

Servicezeit: Mobil vom 2. März 2010

Redaktion Frauke Keller

Die Themen der Sendung:

| | |
|--|---------|
| Glasbruch – wie gefährlich ist der Steinschlag wirklich? | Seite 1 |
| Wie wirksam ist Diebstahlschutz im Auto? | Seite 4 |
| Der Mythenjäger Teil 1 | Seite 5 |
| Mobil kompakt | Seite 7 |
| Whalewatching vor Madeira | Seite 9 |

URL: <http://www.wdr.de/tv/servicezeit/mobil/sendungsbeitraege/2010/0302/uebersicht.jsp>

Glasbruch – wie gefährlich ist der Steinschlag wirklich?

Von Jürgen Levien

Die meisten Autofahrer haben es schon einmal in der Radio- und Fernsehwerbung gehört. Autoglasbetriebe warnen vor reißenen Windschutzscheiben und preisen ihre spezielle Art der Reparatur als Gegenmaßnahme an. Doch – wie schnell geht von einem Steinschlag eine Rissbildung aus? Was passiert mit der Windschutzscheibe, wenn sie reißt? Kann jeder Steinschlag repariert werden? Welcher Autoglasler ist in der Lage, eine Reparatur wirklich ordnungsgemäß durchzuführen?

Alexandra Feders besucht eine Autoglaserei und geht dort den Fragen auf den Grund. Dabei wird sie von Torsten Schilling unterstützt, der seit über 25 Jahren als Autoglasler tätig ist.

Behauptung 1:

„Schon das Überfahren eines Schlaglochs kann Ihre defekte Scheibe zum Reißen bringen.“

Alexandra Feders nutzt einen VW Golf, um die Behauptung zu überprüfen. In der Mitte der Windschutzscheibe befindet sich ein klassischer Steinschlag. Die Kfz-Meisterin weiß, dass wenn sich die Karosserie des Autos verwindet, die eingeklebte Scheibe der Bewegung folgen muss – eine enorme Belastung für das beschädigte Glas. Also wählt sie die scharfe Kante einer Rampe, um diese nur mit dem linken Vorderrad zu treffen. Eine maximale Karosserieverwindung wird so erreicht.

Der Versuch wird langsam gesteigert, Alexandra Feders fährt immer höhere Punkte der Rampe an und steigert die Geschwindigkeit. Am Ende setzt der Golf sogar mit der Stoßstange auf. Höher und schneller geht es nicht mehr, der Defekt in der Scheibe bleibt indes unverändert. Ist die Behauptung damit widerlegt?

Die Glaskoryphäe:

Wir spielen das Filmmaterial Professor Dr. Conradt von der RWTH Aachen vor. Am Lehrstuhl für Glas und Verarbeitung keramischer Werkstoffe forscht er an dem vermeintlich zerbrechlichen Material. Er erkennt sofort den Grund für die Resistenz der Scheibe: Der Steinschlag hat einen runden Rand! Wäre die Bruchstelle zackig gewesen, hätte das Glas die Tortur nicht so ohne Weiteres überstanden.

Ein Vergleich:

Ein unbeschädigtes Blatt Papier an den Enden zwischen den Fingerspitzen gehalten, übersteht ohne Weiteres einige Reißversuche. Wird das Blatt aber mit einer Schere leicht eingeritzt, so reißt es an dieser Stelle sofort.

Im Klartext: Ein Steinschlagschaden mit – wenn auch minimaler – Rissbildung wird durch Karosserieverwindung größer.

Bei einem runden, glatten Steinschlag passiert also nichts? Professor Conradt ist sicher, dass ein beschädigtes Glas 100-prozentig versagen wird, die Frage ist nur, wann!

Behauptung 2:

„Thermische Belastungen können die beschädigte Scheibe zum Reißen bringen.“

Autoglasler Torsten Schilling erhitzt die beschädigte Scheibe eines Renault Twingo mit einem Karosrieföhn. Das Thermometer an der Innenseite zeigt am Ende plus 80 Grad Celsius. An dem Schadensbild hat sich augenscheinlich nichts verändert.

Professor Conradt kennt auch hier die Ursachen: Einerseits ist das Erhitzen mit dem Föhn eine schonende Art der Temperaturbeaufschlagung. Das heißt: Je langsamer die Temperatur vom Glas angenommen wird, desto weniger Spannungen entstehen in dem Material. Ein glühendes Eisen, auf die Stelle gelegt, hätte mit Sicherheit einen Riss verursacht. Zum anderen hat das Loch wieder einen glatten, runden Rand und stellt damit eine relativ stabile Beschädigung dar.

