

Liebe
Autofahrerin,
lieber Autofahrer,



Kfz-Innung Schwaben

der Frühling ist immer eine besondere Zeit. Die Natur erwacht zu neuem Leben. Die Sonne gewinnt jeden Tag an Kraft. In Gedanken sind wir bei den ersten Grillabenden des Jahres oder schon beim nächsten Urlaub.

Eine Frühjahrs-Kur tut auch Ihrem Auto gut. Es freut sich über eine Unterbodenwäsche zusammen mit einer Lackpflege, weil Streusalz, Splitt und Matsch ihre Spuren hinterlassen haben. Auch der Wechsel der Winter- auf Sommerräder steht wieder bevor. So wird auch Ihr Auto fit für den Frühling.

In der aktuellen Ausgabe unseres Autofahrermagazins erfahren Sie unter anderem, was Sie auf der Probefahrt mit einem Neuwagen alles beachten sollten.

Zweimal pro Jahr informieren wir Sie, die Kunden der Kfz-Meisterbetriebe über aktuelle Auto-Themen. Wir wünschen Ihnen einen wunderschönen Frühling, einen tollen Sommer sowie einen erholsamen Urlaub.

Allzeit gute Fahrt wünscht



Ihre
Kfz-Innung Schwaben



schwaben-mobil

Die Autofahrerzeitung Ihres Meisterbetriebs der Kfz-Innung Schwaben



Fit in den Frühling

Auch wenn sich der Winter in diesem Jahr etwas geziert hat – kommt der Frühling 2014 hoffentlich irgendwann vorbei. Und mit ihm beginnt die Frühjahrs-Kur fürs Auto. Denn das Wetter der vergangenen Monate hat Spuren hinterlassen – innen und außen.



Für den Wechsel von Winter- auf Sommerreifen, für Wartungs- und notwendige Reparaturarbeiten stehen die Kfz-Meisterbetriebe in den Startlöchern. Waschen und putzen ist Aufgabe des Fahrers.

Putzen bis der Lack glänzt

Einmal durch die Waschanlage fahren und fertig? Nix da. Damit die Kruste aus Dreck, Salz und Lauge nicht auf dem Lack kratzt, geht's mit dem Hochdruckreiniger zuerst dem

groben Schmutz von oben bis unten und besonders in den Radkästen, auf den Felgen und am Unterboden an den Kragen.

Nach dem harten Kälteeinsatz haben sich die Scheibenwischergummis eine gründliche Vorreinigung verdient. Bei der Wahl des Waschprogramms bitte nicht sparen: Wäsche, Trocknung, Konservierung von Ober- und Unterboden – das volle Programm.

Der von vielen vernachlässigte Innenraum wird gesäubert, getrocknet und gepflegt. Oberstes Gebot: Die Feuchtigkeit muss raus, also auch für Stunden die Matten trocknen lassen.

Lösen Schmutz nehmen Staubsauger, Bürsten und Pinsel auf, Spül- und Spezialmittel helfen gegen Schlieren und Fett auf Scheiben sowie Kunststoff. Zum Schluss wird gecremt und gesalbt: die Gummis mit Pflegestift, der Kunststoff mit speziellem Reiniger. *...weiter Seite 8*



Inhalt:

Verbraucher-Tipps: Seite 2

- Der richtige Gepäckträger
- Bilanz des Licht-Tests 2013

Technik: Seite 3

Leuchtweitenregulierung

Verbraucher-Tipps Seite 3

- So packen wir's!

Werkstatt-Tipp: Seite 4

- Bremsflüssigkeit wechseln
- Wenn die Luft raus ist

Technik: Seite 5

Das beste „Beifahrer-ABC“

Verbraucher-Tipp: Seite 6

Mit dem Wunschauto auf Probefahrt

Werkstatt-Tipp: Seite 6

Glas-Reparatur

Ausbildung: Seite 7

Automobilkaufmann/-kauffrau

Verbraucher-Tipps: Seite 8

- ...Fortsetzung
Fit in den Frühling
- Kodex für den Internethandel
aktualisiert



Der richtige Gepäckträger: E-Bike im Huckepack auf Tour

Wer hätte das gedacht: Interessierten sich vor kurzem fast ausschließlich „Silver Ager“ für E-Bikes, steigt heute zunehmend die Stadtjugend auf die Umweltmobile. Selbst Mountainbiker fahren elektrisch.

Knapp 380 000 Stück verkaufte die Branche laut Zweirad-Industrie-Verband im vergangenen Jahr – 15 Prozent mehr als 2011. Rund 1,3 Millionen E-Bikes surren insgesamt auf Deutschlands Straßen.

Perfekt, wenn die Spaßmacher auch im Autourlaub rollen. Viele Hersteller haben sich darauf eingestellt und spezielle Fahrradträger entwickelt. Weil E-Bikes mit 20 bis 30 Kilogramm Gewicht schwerer und oft auch größer dimensioniert sind als herkömmliche Räder, gehören sie weder aufs Dach noch an die Hecktür.

Kupplungsträger

Sie halten maximal zwei der Schwergewichte bestens im Griff. Ideal sind zusätzliche Auffahrrampen, auf denen die Räder bequem in Stellung kommen.

Eine Frage des Systems

Egal, ob Touren-, Mountain- oder E-Bike – das Trägersystem muss zum Auto passen. In der Werkstatt geben die Kfz-Profis Kaufempfehlungen und zeigen die Erstmontage, Autofahrer üben unter Anleitung.

