

INHALT

Seite 1

Intakte Beleuchtung ist lebenswichtig

Seite 2

Die Tücken des Herbstes: Nebel, Glätte, Wild, Sturm

Seite 4

Verbandkasten kann Leben retten

Seite 6

Schadenfreierabatt retten – so geht's

Seite 7

Lampenwechsel ist Sache der Werkstatt

Abdruck honorarfrei
Belegexemplar
erbeten



Intakte Beleuchtung ist lebenswichtig

Bonn. Am 1. Oktober startet wieder der traditionelle Licht-Test. Zahlreiche Kfz-Meisterbetriebe in den bundesweit 236 Innungen überprüfen Scheinwerfer und Leuchten, und das vielfach kostenlos. Das gilt allerdings nicht mehr für alle Pkw.

Eine unglaubliche Leistung, welche die Innungsbetriebe jedes Jahr im Oktober vollbringen: Mehrere Millionen Licht-Tests, jeder kann bis zu 20 Minuten dauern – die Werkstätten schenken Deutschlands Autofahrern jährlich einen dreistelligen Millionenbetrag. Alles im Dienste der Sicherheit, denn bei etwa einem Drittel der Fahrzeuge stellen sie Mängel fest.

Allerdings stößt der kostenlose Licht-Test nun an eine technische Grenze. Denn immer mehr Fahrzeuge sind mit intelligenten Scheinwerfern ausgerüstet, die in die Kurve leuchten, bei Gegenverkehr automatisch abblenden oder aus einer Vielzahl von LEDs einen Lichtkegel erzeugen, der sich jeder erdenklichen Fahrsituation anpasst.



Diese Systeme haben alle eines gemeinsam: Sie lassen sich nicht in 20 Minuten prüfen. Hier muss sich die Werkstatt beim kostenlosen Licht-Test auf eine reine Funktionsprüfung und natürlich die Kontrolle der Signalleuchten beschränken.

Intelligente Scheinwerfer sind Fahrerassistenzsysteme

Die vollständige Überprüfung eines intelligenten Lichtsystems hingegen erfordert einen Extra-Termin in der Werkstatt und kann bis zu zwei Stunden dauern. Handelt es sich um Scheinwerfer mit Kamera-basierter Steuerung, muss das Fahrzeug zunächst auf einen Achsmessstand, um die so genannte Fahrachse zu ermitteln. Auf diese wird dann die Kamera kalibriert und darauf wiederum die Scheinwerfer eingestellt. Und zwar nicht mehr mit dem Schraubendreher, sondern mit dem Diagnosetester. Der ist auch bei schon etwas älteren, mitlenkenden Scheinwerfern erforderlich, um die Strahler vor dem Einstellgerät in die vorgeschriebene Position zu bringen.

Das erfordert einen hohen Aufwand, der beim besten Willen nicht mehr ohne Bezahlung zu realisieren ist. Aber für alle „normalen“ Scheinwerfer ändert sich nichts, hier bleiben Test und kleine Einstellarbeiten kostenlos. Für dabei festgestellte Mängel können die Kfz-Meisterbetriebe in der Regel die sofortige Instandsetzung anbieten und diese zu den üblichen Kosten in Auftrag nehmen. Das sollte jedem Autofahrer die eigene Sicherheit und die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer wert sein.

Foto: ProMotor/T. Volz

Die Tücken des Herbstes: Nebel, Glätte, Wild, Sturm

Bonn. So tickt der Herbst: Nach der Hitze kommen die Stürme, nasses Laub macht die Fahrbahn zur Rutschbahn, das Wild wird wild, und Erntemaschinen drehen ihre letzten Runden. Die Zeitumstellung macht die Sache nicht einfacher – Autofahrer kehren im Dunkeln heim. Regelmäßig meldet das Statistische Bundesamt von September bis Dezember die meisten Unfälle im Jahr. Diese negative Bilanz können nur noch Mai und Juni toppen.

„Jeder sollte die Tücken des Herbstes kennen und sich darauf einstellen“, rät Ulrich Köster vom Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe. „Oberstes Gebot: vorausschauend und bremsbereit fahren, runter vom Gas, Sicherheitsabstand erhöhen.“



Gefahr: Nebel

Wie aus dem Nichts taucht in den Morgen- und Abendstunden eine Nebelbank auf. Der Fahrer fährt blind, es kracht. Im vergangenen Jahr kam es so zu 242 Unfällen mit Personenschaden, 23 Menschen verloren dabei ihr Leben.