Also, keine Angst! Eine Windschutzscheibe kann nicht schlagartig zerspringen, sie ist so konzipiert, dass Risse sich nur langsam fortsetzen können, und muss den Insassen auch im beschädigten Zustand noch maximalen Schutz gewähren.

Gibt es denn Steinschläge mit zackigem Rand und schon vorhandener Rissbildung? Torsten Schilling zeigt unserer Expertin ein Beispiel für einen solchen Schaden und erklärt, dass derartige Steinschläge nicht mehr vernünftig repariert werden könnten. Seriöse Autoglasler lehnen eine solche Reparatur ab, die Scheibe muss unbedingt erneuert werden.

Behauptung 3 :

„Mit unserem patentierten System wird die Scheibe wie neu!“

Alexandra Feders hakt bei dem Autoglasler nach und fragt ihn, ob er auch ein Patent auf das Reparatursystem besitze oder ob er gänzlich „unpatentiert“ arbeite. Torsten Schilling schüttelt den Kopf: Es gebe viele verschiedene Systeme für Autoglasreparaturen auf dem Markt, er selbst benutze ein amerikanisches. Große Ketten hätten eigene Systeme entwickelt und sich diese patentieren lassen, das sei alles.

Aber, es ist immer das gleiche Prinzip: Der Schaden muss sauber ausgeschliffen werden – das ist schon die eigentliche Reparatur. Später wird das Loch mit Kunstharz aufgefüllt, damit kein Schmutz eindringen kann und die Scheibe wieder glattflächig ist. Letztlich wählt ein unabhängiger Autoglasler das System, mit dem er handwerklich am besten zurechtkommt. Jeder seriöse Autoglasler kann die Reparatur sach- und fachgerecht durchführen.

Behauptung 4:

„Kaskoversicherte zahlen bei uns keinen Cent – wirklich alles umsonst für Kaskoversicherte.“

In der Tat verzichten die meisten Kaskoversicherungen bei der Reparatur der alten Scheibe auf die Selbstbeteiligung. Beim Austausch der Scheibe muss diesen Anteil jedoch der Kunde bezahlen. Ist er nur haftpflichtversichert, muss er sowohl Reparatur als auch Austausch der Scheibe voll bezahlen. Die Reparatur kostet zwischen 50 und 85 Euro, der Austausch zwischen 300 und 800 Euro oder mehr, je nachdem, in welchen Stückzahlen die Scheibe produziert wird.

Es empfiehlt sich, Versicherungsunterlagen dahingehend zu prüfen, ob Glasschäden am Auto abgedeckt sind und welche Selbstbeteiligungskosten anfallen. Auch wichtig ist es, sich danach zu erkundigen, wie teuer die Scheibe für das eigene Fahrzeug ist. Auch wenn das Fahrzeug schon älter ist, kann die Scheibe selten und dann auch entsprechend teuer sein.

Fazit:

Einen wahren Kern haben alle Werbeslogans, doch die Wirklichkeit ist differenzierter, als die Schlagworte vermuten lassen. Auch wenn in den Werbeslogans nichts Falsches behauptet wird – Panik ist bei einem Steinschlag in der Windschutzscheibe nicht angebracht. Fahren Sie bei der nächsten Gelegenheit rechts heran und betrachten den Steinschlag genauer. Hat er

einen sauberen runden Rand, von dem keine Rissbildung ausgeht, hält die Scheibe in der Regel noch einiges aus. Ist der Rand gezackt und es gehen schon feine Risse von der Schadstelle ab, wird sie nicht mehr lange halten. Solche Beschädigungen sind nicht reparabel, die Scheibe muss ausgetauscht werden.

In beiden Fällen gilt: den Besuch beim Autoglaser nicht auf die „lange Bank“ schieben. Wenn gar die Sicht in irgendeiner Form eingeschränkt ist, sollte die Fahrt nicht fortgesetzt werden.

Weitere Tipps:

- Vergleichen Sie Preise und entscheiden sich für das beste Angebot und den besten Service.
- Alle seriösen Autoglasler können eine sach- und fachgerechte Reparatur durchführen.
- Erkundigen Sie sich nach dem Preis für die Scheibe Ihres Fahrzeuges. Fahren Sie ein wenig produziertes oder selten gewordenes Modell, kann sich die Kaskoversicherung auch bei älteren Fahrzeugen lohnen.
- Haben Sie bereits eine Kaskoversicherung, prüfen Sie Ihre Versicherungsunterlagen genau, ob Glasschäden überhaupt abgedeckt sind und – wenn ja – ob daran eine Bindung an bestimmte Werkstätten gekoppelt ist und wie hoch die vereinbarte Selbstbeteiligung ist.

