Ranzen mit Reflektoren bestens ausgestattet sind.

Angegurtet im Auto

Auch wenn die Fahrt noch so kurz ist – Kinder unter zwölf Jahren, die kleiner als 1,50 Meter sind, gehören angegurtet in einen speziellen, zugelassenen Kindersitz. Und zwar alle, auch die der Nachbarn. Autohäuser geben Kaufberatung und laden zum Probessitzen. Vor der Schule steigt der Nachwuchs immer auf der Gehweg- und möglichst auf der Schulseite aus.

Achtsam vor Bus und Bahn

Auch das will gelernt sein: Wo geht's gefahrlos zur Haltestelle? Und welche Spielregeln gelten da? Gerade hier tut Übermut selten gut. Die Sprösslinge dürfen erst an den Bus herantreten, wenn die Türen geöffnet sind. Und nach dem Aussteigen heißt es vor dem Überqueren der Fahrbahn warten, bis der Bus wieder abgefahren ist.

Soweit die Theorie. Fahrzeuglenker müssen an Haltestellen natürlich immer mit Wirbelwinden und Träumern rechnen. Also: Augen auf und Fuß vom Gas! -pm-

Bei Sommer-Licht betrachtet

Bonn. Licht ist lebenswichtig. Wer im Straßenverkehr nicht gesehen wird, weil die Autoleuchten defekt sind, kann schwere Zusammenstöße verursachen oder selbst verunfallen. Der kleine Fehler mit großer Wirkung wird bei der Hauptuntersuchung als erheb-

licher Mangel eingestuft und muss schnellstens behoben werden. Verkehrswacht und der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe laden deshalb jährlich im Oktober in die rund 38 500 Kfz-Meisterbetriebe zum Licht-Test.

Doch wie sind die Fahrzeuglenker – vorausgesetzt, technisch ist alles perfekt – auf die Licht- und Sichtverhältnisse im Sommer eingestimmt? Was hilft, wenn die tief stehende Sonne gefährlich blendet oder nach langer Tunnelfahrt gleißend ins Auge trifft?

Tief stehende Sonne

Geht die Sonne langsam unter, geben Dach und Sichtblende keinen Schutz mehr. Je tiefer sie steht, desto gefährlicher wird die Blendung. Autofahrer sind für Sekunden im Blindflug unterwegs. Da hilft nur: ausreichend Abstand zum Vorfahrenden halten, runter mit dem Tempo und rauf mit der Sonnenbrille. Eine saubere Windschutzscheibe bringt zusätzlich Sicherheit. Lichtstrahlen brechen sich auf schmutzigem Glas noch mehr und blenden extrem.

Schwer erkennbare Ampelfarben

Rot, Gelb oder doch Grün? Trifft das Sonnenlicht auf Ampeln, wird's kritisch. Vor Gericht gibt es im Schadenfall für das Argument „War nicht erkennbar“ oft kein Pardon. Autofahrer müssen sich auf die Gefahr einstellen: Sonnenblende abklappen, Sicherheitsabstand wahren, Sonnenbrille aufsetzen.

Dicht belaubte Landstraßen

Auch wenn hierzulande noch nicht vorgeschrieben, sollten Autos immer mit Licht fahren, in Alleen erst recht. Die dicht belaubten Bäume erzeugen harte Hell-Dunkel-Kontraste. Fahrzeuge ohne Licht werden vom Gegenverkehr leicht übersehen.

Tunnelfahrten

Was in der dunklen Jahreszeit keine Probleme bereitet, kann im Sommer bei Tageslicht schiefgehen. Auf gleißendes Tageslicht folgt eine dunkle Tunnelfahrt, dann wieder gleißendes Tageslicht. Erste Regel: Bei der Tunneleinfahrt Licht einschalten und die Sonnenbrille abnehmen. Problematisch wird die Ausfahrt. Auch wenn viele Autofahrer auf die blendende Helligkeit eingestellt sind – viele andere eben nicht. Sie reagieren mit unerwarteten Fahrmanövern. Der Gefahr kann nur mit Vorsicht und ausreichendem Sicherheitsabstand begegnet werden.

Urlaubsreise ins Nachbarland

In 22 europäischen Ländern gilt: Licht an am Tag und ganzjährig, also auch an hellen Sommertagen. Neu im Bunde ist in diesem Jahr die Schweiz. Italien, Rumänien, Russland und Ungarn beschränken nach Angaben des ADAC die Pflicht auf Autobahnen und außerhalb von Orten, Kroatien und Moldawien fordern das Abblendlicht in den Wintermonaten.

Frankreich und Deutschland geben zwar die Empfehlung, schreiben die Regel aber nicht unter Strafandrohung vor. Und die kann woanders teuer werden. Einsamer Spitzenreiter ist Norwegen mit rund 245 Euro, gefolgt von Estland und Dänemark mit zirka 190 beziehungsweise 135 Euro. -pm-

Läuft alles rund?

