

INHALT

Seite 1

Sommerräder vom
Fachmann montieren
lassen

Seite 3

Handy am Steuer –
tödliches Abenteuer

Seite 4

Kindersitze: neue
Norm, mehr Sicherheit

Seite 7

Sicher vom Garten-
center rollen

Seite 8

Cabriodach startklar
für die Saison

Seite 10

Mit dem Motorrad
sicher in die Saison
starten

Abdruck honorarfrei
Belegexemplar
erbeten



Sommerräder vom Fachmann montieren lassen

Bonn. Wer keine Kompromisse eingehen und die Qualitäten seines Fahrzeugs voll nutzen möchte, fährt im Sommer auf Sommerreifen. Nur sie bieten ab zweistelligen Temperaturen den kürzesten Bremsweg, den niedrigsten Kraftstoffverbrauch und den geringsten Verschleiß.

Die Gewissheit, stets die optimale Bereifung zur Verfügung zu haben, bedingt jedoch zweimal jährlich einen Radwechsel. Und verleitet viele Autofahrer, diese Arbeit in Eigenregie zu versuchen oder einen Bekannten damit zu beauftragen. Doch Vorsicht: Die dafür erforderliche Werkzeugausstattung dürfte nur den wenigsten Hobbyschraubern zur Verfügung stehen.

Profi-Werkzeug erforderlich

Beginnend beim Wagenheber. Der serienmäßige, sofern überhaupt noch einer im Kofferraum liegt, übersteht mehrfachen Gebrauch meist nicht.



Und die kleinen Rangierheber aus dem Baumarkt bieten nur eine winzige Auflagefläche, mit der sich zwar hervorragend Dellen ins Bodenblech drücken lassen, die aber kein schweres Fahrzeug sicher abstützt.

Auch für das Lösen der Radmutter ist oft schweres Gerät erforderlich. Erst recht, wenn sie zuvor bereits unsachgemäß und viel zu fest angezogen wurden. Billige Kreuzschlüssel versagen sofort. Und selbst die hochwertige Ausführung nützt nichts, wenn sie nicht zu den Radschrauben passt. Denn immer mehr Autohersteller verwenden keinen normalen Sechskant mehr, sondern eigene Profile, die an Felgenschlösser erinnern.

Drehmoment-Schlüssel ist Pflicht

Die nächste Hürde: der Drehmomentschlüssel. Seine Benutzung ist Pflicht, denn heutige gewichtsoptimierte Radnaben und Bremsscheiben ahnden ungleichmäßiges Anziehen sofort mit Verzug. Rubbelnde Bremsen und eiernde Räder sind die unangenehme Folge. Außerdem neigen Laien dazu, Radschrauben aus Angst vor abfallenden Rädern stets zu fest anzuziehen und erreichen so genau das Gegenteil. Denn zum Zerreißen gespannte Radschrauben können abscheren oder sogar ihren Sitz in der Felge aufweiten – in beiden Fällen löst sich das Rad. Deshalb ist das Einhalten des korrekten Drehmoments lebenswichtig. Dafür werden die Drehmomentschlüssel der Fachbetriebe regelmäßig geeicht.

Wenig bekannt ist auch, dass der Flansch, die Anlagefläche des Rades an der Bremsscheibe/-trommel, absolut sauber sein muss. Oft hat sich darauf aber gerade im Winter Rost gebildet. Den beseitigt der Profi mit speziellen Schleifern, die kein Metall abtragen. Denn schon kleinste Unregelmäßigkeiten an dieser Stelle lassen das Rad taumeln.