Bei der Auswahl der Modelle helfen Testberichte von

Autozeitschriften, Automobilclubs und Prüforganisationen.

Dachträger

Für den Transport oben auf spricht vor allem der günstige Anschaffungspreis und die eventuell schon vorhandene Dachreeling zum Befestigen. Abstriche gibt es für das kräftezehrende Hochwuchten der Räder bei Modellen ohne Lift und das windanfällige und damit in die Kosten gehende Fahren mit maximal Tempo 100.

Heckträger

Eindeutige Favoriten sind die Kupplungsträger. Sie punkten mit geringer Ladehöhe, spritsparendem Transport im Windschatten und der Möglichkeit,



mittels Adapter bis zu vier Räder in den Schlepptau zu nehmen. Der Komfort hat allerdings seinen Preis.

Vorsicht auch beim Fahren

Das Auto ist hecklastig, die Fahrer haben nach hinten eine eingeschränkte Sicht. Heckklappenträger sind nur modellbezogen im Angebot und eine Strapaze für Scharniere und Autolack. Außerdem ist im Vergleich zu den Kupplungsträgern,

die es auch abklapp- und ausziehbar gibt, der Zugang zum Kofferraum nur schwer oder gar nicht möglich.

Eine Frage der Last

Wie viel das Auto huckepack schleppen darf, darüber entscheiden das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs und je nach Trägersystem die zulässige Dachlast oder Stützlast der Anhängerkupplung sowie die maximale Zuladung des Trägers.

Quelle & Fotos: -promotor-



Bilanz des Licht-Tests 2013 -

Keine Besserung in Sicht

Keine Besserung bringt die Bilanz des Licht-Tests 2013. Wie die Kfz-Innung und die Deutsche Verkehrswacht (DVW) mitteilten, ist die Mängelquote bei Pkw leicht gestiegen.

Insgesamt wiesen 35,2 Prozent der in den zirka 38 000 Betrieben der Kfz-Innungen überprüften Fahrzeuge Fehler an der Beleuchtung auf (Vorjahr 34,3 Prozent).

Die Hauptscheinwerfer als Daueranfänger der Bilanz schneiden etwas besser ab als zuvor: Bei 21,7 Prozent der Fahrzeuge war mindestens ein Scheinwerfer defekt (22,2 Prozent 2012). Geringe Fortschritte gibt es auch an der Blenderfront, aber

jedes zehnte Frontlicht (10,5 Prozent) war nach wie vor zu hoch eingestellt (13,3 Prozent 2012).

Erstmals ermittelten die Prüfer auch, wie viele Scheinwerfer zu niedrig eingestellt waren und die Straße damit unzureichend ausleuchteten. Das betraf 8,6 Prozent der Fahrzeuge. Ganze 2,3 Prozent fuhren auf einem Auge blind, und ein Totalausfall beider Scheinwerfer kam in 0,3 Prozent der Tests vor.

Etwas besser als im Frontbereich des Autos sieht es bei der rückwärtigen Beleuchtung aus, deren Mängelquote auf 8,4 Prozent gesunken ist (zehn Prozent 2012). Gleiches gilt für das Bremslicht, das mit 4,3 Prozent einen leicht verbesserten Wert in der Statistik erreichte (5,9 Prozent 2012).

Betrachtet man die regionalen Ergebnisse als Barometer für das Sicherheitsbewusstsein der Verkehrsteilnehmer aus den

Bundesländern, dann ist das Autofahren in Berlin (68,5 Prozent mangelfreie Fahrzeuge) am sichersten. Nachholbedarf besteht dagegen in Thüringen. Dort haben sich 44,7 Prozent der geprüften Beleuchtungsanlagen als mangelhaft erwiesen.

Millionen von Autofahrern nahmen das kostenlose Angebot im Oktober wahr, bei dem Scheinwerferfunktionen, Leuchtweiteregulierung, rückwärtige Beleuchtungseinrichtung und Bremslicht getestet werden. Davon sind bundesweit etwa 155 000 Tests in die Statistik eingeflossen.

Quelle & Fotos: -promotor-

Leuchtweitenregulierung:

Das kleine Rädchen gegen die Blendung

„Schon der Dritte, der uns mit der Lichthupe anblinkt. Stimmt da etwas nicht?“ Wem diese Frage von der Urlaubsfahrt bekannt vorkommt, hat vielleicht einen kleinen Regler im Cockpit vergessen. Er betätigt die Leuchtweitenregulierung, die wiederum dafür sorgt, dass die Scheinwerfer eines beladenen Autos nicht blenden.

„Sinkt das Fahrzeugheck zum Beispiel wegen schweren Urlaubsgepäcks ein, steigen gleichzeitig die Lichtbündel der Scheinwerfer an“, erläutert der Obermeister der Kfz-Innung. Dies blende dann den Gegenverkehr.



„Zum Ausgleich ist die Leuchtweitenregulierung da.“ Der Regler hat mehrere Stufen. Welche für die aktuelle Beladung richtig ist, steht in der Betriebsanleitung oder wissen

die Profis in den Kfz-Meisterbetrieben. Abzurufen ist davon, einfach den Regler bis zum Anschlag nach unten zu bewegen. Das kann zu viel des Guten sein, weil sich dabei die Reichweite der Scheinwerfer dramatisch verkürzt.

Die Leuchtweitenregulierung gehört zu den eher unbekannteren oder zumindest wenig benutzten Funktionen des Autos. Die Fachleute bemerken häufig, dass manche Autofahrer die Funktion gar nicht kennen.

