

INHALT

Seite 1

Helfer in eisiger
Not

Seite 3

Lackschäden günstig
reparieren lassen

Seite 4

Vorsicht, Internet!

Seite 6

Schnelle Hilfe im
Notfall

Seite 7

Was ist rechtens beim
Rechtsfahrgebot?

Seite 9

Felgen glänzend in
Form gebracht

Abdruck honorarfrei
Belegexemplar
erbeten



Helfer in eisiger Not

Bonn. Das Auto ist gewartet, rollt auf Winterreifen und hat alle Flüssigkeiten intus, die es für den Winterbetrieb fit macht. Eigentlich prima, wären da nicht die morgendlichen Notfälle bei Minusgraden auf Eis und im Tiefschnee. Diese coolen Helfer schaffen freie Sicht und Bahn.

Handfeger, Klappspaten, Handschuhe: Vorsicht, Dachlawine! Wer sein Auto nicht komplett vom Autodach bis zum Kennzeichen vom Schnee befreit, riskiert ein Bußgeld, vor allem aber die Verkehrssicherheit. Die weiße Pracht verschwindet mit Handfeger und Handschuhen gegen klamme Finger schonend vom Lack. Für SUVs und Vans eignen sich Besen mit Teleskopstiel, die platzsparend im Kofferraum verschwinden. Im Tiefschnee versunkene Räder werden mit dem Klappspaten freigegraben.



Enteiserspray, Folie, Antibeschlagtuch. Sprays bringen das Eis auf den Scheiben zum Schmelzen. Einfach, schnell und schonend zum Glas. Die scharfen Eiskratzer sollten zweite Wahl sein. Dabei reicht es nicht, nur ein Guckloch frei zu machen. Auch hier drohen Verwarnungsgeld und Unfälle aufgrund schlechter Sicht. Die Mühe kann man sich aber auch sparen und abends die altbewährte Folie auf die Frontscheibe legen.

Die Scheiben außen sind frei, da trübt auf den ersten Kilometern Beschlag von innen die Sicht. Dagegen helfen Antibeschlagtücher oder spezielle Schwämme.

Scheibenfrostschutz. Es schneit, es spritzt, es nieselt. In keiner anderen Jahreszeit arbeiten die Scheibenwischer so hart wie im Winter. Ein Kanister mit Scheibenfrostschutz, der mindestens minus 25 Grad Celsius aushält, sollte auf längeren Strecken zur Dauerausstattung gehören.

Starthilfekabel. Die ADAC-Pannenstatistik offenbart es Jahr für Jahr: Hauptursache für das Liegenbleiben sind streikende Batterien. Starthilfekabel bringen Gestrandete schnell wieder in die Spur. Vorausgesetzt, ein Helferauto ist zur Stelle und man weiß, wie es geht. Also die Kurzanleitung im Handschuhfach deponieren.

Türöffner: Die meisten Autos werden heute mit einem Funkschlüssel geöffnet und verschlossen. Also alles gut? Falsch! Denn auch die Schlüssel-Batterien machen bei eisiger Kälte mal schlapp. Eine Ersatzbatterie ist im Winter die Rettung, gefrorene mechanische Schlösser öffnet der Türschloss-Enteiser.

Schneeketten. Sie sind beim entsprechenden Verkehrszeichen vorgeschrieben (weißes Rad mit Schneekette auf blauem Grund), helfen aber vor allem in den Bergen auf Schnee und Eis weiter. Wer zuhause das Anlegen schon mal übt, erspart sich in klirrender Kälte Zeit und Nerven. Und nicht vergessen: Mit Kette ist bei Tempo 50 Schluss.



Decken: Eine Panne kann jeden mal erwischen, und im Stau zu stehen kommt auf Urlaubsfahrten schon mal vor. Gut, wer da in wärmende Decken gehüllt auf die Retter oder die Weiterfahrt wartet. Das ist auch allemal umweltverträglicher und ökonomischer, als den Motor laufen zu lassen. -pm-

Lackschäden günstig reparieren lassen

Bonn. Blöde Situation: Man kommt zu seinem Auto, und ein fetter Kratzer springt einem förmlich ins Auge. Natürlich ohne Namen dran, man darf also selber zahlen. Oder, fast noch schlimmer, man ist selbst irgendwo angeekelt. Wer bringt den Lack dann preisgünstig wieder in Schuss?

Wer eine Vollkaskoversicherung hat ohne Selbstbeteiligung, ist fein raus. Einfach den Schaden melden, je nach Vertrag einen Betrieb suchen oder die vorgeschriebene Werkstatt wählen und bald das glänzende Ergebnis bestaunen. Man muss allerdings unter Umständen damit rechnen, dass der Schadenfreiheitsrabatt zurückgestuft wird.

Deshalb lohnt es sich vorher abzuwägen. Denn typische Gebrauchskratzer von spielenden Kindern, Einkaufswagen oder Parkremplern lassen sich heutzutage schnell und gründlich zu oft verblüffend niedrigen Preisen beseitigen. Selbst kleine Dellen bis hin zum Hagelschaden benötigen keine aufwändige Ausbeulprozedur mehr, sondern werden punktgenau herausgezogen.

Smart-Repair-Methoden machen vieles möglich

Das nennt sich Smart-Repair, und immer mehr Autowerkstätten beherrschen es. Wobei Smart-Repair auch den Bereich der Kunststoffreparatur bis hin zum Flickern von Sitzbezügen umfasst. Die Beseitigung kleinflächiger Lackschäden wird hingegen als Spot-Repair angeboten und ist an den typischen Rempelstellen kein Problem. Einzige Bedingung: Der Schaden sollte sich nicht auf horizontalen Karosserieteilen wie Dach und Hauben befinden und eine Fläche von DIN A5 nicht überschreiten. Wobei es Meister des Fachs gibt, die durchaus auch meterlange Neidkratzer nahezu unsichtbar beseitigen.



Lackstift für die erste Hilfe bei Steinschlägen

Bevor man also anfängt, da selbst mit dem Lackstift dran herumzutupfen und sich anschließend über das Ergebnis ärgert – lieber die Fachwerkstatt nach Spot-Repair fragen. Wobei der Lackstift nach wie vor unersetzlich ist. Als erste Hilfe gegen die typischen kleinen Steinschläge, die gerade im Winter das Blech rosten lassen. Diese winzige Abplatzungen sollten unbedingt nach jeder Wäsche sofort ausgetupft werden, aber Vorsicht: Die Konservierer im Waschwasser führen dazu, dass der Lack nicht haftet. Deshalb die Stelle vorher mit Verdünner entfetten. Und tiefe Krater, die bis aufs Blech reichen, vorher grundieren – geht auch mit einem Stift. So umsorgt, sollte der Lack lange Zeit seinen Glanz behalten. Wichtig bei Leasing-Fahrzeugen: Bei der Rückgabe keine Abzüge wegen übermäßiger Gebrauchsspuren verursachen. Denn für die kommt erst recht keine Vollkasko auf. -pm-

Vorsicht, Internet!

Bonn. Ein Problem am Auto? Früher war die Werkstatt der erste Ansprechpartner, doch heute suchen viele in Internetforen nach einer Lösung. Und bekommen meist eine Menge Antworten. Aber Vorsicht: Die wenigsten Forenschreiber haben wirklich Ahnung. Und keiner übernimmt irgendeine Garantie. Hier ein paar typische Fehlinformationen, tatsächlich so im Netz gelesen:

Beim Wechsel von Fahrwerks- und Lenkungsteilen ist eine Achsvermessung überflüssig. Es genügt, sich Markierungen an den Einstellschrauben zu machen.

Völlig falsch. Zunächst sollten Laien überhaupt keine Reparaturen am Fahrwerk vornehmen, das Risiko lebensgefährlicher Fehler ist viel zu groß. Außerdem geht es beim Einstellen von Spur, Sturz und weiteren Geometriewerten um Bruchteile von Millimetern, jede Markierung wäre viel zu ungenau. Auch, weil ein verschlissenes Altteil gegen ein neues ersetzt wird und sich schon dadurch Änderungen ergeben. Und letztlich weiß doch niemand, ob die Achseinstellung vor der Reparatur in Ordnung war. Schon deshalb sollte die Fahrwerksgeometrie regelmäßig in einer Fachwerkstatt kontrolliert werden.



Die Scheibenwischer regelmäßig mit Silikonspray zu pflegen verlängert die Lebensdauer.

Ebenfalls ein Sicherheitsrisiko. Denn das Silikon gelangt mit den Wischern natürlich auch auf die Frontscheibe, bildet im Regen einen zähen, milchigen Schmierfilm, der sich nur mühsam wieder beseitigen lässt und ein Fahren bei Gegenlicht oder im Dunkeln unmöglich macht. Außerdem bestehen hochwertige Markenwischer aus echtem Naturkautschuk, der unter Silikon aufquillt und dann erst recht verschleißt.

Fensterputzen klappt am besten mit Zeitungspapier.

Klares Nein. Denn Zeitungspapier ist bedruckt, Druckerschwärze enthält Fett und färbt ab. Deshalb wird das Glas damit nie streifenfrei durchsichtig. Die einzig funktionierende Methode: Glasreiniger und Küchenkrepp. Und dann rubbeln, bis der Arm abfällt.

Brennspiritus und Geschirrspüler in der Scheibenwaschanlage verhindern das Einfrieren und reinigen gut, sind vor allem viel billiger als spezielle Scheibenreiniger.

Stimmt alles nicht. Beginnend beim Preis: Ein Spiritus kostet pro Liter mindestens drei Euro, Scheibenreiniger im Kanister nur etwa einen Euro. Spiritus verfliegt sofort nach Verlassen der Waschdüsen, das Wasser gefriert auf der Scheibe. Echter Scheibenreiniger hingegen enthält Glycole, die ein Wiedereinfrieren vermeiden. Und letztendlich sind sowohl Spiritus als auch Geschirrspüler schädlich für Lack, Gummi und Kunststoff.

Bremsscheiben und –beläge bekommt man günstig gebraucht auf dem Schrottplatz.

Da wird's nun abenteuerlich, denn die Bremsen sind absolut kein Laien-Spielplatz. Der kleinste Fehler kann tödlich enden – für den Bastler, aber auch für Unbeteiligte. Außerdem wird kein seriöser Autoverwerter gebrauchte Verschleißteile für Bremsen anbieten.

Den Reifendruck auf fünf bar erhöhen spart Sprit und senkt den Verschleiß.

Gute Absicht, aber nicht zu Ende gedacht. Denn der normale Reifendruck bei Pkw liegt meist zwischen 1,8 und maximal 3,0 bar. Das ist ausreichend für einen niedrigen Rollwiderstand und



damit geringen Spritverbrauch. Wird der Druck nun nahezu verdoppelt, ergibt sich in diesem Bereich keine nennenswerte Verbesserung. Dafür verschlechtert sich aber die Kraftübertragung des Reifens auf die Fahrbahn, weil die Aufstandsfläche sich stark verringert. Folge: Das Fahrzeug gerät früher ins Rutschen, der Bremsweg verlängert sich. Außerdem schluckt ein knallhart aufgepumpter Reifen keine Straßenunebenheiten mehr, leitet vor allem hochfrequente Schwingungen ins Fahrzeug, der Fahrkomfort leidet erheblich. Deshalb: Beim Reifendruck an die Bedienungsanweisung halten, denn der Hersteller hat sich was dabei gedacht.