Reifendruck-Kontrollsystem erfordert den Profi

Vollends an ihre Grenzen stoßen Bastler spätestens beim Reifendruck-Kontrollsystem. Seit 2014 ist es für alle Neuwagen vorgeschrieben, aktive Systeme mit Sensoren an jedem Rad müssen bei jedem Reifenwechsel am Fahrzeug angemeldet werden. Bei Fahrzeugen mit indi-



rekt arbeitender Messung ohne Sensoren ist in jedem Fall ein Reset im Bordcomputer erforderlich. Hier sind die Werkstattprofis gefragt. Sie bieten zudem die Möglichkeit, die Winterräder zu reinigen, auszuwuchten und einzulagern. -pm-

Handy am Steuer – tödliches Abenteuer

Bonn. Während die Autofahrerin mit dem Handy am Ohr telefonierte, kam ihr Kombi von der Straße ab und krachte frontal an einen Baum. Die 41-Jährige starb noch am Unfallort, der Freund erlebte den tragischen Vorfall live am Telefon. Geschehen Ende Februar im Landkreis Märkisch-Oderland und leider kein Einzelfall.

Über die Hälfte aller Autofahrer hantieren laut einer Forsa-Umfrage während der Fahrt mit den kleinen kommunikativen Geräten. Ein Kavaliersdelikt, meinen viele. Ist ja nur ein kurzer Blick – wird schon gutgehen.

Geht leider nicht immer gut! Jeder zehnte Verkehrstote ist nach einer Studie der Allianz Versicherung auf Ablenkung zurückzuführen. Die Sachverständigenorganisation Dekra warnt: Nur drei Sekunden aufs Smartphone geschaut, schon düsen die Fahrer mit Tempo 50 fast 42 Meter im Blindflug. Bei fünf Sekunden sind es fast 70 Meter. Sekunden, die über Leben und Tod entscheiden.

Nicht immer ist Ignoranz die treibende Kraft. Oft wissen Autofahrer auch nicht, was man überhaupt darf.

Das ist erlaubt, das nicht

Paragraph 23 der Straßenverkehrs-Ordnung schreibt vor, dass elektronische Geräte wie Handy, Smartphone, Tablet oder Navi nur benutzt werden dürfen, wenn sie während der Fahrt weder aufgenommen noch gehalten werden, eine Sprachsteuerung oder Vorlesefunktion zur Anwendung kommt und zur Nutzung nur ein kurzer Blick erforderlich ist. Die elektronischen Geräte müssen also fest installiert sein, in einer Halterung stecken oder über eine Sprachsteuerung bedient werden.



Solange der Motor läuft, sind demzufolge vor allem Handy und Smartphone am Ohr tabu. Kein Telefonat, keine SMS, keine WhatsApp, kein Navigieren. Selbst das Wegdrücken des Anrufers ist untersagt. Das gilt auch in Autos mit Start-Stopp-Automatik beim Halt an der roten Ampel oder beim Stehen im Stau.

Wenig Einsicht, höhere Strafen

Weil bei vielen Autofahrern das Problembewusstsein noch immer fehlt und Kampagnen wie „#FingervomHandy“ des Bundesverkehrsministeriums und des Deutschen Verkehrssicherheitsrates allein nicht greifen, wurden die Strafen nochmals verschärft: Wer mit Handy oder Smartphone am Steuer erwischt wird, muss mit 100 Euro und einem Punkt in Flensburg rechnen. Mit Gefährdung des Straßenverkehrs drohen bereits 150 Euro, zwei Punkte und ein Monat Fahrverbot. Bei Sachbeschädigung erhöht sich die Geldstrafe auf 200 Euro. Fahrradfahrer riskieren statt bisher 25 jetzt 55 Euro Bußgeld.

Auch die Versicherung bittet zur Kasse. Verursachen Autofahrer mit dem Handy am Steuer einen Unfall, kann die Kaskoversicherung aufgrund grober Fahrlässigkeit die Leistung kürzen. Und selbst wenn keine Schuld vorliegt, riskiert der Handy-Nutzer eine Teilschuld. Der Unfallgegner erhält in jedem Fall von der Haftpflichtversicherung die Entschädigung.

-pm-

Kindersitze: neue Norm, mehr Sicherheit

Bonn. Alle 18 Minuten verunglückte 2016 laut Statistischem Bundesamt ein Kind unter 15 Jahren im Straßenverkehr. Das Gros davon – fast 39 Prozent – als Mitinsasse im Auto. Dabei sind die Kiddies meistens angeschnallt. Die neue Kindersitznorm UN R 129 („i-Size“) soll den Kleinen mit strengeren Vorgaben jetzt noch mehr Sicherheit im Auto bieten.