Andere verwechseln den Regler wegen missverständlicher Symbole mit dem Dimmer der Instrumentenbeleuchtung. Die Leuchtweitenregulierung wird folglich kaum benutzt. Und vieles, was im Auto selten bewegt wird, sitzt irgendwann fest.

Das wäre gerade auf der Urlaubsfahrt mit voll beladenem Auto schlecht.

Checken kann die Leuchtweitenregulierung jeder selbst. Dazu einfach das Auto vor einer Wand abstellen und bei eingeschaltetem Licht den Regler betätigen. Die Lichtbündel müssen sich dann bewegen.

Wenn nicht, helfen die Kfz-Betriebe. Ein Ausfall gilt bei der Hauptuntersuchung als erheblicher Mangel – es gibt dann keine Plakette. Also kann man sie gleich vor dem Urlaub instand setzen lassen.

Keine Gedanken über die Einstellung der Leuchtweite müssen sich übrigens die Besitzer von Autos mit Xenonlicht machen. Ihr Auto hat per Vorschrift eine automatisch arbeitende

Was heißt eigentlich...?

Adaptive-Air-Suspension

Zu deutsch: Eine elektronisch geregelte Dämpfung und Luftfederung mit integrierter Niveauregulierung. Die verstellbaren Dämpfer passen sich automatisch an die Fahrstrecke und die Fahrweise an.

Ab einer bestimmten Geschwindigkeit erfolgt eine Absenkung der Karosserie um 10-20 Millimeter. Das hat eine spürbar erhöhte Fahrstabilität zur Folge, gleichzeitig wird die Aerodynamik verbessert.

Quelle: -promotor-

Anlage und gar keinen Regler mehr im Cockpit. Ähnlich sieht es bei den meisten LED-Scheinwerfern aus.

Quelle & Fotos: -promotor-

So packen wir's!

Für den Autocheck war noch Zeit, für das richtige Beladen der Siebensachen nicht. Da wird gequetscht, gezogen und gedrückt, was das Fahrzeug hergibt. Das nervt. Dabei weiß jeder: Wer seinen Begleiter für die Urlaubstour richtig belädt, fährt sicherer, komfortabler, entspannter und sogar sparsamer.

Der Packplan hilft

- Faustregel: Leichtes obenauf und Schweres nach unten, mittig und möglichst dicht an der hinteren Sitzbank deponieren. So bleibt das Auto gut in der Spur.
- Die Ladung immer sichern – egal, ob im Kofferraum, auf der Gepäckablage oder in der Dachbox immer sichern. Dafür gibt es Spanngurte, Gepäcknetze und rutschfeste Matten.



Bei Aufprall bis zu 50-mal höhere Masse

In Kombis halten für das Modell spezifische Gepäckgitter und –netze die Ladung von der Fahrgastzelle fern. Bei einem Aufprall entwickeln Gegenstände eine bis zu 50-mal höhere Masse.

- Dinge für den Notfall, wie Warndreieck und Verbandskasten, zum Schluss und in Griffnähe einladen.
- Alles so packen, dass der Fahrer noch freie Sicht hat. Das Laden oberhalb der Rücksitzlehne sollte tabu sein. Wer keine andere Wahl hat, sichert das Gepäck mit Trenngitter oder Abdecknetz.
- Auch nach oben ist einiges offen. Dachboxen nehmen leichtes Gepäck bequem auf. Es gilt: die Ladung gleichmäßig verteilen, Schweres in



die Mitte, Hohlräume ausfüllen und alles mit Spanngurten festzurren.

- Wie viel das Auto buckeln darf, steht im Fahrzeugschein unter „zulässiges Gesamtgewicht“, wie viel die Dachbox schluckt in der Bedienungsanleitung.

Die Rechnung für die mögliche Zuladung:

zulässiges Gesamtgewicht minus Leergewicht.

So beladen müssen abschließend Reifendruck und Scheinwerfereinstellung angepasst werden. Besitzern von übergewichtigen Packeseln drohen bei Verkehrskontrollen Bußgelder.

- Der halbe Hausstand muss nicht mit. Vieles kann vor Ort gekauft, gemietet, Unabdingbares vorab auf die Reise geschickt werden.
- Vorsicht: Ein vollbeladenes Auto fährt instabiler. Es gerät in Kurven, beim Beschleunigen und Überholen, vor allem aber bei einer Gefahrenbremsung schneller ins Schlingern.

Quelle & Fotos: -promotor-

Lebenselixier für Sicherheit

Bremsflüssigkeit wechseln

Jedem Autofahrer ist klar: Funktionierende Bremsen sind lebenswichtig. Deshalb ist auch die regelmäßige Wartung unerlässlich. Häufig werden allerdings die Meister in den Kfz-Betrieben gefragt, warum die Bremsflüssigkeit überhaupt erneuert werden muss und ein entsprechender Punkt in den Wartungsplänen enthalten ist.

Bremsflüssigkeit zieht Wasser an

Wenn ein bestimmter Anteil Wasser überschritten wird, kann die Bremsflüssigkeit zum Kochen kommen. Dafür reichen schon drei Prozent Wasser in ihr und die große Hitze aus, die beim Abbremsen entsteht.

Dann bildet sich Dampf in den Bremsleitungen und der überträgt keine Bremskraft mehr – das Pedal lässt sich bis zum Bodenblech durchtreten, ohne dass eine Bremswirkung eintritt.