Tipp: Sehen und gesehen werden lautet die Ansage. Abblendlicht einschalten, das Tagfahrlicht leuchtet nur nach vorn. Sinkt die Sichtweite unter 50 Meter, darf die Nebelschlussleuchte strahlen. Orientierung geben die Leitpfosten im Abstand von 50 Metern am Straßenrand. Sichtbarkeit garantieren auch ein sauberes Auto und funktionierende, korrekt eingestellte Scheinwerfer sowie saubere Gläser. Beste Gelegenheit, auch in diesem Oktober zum Licht-Test in die Werkstatt zu fahren.

Gefahr: Glätte

Nasses Laub und schmierige, von Erntemaschinen auf die Straße gefahrene Erde bringen Autos ins Schlingern. In dunklen Wäldern, wo die Nässe länger hängenbleibt, und in Kurven können Fahrzeuge jetzt schnell mal ausbrechen. Vorsicht bei Wetterumschwüngen: Plötzliche Kälte bringt Glatteis.

Tipp: Nach dem Start gibt ein kurzer Bremstest auf freier Strecke Aufschluss über den Straßenzustand. Rattert das Pedal, greift das ABS – die Straße ist vereist. Jetzt ist es Zeit für den Umstieg auf Winterreifen mit mindestens vier Millimetern Profiltiefe.

Gefahr: Wild

Reh, Wildschwein, Hirsch & Co. kreuzen Straßen auf Nahrungs- und Paarungssuche vorzugsweise in der Morgen- und Abenddämmerung auf dem Weg vom Feld in den Wald – mit teils tödlichen Folgen. 2017 meldete das Statistische Bundesamt 2 551 Unfälle durch Wild auf der Fahrbahn. Zehn Menschen kamen dabei ums Leben.

Tipp: Auf Wildwechselschilder achten. Steht ein Tier am Straßenrand, heißt es: runter vom Gas, abblenden und kurz hupen. So behält es die Orientierung und wird verscheucht. Bei Gefahr nicht ausweichen, das Lenkrad geradeaus halten und voll bremsen. Wildschäden zahlt die Teilkaskoversicherung.



Gefahr: Blendung durch tief stehende Sonne

Nichts nervt mehr als der Blindflug in die Abendsonne hinein. Verschmierte Scheiben erhöhen die Blendgefahr zusätzlich.

Tipp: Scheiben außen und innen reinigen. Auch ein Blick auf die Wischerblätter schafft Klarheit. Verschlossene Wischer werden ausgetauscht. Die Sonnenblende hat oft keine Chance, jetzt hilft nur die Sonnenbrille. Auch wenn andere drängeln – wer nichts sieht, muss langsamer fahren. Das gilt besonders beim Heranfahren an die Ampel. Das Argument, man war geblendet, zählt nach einem Crash später vor Gericht nicht.

Gefahr: Herbststürme

Böen lauern auf Brücken, an Tunnelausfahrten oder in Waldschneisen, gefährliche Seitenwinde nach dem Überholen von Bussen oder LKW. Wohnmobile und Autos mit Dachlasten sind in stürmischen Zeiten besonders anfällig für Seitenwind.

Tipp: Das Tempo nochmal drosseln, um in den Gefahrenzonen vorsichtig gegenlenken zu können. Auf Hinweisschilder und Windsäcke achten. Sie stehen nicht umsonst da. Schäden aufgrund von heruntergefallenen Ästen oder Dachziegeln reguliert die Teilkasko – allerdings erst ab einer bestimmten Windstärke.

-pm-

Verbandkasten kann Leben retten

Bonn. Spätestens bei der nächsten Hauptuntersuchung (HU) kommt das erstaunte Erwachen. Scheinwerfer, Auspuff, Bremsen, Lenkung, Reifen – alles ist in Ordnung. Das Problem ist einzig ein kleines Paket unterm Beifahrersitz: das Erste-Hilfe-Set. Sein Haltbarkeitsdatum ist abgelaufen.