Bonn. Die einen schwören auf runderneuerte Reifen, weil sie günstig sind und umwelt-schonend hergestellt werden, die anderen monieren deren angeblich fehlende Sicherheit. Was ist dran an den aufgearbeiteten Pneus? Immerhin: Über 40 Prozent der verkauften Lkw-Reifen sind runderneuert, bei Flugzeugen ist es jeder dritte. Und die müssen viel mehr aushalten als Autoreifen. Hans-Jürgen Drechsler, Geschäftsführer des Bundesverbandes Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk, über den Markt der Recycling-Produkte.

Immer weniger Autofahrer kaufen runderneuerte Reifen. Warum?

Die Sortimentsbreite und -tiefe von Reifen hat sich in der Vergangenheit enorm entwickelt. Deckten die Anbieter runderneuerter Pneus vor zehn Jahren noch mit zehn Reifendimensionen 80 Prozent des Bedarfs ab, bedienen sie heute mit 45 Reifendimensionen nur noch zehn bis fünfzehn Prozent. Das setzt Investitionen voraus, die nicht jede mittelständische Firma leisten kann. Hinzu kommt, dass immer mehr Billigprodukte aus Fernost auf den Markt gelangen. Unterm Strich waren 2013 von den insgesamt 21,7 Millionen verkauften Winterreifen lediglich 100 000 runderneuert.

Dabei können die recycelten Reifen doch mit den neuen in punkto Qualität und Sicherheit mithalten, oder?

In jedem Fall, schließlich unterliegen sie wie Neureifen den Typengenehmigungsverfahren und werden regelmäßig entsprechend der ECE-Regelungen 108 (für Autos) und 109 (für Lastkraftwagen) geprüft. Sie punkten qualitativ vor allem im Vergleich zu den sogenannten Low-Budget-Reifen aus Asien, die preislich im direkten Wettbewerb mit den Runderneuerten stehen.

Aber auch mit ihrer nachhaltigen Produktion und den günstigen Preisen...

Richtig. Für die Produktion eines Neureifens sind 28,5 Liter Erdöl nötig, das Recycling reduziert sich auf 20 Prozent davon. Allein die Wiedernutzung der Karkasse spart im Vergleich zur Neureifenherstellung 70 Prozent Energie, die Entsorgung des Altreifens entfällt. Auch die Abfallprodukte werden wiederverwendet, beispielsweise für Tartanmischungen auf Sport- und Spielplätzen. Schlussendlich beträgt der preisliche Vorteil gegenüber der neuen Premiumware bis zu 50 Prozent.

Was heißt eigentlich runderneuert?

Runderneuert ist allein die Lauffläche, der intakte Reifenunterbau bleibt. Das Facelift funktioniert folgendermaßen: Nachdem die computergesteuerte Raumaschine den alten Gummi millimetergenau entfernt hat, wird die fabrikneue Rohgummimischung aufgebracht und erhält mit einer Heizpresse unter Druck und einer Temperatur von 160 Grad Celsius ihr Profil.

Dürfen alle Reifen und wie oft aufgearbeitet werden?

Nein. Verwendet werden nur die Karkassen namhafter Neureifenhersteller, deren Alter und Beschaffenheit den ECE-Richtlinien entsprechen und keine Beschädigungen aufweisen. Rund 30 Prozent der Altteile überstehen die Tests. Im Gegensatz zu Lkw- und Flugzeugreifen werden die für Autos nur einmal aufgearbeitet.

Dann wird die gleiche Garantie wie für Neuwagen gewährt?

Da gibt es keinen Unterschied. Auf die Runderneuertem gewähren die Hersteller zwei Jahre Garantie.

Woran erkennt man die Secondhand-Ware?

Auf der Reifenflanke stehen die E-Nummer (108 R, 109 R), der Vermerk „runderneuert“ oder „retread“, das Herstellungsland (E1 für Deutschland), das Datum der Runderneuerung und die Kürzel für Reifengröße, Geschwindigkeitsklasse und Lastindex.

Welche Reifenmodelle sind im Angebot?

Neben Sommer-, Winter- und Ganzjahresreifen werden auch Runflat- und Ultra High Performance-Reifen (UHP) runderneuert. Selbst in Rennsportserien wie Indy Sport und Grass Racing haben die Runderneuertem Einzug gehalten. Derzeit sind Reifen bis zu 270 km/h (Geschwindigkeitsindex W) für die Aufarbeitung zugelassen.

Wo finde ich seriöse Anbieter?

Der Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk hat im Internet unter www.brw-bonn.de eine Liste der Runderneuerungsbetriebe veröffentlicht. -pm-

Sommer mit Tücken

Bonn. Ausnahmezustand in Nordrhein-Westfalen: Hoch „Aymen“ brachte zuerst Hitze, später Hagel, Starkregen und Gewitter. Der Mix aus Staub, Pollen, Reifenabrieb und Wasser machte Straßen zur kreuzgefährlichen Rutschbahn.