Frische Flüssigkeit siedet erst bei weit über 200 Grad Celsius. Mit Wasseranteil nähert sie sich dem Kochpunkt des Wassers von hundert Grad. Schon bei 130 Grad ist dann ein Sieden

möglich. Solche Temperaturen treten in der Bremse nicht nur bei Passabfahrten auf.

Dass Wasser in die Bremsflüssigkeit gelangt, ist nicht zu verhindern. Zum einen braucht der Vorratsbehälter eine Belüftung, die trotz eines sinnreichen Labyrinthsystems immer etwas Luftfeuchtigkeit durchlässt. Und dann findet Wasser sogar einen Weg durch Bremsschläuche und Dichtungen.

Oft werden die Profis auch gefragt, warum Bremsflüssigkeit nicht so ausgelegt werde, dass sie kein Wasser anziehe, also nicht hygroskopisch wirke. Das wäre dann noch schlimmer! Jeder kleinste Wassertropfen würde schon bei 100 Grad zum Kochen kommen – und die

Bremse unbrauchbar machen. Selbst mit „nasser“ Bremsflüssigkeit liegt der Punkt deutlich höher.

Gesättigte Hydraulikflüssigkeit bringt weitere unangenehme Begleiterscheinungen mit sich. Der Wasseranteil lässt Zylinder, Kolben und andere Teile der Bremsanlage korrodieren.

Wechsel und Nachfüllen

„sind auf jeden Fall eine Sache für die Fachleute. Es gibt mehrere verschiedene Typen Bremsflüssigkeit, die sich schlecht miteinander vertragen. Im Extremfall werden durch eine falsche Sorte Dichtungen der Bremsanlage zerstört.

Ungeeignet zum Nachfüllen



sind bereits einmal benutzte und teilweise geleerte Behälter. Die beim Öffnen eingedrungene Luft enthält Feuchtigkeit. Ab Hersteller sind die Dosen per Stickstoffpolster davor geschützt.

In vielen Garagen steht eine angebrochene Dose mit Bremsflüssigkeit. Der Experten-Rat: Mitbringen zum Wechsel-Termin – zur umweltfreundlichen Entsorgung.

Quelle & Fotos: -promotor-

Wenn die Luft raus ist

Die gute Nachricht vorweg: Laut Statistik trifft eine Reifenpanne jeden Autofahrer nur einmal in zehn Jahren.

Und doch fährt bei fast allen die Sorge mit, vor allem im Urlaub mit geplatzt Pneu halbsprecherisch und auf halber Strecke liegengubleiben. Dabei haben es Autobesitzer weitgehend selbst in der Hand, das Risiko zu minimieren.

Ursache:

Zu niedriger Luftdruck

„Hauptursache für Reifenplatzer ist ein zu niedriger Luftdruck“, warnt die Kfz-Innung. Alarmierend: Drei Viertel aller Fahrzeuge sind mit zu wenig Luftdruck unterwegs. Das ergab die europaweite Untersuchung eines Reifenherstellers.

Nicht genug damit. Zu niedriger Luftdruck beeinträchtigt Fahrstabilität, Lenkreaktion und Bremsweg. Der Kraftstoffverbrauch steigt, und die Reifen verschleifen schneller. Der Obermeister rät, spätestens nach jeweils zwei Wochen zur Prüfung an die Tankstelle zu rollen. Wie viel Druck der Hersteller empfiehlt, steht in der Bedienungsanleitung, in der Tankklappe oder der Fahrertür.

Reserverad nicht vergessen, ein bar mehr ist dafür perfekt.

Warnsignale: Rütteln, Poltern, Rauch

Reifenplatzer kündigen sich an. Es rüttelt, poltert, Sitz und Lenkrad vibrieren, das Fahrzeug zieht einseitig weg, die Lenkung wird schwammig, oder es qualmt. Höchste Zeit, den nächsten Rastplatz oder die nächste Werkstatt anzusteuern. Komfortabel und sicher fährt, in wessen Auto ein Reifendruckkontrollsystem vor der Gefahr



warnet. Die Wächter lassen sich übrigens auch nachrüsten.

Platzt der Reifen doch unverhofft, ist ein kühler Kopf gefragt: das Lenkrad gefühlvoll steuern, sacht bremsen, wenn möglich ausrollen und rechts ranfahren. Autos mit Run-Flat-Reifen können getrost den Kfz-Profi ansteuern – die Pneus besitzen Notlaufeigenschaften.

„Not-OP“: Darauf kommt es an

Bevor es ans Hebeln, Umstecken, Sprayen oder Drücken geht, wird die Gefahrenstelle gesichert: Warnblinker an, Motor aus, Gang einlegen, Handbremse ziehen, Warnweste überstreifen, Warnsignal mindestens 100 Meter hinter das Pannenset aufstellen. Mitreisende steigen rechts aus und suchen auf der Autobahn hinter der Leitplanke Schutz.

Vor der Montage des Ersatz- oder Notrades müssen die Schrauben des defekten Rades gelockert, das Auto mit dem Wagenheber aufgebockt, die Schrauben abgedreht und das Rad abgenommen werden. Nicht vergessen: die Schrauben am neuen Rad nach einigen Kilometern kontrollieren und notfalls immer über Kreuz nachziehen. Wer zuhause geübt hat, ist klar im Vorteil.