Der Sachverständige klebt nach der HU die Prüfplakette, vermerkt das Manko im Protokoll aber als "geringen Mangel", der schnellstens behoben werden muss. Das gilt auch, wenn der Verbandkasten fehlt, unvollständig ist oder der Inhalt nicht der aktuellen DIN-Norm entspricht. Fehlt das Erste-Hilfe-Set bei einer Polizeikontrolle, wird ein Verwarnungsgeld in Höhe von fünf Euro fällig. Gemäß Paragraph 35h der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) ist das Mitführen des Notfall-Sets



Pflicht. Viele unserer europäischen Nachbarn sehen das übrigens auch so. Denn bis der Krankenwagen kommt, kann die Erstversorgung Leben retten.

Also alles nicht so schlimm, meinen viele Autofahrer. Die Strafen tun nicht weh, und ein Pflaster kann nicht altern. Irrtum! Das Verbandmaterial ist nur eine bestimmte Zeit lang steril. Und weil es große Temperaturschwankungen aushalten muss, verlieren Binden mit der Zeit ihre Elastizität, werden Pflaster spröde und Einmalhandschuhe rissig. Vor allem aber: Wäre es zu einem Unfall gekommen, hätten die Verletzten schlimmstenfalls nicht ordnungsgemäß versorgt werden können. Fataler noch, wenn er fehlen würde.

Beim Kauf auf die DIN-Norm achten

Gute Gründe, hin und wieder einen Blick auf das oft vernachlässigte Autozubehör zu werfen. Auf Nummer sicher gehen Autofahrer, wenn sie im Laden auf die DIN-Nummer 13164 achten, die seit 2015 verbindlich ist. Neu sind seitdem unter anderem ein 14-teiliges Pflastereset mit zugeschnittenen Pflasterstreifen, Fingerstripps und Fingerkuppenverbänden, Hautreinigungstücher und ein Verbandpäckchen für Kinder. Das Verbandmaterial gibt es als Kasten oder Tasche. Hauptsache, es ist vor Staub und Flüssigkeiten geschützt. Dass günstig nicht gleich schlecht sein muss, beweisen regelmäßig Tests von Sachverständigenorganisationen, Automobilklubs und des Deutschen Roten Kreuzes (DRK).

Das Erste-Hilfe-Wissen auffrischen

Erste-Hilfe-Set hin, Verbandkasten her – die Hilfsmittel nutzen wenig, wenn die Autofahrer sie nicht anwenden können. Genau dazu sind sie aber laut Paragraph 323c Strafgesetz verpflichtet. Bei vielen liegt der Erste-Hilfe-Kurs – Voraussetzung für den Erhalt des Führerscheins – Jahre oder Jahrzehnte zurück. Zur Not hilft ein Blick in die Anleitung zur Ersten Hilfe, die jedem Kfz-Verbandkasten beiliegt. Besser ist es allerdings, sein Wissen aufzufrischen. Das DRK bietet entsprechende Kurse an, in denen stabile Seitenlage, Versorgen von Platzwunden, Blutungen und notfalls die Wiederbelebung trainiert werden.

-pm-

Schadenfreiheitsrabatt retten – so geht's



Bonn. Ein Unfall ist immer ärgerlich. Erst gibt es Stress mit dem Unfallgegner, dann reißt die Reparatur ein kräftiges Loch ins Budget, und zum Schluss stuft die Versicherung den Autofahrer nach der selbst verschuldeten Karambolage noch im Schadenfreiheitsrabatt zurück. Die Versicherungsprämie im Folgejahr steigt um ein erkleckliches Sümmchen.

Zur Erinnerung: Mit dem Schadenfreiheitsrabatt belohnen Versicherer Autofahrer, die unfallfrei unterwegs sind. Wer ohne Blessuren durchs Jahr gekommen ist, klettert eine Stufe höher und spart Geld. Das Rabattsystem gibt es in der Haftpflicht- und in der Vollkaskoversicherung, also für Risiken, die der Autofahrer selbst beeinflussen kann. Jede Versicherung hat ihr eigenes System.

Die schlechte Nachricht: Einmal runtergestuft dauert es mehrere Jahre und viel Geld, bis man wieder auf dem Niveau landet, auf dem man vor dem Unfall eine günstige Prämie erfahren hatte. Die gute Nachricht: Es gibt Möglichkeiten, den Rabatt zu retten.

Schaden selbst zahlen

Es lohnt sich, bei kleineren Reparaturen den Schaden selbst zu bezahlen - rein rechnerisch eine nicht ganz einfache Sache. Sogenannte Rückkauf-Rechner, unter anderem von den Versicherern selbst, geben Hilfe. Die spucken aus, bis zu welcher Summe das Zahlen Sinn macht. Der Autofahrer hat nach der Schadenmeldung dann je nach Anbieter ein halbes bis ein Jahr Zeit, den Schaden "zurückzukaufen". Das klappt allerdings nur, wenn innerhalb eines Jahres nur ein Schaden reguliert wurde.