Das Problem: „Schon jetzt sind Eltern beim Kauf mit den Normen und der Handhabung der Kindersitze überfordert“, sagt Ulrich Köster vom Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe. Viele fragen sich nun: Was ändert sich mit der neuen EU-Regelung? Welche Kindersitz-



Klassen betrifft das überhaupt? Passen die Systeme in alle Fahrzeuge? Und dürfen Sitze mit der älteren UN R 44-Norm überhaupt noch verwendet werden? Das sollten Eltern wissen.

Was sagt der Gesetzgeber?

Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, die kleiner als 1,50 Meter sind, müssen in einem Kindersitz oder auf einer Sitzerrhöhung im Auto gesichert werden. So schreibt es die Straßenverkehrs-Ordnung, Paragraph 21, vor.

Welche Änderungen bringt die neue UN R 129-Norm?

Die Kindersitze orientieren sich nicht mehr am Gewicht, sondern an der Größe der Sprösslinge. Die UN R 129 legt zudem den rückwärts gerichteten Transport, der mehr Sicherheit bei einem Frontalunfall bietet, bis 15 Monate fest. Das gilt nicht für Kindersitze mit UN R 44-Zulassung.

Außerdem wurden die Sicherheitsstandards für die Testkriterien deutlich verbessert. Neben dem Frontal- gibt es jetzt auch einen Seitencrashtest und realistischere Dummies.

Gilt die neue Norm schon für alle Kindersitze?

Nein. Die UN R 129 wird schrittweise eingeführt und startete 2013 mit ISOFIX-Sitzen, die über ein integrales, also eigenes Gurtsystem verfügen und für Kinder ab der Geburt bis zu einer Körpergröße von 105 Zentimetern geeignet sind. Phase zwei legt seit Herbst 2017 die neuen Standards von Sitzen mit nicht integrierten Gurten der bisherigen Gewichtsklassen II und III (15 bis 36 Kilogramm) fest. Und Phase drei regelt voraussichtlich ab Januar 2019 die Neuzulassung von integralen Sitzen, die mit dem Fahrzeuggurt montiert werden.

Im Handel sind die neu genormten Sitze derzeit nur für Kinder bis 1,05 Meter Körpergröße erhältlich. Der erste UN R 129-02-Sitz steht vor der Markteinführung.

Sind Kindersitze nach der bisherigen Norm UN R 44 damit nicht mehr sicher?

Keineswegs. Beide Normen haben parallel Gültigkeit. Eltern haben die freie Wahl ohne Risiken für die Kleinen. Kindersitze mit der UN R 44-Zulassung müssen allerdings den Normen UN R



44/04 oder 03 entsprechen. Ältere Rückhaltesysteme sind verboten. Schrittweise sollen alle neu in den Handel kommenden Kindersitze die UN R 129 erfüllen.

Veränderungen gibt es aber schon jetzt. So werden seit vergangenem Jahr integrale ISOFIX-Kindersitze in den Klassen bis 18 Kilogramm nur noch nach der Richtlinie UN R 129 und Sitzhöhen ohne Rückenstütze ausschließlich für Kinder in der Gewichtsklasse III ab einem Gewicht von 22 Kilogramm und einer Größe ab 1,25 Meter neu zugelassen. Aber auch hier gilt: Bereits zugelassene Kindersitze dürfen weiterhin verkauft und verwendet werden.

Wie erkennen Eltern, um welchen Sitz es sich handelt?

Da hilft ein Blick auf das orangefarbene Label am Sitz. Dort stehen Prüfnorm und -nummer, Verwendung, Körpergewicht oder -größe, Länderkennzeichnung und Sitzhersteller.

Und woher weiß man, ob der neue Sitz auch zum Auto passt?

Neue Fahrzeuge haben vereinzelt schon eine i-Size-Kennzeichnung. Die Sitzhersteller geben aber mit Freigabelisten, die dem Produkt beigelegt sind, und auf ihren Webseiten mit Fahrzeugtypenlisten Auskunft. Universal zugelassene Kindersitze haben keine Typenliste.