Die „Not-OP“ von Fahrzeugen mit Pannensets an Bord ist dagegen ein Kinderspiel, hilft allerdings nicht bei größeren Schäden. Das Dichtmittel wird per Kompressor, Spray oder Quetschflasche in den Reifen gedrückt.

Die nächsten Kilometer führen – egal, wie das Pannenset versorgt wurde – mit maximal Tempo 80 in die Werkstatt.

Quelle & Fotos: -promotor-

Das „Beste Beifahrer“-ABC

Fahrerassistenzsysteme sind auf der Überholspur. Die allgemeine Zustimmung zum Nutzen der elektronischen Helfer, die in einer Kampagne des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) als „Beste Beifahrer“ bezeichnet werden, geht indes einher mit einem großen Informationsdefizit.

Die Serviceberater in den Kfz-Meisterbetrieben helfen, wenn es um die besten Beifahrer geht. Parkhilfe kann nachgerüstet werden, Abstandsregler gibt es für viele Modelle zum nachträglichen Einbau aus Meisterhand etc.

Jeder Autofahrer sollte die technischen Chancen kennen und nutzen, die helfen, unsere Straßen sicherer zu machen. Doch soweit die Systeme den Fahrer auch entlasten, er kann sich nicht aus der Verantwortung stehlen. Er wird grundsätzlich jederzeit die elektronische Intelligenz überstimmen können. Eine gemeinsame Informationskampagne mit dem DVR nahm das Deutsche Kfz-Gewerbe jetzt zum Anlass, mit einem „Beste Beifahrer“-ABC auf das Sicherheitsplus der elektronischen Helfer hinzuweisen:

Abstandsregeltempomat

Er hält die vom Fahrer festgelegte „Wunschgeschwindigkeit“ sowie den „Wunschabstand“ ein.

Aktivlenkung

Sie passt das Übersetzungsverhältnis der Lenkung an die Fahrgeschwindigkeit an.

Antriebssschlupfregelung

Sie verhindert das Durchdrehen der Räder, sorgt für gute Traktion und sichert die Stabilität und die Lenkbarkeit.

Automatische Not-Bremse

Sie leitet automatisch per Radarerkenkung eine Bremsung ein, wenn Kollisionen unausweichlich sind.

Bi-Xenon-Scheinwerfer

Dieser erzeugt Abblendlicht und Fernlicht aus einer Lampe. Der Vorteil: Das Fernlicht reicht weiter und leuchtet den Straßenrand deutlich besser aus. Das breite und intensive Fernlicht gibt mehr Sicherheit auf freier Strecke.

Dynamische Leuchtweitenregulierung

Sie stellt die Leuchtweite des Xenon-Scheinwerfers dynamisch ein und passt diese

dem Ladegewicht, der Ladeverteilung, den Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgängen an. Das gewährleistet gute Sicht und vermeidet, dass der Gegenverkehr geblendet wird.

Einparkassistent

Er misst mittels Sensoren die Parklücke aus und lenkt das Auto selbständig hinein.

Fahrdynamikregler (ESP®)

Dies ist ein elektronisches Stabilitätsprogramm, welches gefährliche Schleuderbewegungen des Autos verhindert.

Fernlichtassistenten

Sie schalten durch einen in den Innenspiegel integrierten Kamerasensor automatisch das Fernlicht ein, wenn die Straße nicht ausreichend beleuchtet ist, und schalten bei vorausfahrendem oder Gegenverkehr automatisch wieder ab.

Licht-Emitternde-Dioden (LED)

Diese sind in den USA als Scheinwerfer bereits zulässig, in Europa steht eine Zulassung noch aus. Signalfunktionen im Scheinwerfer wie Positions- und Tagfahrlicht sind auch in Europa erlaubt. LED halten länger, fallen seltener aus, reagieren schnell und benötigen je nach Funktion bis zu 80 Prozent weniger Energie.

Müdigkeits-Warnsysteme

Diese erkennen eine Übermüdung des Fahrers. Eine Kamera überwacht dazu die Augen und den Lidschlag des Fahrers. Das System warnt den Fahrer je nach Grad der Müdigkeit, durch unterschiedlich starke Akustik- oder Lichtsignale.

Nachtsichtgeräte

Sie leuchten mit einem Infrarot-Fernscheinwerfer das Blickfeld vor dem Fahrzeug aus - unsichtbar für den Menschen. Eine Kamera nimmt die Fahrszene auf. Das Nachtbild erscheint auf einem Monitor oder wird mit einer bestimmten Technik auf die Windschutzscheibe projiziert.

Quelle: - promotor-

Regenlicht

Dieses schaltet das Fahrlicht selbständig ein, wenn der Scheibenwischerhebel auf „langsameres Wischen“ steht.

Regensensoren

Sie registrieren Wassertropfen auf der Windschutzscheibe. Die Elektronik erkennt Wassertropfen ebenso wie die Stärke des Niederschlags und steuert die Scheibenwischer mit optimalen Intervallen und Geschwindigkeiten.

Spurwechsel- und Spurhalteassistent

Sie warnen vor dem unbeabsichtigten Verlassen der Fahrspur und unterstützen beim Fahrspurwechsel.

Totwinkel-Warner

Sie berechnen die Position, den Abstand und die Fahrtrichtung von Fahrzeugen auf benachbarten Fahrspuren. Ein Symbol im Außenspiegel warnt den Fahrer.