Rabattschutz abschließen

Der Rabattschutz ist eine Option, die Autofahrer in der Haftpflicht- und Kaskoversicherung zusätzlich buchen und damit eine Rückstufung des Schadenfreiheitsrabattes nach einem selbst verschuldeten Unfall verhindern können. Die Verkehrssünder haben damit mindestens einen Schaden pro Jahr frei. Die Konditionen der Versicherungen variieren und stehen in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB).

In älteren Verträgen schützt ein Rabattretter vor dem Prämienanstieg. Er gilt ab Schadenfreiheitsklasse 25. Der Unfallfallverursacher wird dabei nur soweit heruntergestuft, dass die Prämie nicht



steigt. Weil in höheren Schadenfreiheitsklassen der Beitragssatz oftmals gleich ist, rutscht man eventuell eine Klasse tiefer, zahlt aber denselben Betrag.

Versicherung wechseln

Nach einem Unfall können Versicherer und Versicherte den Vertrag kündigen. Die Rückstufung schlägt bei einem neuen Anbieter eventuell nicht so sehr ins Kontor. Es ist also einen Check auf den Internetportalen wert, den Anbieter zu wechseln. -pm-

Lampenwechsel ist Sache der Werkstatt

Bonn. Lampen am Auto selber wechseln? Keine leichte Aufgabe. Fehlendes Fingerspitzengefühl kann dabei teure Schäden nach sich ziehen.

Jede Glühlampe der Beleuchtung am Auto muss mit Hilfe der Bedienungsanleitung und dem Bordwerkzeug ausgetauscht werden können. Das besagt die ECE-Regelung 48, Absatz 5.23, gültig seit dem 1. Oktober 2006. Sie gilt aber nicht für langlebige Xenon- oder LED-Lichtquellen, die teilweise Hochspannung führen und für den Heimwerker tabu sind.

Nun könnte man meinen: Eine Halogenlampe auszutauschen ist doch kein Hexenwerk, warum dafür in die Werkstatt fahren? Ganz einfach: Beim Lampenwechsel am Scheinwerfer geht es nicht nur um den Austausch, sondern insbesondere um die korrekte Einstellung. Und Fingerspitzengefühl ist gefordert. Denn jeder Scheinwerfer ist ein Stück optischer Feinwerktechnik mit Toleranzen im Zehntel-millimeterbereich. Wer einfach mal kräftig am Stecker reißt, hat mit ziemlicher Sicherheit schon etwas verbogen.

Nicht nur tauschen, sondern auch korrekt einstellen

Deshalb ist ein Lampenwechsel Sache der Werkstatt. Die Fachleute wissen, wie sich die Leuchtmittel bei jedem Fahrzeug tauschen lassen. Und sie kennen die Tricks, um von der Hitze festgebackene Stecker schonend von den Kontakten zu lösen, ohne die Halterung zu verbiegen.



Außerdem verfügen sie über die nötige Schutzkleidung. Kein Witz! Der dünne Glaskolben der weit verbreiteten H7-Lampe beispielsweise steht unter einem Druck von 15 bar – also rund das Siebenfache eines Autoreifens! Einmal irgendwo unsanft gegengekommen, und die Splitter fliegen meterweit. Eine Schutzbrille ist deshalb absolutes Muss, am besten auch Handschuhe.

Erfahrenes Personal weiß auch, wie die neuen Scheinwerferlampen eingesetzt werden müssen. Denn sie passen immer nur in einer Position. Deshalb der Tipp: Vor dem Winter die Scheinwerferlampen in der Werkstatt erneuern lassen. Und zwar paarweise, denn gute Markenlampen sind so präzise gefertigt, dass sie sich auch in der Lebensdauer nur minimal unterscheiden. Außerdem gehört zu einem Wechsel der Lampen zwingend auch das korrekte Einstellen der Scheinwerfer mit einem entsprechenden Gerät. Dabei kann der Kfz-Mechatroniker erkennen, ob die Lampe korrekt eingebaut und der Reflektor in Ordnung ist.

-pm-

Texte und Fotos finden Sie im Internet unter:

www.kfzgewerbe.de/presse/promotor