Der Härtetest

Die Windschutzscheibe:

Am Ende lässt es sich unsere Expertin nicht nehmen, sich von der Robustheit einer sogenannten Verbundglasscheibe, wie sie als Windschutzscheibe vorgeschrieben ist, zu überzeugen. Verbundglas bedeutet, dass zwei Glasscheiben durch eine Klarsichtfolie miteinander verbunden sind.

Alexandra Feders will das Auftreffen eines großen, stumpfen Gegenstandes auf die Scheibe simulieren. Sie legt einen Holzklötz auf die Scheibe und drischt mit einem großen Vorschlaghammer darauf ein. Das Ergebnis: Die äußere Scheibe ist gesprungen und weist eine Vielzahl feiner Risse auf, die innere Scheibe hält – keine Splitterung im Fahrgastraum.

Was die angeknackste Scheibe nun noch aushält, wird deutlich, als Alexandra Feders den Holzklötz entfernt und mit dem bloßen Hammerkopf auf die Mitte der Scheibe schlägt: Die Scheibe springt, dringt aber nicht in den Fahrgastraum ein. Deutlich sichtbar federt die Folie die Scheibe wieder in die Ursprungsform zurück. Auch den dritten Hammerschlag steckt die alte Golf-scheibe weg, ohne zu kollabieren. Auch jetzt könnte man theoretisch noch die Fahrt fortsetzen, ohne dass von der kaputten Scheibe eine unmittelbare Gefahr ausgeht – theoretisch, denn natürlich schränkt das vielfach gerissene Glas die Sicht auf die Straße zu stark ein.

Das Seitenfenster:

Anders verhält sich das Einscheibensicherheitsglas. Aus diesem bestehen Seiten- und Heckscheibe. Ein Schlag mit dem Hammer auf das Seitenfenster – und es explodiert regelrecht. Mit Schallgeschwindigkeit breiten sich die Risse aus und lassen das Glas in lauter kleine Würfelchen zerfallen. Obwohl sie scharf sind, können sie niemand lebensgefährlich verletzen. Hier kann kein Verbundglas zum Einsatz kommen, da die Seitenfenster so konstruiert sind, dass Unfallopfer von den Rettungskräften schnell und ungefährlich geborgen werden können.

Links:

- <http://www.autoglaser.de>
Autoglaser.de
Verzeichnis von Autoglasern in Deutschland
- <http://de.wikipedia.org/wiki/Autoglas>
Autoglas
Stichworteintrag auf der freien Internetenzyklopädie Wikipedia
- <http://www.bunddersicherten.de/news/467/Glasbruchschaden-mit-Folgen>
„Nachteile in der Kfz-Versicherung durch Werkstattbindung – Glasbruchschaden mit Folgen“
Medienmitteilung des Bundes der Versicherten e.V.

Wie wirksam ist Diebstahlschutz im Auto?

Von Edith Dietrich und Birgit Bonk

Es dauert nur wenige Sekunden, und ein Auto ist geknackt. Weitere Sekunden, dann sind Airbag und Navigationsgerät gestohlen. In weniger als zwei Minuten haben routinierte Diebe die wertvollen Teile ausgeräumt und sind verschwunden. Übrig bleiben jede Menge Ärger mit der Versicherung und nervige Reparaturen.

Wenn Diebesbanden zuschlagen, dann durchstreifen sie oft ganze Viertel und Straßenzüge oder nehmen sich Autohändler vor. Das Klauen von begehrttem Zubehör steht seit Jahren hoch im Kurs. Die Kriminalpolizei geht davon aus, dass gezielt Hehlerware für den osteuropäischen Raum gestohlen wird. Entweder handelt es sich um spezielle Fabrikate zum Einbau oder um Teile, die auf einem Flohmarkt für wenig Geld verkauft werden.

Airbags gehen auch an dubiose Gebrauchtwagenhändler, die sie gegen gezündete Airbags in Unfallfahrzeugen auswechseln, um einen höheren Verkaufspreis zu erzielen. Im Ernstfall kann dies zu Lasten der jeweiligen Autokäufer gehen, da die gestohlenen Airbags beim Diebstahl beschädigt wurden und dann bei einem Unfall nicht mehr auslösen.