Laut TÜV Süd haben die Reifen bei der so genannten Sommerglätte nur noch ein Fünftel der Haftung wie auf trockener Fahrbahn. „Umso wichtiger sind vorausschauendes Fahren und ausreichende Reifenprofiltiefe“, erklärt Eckhart Müller, Fahrsicherheitstrainer und Testfahrer. Die Tipps des Profis:

Wissen, was geschieht

Am Himmel braut sich nach etlichen Hitzetagen ein Unwetter zusammen. Das sind erste Hinweise für den bedrohlichen Schmierfilm, der sich vorzugsweise auf Allees bildet – die Pollenauffangbecken schlechthin. Am gefährlichsten erweisen sich die ersten Regenminuten.

Die zweite Gefahr: Aquaplaning. Nach langen Trockenperioden fließt das Wasser nicht überall schnell genug von den Straßen. Vor den Reifen baut sich ein Wasserkeil auf, der das Fahrzeug aufschwimmen lässt. Das Auto kann schlimmstenfalls nicht mehr gelenkt und gebremst werden.

Aquaplaning droht bei Starkregen in Spurrillen vor allem auf den rechten von Lkw befahrenen Autobahnstreifen sowie in Mulden und Unterführungen. Auch Bläschen und Schaum in den Wasserlachen deuten auf Sommerglätte hin.

Wissen, was Sicherheit bringt

Ist mit Schmierfilm oder Nässe zu rechnen – runter mit dem Tempo. Spätestens dann, wenn sich Abrollgeräusche und Lenkkräfte verändern. Autofahrer sollten bei Nässe oder Aquaplaning am besten auskuppeln, den Gang rausnehmen, Hände fest am Lenkrad halten, nicht oder nur äußerst behutsam bremsen und lenken und warten, bis die Räder wieder greifen. Besitzer von Automatik-Autos behalten die Fahrstufe bei und konzentrieren sich aufs Lenken.

Autofahrer und Biker können vorbeugen und bei ihren Fahrzeugen auf ausreichendes Reifenprofil achten. So verlieren sie erst gar nicht den Fahrbahnkontakt, oder sie finden ihn schneller wieder zurück. Statt der gesetzlich vorgeschriebenen Mindestprofiltiefe von 1,6 Millimetern sind drei Millimeter das Minimum.

Tempolimits-Schilder mit dem Zusatz „bei Nässe“ stehen übrigens nicht umsonst an bestimmten Stellen. Die Beschränkung weist auf die Aquaplaning-Gefahr hin und sollte unbedingt eingehalten werden.

Wissen, was im Notfall hilft

Wen es doch einmal mit seinem Auto nass erwischt hat, muss nicht gleich mit einem Totalschaden rechnen. Kfz-Meister raten, das Fahrzeug, das unter Wasser gestanden hat, weder zu starten noch die Zündung oder andere Verbraucher einzuschalten. Schlimmstenfalls drohen Motorschaden, Kurzschlüsse und andere Probleme in der elektrischen Anlage oder der Fahrzeugelektronik. Die Erste Hilfe in diesen Fällen: Batterie abklemmen und das Auto schnellstmöglich in eine Werkstatt schleppen lassen. Sie checkt, ob sich eine Trockenlegung lohnt. -pm-

Verbandkasten neu genormt

Bonn. Mit einem Verbandkasten kann man Leben retten. Deshalb ist er in jedem Fahrzeug Vorschrift. Gut, dass er nicht oft gebraucht wird. Gerade deshalb fristet er allerdings in vielen Autos ein Schattendasein. Eine Kontrolle tut jetzt in zweifacher Hinsicht Not.

Seit Anfang des Jahres gilt für das Erste-Hilfe-Material die neugefasste Norm 13164, die laut Bundesverband Medizintechnologie den aktuellen notfallmedizinischen Erkenntnissen entspricht. Zum Inhalt gehören jetzt ein 14-teiliges Pflasterset mit zugeschnittenen Pflasterstreifen, Fingerstripps und -kuppenverbänden, Hautreinigungstücher und ein Verbandpäckchen in Kindergröße. Andere Teile wie Mullbinden wurden dafür gestrichen.

Was viele Autobesitzer nicht wissen: Teile des Notfallmaterials haben ein Verfallsdatum und müssen regelmäßig ausgetauscht werden. Da lohnt sich der Kauf eines aktuellen Verbandkastens allemal. Ansprechpartner sind Automobilhandel und Apotheken. Verbandkästen nach alter Norm dürfen noch bis Ende des Jahres verkauft werden und gelten bis zu ihrem Verfallsdatum.

Wichtig ist: Fehlt er an Bord, riskieren Autofahrer nicht nur ihr Leben, sondern bei einer Verkehrskontrolle fünf Euro Verwarnungsgeld und während der Hauptuntersuchung



einen geringen Mangel. Auch die europäischen Nachbarn empfehlen oder schreiben den Verbandkasten an Bord vor.

Das Erste-Hilfe-Material sollte übrigens immer griffbereit unter den Vordersitzen oder in gut erreichbaren Seitenfächern deponiert werden. Nur wenn er schnell zur Hand ist, kann man mit ihm Leben retten. -pm-

Texte und Fotos finden Sie im Internet unter:

www.kfzgewerbe.de/presse/promotor.html