Grundsätzlich gilt: bei Fragen rund ums Auto ist die Fachwerkstatt der einzig kompetente Ansprechpartner. -pm-

Schnelle Hilfe im Notfall

Bonn. Nach einem schweren Unfall zählt jede Minute. Besonders dann, wenn Autofahrer bewusstlos sind oder unter Schock stehen und gerade kein Helfer in der Nähe ist. eCall (emergency call) soll die lebensbedrohliche Zeitlücke jetzt schließen. Das automatische Notrufsystem hilft, nach Unfällen europaweit ohne Sprachprobleme Leben zu retten. Es arbeitet bereits in einigen aktuellen Automodellen und ist ab März serienmäßig in allen EU-Neuzulassungen (Autos und leichte Nutzfahrzeuge) Pflicht. Die EU-Kommission schätzt, dass durch den Zeitgewinn und den standardisierten Ablauf jährlich in Europa rund 2 500 Menschenleben gerettet werden können.

So funktioniert eCall

Im Fahrzeug verbaute Crash-Sensoren, beispielsweise im Airbag, lösen bei schweren Unfällen über Mobilfunk und Satellitenortung automatisch den Notruf 112 bei der nächsten Rettungsstelle aus. Alle nötigen Daten wie Unfallort, Fahrtrichtung, Uhrzeit, Angaben zu Auto und Insassen werden übermittelt, die medizinische Rettung startet. Alternativ kann der Notruf auch manuell abgesetzt werden. In beiden Fällen wird eine Telefonverbindung zwischen Auto und Rettungsstelle aufgebaut.



Bewegungsprofile oder Rückschlüsse auf die Fahrweise soll es nach Angaben der EU nicht geben, da die Daten erst bei einem Unfall an die Rettungsleitstelle weitergegeben werden. Weil eCall Bestandteil der Typklassenprüfung ist, lässt es sich nicht deaktivieren. Für die Autofahrer ist eCall kostenlos.

Die Notrufe der Hersteller

Wer eCall noch nicht an Bord hat, kann dennoch auf schnelle Hilfe bauen. Denn längst sind Fahrzeughersteller und Versicherer auf den Rettungs-Zug aufgesprungen. Sie arbeiten mit eigenen Notrufzentralen, die die Rettung und bei Bedarf auch die Pannenhilfe organisieren. Einige Hersteller bieten ihren Kunden schon serienmäßig oder als Option Notrufdienste für Fahrzeuge mit sogenannten "Connected Services" an. Sie funktionieren ähnlich wie eCall, sind mit dem europäischen Notrufdienst aber nicht kompatibel. -pm-

Was ist rechtens beim Rechtsfahrgebot?

Bonn. Das nervt: Schon wieder blockiert ein Langsamfahrer die mittlere Autobahn-Spur, obwohl rechts alles frei ist. Schaut nicht zur Seite, schaut nicht nach hinten. Die einen zuckeln geduldig hinter ihm her, die anderen überholen wütend rechts und bremsen die Schnecke schlimmstenfalls noch aus – Strafe muss sein. Schließlich gilt in Deutschland doch das Rechtsfahrgebot, oder?

Immer wieder sind Autofahrer in diesen Situationen verunsichert. Was also ist auf der Autobahn rechtens? Und welche Ausnahmen vom Rechtsfahrgebot gibt es?

Was schreibt die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) dazu vor?

Generell gilt: „Es ist möglichst weit rechts zu fahren, nicht nur bei Gegenverkehr, beim Überholtwerden, an Kuppen, in Kurven oder bei Unübersichtlichkeit.“ So steht es im Paragraph 2, Absatz 2, der StVO. Wer also auf einer zweispurigen Autobahn unterwegs ist, wählt die rechte Spur und nur zum Überholen die linke.



Auf der Autobahn bilden sich Fahrzeugschlangen? Was nun?

Hier gibt es Ausnahmen von der Regel: Wenn auf der linken Spur eine Fahrzeugschlange steht oder langsam fährt, dürfen rechtsfahrende Fahrzeuge vorsichtig und mit geringfügig höherem Tempo an dieser rechts vorbeifahren. Das Gleiche gilt bei dichtem Verkehr auf allen Fahrstreifen.

Zurück zum Mittelspur-Fahrer: Hat er nun Recht?

Jein. Laut Paragraph 7 der StVO darf vom Rechtsfahrgebot abgewichen werden, wenn rechts hin und wieder ein Fahrzeug fährt oder hält. Dann ist die goldene Mitte über eine längere Strecke möglich. Hin- und Herspringen wäre zu gefährlich. Ist die rechte Spur dagegen durchgängig frei, muss sie auch genutzt werden. Das Rechtsfahrgebot gilt übrigens auf jeder Autobahn – egal, wie viele Spuren sie hat.

Also darf der Stoiker dann rechts überholt werden?

Eindeutig nein. Auf der Autobahn ist grundsätzlich nur links zu überholen, so ärgerlich das in diesem Moment auch ist.

Gelten innerorts eigentlich andere Regeln zum Rechtsfahrgebot als auf der Autobahn?

In der Tat. Hier dürfen Fahrzeuge bis zu 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht die Fahrspur frei wählen und rechts schneller als links fahren.

Welche Strafen drohen beim Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot?

Wer die Regel auf der Autobahn bricht und damit andere gefährdet, wird mit 80 Euro und einem Punkt bestraft. Bei einem Unfall erhöht sich das Bußgeld auf 100 Euro.

-pm-



Felgen glänzend in Form gebracht

Bonn. Der Lack glänzt, die Felgen leider nicht. Jeder Autofahrer kennt das Dilemma: Nach der Fahrt durch die Waschanlage halten sich Salz, Bremsstaub und Schmutz hartnäckig auf den Silberlingen. Auch wenn die Handarbeit mühselig ist – die Felgenreinigung gehört jetzt besonders im Winter zur Autowäsche.

Radkosmetik kostet nicht die Welt, wirkt aber Wunder: Felgenreiniger und -bürste, Versiegelung oder Politur und weiche Lappen. Beim Kauf des Reinigers unbedingt darauf achten, dass er säurefrei ist. Die Oberfläche, egal ob aus Alu oder Stahl, könnte leiden, schlimmstenfalls korrodieren.

Schaumbad oder Spezialreiniger?

Der grobe Schmutz ist während der Autowäsche verschwunden. Für viele Autobesitzer reicht das Schaumbad, hartnäckiger Dreck bleibt so aber leider oft haften. Profis empfehlen Felgenreiniger. Aufsprühen, einwirken lassen und mit der Spezialbürste den Rest aus allen Ecken und Winkel holen. Vorsicht: Die Hersteller verordnen nicht umsonst eine Einwirkzeit. Wer diese überschreitet, gefährdet die Oberflächenversiegelung. Nun mit dem Hochdruckreiniger alles abspülen bis kein Schaum mehr sichtbar ist und mit einem Lappen ordentlich trocknen.

Reparieren oder tauschen?

Jetzt kommt ans Licht, was in der dunklen Jahreszeit verborgen blieb: Schrammen, Kratzer, Steinschläge, Korrosionsspuren. Kleine Schäden behebt die Werkstatt mit Smart-Repair. Kein teurer Teiletasch, allein der Schaden wird ausgebessert. Die Profis entscheiden auch, wann die Felge zum Sicherheitsrisiko wird und ausgetauscht werden muss. Schon kleine Risse können schnell im gefährlichen Felgenbruch enden. Schweißen oder Verformen sind streng verboten.



Versiegeln oder Polieren?

Wie beim Lack lohnt auch bei den Felgen regelmäßig eine Versiegelung. Sie schützt vor Salz, Bremsstaub sowie Rost und bringt die "Autoschuhe" wieder zum Glänzen. Aufsprühen, gut verteilen, wie vorgeschrieben einwirken lassen und die Überreste wegpolieren. Die neuerliche Attacke von Bremsabrieb und Straßenstaub hat weniger Chance haften zu bleiben.

Ältere Felgen mit erkennbaren Gebrauchsspuren vertragen dagegen eine Felgenpolitur. Mit ihr verschwindet auch eingebrannter Bremsstaub. Das schafft eine Versiegelung nicht. Zusätzlich wird die Oberfläche versiegelt. -pm-

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