Nicht selten schlagen die Diebe zweimal hintereinander zu. Der Kfz-Sachverständige Jens Schweitzer geht davon aus, dass die Diebe nach dem Einbruch den Wagen eine Weile lang beobachten. „Wenn sie feststellen, dass die Teile wieder eingebaut sind, ansonsten aber keine weitere Sicherungsmaßnahme an dem Auto zu sehen ist, ist es fast eine Einladung, die Tat noch einmal zu wiederholen.“

Abschreckung mit „Sankt Florian“

Die Schnelligkeit, mit der routinierte Diebe Teile aus dem Auto entfernen, ist ihr größter Vorteil. Daher ist Jens Schweitzer davon überzeugt, dass man den Dieben bestmöglich signalisieren sollte: Dieser Einbruch wird schwierig und kann dauern. Dann gilt das „Sankt-Florian-Prinzip“: „Heiliger Sankt Florian – verschon mein Haus, zünd' andere an“, was bedeutet, dass der Dieb sich, wenn er die Wahl hat, lieber einen anderen Wagen sucht.

Die Alarmanlage

Eine Art der Abschreckung ist die Alarmanlage, wobei eine nachträglich eingebaute Alarmanlage einen besseren Nutzen haben kann als eine serielle, da deren Außer-Kraft-Setzen den Dieben geläufiger ist.

Der Vorteil von Alarmanlagen ist gleichzeitig ihr Nachteil: Sie verursachen nervtötenden Lärm. Ist der Besitzer in der Nähe seines Wagens, kann er die Einbrecher eventuell in die Flucht schlagen. Auf Passanten, die den Alarm hören, sollte man jedoch nicht hoffen, da in der Regel jeder froh ist, wenn der Lärm wieder aufhört.

Eine relativ neue Art ist der sogenannte stille Alarm. Statt Radau zu schlagen, ruft der Wagen seinen Besitzer im Falle eines Einbruchs auf dem Handy an. Der stille Alarm wird vom Täter nicht wahrgenommen, sodass der Besitzer ihn gegebenenfalls stellen oder die Polizei rufen kann.

Die Kosten für Alarmanlagen belaufen sich zwischen 60 und 1.000 Euro. Hinzu kommen die Kosten für den Einbau, der von einer Fachwerkstatt vorgenommen werden sollte.

Die Kralle

Eine andere Art, Sankt Florian um Mithilfe zu bitten, ist die mechanische Sicherung, wie etwa eine Lenkradkralle, die den Airbag schützt, und eine Navigationskralle. Im Gegensatz zu elektronischen Sicherungen muss der Täter hier zusätzliche Arbeit in Kauf nehmen, die Zeit kostet. Die Krallen sind schwer und umständlich zu entfernen.

Die große Schwachstelle am Wagen ist das Lenkrad selbst: Es kann mit einem Bolzenschneider geknackt werden. Dann hat der Täter aber jene Mehrarbeit, die Zeit kostet.

Der Kfz-Sachverständige hält die Kralle mechanisch für gut, aber für den Anwender sehr schwierig zu handhaben. Sie nimmt Platz im Fahrzeug weg, und es dauert einige Zeit, bis der Fahrer sie montiert hat. Es kann dazu kommen, dass der Nutzer mit der Montage nachlässig

wird. Schließlich sind Fahrer heute nicht einmal mehr gewohnt, den Wagen mit einem Schlüssel abzuschließen. Doch wer die Disziplin aufbringt, kann mit etwa 300 Euro seinen Wagen deutlich sichern.

Neben der freiwilligen Aktion, sich vor Dieben zu schützen, ist es für viele auch ein Muss, da die Versicherung Krallen oder Alarmanlagen zur Auflage macht. Das Problem, dass Versicherer ihre Kunden nach dem zweiten Diebstahl hinauswerfen und die Kunden dann keine Teilkasko bekommen – oder wenn, dann nur zu hohen Tarifen –, erhöht den Druck, sich zu schützen.

Den absoluten Schutz vor Dieben gibt es nicht, aber Fahrer können Dieben den Einbruch so erschweren, dass sie dann lieber ein anderes Auto knacken.

Der Mythenjäger Teil 1

Von Daniel Baar

Wenn es ums Auto geht, kennt der Volksmund viele Alltagsmythen: von der „Strumpfhose als Keilriemensersatz“ bis zu „Alkohol im Tank, wenn einmal der Sprit ausgeht“. Doch was steckt wirklich dahinter? **Servicezeit: Mobil** wollte es wissen und hat ihren besten Mann geschickt: Moderator Christoph Tiegel hat vier der bekanntesten Volksweisheiten einmal selbst ausprobiert – im ersten Teil folgende zwei Mythen.