Ist soweit alles geklärt, bleibt die Qual der Wahl.

Kaufhilfe geben Testberichte und der Fachhandel. ADAC, Stiftung Warentest und Fachzeitschriften prüfen die Probanden beider Normen regelmäßig. Der zweite Schritt ist die "Anprobe" vor Ort. Die Sitze müssen schließlich zu Kind und Auto passen. Die Fachleute im Kfz-Betrieb des Vertrauens helfen bei Auswahl und Bedienung.

Nicht jeder kann oder will sich einen neuen Kindersitz leisten. Was ist beim Kauf von Gebrauchtens zu beachten?

Niemand kann in einen Kindersitz reinschauen: Gibt es Brüche oder Verformungen? Ist der Kunststoff spröde? Funktionieren die Gurtschlösser noch richtig? Nur wer Vita und Vorbesitzer kennt, einen Unfall ausschließen kann und einen Sitz jüngeren Datums wählt, ist auf der sicheren Kauf-Seite.

-pm-



Sicher vom Gartencenter rollen

Bonn. Noch ein paar Wochen, und den Hobbygärtnern und -schraubern kribbelt es wieder unter den Nägeln. Die Gartenzeit wirft ihre kreativen Schatten voraus. Schon jetzt wird geplant und besorgt, was die Schrebergarten-Seele so hergibt. An den sicheren Transport von Brettern, Blumenerde und -töpfen denken dabei allerdings wenige.

Ist ja nur kurz ums Eck, und ich fahre im Schrittempo – wer so denkt, gefährdet sich und andere Verkehrsteilnehmer. Ungesichert fliegen Leiter oder Gießkanne wie Geschosse durchs Auto, fallen aus dem Kofferraum hinausragende Bretter schnell mal vor die Stoßstange der Nachfolgenden.

Das ist erlaubt

Die Straßenverkehrs-Ordnung, Paragraph 22, schreibt vor: „Die Ladung einschließlich Geräte zur Ladungssicherung sowie Ladungseinrichtungen sind so zu verstauen und zu sichern, dass sie selbst bei Vollbremsung oder plötzlicher Ausweichbewegung nicht verrutschen, umfallen, hin und her rollen, herabfallen oder vermeidbaren Lärm erzeugen können.“ In jedem Fall gilt: Der Fahrer darf in seiner Sicht und am Lenkrad nicht beeinträchtigt sein.

Klar definiert sind die Maße und Gewichte: Das Auto samt Ladung darf nicht breiter als 2,55 Meter und nicht höher als vier Meter sein. Nach hinten liegt die Grenze bei 1,50 Meter über die Rückstrahler hinaus. Werden maximal 100 Kilometer zurückgelegt, dürfen es sogar drei Meter sein. Ragt die Ladung über einen Meter nach hinten hinaus, muss sie kenntlich gemacht werden.

Wie viel der Packesel schleppen darf, definiert der Fahrzeugschein: zulässiges Gesamtgewicht minus Leermasse. Wer mit Anhänger unterwegs ist, muss auf die Gewichtsgrenze der Fahrzeugkombination Fahrzeug und Anhänger achten, aber auch auf das zulässige Gesamtgewicht des Hängers selbst.



So wird geladen

- Schweres gehört generell nach unten und möglichst hinter die Rücksitzbank, Leichtes obenauf.
- Die dickste Fuhre bringt wenig, wenn der Fahrer nicht mehr schalten und walten kann. Also so packen, dass der Lenker freie Sicht und genug Raum zum Fahren hat.
- Auf die Fixierung der Ladung kommt es an: Baumaterial und Blumenerde werden mit Spanngurten im Kofferraum gesichert, Trennnetze schützen die Passagiere. Rutschfeste Matten halten Blumenerde & Co. auf dem Boden in Schach.
- Gewichte und Maße werden gecheckt. Weit überstehende Ladung erhält ein rotes Fähnchen.

Diese Strafen drohen

Überladene Autos kosten nicht nur mehr Kraftstoff, sondern bei einer Verkehrskontrolle auch Bußgeld und Punkte. Übersteigt das Gewicht beispielsweise 20 Prozent der zulässigen Ladung, drohen 95 Euro Geldstrafe und ein Punkt in Flensburg. Und werden die Transporte nicht ausreichend gesichert und andere dadurch gefährdet, riskieren die Fahrer 60 Euro und ein Punkt. Nicht lustig für eine eigentlich freudige Frühlingstour. -pm-

Cabriodach startklar für die Saison

Bonn. Cabrio-Fahrer geben sich selbstbewusst offen, wollen aus der Masse herausstechen und lieben das Erlebnis Natur. Kein Wunder, dass die Fangemeinde Jahr für Jahr wächst. Ließen sich 2012 laut Kraftfahrt-Bundesamt noch 1,84 Millionen Autofahrer die frische Brise um die Nase wehen, waren es im vergangenen Jahr bereits 2,12 Millionen – ein Anstieg um 15 Prozent.

Das Gros fährt mit Softtops und Saisonkennzeichen und holt seine Schätze jetzt aus Garagen und Scheunen. Schön verpackt, aber dennoch eingestaubt. Zeit für den Frühjahrsputz und die Pflege-Tipps zwischendurch.



Der Frühjahrsputz nach dem Winter

Sensibelchen sind die Verdecke aus Textil schon lange nicht mehr. Ausgestattet mit einer dünnen Gummizwischenschicht trotzen sie fast jedem Wetter. Dennoch brauchen auch sie nach dem Winter und während der Saison Zuwendung. Staub und Schmutz werden mit einer Bürste trocken entfernt. Dabei immer in Geweberichtung streichen. Ein Staubsauger fängt den aufgewirbelten Rest ein.

Hält sich der Schmutz hartnäckig, wird die Tour zum SB-Waschplatz fällig. Klares, kaltes Wasser, Bürste oder Schwamm und notfalls neutrale Seife – mehr ist für die Reinigung nicht nötig. Ein No-Go: der Hochdruckreiniger. Sein harter Strahl kann Gewebe und Dichtungen zerstören. Besser sind Dampfreiniger.

Damit die Arbeit auch lange wirkt, empfiehlt Cabriodach-Spezialist Webasto eine Imprägnierung mit Nano-Sprays, die Silizium-Oxid enthalten. Der Schmutz perlt besser ab, die Farbe hält länger. Und im Vergleich zu Wachs/Silikon-Präparaten entstehen keine unschönen Ränder.

Knarrender Knackpunkt: die Dichtungen zwischen Fenster, Karosserie und Verdeck. Nach der Reinigung hält sie ein Gleitmittel geschmeidig. Sogenanntes Kriech-Öl bewirkt bei Oldtimern wahre Wunder.

Die Pflege für zwischendurch

Waschanlagen mit Fleece-Lappen schaden nicht. Einzig schädlich sind Waschprogramme mit Heißwachs, der dem Material zusetzt und es frühzeitig altern lässt. Mit einer Kleiderfusselrolle verschwinden danach auch die Flusen. Nach der Wäsche solange geschlossen fahren, bis das Verdeck trocken ist. So gibt es später keine Stockflecken.

Die Reinigung fürs Spezielle

Vogelkot, Baumharz und Insektenreste nagen schon kräftig am Lack. Auf dem Stoffdach sind sie die Killer schlechthin. Vorausgesetzt, man gibt ihnen die Chance dazu. Hier zählt jede Minute. Zuerst mit sanfter Seifenlauge und weicher Bürste säubern. Helfen die nicht weiter,



müssen Dampf- oder Verdeckreiniger ans Werk. Die Spezialmittel sind auf das jeweilige Material abgestimmt und werden vom Hersteller empfohlen. Hände weg von Haushaltsreinigern! Ein Blick in die Bedienungsanleitung klärt auf. -pm-

Mit dem Motorrad sicher in die Saison starten

Bonn. Auch wenn die ersten warmen Tage noch auf sich warten lassen – jetzt ist der richtige Zeitpunkt, das Motorrad aus der Ecke zu schieben und für die Saison fit zu machen.

Hier fünf Checkpunkte für einen sicheren Saisonstart:

1. Batterie: Ohne sie läuft gar nichts, ein leerer Akku kann die erste Ausfahrt beenden, bevor sie begonnen hat. Zuerst die Spannung prüfen: Liegt sie unter 12,5 Volt, wird die Power knapp – also nachladen. Aber Vorsicht, immer mehr Maschinen besitzen AGM- oder Gel-Batterien, die spezielle Ladegeräte benötigen. Kritisch sind auch ältere, nicht wartungsfreie Batterien: Bei ihnen muss regelmäßig der Säurestand geprüft und mit destilliertem Wasser ergänzt werden. Laien ist wegen der Verletzungsgefahr durch Säure davon eher abzuraten.
2. Bremsen: Das wichtigste Sicherheits-Instrument, das keine Kompromisse duldet. Der erste Blick gilt den Belägen – unter zwei Millimeter Stärke (die Trägerplatte nicht inbegriffen) gehören sie erneuert. Der zweite Blick gilt der Bremsflüssigkeit: Ist sie älter als zwei Jahre, ist der Wechsel überfällig. Manche Hersteller schreiben sogar einen jährlichen Wechsel vor. Zum Schluss ein kleiner Test: Lässt sich das Motorrad nach dem Betätigen beider Bremsen nur schwer schieben? Dann ist wahrscheinlich ein Belag in seinem Schacht verklemmt oder ein Bremskolben schwergängig. Das muss eine Werkstatt klären.
3. Reifen: Die Nahtstelle zwischen Feuerstuhl und Straße, entsprechend wichtig ist das Profil. Mindestens 1,6 Millimeter schreibt der Gesetzgeber vor, bei Regen viel zu wenig. Besser sind drei Millimeter für mehr Sicherheit. Anders sieht es beim Luftdruck aus. Hier sollte niemand



seine Reifen härter aufpumpen, als es die Bedienungsanweisung vorgibt – die Fahrzeugentwickler haben sich etwas bei den Angaben gedacht. Zum Schluss die Rundumkontrolle: Bei aufgebogener Maschine jedes Rad Zentimeter für Zentimeter auf Risse oder Fremdkörper im Profil kontrollieren; auch das Ventil auf Risse oder mögliche undichte Stellen prüfen.

4. Kette: Sie muss die volle Motorkraft auf das Hinterrad übertragen. Verschleiß lässt sich daran erkennen, wie weit sich die Kette von ihrem großen Rad abheben lässt – mehr als ein paar Millimeter sollen es nicht sein. Manche Marken geben auch ein Verschleißmaß an. Dann darf die Kette auf zehn Nieten bezogen eine bestimmte Länge nicht überschreiten. Und selbstverständlich dürfen die Kettenräder nicht aussehen wie die Blätter einer Kreissäge – bei spitzen Zähnen ist die Verschleißgrenze längst überschritten. Zum Schluss: Korrekte Spannung einstellen und das Schmieren nicht vergessen.

5. Beleuchtung: Überlebenswichtig, damit das schmale Zweirad nicht übersehen wird. Alle Leuchten überprüfen, bei älteren Maschinen auch mal die Lampen ausbauen. Sieht der Glaskolben schwärzlich aus? Dann ist die Helligkeit nicht mehr gegeben, ein Austausch ratsam. Die Lampe des Abblendlichts sollte generell vor jeder Saison erneuert werden. Sie ist starken Vibrationen ausgesetzt, ihre Lebensdauer daher eingeschränkt. Ein Ausfall mitten in der Saison, womöglich bei Nacht, wäre unnötiger Stress.

Wer sich diese kurzen Checks nicht selbst zutraut, beauftragt am besten seine Werkstatt. Die meisten holen und bringen die Maschine; viele bieten auch einen mobilen Service an, dann kommt ein Mechaniker vorbei. So vorbereitet, sollte die erste Fahrt vom ersten Meter an Spaß machen.

-pm-

Texte und Fotos finden Sie im Internet unter:

www.kfzgewerbe.de/presse/promotor.html