Vorausschauende Sicherheitssysteme

Sie beobachten das Fahrzeugumfeld mit Sensoren. Das intelligente Netzwerk erkennt Gefahren früher und präziser als ein Mensch und bereitet das Auto auf die maximale Schutzwirkung vor. Wenn der Fahrer auf die Warnsignale reagiert, hat das System längst alles getan, damit die Brems- oder Lenkaktionen des Fahrers erfolgreich sind. Es bremst, wenn notwendig, auch ohne sein Zutun. Lässt sich ein Unfall nicht verhindern, ist das Auto auf den Aufprall vorbereitet: Airbags, Sicherheitsgurte und Kopfstützen sind optimal auf ihren Einsatz eingestellt.

Xenon Scheinwerfer

Sie enthalten hauptsächlich das Edelgas Xenon und werden mit einer hohen elektrischen Spannung gezündet. Im Vergleich zur Halogenlampe steht der mehr als doppelte Lichtstrom zur Verfügung - und das bei um ein Drittel reduzierter Leistungsaufnahme. Xenon Scheinwerfer strahlen so hell und weiß wie Tageslicht.



**Meisterbetrieb
der Kfz-Innung**

**Abgasuntersuchung
anerkannte Werkstatt**

**Altfahrzeug-Annahme
anerkannte Werkstatt**

**Anerkannter Betrieb für
Gasanlagenprüfung (GAP)**

**Anerkannter Betrieb für
Gassystemprüfung (GSP)**

**Anerkannter Betrieb
Motorrad-AU (AUK)**

Ausbildungsbetrieb

**Fachbetrieb für
historische Fahrzeuge**

**Fachbetrieb für Hybrid-
und Elektrofahrzeuge**

**Fachbetrieb für
Old-/Youngtimer**

**Fahrschreiber/Kontrollgeräteprüfung
ermächtigte Werkstatt nach StVZO**

**Gebrauchtwagen mit
Qualität und Sicherheit**

Glas-Reparatur

**Karosserie
und Lack**

Klima-Service

**Qualitätsmanagement
zertifiziert nach ISO 9001**

**Sicherheitsprüfung
anerkannte Werkstatt**

**Anerkannter
Prüfstützpunkt
für § 29 StVZO
Hauptuntersuchung**

Mit dem Wunschauto auf Probefahrt

Keiner kauft gern die Katze im Sack. Erst recht nicht, wenn das Objekt der Begierde ein Auto ist. Eine Probefahrt klärt, ob Fahrzeug und Fahrer wirklich zusammenpassen.



Ist die Sicht nach hinten optimal? Wie groß ist der Wenderadius? Sitzt auch der Zwei-Meter-Mann bequem? Autohäuser bieten eine Testfahrt mit dem Wunschauto zum Sehen, Fühlen und Fahren. Hier die wichtigsten Regeln für die Probefahrt:

Vorbereitung

Mit einer Vereinbarung über die Probefahrt sind Käufer und Verkäufer auf der sicheren Seite. Sie hält fest, wie lange der Test dauert, wo und wie viele Kilometer zurückgelegt werden dürfen, wer die Spritkosten zahlt, fahren darf und im Schadenfall haftet. Händlerautos sind Haftpflicht- und Vollkaskoversichert.

Schäden zahlt der Probefahrer also nur in Höhe der vereinbarten Selbstbeteiligung und wenn er grob fahrlässig oder vorsätzlich gehandelt hat – alkoholisiert oder mit dem Auto beispielsweise am Wochenende auf Vergnügungstour unterwegs war. Fahren dürfen ausschließlich die im Vertrag festgeschriebenen Personen. Die Händler wollen Führerschein und Personalausweis sehen.

Fahrt

Die Strecke sollte vorab geplant sein und sowohl Stadt- als auch Landpartien einschließen. Das Fahrwerk outet sich nun mal besser auf Kopfsteinpflaster, die Drehzahlen auf freier Strecke. In Haarnadelkurven zeigt sich die Wendigkeit und schließlich zu Hause, ob das Cello auch in den Kofferraum und das Auto in die Garage passt.

Auswertung

Zeit für die Bestandsaufnahme. Die Checkliste wird abgehakt und offene Fragen und Wünsche mit dem Händler geklärt: Prospekte, Zusatzausstattungen, Garantie, Finanzierung, Inspektionen, Inzahlungnahme des Gebrauchten. Das bietet der Kauf im Internet ebenso wenig wie den persönlichen Ansprechpartner rund ums eigene Auto.

Quelle & Foto: -promotor-



Was heißt eigentlich...?

ADR

Die Automatische Distanzregelung (ADR) gehört zu den Systemen, die die Verkehrssicherheit erhöhen sollen. Sobald sich das mit ADR ausgerüstete Fahrzeug einem Auto nähert, das langsamer fährt oder bremst, reagiert das System mit einer automatischen Herabsetzung der Geschwindigkeit, über die der Fahrer via Display informiert wird.

Fließt der Verkehr wieder schneller oder wird auf eine freie Spur gewechselt, beschleunigt das Fahrzeug auch automatisch wieder. Die ADR beinhaltet außerdem eine Kollisionswarnung und eine Kurvenerkennung, die das Fahrzeug bei zu hoher Geschwindigkeit automatisch abbremst.

Die ADR soll den Fahrer in kritischen Situationen in seiner Reaktionsfähigkeit unterstützen, enthebt ihn aber nicht aus der Verpflichtung zum konzentrierten und aufmerksamen Fahren.

Quelle: -promotor-

Kfz-Betriebe sorgen für den Durchblick bei Glas

Sie wird ständig strapaziert, oft sogar gequält: die Frontscheibe eines Autos.