Mythos Nummer 1:

„Wenn der Keilriemen reißt, bietet eine Nylonstrumpfhose Ersatz.“

Passantin Sandra begleitet Christoph bei seinem ersten Experiment. Die 23-Jährige kennt den Mythos aus Erzählungen ihres Vaters. Dieser war im Jahre 1969 stolzer Besitzer eines VW Käfers, dessen Keilriemen einmal auf hoher Flur den Geist aufgegeben haben soll. Mit der Nylonstrumpfhose seiner damaligen Freundin will der Vater den Keilriemen innerhalb weniger Minuten ersetzt haben und behauptet, er sei mithilfe dieser Konstruktion noch 20 Kilometer nach Hause gefahren. Nur die Tochter mag es nicht so recht glauben. Ob von dieser Geschichte am Ende mehr als eine riesige Laufmasche bleibt, will Christoph mit einem Experiment herausfinden.

Kfz-Meister Dave Stock steht Christoph bei seinen Mythentests zur Seite. Erster Testkandidat ist ein siebenjähriger Twingo. Dave zerschneidet den Keilriemen kurzerhand und führt einen Nylonstrumpf über die Riemenscheiben des Twingos. Ein fester Knoten besiegelt das Experiment. Doch schon Sekundenbruchteile nach dem Start rutscht das Nylon von den Riemenscheiben und verschwindet im Motorblock. Einzig ein unschönes Knacken ist noch zu hören.

Grund für den Strumpfverlust ist die zu geringe Haftung, denn im Gegensatz zum Keilriemen hat der Nylonstrumpf keine Führungsrillen auf der Innenseite.

Später wird sich herausstellen, dass der Keilriemen aus Nylon sogar einen Motorschaden in Höhe von 1.500 Euro eingefordert hat.

Doch der Kfz-Experte gibt sich noch nicht geschlagen. Auf dem Hof steht noch ein alter Käfer. An solch einem Auto hatte vor knapp 40 Jahren auch Sandras Vater sein Nylon festgezurrut. Anders als beim Twingo haben die Riemenscheiben des Klassikers noch eine V-Form, und sie gewährleistet eine sichere Führung des Nylons. Als Dave den Motor startet, greift auch die Nylonkonstruktion sofort.

Fazit:

„Wenn der Keilriemen reißt, bietet eine Nylonstrumpfhose Ersatz.“

Was der Volksmund erzählt, bewahrheitet sich – zumindest beim legendären Käfer. Hier haben die V-förmigen Riemenscheiben eine sichere Führung gewährleistet, und die Nylonstrumpfhose hat sich als kurzfristiger Keilriemensersatz bewährt.

Doch heute kommt kaum noch ein Auto mit einem klassischen Keilriemen daher. Und wenn, dann benötigen Generatoren und andere Nebenaggregate mittlerweile so viel Leistung, dass

ein Nylonstrumpf kläglich versagen würde. Für moderne Pkws ist diese Lösung also nicht zu empfehlen!

Mythos Nummer 2:

„Motor aus an der Ampel, das soll Sprit sparen.“

Experten behaupten, ein Spareffekt durch das Ausschalten des Motors solle schon bei Wartezeiten von 10 bis 20 Sekunden auftreten. Doch stimmt das wirklich, und wie lässt sich dieser Wert messen?

Mit einem Testballon macht sich Christoph auf zu einer stark befahrenen Kreuzung im Kölner Süden. Anhand der Abgasmenge will er herausfinden, wie viel ein laufender Motor während einer Ampelphase tatsächlich verbraucht. Der Moderator setzt auf die Charme-Offensive: Mit knallroten Testballons und dem **WDR**-Mikrofon bewaffnet, trifft er auf einen Kölner Rentner, der bereit ist, am Experiment teilzunehmen. Um die Abgase zu messen, parkt der Testkandidat in einer Parkbucht mit Blick zur Ampel. Christoph Tiegel stülpt einen der Testballons über den Auspuff.

Das Experiment selbst läuft wie folgt: 60 Sekunden dauert eine Ampelschaltung. Christoph beginnt seine Messungen jeweils 10 Sekunden, bevor die Ampel auf Rot schaltet, und beendet sie wieder 10 Sekunden, nachdem die Anlage wieder auf Grün geschaltet hat. Das Experiment hat zwei Durchgänge. Im ersten testet Christoph, wie groß die Menge der Abgase ist, wenn der Fahrer den Motor seines Pkws während der Rotphase abschaltet, im zweiten läuft der Motor durch. Eine Frage, die Christoph dabei besonders beschäftigt: Verbraucht ein Pkw nicht sogar mehr Sprit für den Anlassvorgang, als er während der kurzen Zeit im Standby verbraucht hätte?

Das Ergebnis der knallroten Testballons ist so eindeutig, dass sogar ein rüstiger Rentner einmal ins Schwitzen kommen kann. Denn als der Wagen während der Ampelphase weiterlief, produzierte er innerhalb der 80-sekündigen Testphase fast viermal so viel Abgase wie nach Abschalten des Motors!

Fazit:

„Motor aus an der Ampel, das spart Sprit.“

Experten sagen: Dies gilt schon ab etwa 15 Sekunden Wartezeit – den zusätzlichen Spritverbrauch beim Anlassen des Pkws inklusive.

„Was den Kraftstoffverbrauch betrifft, lohnt es sich bereits bei kürzesten Wartezeiten, den Motor abzuschalten. Bei modernen Motoren ist man bereits bei Abschaltzeiten unter 10 Sekunden im grünen Bereich, und selbst bei älteren Fahrzeugen konnten ab 20 Sekunden Motorstopp positive Auswirkungen hinsichtlich Spritverbrauch und Schadstoffausstoß nachgewiesen werden. Da nur 5 Prozent der im Autoalltag üblichen (Ampel)-Standzeiten kürzer als 20 Sekunden sind, gilt also auch für ältere Autosemester die Empfehlung, den Motor beim Stau- oder Ampelstopp grundsätzlich abzuschalten. Bedenken Sie jedoch: Nachts sofort nach dem Stillstand des Motors mit der Zündung die Beleuchtung des Wagens wieder zu aktivieren!“

Soweit die Ergänzung der Experten von der Internetplattform „Kfz-Auskunft“.

Links zum Mythos Nummer 1:

- <http://www.frauenundmode.de/frauen-und-mode/nylonstrumpfhose-mythos-oder-mode/>
„Nylonstrumpfhose – Mythos oder Mode?“
Blögeintrag auf „Frauen und Mode“
- <http://de.answers.yahoo.com/question/index?qid=20061105042432AAjZE2w>
„Wer hat schon einmal einen gerissenen Keilriemen durch eine Nylonstrumpfhose ersetzt?“
Verschiedene Blögeinträge auf yahoo.com
- <http://www.cineforen.de/forum/autoreparatur-mit-nylons-p11438.html>
„Autoreparatur mit Nylonstrümpfen, BH etc. bzw. Keilriemen“
CineForen.de

Links zum Mythos Nummer 2:

- <http://www.kfz-auskunft.de/tipps/spritsparen.html>
Tipps zum Spritsparen (8. Tipp)
Kfz-Auskunft
 - <http://www.finanzefrage.net/frage/fahrzeug-ausschalten-an-rotlichtampel-um-kraftstoff-zu-sparen>
„Fahrzeug ausschalten an Rotlichtampel, um Kraftstoff zu sparen?“
Blogeintrag auf finanzfrage.net
 - <http://www.auto-reise-welt.de/motor-ausschalten.3.147.htm>
„Im Stand Motor ausschalten“
Autoreise-Welt.de
-

Mobil kompakt

Von Jörg Bilke

Zukunftstechnologie: Unfälle durch „Safespot“ an Kreuzungen vermeiden

Ein Radfahrer rechts neben der Fahrbahn fährt im „toten Winkel“ des Autos. Beim Abbiegen des Fahrzeugs kann er leicht übersehen werden – eine typische Gefahrensituation an großen Kreuzungen. Eine aufeinander abgestimmte Software an der Kreuzung und im Fahrzeug soll solche Gefahren drastisch reduzieren. Beim System „Safespot“ erhält der Fahrer Informationen rund um die Kreuzung ins Auto gesendet – im skizzierten Fall warnt ein Signalton vor dem rechts fahrenden Radler.

Auch wenn eine Ampel in den nächsten Sekunden auf „Rot“ umspringt, ertönt rechtzeitig ein Warnsignal. Neu ist dabei, dass nicht nur mittels GPS mit dem Auto kommuniziert wird, sondern auch Fußgänger und Radfahrer erfasst werden. Der dazu nötige Laserscanner steckt in einem runden Kasten, der äußerlich an einen Straßenabfallkorb erinnert.

„Safespot“ wurde jetzt erstmals in Dortmund vorgestellt. Aus Kostengründen wird die komplette Technik vorerst nicht in Serie gehen. Teile des Systems sollen schon in naher Zukunft in Fahrzeugen und an kritischen Kreuzungen zum Alltag gehören. „Safespot“ wird als Forschungsprojekt von der Europäischen Union gefördert.

Links:

- <http://www.safespot-eu.org>
Safespot
Informationen zu Safespot (auf Englisch)
- <http://www.cooperativemobilityshowcase2010.eu>
„Cooperative Mobility Showcase 2010: smart vehicles on intelligent roads“
Weitere Infos zur innovativen Fahrzeugtechnologie (auf Englisch)

Fahrer zahlen für Schäden durch Schlaglöcher meist selbst

Laut TÜV Rheinland sind derzeit bis zu 40 Prozent der Straßen mit Schlaglöchern übersät. Autofahrer, die sich auf den aufgeplatzten Straßen den Wagen demolieren, bleiben aber fast immer auf den Reparaturkosten sitzen. Weil das Problem allgemein bekannt sei, hätten Autofahrer eine besondere Sorgfaltspflicht, so Experten vom ADAC. Weder die eigene Versicherung noch die Kommune sind demnach für solche Schäden haftbar zu machen, da der Fahrer gerade bei der Witterung der letzten Wochen eigenverantwortlich handeln muss.

Die Kommune muss allerdings auf die Gefahr hinweisen – durch Schilder, Tempolimits oder Bekanntmachungen in den Medien. Das, so die Verkehrsrechtsexperten, sei aber in der Regel immer erfolgt. Geschädigte hätten so nur eine Chance auf Kostenerstattung, wenn die Schlaglöcher noch in mehreren Monaten nicht ausgebessert seien und keine Verkehrszeichen darauf hinwiesen.

Link:

- http://www.tuv.com/de/news_schlagloecher.html?lan=1
„Schlaglöcher: Nach dem Schnee verstärken Wasser und Frost Straßenschäden“
TÜV Rheinland, Pressemitteilung vom 5. Februar 2010

Hub-Betten und E-Bikes sind die Trends auf Vierfachmesse in Essen

Reisen, Camping, Fahrrad und Angeln – zu gleich vier Freizeitaktivitäten konnten rund 100.000 Besucher die neuesten Trends auf dem Essener Messegelände kennenlernen.

Ein Thema bei Wohnmobilen und Caravans: Betten, die am Tag wenig Platz brauchen. Neu ist zum Beispiel das Hub-Bett, das in der Nacht von der Decke heruntergelassen wird. Ohne groß umzubauen, entsteht auf Knopfdruck eine großzügige Liegefläche. Speziell für Kinder wurden die Betten in einem Aufstelldach entwickelt. Was im VW-Camper schon seit Jahren als zusätzliche Schlaffläche genutzt wird, hält jetzt auch Einzug bei den Caravans. Über eine Leiter geht es hoch zur zusätzlichen Liegefläche.

Zum ersten Mal wurde ein behindertengerechtes Reisemobil präsentiert. Die besonderen Merkmale: Der Einstieg hinten über eine Hebebühne, barrierefreies Fahren durch das Wohnmobil, ausziehbare Waschtische und ein leicht herunterklappbares Bett.

E-Bikes sind der neueste Trend im Radbereich – zumindest setzten auf der Fahrradmesse viele Aussteller auf die Räder mit unterstützendem Elektromotor. Dabei ist die Zielgruppe längst nicht mehr nur auf ältere Radler ausgerichtet. Auch für sportliche Modelle ist der Zusatzantrieb nicht mehr tabu. Damit sollen unter anderem Manager angesprochen werden, die zwar mit dem Rad, aber nicht verschwitzt zur Arbeit kommen wollen.

Allerdings sind die Preise für die Elektrofahrräder noch immer relativ hoch. Einstiegsmodelle kosten um die 2.000 Euro. Ein Akku, der rund 30.000 Kilometer halten soll, kostet im Austausch rund 500 Euro. Bei manchen Modellen gleicht der Akku einer Trinkflasche, bei anderen ist er in den Gepäcktaschen integriert.

Übrigens: Der Motor arbeitet nur, wenn der Radler auch strampelt, und er schaltet bei 25 Stundenkilometern ab. Ansonsten würde das Gefährt als Mofa eingestuft und müsste wie ein solches versichert werden.

Dass sich Mountainbikes mit Motor durchsetzen werden, scheint der **Servicezeit: Mobil** jedenfalls eher unwahrscheinlich.

Übernachtungen auf deutschen Campingplätzen sind im vergangenen Jahr um 9 Prozent gestiegen. Die Urlauber, so die Veranstalter, suchen das Erlebnis Natur – insofern lag die Kombinationsmesse Reise, Camping, Radfahren voll im Trend.

Links:

- <http://www.reise-camping.de>
Reise + Camping Essen 2010
Homepage zur Messe
- http://www.camping-club.de/index.php?id=364&backPID=550&tt_news=1011
DCC
Deutscher Camping Club
- <http://www.fahrrad-messe.com>
Fahrrad Essen 2010
Homepage zur Fahrradmesse

Whalewatching vor Madeira

Von Per Schnell und Frauke Keller

Madeira, die kleine zu Portugal gehörende Insel im Atlantik, ist bekannt für ihr mildes Klima und für ihre Pflanzen, die das ganze Jahr über in voller Blüte stehen. Daher ist sie auch so beliebt bei deutschen Urlaubern.

Dem tut auch das schreckliche Unwetter mit seinen Erdbeben am 21. Februar 2010 keinen Abbruch. Und die Vulkaninsel hat noch mehr zu bieten als Blumen und Wanderungen. Madeira war nie mit dem Festland verbunden und so gibt es hier einige Pflanzen und Tiere, die sonst nirgendwo auf der Erde existieren.

Vor der Küste fällt der Meeresgrund steil auf bis zu 3.000 Meter ab. In diesen tiefen Gewässern sind zahlreiche Delfin- und Walarten zu Hause. In den letzten Jahren wurden 26 Walarten registriert, 7 Bartenwale und 19 Zahnwale. Zu den Zahnwalen gehören auch die gefleckten Delfine, die gerne in der Bugwelle eines Bootes mitschwimmen. Der größte Zahnwal mit bis zu 18 Metern Länge ist der Pottwal. Ihn trifft man ganzjährig vor Madeira an.

Mit dem Fischerboot auf Fotosafari

Im sonnigen Südwesten gibt es die Möglichkeit, die großen Meeresbewohner zu beobachten. Wale und Delfine zu begegnen, zum Greifen nahe, ist ein Wunsch vieler Reisender. Dem kommt eine Kölnerin entgegen. Claudia Gomes hat hier vor Jahren eine neue Heimat gefunden und unternimmt zusammen mit ihrem Mann Rafael Gomes und ihren Gästen Touren rund um die Insel. Man fährt mit einem der letzten typisch madeirensischen Fischerboote hinaus auf den Atlantik, um dort Ausschau nach den Meeressäugern zu halten.

Es gibt zwar keine 100-prozentige Sicherheit, auf Wale und Delfine zu treffen, doch die Wahrscheinlichkeit ist sehr groß. Garant für eine sichere Fahrt ist Senhor Luis, ein ehemaliger Fischer, der die „Ribeira Brava“ steuert. Während Claudia und Luis die Gäste aufs Meer hinausfahren, sind an Land die Späher unterwegs, die mit starken Ferngläsern das Wasser absuchen. Wenn sie Wale oder Delfine sichten, geben sie deren Aufenthalt über Funk an Claudia durch.

Zur Ausflugstour gehören zahlreiche Informationen über die Tierwelt in der Küstenregion. Dem Ehepaar Gomes ist dabei der Respekt vor den Meerestieren besonders wichtig.

Die Touren, an denen maximal zwölf Personen teilnehmen können, finden ganzjährig statt. Fahrten werden täglich um 10.30 Uhr und um 15.00 Uhr ab Hafen Calheta durchgeführt. Um vorherige Anmeldung wird gebeten. Für Erwachsene kostet der Trip 35 Euro, für Kinder die Hälfte. Nachtfahrten, traditionelles Angeln, Sonnenuntergang und Tagescharter werden individuell vereinbart.

Buchtipps:

- Friedrich Köthe, Daniela Schetar
ADAC Reiseführer Madeira
ADAC, 2006
ISBN 9783899054736
Preis: 6,50 Euro
- Susanne Lipps
Madeira
Polyglott on tour
Reiseführer
Polyglott, 2009
ISBN 9783493558050
Preis: 9,95 Euro
- Irene Börjes
Madeira Reisehandbuch
Müller, 2004
ISBN 9783899531657

(Das Buch ist vergriffen, gebraucht aber über verschiedene Internetbuchhändler zu beziehen.)

- **MERIAN
Madeira**
Jahreszeitenverlag, 2009
ISBN 9783834209085
Preis: 7,95 Euro

Links:

- **<http://de.wikipedia.org/wiki/Madeira>**
Madeira
Artikel auf der freien Internetenzyklopädie Wikipedia
- **<http://www.madeira-web.com/camera/D/cam-01.html>**
Madeira-Web.com
Webcam
- **<http://www.lobosonda.com>**
Lobosonda
Infos zu den Bootstouren

© WDR Köln 2010