Echter Durchblick

Dabei hätte sie etwas mehr Aufmerksamkeit durchaus verdient. Regen, Schmutz, Eis und Schnee, Dauerbeschuss von mehr oder weniger großen Steinchen - das hinterlässt früher oder später jede Menge Spuren.

Echter Durchblick sieht anders aus. Kleine Schäden sollte man möglichst sofort beheben lassen. Das kostet lediglich ein bisschen Zeit, und die Reparaturkosten trägt in aller Regel die Kaskoversicherung.

Aber Achtung

Ist der Schaden im direkten Sichtfeld des Fahrers, darf er so nicht mehr repariert werden. Dann muss eine neue Scheibe her. Das gilt natürlich auch, wenn der Schaden an der Scheibe von vornherein größer ist. Bei Steinschlagschäden im Sichtfeld oder bei Rissen in der Frontscheibe kann sogar der Erfolg der nächsten Hauptuntersuchung gefährdet sein.



Doch ganz gleich ob Reparatur oder Scheibentausch: Auch mit einem Glasschaden sind die Autofahrer beim Meisterbetrieb der Kfz-Innung in den besten Händen.

Quelle & Fotos: -promotor-

Startklar für den Frühling!

Fit für die neue Saison mit

Ihrem Kfz-Meisterbetrieb.



Ausbildungsberufe im Kfz-Gewerbe

Automobilkaufmann/-kauffrau

Der Beruf

Dies ist ein relativ junger Ausbildungsberuf, da er erst seit August 1998 ausgebildet wird. Seine kaufmännischen Anforderungen wurden speziell auf die organisatorischen und kaufmännischen Bedingungen des Kfz-Gewerbes zugeschnitten, wobei das Auto und sein Markt im Vordergrund stehen. Automobilkaufleute sind in erster Linie in Autohäusern, aber auch bei Automobilherstellern und Importeuren sowie in deren Niederlassungen tätig.

Die Ausbildung

Während der Ausbildung lernen die angehenden Automobilkaufleute alle kaufmännischen Bereiche eines Autohauses kennen, aber auch technisches Grundwissen über die Funktionsweise des Kfz wird den Auszubildenden vermittelt. Sie befassen sich mit Disposition, Beschaffung, Vertrieb, Verkauf von Teilen und Zubehör sowie mit vielfältigen Serviceleistungen. Sie analysieren den Markt, verwenden die gewonnenen Informationen für Marketingentscheidungen und bieten Dienstleistungen rund um das Automobil an. Dazu gehören auch Angebot und Vermittlung von Versicherungs-, Garantie- und Finanzierungsverträgen.

Automobilkaufleute wirken außerdem in Prozessen der betrieblichen Steuerung und Kontrolle des Finanz- und Rechnungswesens sowie der

Personalverwaltung mit. Sie werden während ihrer Ausbildung auch mit allen Aspekten des Verkaufs von Neu- und Gebrauchtwagen vertraut gemacht, insbesondere mit allen vor- und nachbereitenden Maßnahmen. Bei Bedarf arbeiten Automobilkaufleute den geprüften Automobil-Serviceberatern und geprüften Automobilverkäufern zu. Die unmittelbare Verkaufstätigkeit wird jedoch von Automobilverkäufer/innen übernommen.

Wer Interesse an dem Produkt „Automobil“, an moderner Technik und wirtschaftlichen Zusammenhängen hat, sich mit Daten- und Informationsverarbeitung beschäftigen will und aufgeschlossen für Kundenkontakt ist, der trifft mit der Ausbildung zum Automobilkaufmann, zur Automobilkauffrau die richtige Wahl. Ebenfalls wichtige Voraussetzung für diesen Beruf ist das Beherrschen von kaufmännischem Rechnen. Dazu gehören die Prozentrechnung und der Dreisatz. Bedingt durch die hohen Anforderungen im Autohaus ist ein guter Realschulabschluss oder Abitur erforderlich.

Zur Wahrnehmung der Aufgaben ist eine umfassende berufliche Handlungskompetenz erforderlich. Diese erfordert eine übergreifende Befähigung zu:

- selbständigem analytischem Denken, Eigeninitiative und Verantwortungsbewusstsein, qualitätsbewusstem und kundenbezogenem Handeln,

- Organisation von Arbeitsabläufen unter Berücksichtigung von wirtschaftlichen und technischen Zusammenhängen,
- Kommunikation und Kooperation im Team,
- Nutzung technischer, informationstechnologischer und organisatorischer Mittel und Medien.

Am Ende der Ausbildung sind Automobilkaufleute in der Lage, ihre Aufgaben im Rahmen unternehmerischer Zielsetzungen selbständig und kundenorientiert auszuführen. Dabei bedienen sie sich der branchenspezifischen Informations- und Kommunikationssysteme. Sie besitzen dann umfangreiche Kenntnisse über die Produkte und Dienstleistungen ihres Unternehmens sowie über die Bedeutung der Kfz-Branche in der Gesamtwirtschaft.



Die Prüfungen

Zur Ermittlung des Ausbildungsstandes ist eine Zwischenprüfung durchzuführen. Sie soll in der Mitte des zweiten Ausbildungsjahres stattfinden.

Die Dauer der Ausbildung beträgt 3 Jahre.

Die Ausbildung schließt mit einer öffentlich-rechtlichen Prüfung bei der zuständigen Kammer mit Abschlusszeugnis ab.

Mehr Infos finden Sie auf:
www.meineAusbildung.com
oder bei Ihrer Kfz-Innung
(Kontaktdaten auf Seite 8).

Quelle & Fotos: -promotor-



Ausbildungsbetrieb

Mein Autohaus

pixi Buch erhältlich in Ihrem Kfz-Meisterbetrieb



nachgezeichnet aus pixi Buchvorlage Evy Schellemann

Suchbild: 7 Dinge sind im rechten Bild anders als im linken Bild. Wer findet sie?

Die kleine Inspektion

Freie Sicht für die Werkstattprofis. Auf der Hebebühne stehen Bremsen, Auspuff, Achsen, Stoßdämpfer sowie alle Verbindungsteile und Schläuche auf dem Prüfstand. Sommerreifen werden montiert, die Winterpneus verschwinden sauber im Lager.



Die Wäsche hat auch Blessuren auf Lack und Glas ans Licht gebracht. Mit Kunstharz werden kleine Glasschäden außerhalb des Fahrer-Sichtfeldes verschlossen, Lackstifte oder professionelle Reparaturmethoden schützen vor Rost.

Und nicht vergessen: Verschlissene Scheibenwischergummis müssen neuen weichen.



Der Blick unter die Motorhaube richtet sich auf die Füllstände von Motoröl, Bremsflüssigkeit, Kühl- und Scheibenwischwasser. Ist alles aufgefüllt oder getauscht, werden Schläuche und Leitungen auf Undichtigkeiten geprüft. Gute Gelegenheit auch für den eventuellen Austausch von Luft-, Pollen- oder Aktivkohlefilter.

Nach dem Lichtcheck rollen die einstigen Schmuddelautos vom Hof – sicher, wertig, blitzblank und wie geschmiert.

Quelle & Fotos: -promotor-

Kodex für den Internethandel aktualisiert

Kodex überarbeitet

Der Kodex für den Fahrzeughandel im Internet wurde jetzt von den Initiatoren - Deutsches Kfz-Gewerbe, ADAC, Wettbewerbszentrale, AutoScout24 und mobile.de - überarbeitet.

Mit den hier festgelegten Verhaltensregeln für die Internet-Fahrzeughandelsbörsen und ihre Händler setzen sich die Initiatoren für einen sichereren und qualitativ hochwertigen Online-Fahrzeughandel ein. Seriöse Händler werden so in ihrem fairen Wettbewerbsverhalten gestärkt und Verbraucher geschützt.

Medium Internet

Gerade für den gewerblichen Kfz-Handel ist das Internet heute zum wichtigsten Medium für den Kundenkontakt geworden. Dabei spielt die hohe Qualität der eingestellten Fahrzeug-Inserate sowie das Thema Sicherheit insgesamt eine ganz entscheidende Rolle.

Der im September 2008 vorgestellte „Kodex für Qualität und Sicherheit beim Fahrzeughandel im Internet“ ist eine wichtige Grundlage, um den fairen Wettbewerb im Online-Fahrzeughandel zu gewährleisten und um die Zufriedenheit privater wie auch gewerblicher Teilnehmer langfristig zu sichern.

Dass das Internet ein enorm wichtiger Impulsgeber für den Kfz-Handel ist, steht außer Frage. Gerade mit Blick auf die zunehmende Bedeutung der mobilen Internetnutzung wird sich diese Tatsache weiter verstärken. Daher ist es ganz entscheidend, die Themen Sicherheit und Inserats-Qualität permanent im Blick zu behalten.

Marktentwicklung - Betrugsmethoden - Gesetzesänderungen

Aus diesem Grund stimmen sich die Initiativ-Partner regelmäßig eng zu aktuellen Marktentwicklungen ab, tauschen sich zu neuen Betrugsmethoden aus und manifestieren Gesetzesänderungen im Kodex. So beinhaltet die jetzt aktualisierte Version unter anderem die Neufassung der Pkw-EnVKV.



Die Verhaltensregeln und Begriffsdefinitionen werden für Händler der beteiligten Internet-Fahrzeughandelsbörsen vorgeschrieben und in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Fahrzeughandelsbörsen verankert. Verstöße ziehen Sanktionen nach sich, die bis zu einem Ausschluss aus den Fahrzeughandelsbörsen führen können. So stärkt der Kodex seriöse Händler bei ihren Verkaufsaktivitäten und fördert plattformübergreifend ein faires Wettbewerbsverhalten gewerblicher Verkäufer.

Quelle & Foto: -promotor-

schwaben-mobil Impressum



Kfz-Innung Schwaben

Robert-Bosch-Straße 1, 86167 Augsburg
Tel 0821 74946-0, Fax 0821 74946-66
info@kfz-innung-schwaben.de, www.kfz-innung-schwaben.de

Herausgeber: Günther Haller
Obermeister
der Kfz-Innung Schwaben
Petra Brandl
Geschäftsführerin
der Kfz-Innung Schwaben

Redaktion: Petra Brandl
Evelyne Schellemann

Gestaltung: Evelyne Schellemann

Druck: Industriedruck Haas, Bergheim

Auflage: 22.500 Exemplare

Erscheint zweimal jährlich.
© Copyright Kfz-Innung Schwaben, Nachdruck verboten.

Die Zeitschrift wird kostenlos an Kunden der Mitgliedsbetriebe der Kfz-Innung Schwaben und des Vereins schwaben-mobil e.V. verteilt.

Überreicht durch Ihren Meisterbetrieb der Kfz-Innung Schwaben:

