Nordkurier
rat.geber

Dem Frühling entgegen

FOTO: ANDRÉ TILLMANN/OPEL AUTOMOBILE GMBH/DPA-TMN

Volljährig und Führerschein

Im Heft erfahren Sie, wie das begehrte Doppel punktgenau zueinanderfindet. Es gibt so einige Fristen zu beachten. 04

Werkstatt-Kosten sparen

Trotz immer mehr Elektronik kann man am Auto so manches Teil doch noch selbst auswechseln oder instand halten. 12

Moonlight-Roadster

Der Oldtimer aus Rüsselsheim gehört zu den schönsten Autos, die je gebaut wurden. Tolle Fotostrecke im Heft! 16

Der Huracán Tecnica kommt von 0 auf 100 in 3,2 Sekunden. Bei Vollgas schafft er 325 Stundenkilometer. FOTO: LAMBORGHINI

Sogar zu schnell für die Autobahn

Von Thomas Geiger

Rennauto meets Coupé: Der neue Lamborghini „Huracán Tecnica“ soll das Beste aus zwei Welten bieten.

SANT'AGATA BOLOGNESE. Lamborghini bereitet eine neue Modellvariante des Huracán vor. Den V10-Sportwagen soll es noch in diesem Jahr auch als Tecnica geben. Konkrete Preise nannte der Hersteller noch nicht. Doch weil er sich in der Modellpalette oberhalb des Coupés mit Heckantrieb einsortieren soll, dürfte er deutlich über
200 000 Euro kosten.

Für den Huracán Tecnica standen dem Hersteller zufolge zwei Modellvarianten Pate: Die Basis ist das Huracán-Coupé in der Variante mit Heckantrieb. Doch der 5,2 Liter große Zehnzylinder im Heck kommt vom Rennmodell STO und hat deshalb 471 kW/640 PS statt den üblichen 449 kW/610 PS. Außerdem hat Lamborghini die Aerodynamik überarbeitet, den Luftwiderstand verringert und den Anpressdruck erhöht. Das soll den Tecnica zum idealen Kompromiss zwischen Rennauto und Straßensportwagen machen, so Lamborghini weiter.

Die Fahrleistungen jedenfalls sind so sportlich, dass man sie auf öffentlichen Straßen nur schwerlich ausloten kann: Mit bis zu 565 Newtonmeter beschleunigt der Huracán Tecnica laut Datenblatt in 3,2 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 und erreicht bei Vollgas 325 km/h. Den Verbrauch haben die Italiener noch nicht ermittelt.

Praktisch veranlagt: Der neuer Range Rover

Von Thomas Geiger

Wenn Land Rover dieser Tage die fünfte Generation des Range Rovers an den Start bringt, hält im Gelände noch mehr Luxus Einzug. Er ist aber auch alltagstauglich.

Der neue Range Rover verleugnet seine Vorfahren nicht und ist bis zu 530 PS stark. FOTO: NICK DIMBLEBY/ZVG

SAN FRANCISCO. Land Rover bringt einen neuen Range Rover an den Start: Ende April kommt zu Preisen ab 125 900 Euro die fünfte Generation des großen Geländewagens in den Handel. Das teilte der Hersteller bei einer Veranstaltung in San Francisco mit. Der Wagen ist etwas größer als bisher und jetzt schon in der Standardversion 5,05 Meter lang. Es gibt ein stark modernisiertes und dennoch traditionelles Design, ein digitalisiertes Innenleben und noch mehr Luxus.

Als Siebensitzer auch für Reisen geeignet

Und wer noch mehr Platz oder Prestige benötigt, der bekommt für rund 10 000 Euro Aufschlag auch eine um 20 Zentimeter gestreckte Langversion. Die bietet dann erstmals auch sieben Sitze. Zwei weitere Sitzplätze haben die Ingenieure in die traditionell waagrecht geteilte Heckklappe integriert: Im Stand wird sie mit zwei Handgriffen zur bequemen Picknick-Bank.

Das Design erinnert an die Vorgänger, aber die Technik ist weitgehend neu: So gibt es die hauseigenen Sechszylinder-Diesel mit drei Litern Hubraum und 183 kW/250 PS, 221 kW/300 PS oder 258 kW/350 PS und einem ebenfalls drei Liter großen Sechszylinder-Benziner mit 294 kW/400 PS.

Der neue Rover fährt bis zu 261 km/h

Dazu kommt ein neuer V8-Motor, den die Briten bei BMW einkaufen: Er hat 4,4 Liter Hubraum und rückt mit 390 kW/530 PS an die Spitze der Palette. Zudem gibt es gleich zwei Plug-in-Hybride, die ebenfalls auf einem Sechszylinder-Benziner basieren. Sie haben Systemleistungen von 324 kW/440 PS oder 375 kW/510 PS. Mit ihrem 38 kWh großen Akku kommen sie auf bis zu 109 Kilometer elektrische Reichweite, so der Hersteller weiter.

Die Motoren ermöglichen Geschwindigkeiten bis zu 261 km/h. Sie kommen auf Normverbrauchswerte zwischen 8,2 Litern Diesel und 12,1 Litern Benzin (215 bis 272 g/km CO2) für die allesamt als Mild-Hybrid ausgelegten Verbrenner. Bei den Plug-in-Modellen sind es 0,9 Liter (21 g/km).

Montiert werden die Aggregate auf einer ebenfalls neuen Plattform. Die verspricht mit elektronisch gesteuertem Wankausgleich mehr Komfort. Die erste Hinterachslenkung in der Modellgeschichte soll den Riesen zugleich sehr viel handlicher machen.

Zudem kommt noch in diesem Jahr etwas handlicher bemessene und noch strammer abgestimmte Range Rover Sport, 2024 soll eine rein elektrische Version folgen.

Anzeigen

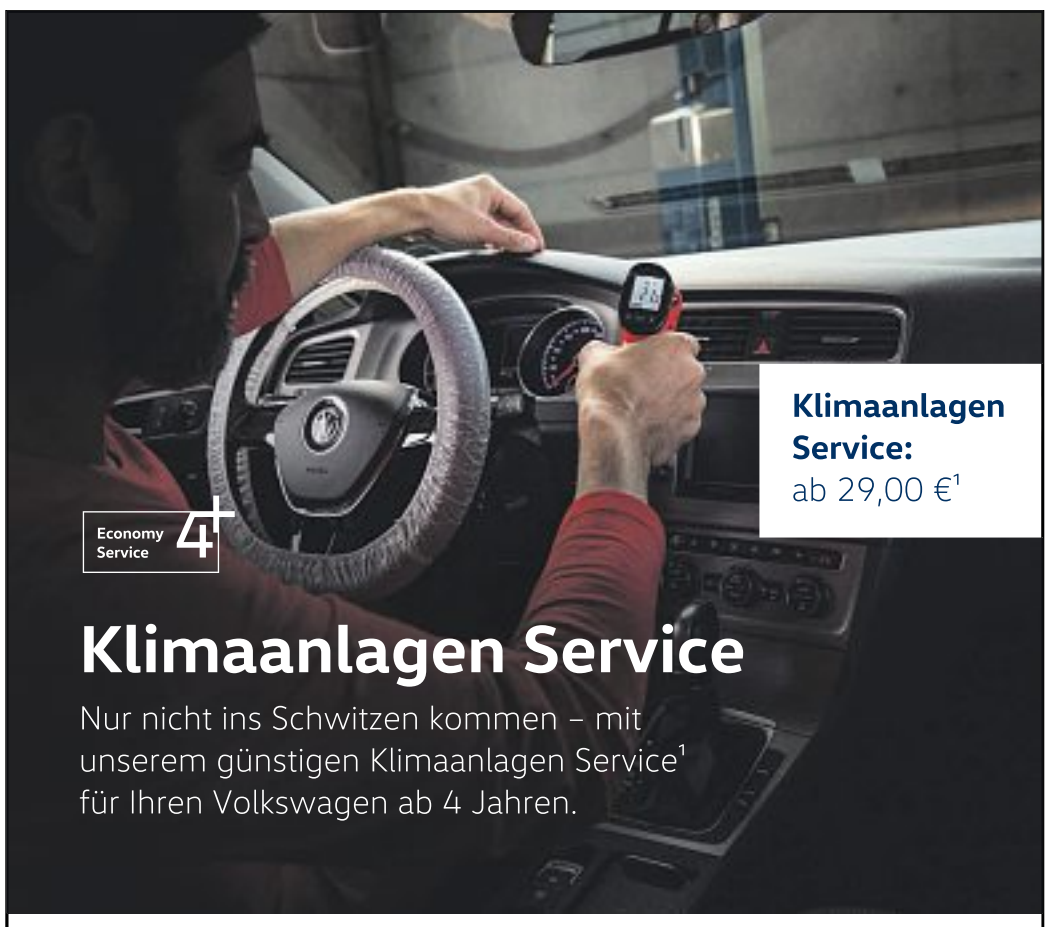
Bereit, wenn Sie es sind

Der neue ID.5 ist ein weiterer Meilenstein auf dem Weg zu CO_2-neutraler Mobilität für alle. Und der neue ID.5 GTX geht sogar noch einen Schritt weiter: Er beweist eindrucksvoll, wie sich Effizienz und kraftvolle Performance auf hohem Niveau verbinden lassen. Dank Dualmotor Allradantrieb überzeugt unser neues SUV-Coupé dabei nicht nur mit seinem zeitgemäßen Design, sondern auch mit guter Traktion, präziser Spurführung und dynamischem Fahrspaß. Und auch innen hält der neue ID.5 GTX mit seinem wertigen Open-Space-Interieur, was er außen verspricht. Die futuristischen 20-Zoll-Leichtmetallfelgen ziehen alle Blicke auf sich und runden das Gesamtbild ab. **Jetzt bei uns informieren und vorbestellen.**

* Stromverbrauch des neuen ID.5 GTX, kWh/100 km: kombiniert 17,1; CO_2-Emissionen, g/km: kombiniert 0; Effizienzklasse A+++

Fahrzeugabbildung zeigt Sonderausstattungen. Bildliche Darstellungen können vom Auslieferungsstand abweichen. Stand 04/2022. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

Ihr Volkswagen Partner
Autohaus Grützner GmbH
Birnenstraße 1 17033 Neubrandenburg
Tel. +49 395 367770, http://www.vw-gruetzner.de



Klimaanlagen Service

Nur nicht ins Schwitzen kommen – mit unserem günstigen Klimaanlagen Service[1] für Ihren Volkswagen ab 4 Jahren.

Für bestes Klima in Ihrem Volkswagen. Wir prüfen Ihre Klimaanlage auf Bedienfunktionen und Ausströmtemperatur und führen eine Sichtkontrolle der Komponenten wie Kompressor, Kondensator und Trockner durch. Und Sie? Bewahren immer einen kühlen Kopf.
volkswagen.de/economyservice

[1] Überprüfung der Klimaanlage, ohne Zusatzarbeiten, zzgl. Material. Nur bei vorheriger Terminabsprache. Angebot gültig bis einschließlich 30.06.2022.
Nicht mit anderen Aktionen kombinierbar.

Ihr Volkswagen Partner
Autohaus Grützner GmbH
Birnenstraße 1 17033 Neubrandenburg
Tel. +49 395 367770, http://www.vw-gruetzner.de

DAS ERSTE EIGENE MOTORRAD

Niemals ohne gute Probefahrt

Der Frühling ist da, die Motorradsaison läuft. Wer dabei sein will, denkt vielleicht über die erste eigene Maschine nach. Hier sind ein paar Tipps für den Weg zum perfekten Gefährt und Gefährten.

Von Elisabeth Winkler

ESSEN. Enduro, Chopper oder eher sportlich? Wer ein Motorrad kaufen will, steht vor einer riesigen Auswahl. Wichtig bei der ersten eigenen Maschine: Man muss nicht nur Verständnis für die Funktionsweise der Maschine haben. Auch die eigenen Fähigkeiten und Bedürfnisse auf der Straße muss man kennen. Experten helfen beim ersten Motorradkauf:

Neulinge auf dem Motorrad sollten einen alten Hasen bitten, den Kauf der ersten Maschine zu begleiten. Am wichtigsten ist das gute Gefühl für die Maschine. Deshalb: Probefahren! FOTO: VON DITFURTH

Nach dem Motorrad-Führerschein ist das Budget oft knapp. Gebrauchte Maschinen sind eine günstige Option. FOTO: A. WARNECKE

Beim Kauf aus zweiter Hand sind Fachwissen und Erfahrung erforderlich. Am besten, man geht zum Händler. FOTO: HENDRIK SCHMIDT

Welches Motorrad sollte ich fahren?

Die Entscheidung für ein Motorrad wird oft aus dem Gefühl heraus getroffen und kommt schnell zu früh, sagt Rainer Gurke. „Oft schaut man auf Äußerlichkeiten, Haptik, Farbe. Es ist aber eigentlich am wichtigsten, dass man mit dem Bike zurechtkommt“, so der Fahrsicherheitstrainer beim Auto Club Europa (ACE). In jedem Fall sollte man nicht das erstbeste Motorrad kaufen. „Und egal, für welches Bike man sich interessiert, man sollte zunächst eine Probefahrt machen.“

Mit der Probefahrt lässt sich austesten, ob man sich mit dem Fahrzeug wohlfühlt, sagt auch Michael Lenzen. „Das Motorrad muss zur Statur des Fahrers oder der Fahrerin passen“, sagt der Vorsitzende des Bundesverband der Motorradfahrer (BVDM). Ein Beispiel: Das Bike darf nicht so groß sein, dass man nur noch mit den Fußspitzen auf den Boden kommt. Und die Arme müssen sauber den Lenker umfassen können.

Enduro, Chopper, Supersportler oder Tourer

Die Maschine sollte auch nicht zu schwer sein: „Gerade für Einsteiger ist es nicht sinnvoll, sich ein 250 oder 300 Kilo schweres Motorrad zuzulegen, wenn sie nur 50 Kilo wiegen.“ Michael Lenzen rät, auf einem leeren Parkplatz zu testen, wie gut man mit dem Wunschbike enge Kurven fahren und wie sicher man bremsen kann.

Um das richtige Motorrad zu finden, sollte man sich außerdem fragen: Wofür will ich das Bike eigentlich haben? Soll es ins Gelände gehen oder auf Serpentinen in die Berge? Will ich mit dem Bike zum Rennstreckentraining oder in den Urlaub? Die Antwort auf diese Fragen entscheidet, ob man sich eine Enduro oder einen Chopper, einen Supersportler oder einen Tourer zulegt.

Michael Lenzen rät aber davon ab, zu sehr in diesen Kategorien zu denken, einfach weil es inzwischen sehr viele davon gebe und die Grenzen fließend seien. Sinnvoller: Die Motorräder nach Leistung unterscheiden. Denn auch bei der Leistung soll man sich nicht überfordern, sagt Lenzen. Schließlich muss man das Motorrad auch auf der Straße sicher händeln können.

Ein 500 Kilo schwerer Supersportler mit 200 PS sei daher für Einsteiger absolut nicht zu empfehlen. „75 PS sind für Anfänger wirklich vollkommen ausreichend und bringen immer noch eine Menge Spaß. Und letztlich geht es genau darum, dass man mit der Maschine Spaß hat.“

Gebrauchtkauf ist okay – am besten vom Händler

Nicht jeder hat nach Führerschein und Sicherheitsausstattung gleich auch noch das Geld für eine neue Maschine parat. Michael Lenzen hält gebrauchte Motorräder für eine gute Möglichkeit, sich auszuprobieren: „Wenn man dann feststellt, man beherrscht das Bike und will auf etwas neueres umsteigen, ist der Wertverlust nicht so groß.“

Außerdem tut es dann nicht ganz so weh, wenn das Bike anfangs mal umfällt und Kratzer bekommt. Allerdings: „Schäden an gewissen Teilen können ein Motorrad sehr gefährlich machen“, sagt Rainer Gurke, Fahrsicherheitstrainer beim Auto Club Europa (ACE). Er rät Anfängern deswegen, sich unbedingt an einen Händler ihres Vertrauens zu wenden, wenn sie ein gebrauchtes Motorrad kaufen.

Weil Anfänger in Sachen Verschleißteile und in anderen technischen Gegebenheiten meist noch nicht so versiert sind, profitieren gerade sie von einer ausgiebigen technischen Beratung. „Bei gebrauchten Motorrädern sollte man den Händler nach der Geschichte des Bikes fragen: Hatte es schonmal einen Unfall? Kennen Sie den Vorbesitzer? Wie pfleglich ist dieser mit dem Bike umgegangen?“

Egal ob gebraucht oder neu, letztlich sollte man ein Motorrad in jedem Fall bei einem vertrauenswürdigen Händler kaufen, lautet Rainer Gurkes Rat. „Denn der steht mit seinem Namen für den Verkauf ein.“ Im Gegensatz dazu können Privatverkäufer nach Angaben der Stiftung Warentest zum Beispiel jegliche Gewährleistung ausschließen.

E-Kutsche: „Endlich mal ein schicker Tesla!“

Von Birgit Zimmermann

Eine Kutsche ohne Pferde: Das macht die Elektromobilität möglich. In Leipzig hat ein früherer Auto-Manager umgesattelt.

LEIPZIG. Der ehemalige Auto-Manager Joe Laube ist ein großer Fan der Elektromobilität. Während er Zahlen und Anekdoten zur Geschichte des elektrischen Antriebs erzählt, steht er im Tweedsakko und mit grauem Bowler-Hut neben einer historisch anmutenden Kutsche, die auf den ersten Blick gut in ein Verkehrsmuseum passen würde.

Rundfahrt mit Sekt und Sitzheizung

Ein Widerspruch? Überhaupt nicht, denn der flüchtige Blick trügt. Laubes Kutsche ist in Wahrheit ziemlich neu und modern. Es ist Leipzigs erste E-Kutsche und Laube ist damit eine Touristenattraktion. Ab Ostern gehe die Saison wieder richtig los, sagt er. Sechs bis sieben Leute können in seiner komfortablen Kutsche ohne Pferde Platz nehmen. Wenn es kalt ist, bietet das Gefährt sogar eine Sitzheizung. Angetrieben wird es von einer Batterie.

Mit maximal 25 Kilometer pro Stunde chauffiert Laube seine Gäste durch die sächsische Metropole. Auf verschiedenen Touren geht es zu den Sehenswürdigkeiten der Stadt und des Umlands. Auch eine Route zur Industriekultur ist im Programm. Einen Sekt, Musik und Geschichten gibt es dazu. „Es ist Entertainment“, sagt Joe Laube. Und natürlich ist immer wieder Thema, dass die Pferde fehlen! Ein Gast, erzählt Laube, habe mal gesagt: „Endlich mal ein schicker Tesla!“

Eigentlich sei er Maschinenbau-Ingenieur und habe mehr als 25 Jahre beim Autobauer BMW gearbeitet, erzählt der 57-Jährige. Der Elektroflitzer „i3“ sei ein wichtiges Projekt gewesen. Doch 2017, während einer Atlantik-Überquerung in einem Segelboot, habe er sich die Frage gestellt, was er alles nicht mehr machen wolle. Im mittleren Management arbeiten gehörte dazu. 2018 stieg er aus seinem alten Job aus.

Wo E-Droschken noch unterwegs sind

„Als ich bei BMW raus bin, wusste ich nicht, was ich danach mache“, sagte Laube. Inspiration fand er in Dresden, wo E-Droschken schon seit ein paar Jahren unterwegs sind.

Seine E-Kutsche kaufte er bei einem Hersteller in Nordrhein-Westfalen. Sie hat Ähnlichkeit mit einer Landauer-Kutsche, aber zugelassen ist sie als Kraftfahrzeug – inklusive jährlicher Tüv-Pflichten.

Stadtrundfahrt in der Kutsche, aber ohne Pferde. Die Idee kam dem ehemaligen BMW-Manager Joe Laube – sein Leben auf der Karriereleiter wünscht er sich nicht zurück. FOTO: WALTRAUD GRUBITZSCH

E-Kutschen fahren auch in anderen Städten. Im thüringischen Bad Liebenstein bietet das Unternehmen Altenstein Tourismus mehrere Touren an.

„Wir hatten einen sehr guten Zuspruch“, berichtet Chefin Diana Pohl. Die Thüringer starten in diesem Jahr im Mai in die Saison und fahren bis September. Elektrische betriebene Droschken sind unter anderem auch in Münster, Berlin und München unterwegs. Joe Laube in Leipzig sagt: „Man erregt Aufsehen mit der E-Kutsche. Sie gibt ein Gute-Laune-Gefühl.“

Seinen Absprung aus der Autoindustrie habe er bisher nie bereut. Wenn er in seinem Tempo im Leipziger Verkehrsgewühl unterwegs sei, werde er höchstens mal angehupt, wenn jemand damit grüßen wolle. „Und die Leute genießen es auch, wenn sie bei mir in der Kutsche sitzen.“

Gute beraten: Auf der Suche nach einer geeigneten Fahrschule können Erfahrungswerte im Freundes- und Bekanntenkreis dienlich sein. Auch ein Preisvergleich lohnt sich. FOTO: CHRISTIN KLOSE

VOLLJÄHRIG UND AUTOMOBIL

So klappt‘s mit dem Führerschein mit 18

Von Claudius Lüder

Wer 18 ist, gilt vor dem Gesetz als volljährig und darf dann auch ohne Begleitperson mit dem Auto unterwegs sein. Was ist zu tun, damit das begehrte Dokument auch pünktlich zum Geburtstag auf dem Tisch liegt?

FÜRSTENWALDE. Der Führerschein gehört für viele junge Menschen zum 18. Geburtstag genauso dazu wie eine große Party. Wer sich zur Volljährigkeit mit der Fahrerlaubnis beschenken will, muss allerdings früh genug mit Fahrstunden und Anträgen loslegen. Denn einfach mal so nebenbei ist die Fahrlizenz nicht gemacht.

Wie so oft im Leben: wichtige Fristen beachten!

„Wer seinen Führerschein schnell machen will, muss viel Eigeninitiative zeigen. Theoretisch aber ist es möglich, in rund sechs Monaten zur Fahrerlaubnis zu gelangen“, sagt Marcel Bieck, Fahrtrainer beim Auto Club Europa (ACE). Speziell bei den Terminen für die praktische Prüfung jedoch gebe es lange Wartezeiten, die sich durch die Corona-Pandemie noch verlängert hätten. Die meisten Fahrschüler starten mit der theoretischen Ausbildung und beginnen nach der erfolgreichen Prüfung mit den praktischen Fahrstunden.

„Bedenken sollte man, dass es vielerorts Fristen bei den Ämtern für die Anmeldung zum Führerschein gibt“, sagt Bieck, der auch eine Fahrschule betreibt. Im Landkreis Oder-Spree beispielsweise könne man den Führerscheinantrag maximal mit einem halben Jahr Vorlauf stellen. Es sei also nicht möglich, sich beispielsweise schon mit 17 Jahren anzumelden, um dann ein Jahr später mit 18 die Prüfung zu machen.

Wie finde ich die richtige Fahrschule?

Ganz am Anfang der Fahrausbildung steht die Suche nach einer geeigneten Fahrschule. Die Auswahl ist groß. „Der erste Schritt wäre, sich im Bekanntenkreis umzuhören und nach Erfahrungen zu fragen“, sagt Bieck. Eine gute Fahrschule ermögliche es Interessenten, auch mal hereinzuschnuppern. Nicht blenden lassen sollten sich Fahrschüler hingegen von neuen und großen Autos. „Einige Fahrschulen setzen auf besonders prestigeträchtige oder hochwertige Fahrschulautos – und lassen sich das in der Regel auch bezahlen.

„Wer Geld sparen will, lernt also besser auf einem älteren VW als auf einem fabrikneuen Audi“, sagt Gerrit Reichel vom Automobil-Club Verkehr (ACV). Nach der Fahrschulsuche stehen ein Sehtest und der Erste-Hilfe-Kurs an. Ohne diese beiden Nachweise kann kein Antrag auf Führerschein gestellt werden. Beides kann auch schon vorher gemacht werden.

Jeder Fahrschüler lernt in seinem Tempo

Wer noch nicht 18 ist, benötigt jedoch die Einverständniserklärung der Eltern. „Den eigentlichen Antrag beim zuständigen Amt stellt dann normalerweise die Fahrschule. Die Bearbeitungszeit liegt meist bei drei bis vier Wochen“, sagt Bieck.

Parallel kann schon die eigentliche Fahrausbildung beginnen, die 14 Theoriestunden à 90 Minuten und verpflichtend zwölf Sonderfahrstunden für Überland, Autobahn und Nacht umfasst. Wie viele zusätzliche Fahrstunden nötig sind, hängt vom Können des Bewerbers ab.

Fahrschulen haben grundsätzlich flexible Preise, während die Prüfgebühren bei Tüv und Dekra einer festen Gebührenordnung unterliegen. „Die Preise für eine Fahrstunde liegen zwischen 30 und 70 Euro“, so Reichel. Fahrschulen in der Stadt hätten dabei meist höhere Stundensätze als Anbieter in ländlichen Gebieten.

„Wie viele Fahrstunden nötig sind, hängt nicht zuletzt von Lernwille und Fähigkeiten des Schülers ab. Mit insgesamt 15 bis 20 sollte man aber rechnen“, sagt Reichel. Unterm Strich bewegen sich die Kosten für einen Führerschein der Klasse B dann bei etwa 1500 bis 2000 Euro.

Der Unterschied zwischen Stadt und Land

Teurer wird es, wenn die Führerscheinausbildung ausschließlich mit einem Wagen mit Automatikgetriebe absolviert wird. Seit April 2021 ist es dann auch möglich, anschließend Autos mit Handschaltung zu fahren. „Allerdings müssen dann zusätzlich zehn Fahrstunden mit einem Schalter nachgewiesen werden“, sagt Bieck. Einen reinen Automatikführerschein gibt es nicht mehr. Die Neuregelung geht vor allem auf die Verbreitung der E-Autos zurück, die grundsätzlich kein Schaltgetriebe haben.

Wer in der Stadt wohnt und seinen Führerschein bei einer günstigeren Fahrschule auf dem Land absolvieren will, braucht hierzu das Okay der Behörde. „Das muss man sich von dem Straßenverkehrsamt am Hauptwohnsitz genehmigen lassen“, sagt Alexander Schnaars vom ADAC.

Denn hier gehe es um die Verkehrssicherheit und die Unterschiede im Straßenverkehr zwischen Stadt und Land. „Der Gesetzgeber will möglichst verhindern, dass ein Fahrerlaubniserwerber, der an seinem eigentlichen Wohnort am Großstadtverkehr teilnimmt, die Prüfung in einer verkehrsarmen Region ablegt“, sagt er.

Auch ein im Ausland gemachter Führerschein ist nicht automatisch in Deutschland gültig. Führerscheine aus dem EU-Ausland müssten zwar nicht umgeschrieben werden. Für die grundsätzliche Anerkennung aber sei ein Nachweis erforderlich, dass der Besitzer einen Aufenthalt von 185 Tagen in dem anderen Land nachweisen könne, so Schnaars.

„Man kann also nicht mal eben den Führerschein günstig während der Ferien in Tschechien machen, wenn man dort nicht seinen Wohnsitz für 185 Tage hatte“, sagt er.

Fahrerlaubnis im Schnellexpress

Generell rät der ADAC von Expressvarianten, die den Führerschein in nur wenigen Wochen versprechen, ab. „Lernen benötigt Zeit, die sollte man sich auch nehmen. Für die Verkehrssicherheit sind Ferienfahrschulen daher nicht zu empfehlen“, sagt Schnaars.

Wer seinen Führerschein pünktlich zum 18. Geburtstag auf dem Tisch haben möchte, sollte laut Fahrlehrer Marcel Bieck rund ein dreiviertel Jahr vorher mit den ersten Vorbereitungen wie Fahrschulsuche und Erste-Hilfe-Kurs starten, um die Fahrausbildung gründlich und stressfrei zu absolvieren.

Auch eine etwaige Nachprüfung müsse einkalkuliert werden. „Fällt man beim ersten Mal bei der praktischen Prüfung durch, ist eine zweite Prüfung frühestens nach 14 Tagen möglich“, so Bieck. Da jede Fahrschule aber nur eine begrenzte Anzahl Termine anmelden könne, dauere das oft länger.

Für viele das Highlight der Volljährigkeit: Die Erlaubnis, mit dem Auto herumzufahren. Vor der großen Freiheit müssen allerdings Fahrstunden und bürokratische Hürden absolviert werden. FOTO: DPA

GBRAUCHTWAGEN-CHECK

Der ewig junge 5er-BMW

Bereits ein Klassisker auf deutschen Straßen: Das Stufenheck der BMW Fünfer Limousine gefällt hierzulande vielen Autofahrern. Den 5er gibt es allerdings auch als Kombivariante Touring. FOTO: BMW AG/DPA

Von Stefan Weißenborn

Gebrauchte Automodelle der oberen Mittelklasse sind gefragter den je. BMW der Fünfer-Baureihe gelten als Klassiker und versprechen Luxus zum fairen Preis.

BERLIN. Der 5er ist BMWs Business-Klasse: Das Modell der oberen Mittelklasse wird wie Audi A6 oder Mercedes E-Klasse überwiegend als Dienstwagen zugelassen. Das heißt: Mit ihm werden Kilometer geschrubbt. Interessenten sollten das im Blick behalten, den Wagen durchchecken lassen und sich nicht vom Luxus, den kraftvollen Motoren oder dem guten Handling blenden lassen. Bei der Hauptuntersuchung (HU) fällt der 5er mit einigen Mängeln auf.

Modellhistorie

Die betrachtete sechste Generation der 1972 gestarteten Baureihe kam 2010 in den Handel. Die Modellpflege von 2013 brachte neben Designretuschen, neuen Sicherheitsassistenten unter anderem auch neue Ausstattungspakete. Gebaut wurde der sechste 5er bis 2017.

Karosserievarianten

Den 5er gibt es als Stufenhecklimousine (F10) und als Touring (F11), wie die Kombis bei BMW genannt werden.
Abmessungen: 4,90 m bis 5,04 m x 1,86 m x 1,46 m bis 1,47 m (LxBxH), Kofferraumvolumen: 520 l (Limousine); 375 l (Hybrid); 560 bis 1670 l (Kombi).

Stärken

Der 5er der Sechstauflage hat viel Technik vom großen Bruder, der Luxuslimousine 7er an Bord, zum Beispiel das Fahrwerk. Das Handling von BMWs gilt ohnehin als sehr gut. Exemplare mit der optionalen Allradlenkung legen hier noch eine Schippe drauf.

Bei der HU schneiden die Bremsbauteile laut „Auto Bild TÜV Report 2022“ vorbildlich ab. Bei der Beleuchtung liegen die Mängelquoten vor allem beim Rücklicht und den Blinkern unter dem Klassendurchschnitt. Abgasanlagen werden selten beanstandet, ebenfalls stellt der Ölverlust kein größeres Problem dar.

Schwächen

Im Fahrwerkskapitel liegen die Mängelquoten bei den Federn, der Dämpfung und der Achsaufhängung ab der zweiten HU klar über dem Durchschnitt. Beim vierten und fünften Pflichtcheck hebt die vordere Beleuchtung laut Report den Mängelschnitt etwas. Und die Abgasuntersuchung (AU) bestehen F10 und F11 regelmäßig nicht.

Pannenverhalten

Der ADAC schreibt mit Blick auf seine Statistik, bis auf die etwas schlechter abschneidenden Exemplare mit Erstzulassung im Jahr 2010 lande der Fünfer im Ranking auf guten und ab 2014 sehr guten Plätzen. Pannenschwerpunkte: Generator (2010), Kraftstoffpumpe (2010), Kurbelwelle (2010) und Steuerkette (2011).

Motoren

Benziner (Vier-, Sechs- und Achtzylinder, Heck- und Allradantrieb): 135 kW/184 PS bis 441 kW/600 PS;
Diesel (Vierzylinder, Heck- und Allradantrieb): 105 kW/143 PS bis 160 kW/218 PS;
Hybrid (Sechszylinder und Elektromotor, Heckantrieb): 250 kW/340 PS (Systemleistung).

Marktpreise

(laut „DAT Marktspiegel“ der Deutschen Automobil Treuhand mit jeweils statistisch erwartbaren Kilometern):
535i (2014); 225 kW/306 PS (Reihensechszylinder); 148 000 Kilometer; 17 350 Euro (als Touring: 18 150 Euro).
550i (2015); 330 kW/450 PS (V8); 131 000 Kilometer; 25 950 Euro (als Touring: 27 300 Euro).
525d xDrive (2016); 160 kW/218 PS (Vierzylinder); 136 000 Kilometer; 17 400 Euro (als Touring: 17 850 Euro).

Anzeigen

NUTZFAHRZEUG
Service
AuFa
Autoteile und Fahrzeuge • Handel & Service GmbH Prenzlau
Unsere Leistungen:
- Reparatur von Nutzfahrzeugen, Auflieger, Anhänger, Ladekräne, Baumaschinen
- Service von Klimaanlagen, Hydrauliksystemen
- Sicherheitsprüfungen § 29
- Fahrtenschreibereichung §57 AU§ 47a
- DEKRA-Abnahme
- UVV-Abnahmen
- Ersatzteile- und Zubehörhandel PKW, LKW, Traktoren, Garten- und Kommunaltechnik
- Waschanlagen PKW und Nutzfahrzeuge
- PC-Fehlerdiagnose NKW-PKW

17291 Prenzlau • Gewerbegebiet • Triftstraße 45
Tel. 03984/85920

SCHATTLACK AUTO SERVICE
Auto Service
Typenoffene Werkstatt
- Wartung, Pflege, Instandhaltung
- Inspektion/Service nach zertifizierter Herstellervorgabe, dadurch Erhalt der Herstellergarantie
- Karosserie- und Unfallinstandsetzung
- Klima-Service zum Festpreis
- Elektronische Achsvermessung
- Täglich Hauptuntersuchung nach Terminvergabe
- Automatikgetriebe-Ölservice
- Elektrik-, Elektronik-Instandsetzung mit neuester Diagnose-Technik
- Autoglas-Service
- Kostenloser Werkstatt-Ersatzwagen
- Hol- und Bringe-Service

UNSER TEAM SUCHT VERSTÄRKUNG – WIR FREUEN UNS AUF IHREN ANRUF!!!

Am Rohrteich 69 · 17291 Prenzlau · Tel.: 03984 71751
Mail: AS.schattlack@t-online.de · www.autoservice-schattlack.de

Kredit auf Nummer Sparkasse.
Bei uns finanzieren Sie Ihr Traumauto schnell, transparent und flexibel. Bequem online oder mit Top-Beratung in der Filiale. Hauptsache, immer mit sicherem Gefühl. Jetzt Kredit sichern unter
www.spk-nbdm.de

Sparkasse Neubrandenburg-Demmin

Nordkur
rat.g

„Safety-Car“ für Bundeskanzler Olaf Scholz (SPD): Das gepanzerte Sicherheitsfahrzeug „S 680 Guard“ von Mercedes. FOTO: TOM KOENIG/DAIMLER AG/DPA

FAHRENDE F

So funkt gepanzerte

Zentimeterdicke Stahlplatten und Fensterscheiben. bieten Schutz vor Angriffen. Doch wie werden

Von Fabia

STUTTGART/ULM. Kugeln prallen auf die Karosserie. Beulen und Einschusslöcher verunstalten das Blech. Doch der Beschuss ist kein Anschlag, sondern ein Test für gepanzerte Fahrzeuge. Solche Sonderschutzfahrzeuge dienen Politikern, Königen und Königinnen oder hochrangigen Managern als sicheres Transportmittel. Ex-Kanzlerin Angela Merkel etwa war oft in einem Audi A8L Security unterwegs. Nachfolger Olaf Scholz hat die neue Mercedes S-Klasse Guard S 680 zur Verfügung.

Vom Amt beschießen lassen

In Deutschland prüfen drei Beschussämter zivile Fahrzeuge. Sie haben sich zur Vereinigung der Prüfstellen für angriffshemmende Materialien und Konstruktionen (VPAM) zusammengeschlossen. Bei der ballistischen Prüfung des Beschussamtes Ulm werden die Autos je nach Modell bis zu 500 Mal beschossen. Entweder zielt ein Schütze auf das Fahrzeug oder eine Waffenabschussanlage feuert gezielt auf kritische Punkte.

„Wir besichtigen die Konstruktion schon im Rohbau und sehen das Fahrzeug ohne Verkleidung, können daher vermeintlich kritische Punkte vorher erkennen und sie gezielt prüfen“, sagt Peter Häussler vom Beschussamt Ulm. Bei der Schwachstellen-Analyse achten die Experten auf Scharniere, Kanten, Verschweißungen und Verklebungen. Vorab werden die im Fahrzeug verbauten Panzerplatten und das Panzerglas bei einer separaten Materialprüfung auf Durchschuss-Hemmung geprüft.

Mit Sturmgewehren und Handgranaten

Gepanzerte Zivilfahrzeuge teilen sich je nach Stärke der Platten und des Glases in Prüfstufen VR1 bis VR10 nach VPAM-BRV auf. Die Abkürzung bedeutet Ballistic Resistance Vehicle und bezeichnet die Widerstandsfähigkeit des Fahrzeuges gegen Angriffe mit Geschossen.

Hält die Schutzhülle bei VR4-Fahrzeugen Kugeln eines 44er Magnum-Revolvers stand, sind es bei VR7 Patronen eines Schnellfeuergewehres mit Nato-Munition und einer Aufprallgeschwindigkeit von über 900 m/s, also 3240 km/h.

Bei VR10 wird ein Auto mit Hartkern-Munition aus einem Sturmgewehr malträtiert. Zudem werden die Fahrzeuge neben der ballistischen Prüfung je nach Versuch einer Sprengprüfung unterzogen. Dabei zündet eine 12,5 Kilogramm schwere Sprengstoffmischung neben dem Fahrzeug. Bei weiteren Versuchen liegt eine Handgranate unter und auf dem Auto.

Schutz vor Anschlägen

Die Versuche entstanden als Antwort auf tatsächliche Bedrohungen und Attentate, wie in der Hochphase der Terrorbedrohung durch die RAF mit der Entführung und Ermordung Hanns Martin Schleyers 1977 oder dem tödlichen Bombenattentat auf Alfred Herrhausen 1989 in seiner Mercedes S-Klasse.

Marken wie Audi, Bentley, BMW, Citroën, Jaguar, Mercedes und Range Rover verkaufen Sonderschutzfahrzeuge direkt ab Werk. Die meisten Fahrzeuge für Unternehmer und Privatpersonen gehen nach Südamerika, Russland und Asien. Europäische Kunden sind meist Behörden oder Königshäuser.

Spezialisierte Unternehmen wie Alpha Armouring, Brabus, Trasco, Welp Group, AB Luxury oder Stoof International bauen Limousinen und Geländewagen zu Sicherheitsfahrzeugen um. Kunden können dafür zwischen Marken wählen wie beispielsweise Aston Martin, Bentley, Porsche, Toyota, Lexus, Cadillac, Volvo und Rolls-Royce.

Wie ein Sicherheitsauto entsteht

Doch Panzerung ist nicht gleich Panzerung. Und einfach nur ein bisschen Sicherheitsglas

Chinas Präsident Xi Jinping beging die Militärparade zum 70. Jahrestag der Gründung der Volksrepublik China im umgebauten Hongqi L9. FOTO: MARK SCHIEFELBEIN

Der Cadillac One – Staatskarosse des US-Präsidenten. US-Behörden geheim.

Ex-Kanzlerin Angela Merkel (CDU) war häufig in so einem Sicherheitsfahrzeug von Audi unterwegs. FOTO: AUDI AG/DPA

Innenansicht eine gepanzerten Tür. Auch Barack Obama genoss während seiner Amtszeit als US-Präsident den Schutz einer fahrenden Festung.
FOTO: PETE SOUZA VIA WIKIMEDIA GEMEINFREI

Risse, Ausbeulungen, Zerstörung – aber eben kein Durchschuss: So wirksam kann Sicherheitsglas gegen einen Beschuss sein.
FOTO: FELIX KÄSTLE

FESTUNGEN

ionieren Limousinen

Gepanzerte Fahrzeuge sind rollende Festungen und die Festungen auf Rädern gebaut und geprüft?

n Hoberg

und ein paar Stahlplatten zusätzlich an die Karosserie montieren, hält nicht alle Kugeln auf. Vielmehr werden besonders gute gepanzerte Fahrzeuge schon im Rohbau konstruiert.

Passagiere sitzen dabei in einem gepanzerten Kern, Motor- und Kofferraum werden quasi nur angeschraubt. „Beim S 680 Guard setzen wir erstmals auf einen eigenen, in sich geschlossenen Schutzraum inklusive neuer Sicherheitssysteme“, sagt Thomas Bentel als Guard-Entwicklungsingenieur bei Mercedes.

Anders formuliert: Panzerte Mercedes bisher die S-Klasse, verkleiden sie nun ein vorher gepanzertes Fahrzeug optisch zu einer S-Klasse. Dem S 680 Guard sollen Kugeln aus einem Präzisionsgewehr und Maschinengewehre nichts anhaben, ebenso wenig wie Sprengstoff am oder unter dem Auto.

Schutz durch Stahl und massive Scheiben

Spezieller Stahl am Heck und der Stirnwand, Splitterschutzmatten im Dach und Aramidplatten – all das soll Schutz bieten. Eine Tür wiegt rund 200, die Seitenscheiben 40 und die Frontscheibe 120 Kilo. Ein massiver Unterboden mit 120 Kilo Bodenplatten schützt die Insassen vor Detonationen. Feuer von außen bekämpft eine integrierte Löschanlage mit zehn Düsen unter dem Auto und im Motorraum.

Selbst vor einem Gasangriff sind Insassen geschützt: Sauerstoff presst mit leichtem Überdruck Luft aus dem Inneren, so dass kein Gas eindringen kann. „Wichtig ist, dass die Insassen schnell aus der Gefahrenzone kommen und sich dann in Sicherheit bringen“, so Bentel.

Dafür treibt das immerhin rund 4,5 Tonnen schwere Auto ein V12 mit 612 PS und 830 Newtonmeter an. Von 0 auf 100 km/h dauert es 8,3 Sekunden, maximal 190 km/h sind trotz Gewicht drin. Selbst nach einem platten Reifen geht‘s noch mit bis zu 80 km/h über 30 Kilometer weit.

Eine Gegensprechanlage mit Mikrofonen in den Spiegelgehäusen und einem Lautsprecher im Radkasten erlaubt die Kommunikation nach draußen - ohne die Seitenscheiben zu öffnen. Ein fahrender Panzer - zumindest beim Schutz. Rund 457 000 Euro plus Mehrwertsteuer müssen Kunden mindestens bezahlen.

Dicker Stahl und gegenläufige Türen

Bei BMW konnte der erste gepanzerte Wagen, ein 733i High Security (E23), ab Ende der 1970er Jahre bestellt werden. „Hochgeschützte Fahrzeuge werden vom Grundkonzept komplett neu aufgebaut, weil sie eine geänderte Struktur besitzen. Das erfordert viel Handarbeit“, sagt Florian Biersack als Leiter Sicherheitsfahrzeuge bei BMW.

Genaue Angaben macht BMW ebenso wenig wie exakte Aussagen zur Technik. Das Geschäft lebe stark von der Diskretion. Außerdem widerspreche es dem Sicherheitsgedanken des Fahrzeugs. „Ziel ist es, den größtmöglichen Schutz in der höchsten Qualität zu bieten, dabei möglichst anonym zu bleiben“, sagt Biersack.

Dabei soll der zusätzliche Schutz den Insassen im Komfort nicht einschränken. Qualität, Platz, Geräusche, Leistung und Fahrkomfort sollen dicht an den Serienfahrzeugen liegen.

BMW baut aktuell jährlich ein paar hundert Fahrzeuge in Handarbeit, so den gepanzerten X5 M50i in der Klasse VR6. Die nächste 7er Generation wird es zudem wieder als Hochsicherheitsfahrzeug geben, wahrscheinlich in den Klassen VR9 oder der Klasse VR10.

Die chinesische Präsidentenkarosse, ein umgebauter Luxuswagen der Marke Hongqi, ist 6,40 Meter lang und verfügt über einen sechs Liter großen Zwölfzylinder-Ottomotor. Im direkten Vergleich zum Serienmodell des Hongqi L9 gewähren gegenläufig öffnende Türen statt normaler Türen Einlass in den großvolumigen Innenraum. Dank eines Schiebedachs ist es Präsident Xi Jinping möglich, in der Staatslimousine zu stehen.

Technische Einzelheiten des Fahrzeugs halten die
FOTO: MIKE MAREEN - STOCK.ADOBE.COM

Zehn Einschusslöcher in der Tür der Limousine, davon neun Treffer im Blech und einer in der Scheibe. Manfred Tonnier, Leiter des Staatlichen Beschussamtes Ulm, schaut sich alles genau an. FOTO: LUDGER MÖLLERS

Vier Räder und ein Dach über den Kopf: Fahrzeuge wie der Twizy von Renault sind gelebter Minimalismus. Und immer mehr Menschen mögen das. FOTO: RENAULT/DPA

Mini-Mobilität: Fahrzeuge für den Mofa-Führerschein

Kein Autoführerschein, aber trotzdem etwas mit Dach fahren? Dafür hat die PS-Branche eine Lösung zwischen Mofa und Auto: den Leichtkraftwagen. Sind die Kleinen ein guter Pkw-Ersatz?

Von Thomas Geiger

RÜSSELSHEIM. Mit dem „Rocks-e“ wagt sich zum ersten Mal ein deutscher Volumenhersteller in ein Segment unterhalb des klassischen Pkw und wirft damit ein Schlaglicht auf die Klasse der sogenannten Leichtkraftwagen.

Die ist für den Hersteller vor allem deshalb interessant, weil er damit eine völlig neue Zielgruppe erreichen kann. Der 2,41 Meter kurze Würfel auf Rädern, den Opel jetzt ab 7990 Euro in den Handel bringt, kostet in der Tat weniger als fast jeder konventionelle Kleinwagen.

Fahren darf man solche Modelle schon ab 15 Jahren. Ein Autoführerschein ist nicht nötig. Es reicht ein Mofa-Führerschein und die Versicherung wird pauschal und preiswert über das Kennzeichen abgewickelt, so Thomas Schuster, Prüfingenieur bei der Sachverständigen-Organisation KÜS. Auch Kfz-Steuer wird keine fällig.

Dafür macht der Gesetzgeber strenge Vorgaben, teilt der ADAC mit: „Sie haben vier Räder, ein oder zwei Sitzplätze, sind auf vier kW Leistung beschränkt, wiegen höchstens 425 Kilogramm und sind bauartbedingt maximal 45 km/h schnell.“

Im Gegenzug verzichtet er allerdings weitgehend auf Crashtests und macht auch keine Vorgaben zur serienmäßigen Sicherheitsausstattung: Während Pkw ohne Airbags, ABS und ESP heute nicht mehr zugelassen werden dürfen, müssen bei den oft auch als Mofa-Autos geführten Minis meist die Gurte und allenfalls noch ein Fahrerairbag reichen. Selbst eine regelmäßige Hauptuntersuchen (HU) bleibt den Fahrzeugen erspart.

Auch dieses Modell von Microcar ermöglicht Mobilität ohne Pkw-Führerschein. FOTO: GROUPE LIGIER/DPA

Vom Kabinenroller zum kleinen E-Mobil

Mit Fahrzeugen wie der BMW Isetta oder dem Messerschmitt Kabinenroller kamen solche Kleinstwagen in den 1950er Jahren schon einmal groß raus. Und spätestens seit 2004 sind sie wieder in aller Munde, als für solche Fahrzeuge eigens die Führerscheinklasse S eingeführt wurde. Die hat damals 16-Jährigen zum ersten Mal den frühzeitigen Umstieg auf vier Räder ermöglicht.

Das Angebot ist entsprechend groß und lebt vor allem von Marken aus Italien

und Frankreich, wo solche Fahrzeuge sehr gebräuchlich sind. Hersteller wie Ligier, Aixam, Casalini oder Piaggio bieten laut ADAC zwischen etwa 10 und 20 000 Euro eine breite Modellpalette an.

Elektrischer Rückenwind für die Kleinen

Vor allem die Elektrifizierung dürfte dieser Klasse noch einen Schub geben, glaubt Schuster nicht zuletzt mit Blick auf den Rocks-e: Man braucht keine großen und damit teuren Akkus. Und niemand erwartet riesige Reichweiten, fasst er die Vorteile zusammen.

Kein Wunder also, dass zum Beispiel Renault den Twizy ebenfalls für diese Fahrzeugkategorie freigegeben hat und der Rocks-e eigentlich als Citroën Ami entwickelt wurde. Auch Seiteneinsteiger wie Microlino mit der elektrischen Isetta oder ACM mit dem City One kommen aus dieser Nische. Selbst wenn die Autos dann im Laufe der Entwicklung doch größer, stärker und schneller geworden sind und sich wie der Microlino mit Airbags und 90 km/h Spitze um mehr Nähe zum „echten" Auto mühen.

Fahrer und Gefährt: nicht immer eine sichere Paarung

Zwar sprechen viele gute Gründe für kleinere Fahrzeuge, vor allem in der Stadt. Doch so viele Probleme diese Minis lösen könnten, schaffen sie auch neue. Denn zumindest die Experten des ADAC lassen kaum ein gutes Haar an dieser Fahrzeuggattung. Weil es keine offiziellen Crashvorschriften gebe, habe der Test des Aufprallschutzes meist sehr ernüchternde Ergebnisse geliefert, schreibt der Club.

Die Fahrstabilität sei bei vielen Modellen fragwürdig. Gerade jüngeren Fahrern mangele es an Erfahrung - zumal die ihren Führerschein in der Regel auf zwei Rädern machen würden und nun auf vier Räder umsteigen könnten. Das Problem sind aber nicht allein die Technik und womöglich die mangelnde Übung des Fahrers, sagt KÜS-Mann Schuster. Sondern auch die Wahrnehmung durch die anderen Verkehrsteilnehmer ist kritisch: „Anders als ein Mofa kann man solche Leichtkraftwagen schnell mit einem konventionellen Kleinwagen verwechseln, schätzt dann etwa Tempo oder Beschleunigung falsch ein und provoziert womöglich gefährliche Begegnungen", sagt der Experte.

Der ADAC rät deshalb, dass sich Interessenten vor der Anschaffung über den möglichen Einsatzbereich klar werden sollten: „Und der begrenzt sich sinnvollerweise auf die Stadt. Längere Überlandfahrten sind in Leichtkraftfahrzeugen ein No-Go und Nachtfahrten sowie Touren außerhalb geschlossener Ortschaften nicht zu empfehlen."

Im Internet finden sich dennoch viele begeisterte Erfahrungsberichte von Menschen, die teilweise schon seit Jahren mit Miniatur-Autos unterwegs sind. Eine Lehrerin, die seit Langem mit einem Renault Twizy unterwegs ist, nimmt sogar in Kauf, dass es im Herbst und Winter auf ihren Fahrten zur Schule und anderen Kurzstrecken ab und an unglaublich kalt wird, wie sie in einem Blog für Elektromobilität berichtet. Grund: Der Twizy (siehe Foto auf der Vorseite) hat zwar ein futuristisches Design – aber keine Fenster! Wird es draußen windig oder frostig, müssen Twizy-Fahrer sich also warm anziehen und Decken mitnehmen. Der Renault der Miniklasse hat trotzdem glühende Fans. In ganz Deutschland finden regelmäßig Treffen von Twizy-Fahrern statt – und das nicht nur im Sommer.

Bonjour Mini: „Ligier" ist eine Marke für Kleinstfahrzeuge aus Frankreich und auch hierzulande sehr gefragt. FOTO: GROUPE LIGIER /DPA

Wie gut ist günstig? Reifen für Kleinwagen im Test

Von Peter Löschinger

Der Reifenwechsel ist fällig. Ein Reifentest von ACE und GTÜ hat speziell preiswerte Modelle im Blick.

Wer diesen Frühling auf neue Sommerreifen wechseln will, muss tiefer in die Tasche greifen – ein Preisvergleich lohnt. FOTO: M. BRANDT

BERLIN/STUTTGART. Wer nicht auf Ganzjahresreifen setzt, dürfte in den kommenden Wochen wohl wieder einen Termin in der Werkstatt zum Räderwechsel machen. Werden dann unerwartet neue Sommerreifen fällig, kann das schnell ins Geld gehen. Was günstigere Modelle für Kleinwagen taugen, zeigt ein Gemeinschaftstest von Auto Club Europa (ACE), dem österreichischen ARBÖ und der GTÜ.

Hier müssen sich sechs gängige Markenreifen aus dem günstigeren Preissegment mit zwei noch billigeren Reifen unbekannterer Marken messen, die über das Internet zu bestellen sind. Diese seien allerdings schon länger auf dem Markt und würden im Netz „durchaus kontrovers diskutiert werden", so die Tester. Was taugen die?

Im Trocknen und Nassen sicher unterwegs

Die Reifen in der gängigen Kleinwagendimension 195/55 R 16 kosten pro Satz Circapreise von 233 bis 404 Euro. Sie müssen in Kategorien wie Sicherheit bei Nässe und im Trockenen, Umwelt und Wirtschaftlichkeit antreten. Das Ergebnis ist positiv: „Sehr empfehlenswert" ist zwar nur ein Reifen, aber fünf Modelle sind laut Test „empfehlenswert". Und nur zwei sind „bedingt empfehlenswert". Durchgefallen sei aber keiner.

Testsieger ist der „Kleber Dynaxer HP4" (380 Euro) und schneidet als einziger mit „sehr empfehlenswert" ab. Dicht dahinter zeigen sich die übrigen Kandidaten mit „empfehlenswert" wie der „Falken ZIEX ZE310 ECORUN" (388 Euro) und der „Uniroyal Rainsport5" (404 Euro), die sich den zweiten Platz teilen.

Auch der billigste Reifen im Test überzeugte

So etwas wie der Preis-Leistung-Sieger ist mit rund 233 Euro pro Satz der billigste Pneu im Test: Auch der „Milestone Green Sport" erreicht ein „empfehlenswert". Der mit 237 Euro pro Satz zweitbilligste Reifen im Test bildet allerdings zusammen mit einem Modell für 364 Euro das Schlusslicht. Beide zeigen besonders bei Nässe Defizite, sind hier nur gerade noch ausreichend. Einer ist zudem beim Bremsen auf trockener Straße gerade noch akzeptabel - beide daher nur „bedingt empfehlenswert".

Gute Qualität hängt eben nicht immer vom Preis ab.

Anzeige

AUTOHAUS PIAHOWIAK GMBH & CO. KG
Renault Vertragspartner
Hellfelder Str. 8, 17039 Trollenhagen/Neubrandenburg, Tel. 0395-430430

Fragen Sie auch nach unseren Angeboten.
AUTOHAUS PIAHOWIAK GMBH & CO. KG
Renault Vertragspartner
Neubrandenburger Str. 14, 17098 Friedland, Tel. 039601 30130
AUTOHAUS PIAHOWIAK GMBH & CO. KG
Renault Vertragspartner
Heinrich-Scheven-Str. 1, 17092 Waren/Müritz, Tel. 03991 611 610
AUTOHAUS SCHWARTZ
Renault Vertragspartner
Am Bornbruch 14, 17139 Gielow, Tel. 039957 20434

MOTORRÄDER 2022

Dynamisches Comeback: Die in den vergangenen Jahren fast verschwundenen Sporttourer sind zurück. Es gibt es mehrere neue Modelle, wie etwa die Triumph Speed triple 1200 RR (Foto). Lange Fahrten und Urlaubstrips sind auf den bequemen Maschinen ein besonderes Vergnügen. Unter anderem hat auch Suzuki mit der GSX-S 1000 GT einen frischen Sportstourer auf den Markt gebracht. FOTO: TRIUMPH/DPA

Allrounder wie die Ducati Multistrada V2S bieten sich für die verschiedensten Gelegenheiten – von Alltagsfahrten bis zum Roadtrip – an. FOTO: DUCATI/DPA

Neue Trends und ein Comeback

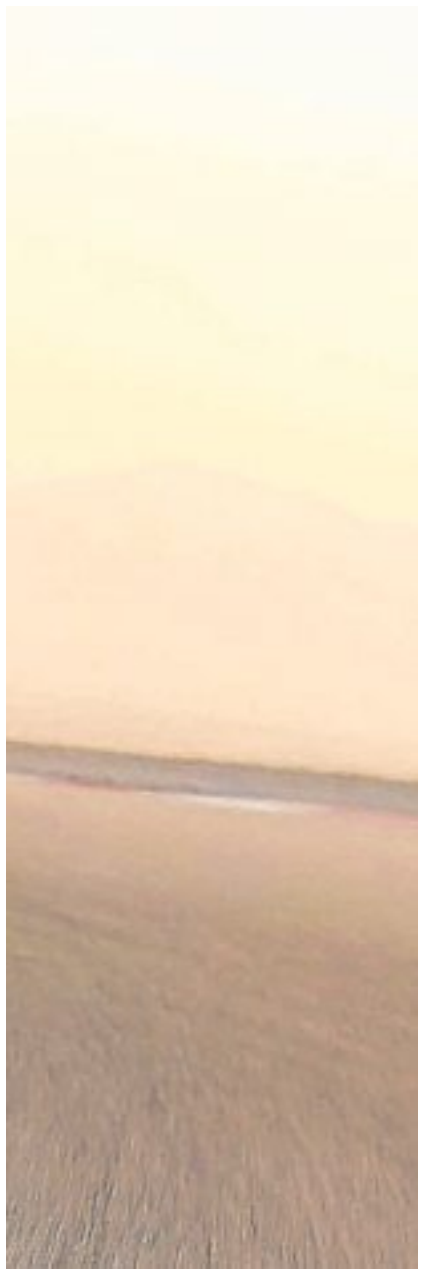
Die Temperaturen steigen, endlich ist wieder Motorrad-Saison. Wer noch auf der Suche nach einem zweirädrigen Gefährten ist, hat viele Möglichkeiten.

Von Fabian Hoberg

STUTTGART/BERGISCH-GLADBACH. Der Motorradboom hält weiter an – und die Gut-Wetter-Saison steht vor der Tür. Was ist zurzeit unter Motorrad-Freunden angesagt? Maik Schwarz vom „Motorrad Magazin MO“ sieht einen Trend zu Enduro-ähnlichen Konzepten, vergleichbar mit den SUVs im Pkw-Bereich, bei den Zweirädern jedoch ohne steigende Fahrzeuggewichte.

„Diese Maschinen sind etwas höher und bieten mehr Federweg und Komfort als konventionelle Straßenmaschinen, setzen aber auf Straßenreifen und sind fürs Gelände nicht geeignet“, sagt Schwarz. Modelle wie BMW F900 XR, Kawasaki Versys und Yamaha Tracer zählen dazu, Anfang 2022 kamen die Modelle Aprilia Tuareg 660 und Husqvarna Norden 901 hinzu. Fest steht: Spaß machen sie alle.

Anzeige



Boom-Potenzial oder Nische?

Im Gegensatz zu Autos bleiben Elektro-Motorräder eine Nische. „Sie sind noch zu teuer, zu schwer und bieten nur eine geringe Reichweite“, sagt Schwarz. „Dazu dauert das Laden lange. Für Hobbyfahrer, die am Wochenende ein paar hundert Kilometer fahren wollen, passt das nicht zum Nutzerprofil.“ Modelle wie Zero SR, Energica Ego+ und Energica Eva Ribelle RS bieten aber zumindest eine neue Auswahl für E-Motorradfahrer.

Hingegen können Kurzstrecken-Zweiräder wie E-Roller durchaus Sinn ergeben, wie etwa der BMW CE 04 Scooter. Einen wachsenden Markt sieht der Motorrad-Experte auch bei den Leichtkrafträdern, hervorgerufen durch die seit 2020 bestehende Führerschein-Neuregelung B196.

Modelle der Mittelklasse im Aufwind

Jörg Lohse, stellvertretender Chefredakteur der Zeitschrift „Motorrad“, sieht für 2022 drei Motorrad-Trends: starke Mittelklasse, italienische Offensive und Comeback der Sporttourer. Bei Motorrädern der Mittelkasse, also Maschinen zwischen 500 und 800 Kubikzentimeter (ccm) und maximal 95 PS, werde es 2022 ein größeres Angebot geben. „Interessant sind diese deshalb, weil sie mit dem Führerschein A2 gefahren werden können“, sagt Lohse. Dazu zählt er unter anderem die Triumph Tiger Sport 660, die Kawasaki Z 650 RS und die Honda CB 500-Reihe.

Italo-Renner und Tourer

2022 präsentieren zudem viele italienischer Hersteller neue Modelle: Aprilia nach der RS 660 und Tuono 660 die Tuareg 660. Damit bietet Aprilia auf einem Baukasten die Kategorien Sportler, Naked Bike und Adventure Bike. Moto Guzzi hat mit der V100 Mandello erstmals einen wassergekühlten V2 und damit einen neuen 1,0-Liter-Motor mit 115 PS.

Ducati zeigte in den vergangenen Wochen mehrere neue Modelle, wie die Multistrada V2, 800er Urban Motard, 1100er Tribute pro, Multistrada Pikes Peak, Desert X, Panigale V4 und Streetfighter V2 mit 153 PS. „Neben dem 204 PS starken V4-Motor stellt Ducati mit der Streetfighter V2 nun eine moderat motorisierte Maschine auf die Räder, die mehr Nutzen bietet und sich wahrscheinlich einfacher fahren lässt“, sagt Jörg Lohse.

Auch die italienische Marke Benelli verkauft mit der zweizylindrigen TRK 800 mit 77 PS ab 2022 ein Adventure Bike der Mittelklasse – das Segment, auf das sich gerade alle Hersteller stürzen.

Mit der Lucky Explorer stellt der italienische Edelhersteller MV Augusta 2022 gleich zwei neue Adventure-Motorräder vor: das kleinere Modell 5.5 mit 550 ccm aus zwei Zylindern und 48 PS sowie die größere Dreizylinder-Variante 9.5 mit 950 ccm und 123 PS. „MV Augusta geht mit diesen beiden Motorkonzepten und einer ähnlichen Optik der Maschinen einen interessanten Weg - von der Straße rein ins Gelände“, sagt Lohse. Mit der Lucky Explorer 5.5 ist MV Augusta nun auch im umsatzstarken Mittelklasse-Segment vertreten.

Sportliche Reisemaschinen

„Die in den vergangenen Jahren fast verschwundenen Sporttourer mit starken Motoren und Verkleidung für bequeme und lange Reisen erfahren ein Comeback“, sagt Lohse. Dazu zählen neben der Moto Guzzi V100 Mandello auch Suzuki GSX-S 1000 GT, Honda NT 1100 und Triumph Speed Triple 1200 RR. Bei der Triumph mit einer kleinen Halbverkleidung und einem Scheinwerfer arbeitet ein Dreizylinder mit 180 PS.

Michael Lenzen sieht 2022 weiterhin den Trend von Retro-Motorrädern, wie etwa Kawasaki Z650RS oder Z900RS SE, so der Vorsitzende vom Bundesverband der Motorradfahrer (BvdM). „Auch chinesische Marken werden 2022 mehr Maschinen in Europa anbieten.“ Etwa die Marken Voge, CFMoto oder Mash.

Seiner Meinung nach werden Crossover-Motorräder weiter gefragt sein, häufig in der Klasse bis 900 Kubikzentimeter. „Das Wettrüsten nach mehr Leistung und immer schnelleren Maschinen ist nicht mehr zeitgemäß. Bezahlbare Maschinen im mittleren Segment bieten den Piloten ebenso viel Spaß“, sagt er. Zudem habe sich das Bewusstsein für mehr Sicherheit bei vielen Motorradfahrern erhöht, worauf auch vereinzelte Motorradhersteller reagieren.

Bullige Bikes: Straßenenduros wie die Husqvarna Norden 901 zeigen sich optisch rustikal. FOTO: HUSQVARNA/DPA

Der Retro-Boom geht mit Maschinen wie der Kawasaki Z650RS weiter. Modelle, die im besten Sinne alt aussehen, aber mit moderner Technik fahren, stehen hoch im Kurs. FOTO: ALESSIO BARBANTI/KAWASAKI/DPA

Anzeige

Verbrauchswerte nach WLTP*: Kuga PHEV: Kraftstoffverbrauch (kombiniert): 1,3 l/100 km; Stromverbrauch (kombiniert): 15,6 kWh/100 km; CO_2-Emissionen (kombiniert): 29 g/km; elektrische Reichweite (bei voller Batterie): bis zu 64 km**

Schröder Automobil GmbH

Hirtenstraße 12
17389 Anklam
Tel.: 03971/ 83000
Fax: 03971/ 830033
E-Mail: b.schroeder@ford-schroeder.com
www.Ford-Schroeder.com

Steinstraße 2
17036 Neubrandenburg
Tel.: 0395/ 777 4 777
Fax: 0395 /777 4 744
E-Mail: b.schroeder@Ford-NB.de
www.Ford-NB.de

Beispielfoto eines Fahrzeuges der Baureihe. Die Ausstattungsmerkmale des abgebildeten Fahrzeuges sind nicht Bestandteil des Angebotes. *Seit dem 1. September 2017 werden bestimmte Neuwagen nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure, WLTP), einem neuen, realistischeren Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO_2-Emissionen, typgenehmigt. Seit dem 1. September 2018 hat das WLTP den neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ), das bisherige Prüfverfahren, ersetzt. Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO_2-Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen. Die angegebenen Werte dieses Fahrzeugtyps wurden anhand des neuen WLTP-Testzyklus ermittelt. **Maximale Reichweite gemäß Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP) bei voll aufgeladener Batterie. Die tatsächliche Reichweite kann aufgrund unterschiedlicher Faktoren (Wetterbedingungen, Fahrverhalten, Fahrzeugzustand, Alter der Lithium-Ionen-Batterie) variieren. [1]Ford Lease ist ein Angebot der ALD AutoLeasing D GmbH, Nedderfeld 95, 22529 Hamburg, für Gewerbekunden (ausgeschlossen sind Großkunden mit Ford Rahmenabkommen sowie gewerbliche Sonderabnehmer wie z. B. Taxi, Fahrschulen, Behörden). Eingeschlossen im Ford Lease Full-Service-Paket sind Wartungs- und Inspektionsarbeiten sowie anfallende Verschleißreparaturen in vereinbartem Umfang. Für weitere Fragen zu Details und Ausschlüssen zu allen Services können Sie sich gerne an uns wenden. Nur erhältlich im Rahmen eines Ford Lease Vertrages. Ist der Leasingnehmer Verbraucher, besteht nach Vertragsschluss ein Widerrufsrecht. [2]Gilt für einen Ford Kuga Cool & Connect 2,5-l-Duratec (PHEV) 165 kW (225 PS), Stufenloses Automatikgetriebe (CVT), Start-Stopp-System, Euro 6d-ISC-FCM, 207,74 netto (€ 247,21 brutto) monatliche Leasingrate, € 4.500,- netto (€ 5.355,- brutto) Leasing-Sonderzahlung, bei 42 Monaten Laufzeit und 30.000 km Gesamtlaufleistung. Leasingrate auf Basis eines Fahrzeugpreises von € 34.285,71 netto (€ 40.799,99 brutto), zzgl. € 750,- netto (€ 892,50 brutto) Überführungskosten. Das Ford Lease Full-Service-Paket ist optional für € 21,26 netto (€ 25,30 brutto) monatlich erhältlich und in der Ford Lease Full-Service-Rate berücksichtigt.

RICHTIG HAND ANLEGEN

Was Sie am Auto selbst machen können

Fummelig, aber machbar: Der Austausch von Scheibenwischern. FOTO: DPA

Moderne Autos stecken voller Elektronik. In der Werkstatt ersetzt dann oft ein System-Update den Griff zum Werkzeugkasten. Was bedeutet das für begabte Hobby-Schrauber?

Von Claudius Lüder

KÖLN. „Jetzt helfe ich mir selbst“, „So wird‘s gemacht“ oder schlicht „Reparaturanleitung“ hießen früher einige der Standardwerke im Bücherregal, wenn es darum ging, Geld zu sparen und selbst Hand anzulegen am Auto. Bei modernen Autos ist das gar nicht mehr so einfach. An vielen Stellen hat die Elektronik mechanische Bauteile ersetzt. Sparen durch Schrauben kann aber immer noch funktionieren.

Ein wenig Talent für Praktisches muss sein

Auch moderne Autos böten immer noch das Potenzial, einige Wartungsarbeiten im Do-it-yourself-Verfahren durchzuführen, sagt Malte Dringenberg vom Automobilclub von Deutschland (AvD). „Voraussetzung ist aber ein Mindestmaß an handwerklichem Geschick sowie die passende Ausrüstung.“ Die Bandbreite reiche vom Ölwechsel über die Kontrolle der Scheibenwischer bis zum Austausch der Bremsbeläge, „solide Fachkenntnisse vorausgesetzt“, so Dringenberg.

Die häufigsten Arbeiten, die Autofahrer selbst erledigen, sind das Wechseln der Scheibenwischer und das Austauschen von Lampen, sagt Holger Ippen von der „Auto Zeitung“.

Du hilfst mir und ich helfe dir

Die Fachzeitschrift beobachtet in den vergangenen zwei Jahren eine generelle Zunahme der Hobbyarbeiten an Autos. „In der Corona-Zeit haben sich die Leute wieder mehr mit ihren Autos beschäftigt, das zeigt eine deutlich gestiegene Nachfrage bei den Ersatzteilverkäufern“, sagt Ippen.

Auch gebe es wieder mehr Garagen-Treffs, wo sich Gleichgesinnte zusammentun, um an ihren Fahrzeugen zu schrauben. „Meist ist dann mindestens einer mit Fachkenntnissen dabei, denn ohne die sollte man sich weder an der Bremsanlage noch am Auspuff zu schaffen machen“, sagt Holger Ippen.

Allerdings seien mitunter auch vermeintlich einfache Arbeiten wie das Wechseln von Lampen bei einigen Fahrzeugen kaum möglich. „Bei den europäischen Fahrzeugtypen funktioniert das gut, bei englischen und japanischen schon weniger, und bei Fahrzeugen der Oberklasse benötigt man zum Teil sogar Spezialwerkzeug.“

Zu den Klassikern bei Do-it-yourself-Autofahrern zählt neben dem Öl- auch der Radwechsel und das Ausbessern kleinerer Lackschäden. Aber auch schon das Auffüllen des Wischwassers spart Geld, denn Kfz-Werkstätten berechnen für den Scheibenreiniger oft viel Geld.

Irgendwann ist das Ende der Fahnenstange erreicht

Mitunter aber wendet sich eine gut gedachte Reparatur auch ins Gegenteil. Etwa, wenn der Hobbybastler an seine Grenzen gerät. „Dann wird erst Zeit und Geld ins Selberschrauben investiert, und am Ende muss der Wagen von der Fachwerkstatt instandgesetzt werden“, sagt Ippen. Ein Innenraumfilter für einen Mercedes etwa koste 40 Euro. Wer wisse, wie der Filter gewechselt wird, könne viel Geld sparen. Denn die Fachwerkstatt berechne hierfür mitunter 160 Euro.

Ohne handwerkliches Geschick allerdings gerieten Laien hier schnell an ihre Grenzen. Eine gute und günstige Adresse für allerlei Arbeiten können SB-Werkstätten sein. Die vermieten stunden- oder tageweise komplett ausgestattete Arbeitsbühnen.

„Gerade in Ballungsgebieten hat diese Sonderform der Werkstatt in den vergangenen Jahren eine Renaissance erlebt“, sagt Dringenberg. Meist seien diese Selbsthilfe-Werkstätten in Gewerbegebieten in Ortsrandlagen zu finden.

Was ist mit der Garantie, wenn ich selber schraube?

Speziell bei jüngeren Fahrzeugen jedoch sollten die Eigenleistungen überschaubar bleiben, um eventuelle Garantieansprüche nicht zu gefährden. „Oft wird von den Herstellern sogar verlangt, dass die Wartungen und Instandsetzungen in einem Fachbetrieb der Marke erfolgen, um die Ansprüche zu wahren“, sagt Daniela Mielchen, Fachanwältin für Verkehrsrecht.

Wenn die Inspektionen stets dem Scheckheft zufolge in einer autorisierten Werkstatt durchgeführt wurden, könne der Eigentümer aber durchaus auch eine Lampe oder einen Filter wechseln, ohne Garantieansprüche zu verlieren.

„Grundsätzlich steht es jedem Eigentümer frei, sein Fahrzeug zu warten und zu reparieren, wie er das möchte.“ Auf etwaige Gewährleistungsansprüche hätten Arbeiten wie diese ohnehin keine Auswirkung. „Im Rahmen der Gewährleistung haftet der Verkäufer für Mängel, die bereits bei Übergabe vorgelegen haben“, sagt Mielchen. Hier gehe es also um Schäden, die es schon beim Kauf eines Autos gab.

Gleichwohl rät die Expertin dazu, besonders bei Leasingfahrzeugen von „Eigenreparaturen“ jeglicher Art abzusehen. „Hier verpflichtet sich der Leasingnehmer in der Regel zu einer Wartung und Reparatur des Fahrzeuges in einem Fachbetrieb“, sagt sie. Wer dennoch selbst Hand anlege, werde möglicherweise vertragsbrüchig. Das könnte bei der Rückgabe des Leasingfahrzeugs zu Problemen führen.

Öl- und Reifenwechsel gehören zu den Klassikern der Selbstreparatur. Nicht selten liegt ein Problem aber auch tiefer. Im Zweifelsfall sollte man immer eine Werkstatt aufsuchen. FOTO: DPA

Moderne Elektronik: Fluch oder Segen?

Moderne Fahrzeuge haben mehr Elektronik und bieten daher grundsätzlich weniger Potenzial zum Selberschrauben. Findige Tüftler aber hält das nicht davon ab, auf anderem Wege in die Tiefen des Fahrzeugs hineinzuschauen, wie Holger Ippen weiß: „Die Elektronik ist längst kein Tabu mehr. Mittlerweile gibt es Diagnosegeräte für Preise ab 25 Euro, mit denen jeder auf die OBD II-Schnittstelle zugreifen kann, die unterhalb des Lenkrads liegt“, sagt er. Auf diesem Weg könnten beispielsweise vor einem Werkstattbesuch alle vorliegenden Fehlercodes ausgelesen werden. „Erscheint beispielsweise im Cockpit die Warnlampe für die Bremsen, lässt sich mit diesem OBD II-Tester genaueres darüber erfahren, zum Beispiel ob es sich um einen Defekt oder um das Erreichen der Verschleißgrenze handelt.“, sagt Ippen. Autofahrer hätten also über so ein Gerät die Möglichkeit, schon mit einem gewissen Informationsvorsprung in die Werkstatt zu fahren. So könnten sie genauere Angaben machen, was repariert werden müsse. Auch so lässt sich Geld sparen.

40 Euro

... kostet etwa ein Innenraumfilter für einen Mercedes. Wer ihn selbst einbaut, spart mindestens 100 Euro Werkstattkosten.

Finger weg von spezieller E-Auto-Technik

Auf keinen Fall eingreifen sollten Autofahrer jedoch bei E-Autos oder Hybridfahrzeugen bei Komponenten, die orangefarben gekennzeichnet sind. „Durch diese Teile beziehungsweise Kabel fließt Strom im Hochvoltbereich und es ist lebensgefährlich, hier selbst Hand anzulegen“, sagt Dringenberg. Arbeiten an diesen Komponenten dürften auch in Fachwerkstätten nur von entsprechend geschultem Personal durchgeführt werden.

VERBANDSKASTEN WIRD 50

Jubiläum im Kofferraum

Er gehört schon seit fünf Jahrzehnten in jedes Auto: der Verbandkasten. Und wer ihn nicht dabei hat, muss zahlen. Mehrmals wurde sein Inhalt bereits aktualisiert und muss zudem alle fünf Jahre erneuert werden. Doch wahres Verbesserungspotenzial steckt woanders.

Von Fabian Hoberg

BERLIN/STUTTGART. Meist klemmt er im Kofferraum zwischen Warndreieck und Wagenheber: der Verbandskasten. Seit 50 Jahren zählt die lebensrettende Box oder Tasche zur Pflichtausstattung im Auto, um nach einem Unfall bei der Ersten Hilfe zu unterstützen.

Das kam Anfang der 1970er Jahre sehr häufig vor. Autofahren ohne Gurt und Geschwindigkeitsbegrenzung auf Landstraßen, ohne ABS, ESP und ohne Promillegrenzen war sehr gefährlich: 1970 starben 19 193 Menschen im Straßenverkehr in Deutschland, bei 13,94 Millionen Autos. Zum Vergleich: 2021 kamen 2569 Menschen bei Verkehrsunfällen in Deutschland ums Leben, bei etwa 59 Millionen angemeldeten Fahrzeugen.

Seit 50 Jahren für mehr Sicherheit an Bord

Krankenwagen benötigten damals lange, um einen Unfallort zu erreichen. Daher führte der Gesetzgeber zum 1. Januar 1972 die Pflicht zum Mitführen eines Kfz-Verbandkastens ein, um eine schnelle Erstversorgung zu ermöglichen. Seitdem muss jedes Auto nach Paragraf 35h der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) Erste-Hilfe-Material an Bord haben, festgelegt nach der DIN 13164. Durch die Norm unterscheidet sich der Inhalt nicht, die Form kann variieren, etwa eine Tasche oder ein Aufbewahrungskasten sein.

„Verbandkästen für Autos gab es schon vorher, nur keine Verpflichtung, einen mitzuführen. Daher hatten nur wenige Autos Erste-Hilfe-Material an Bord“, sagt Andreas Holthaus. Er leitet seit über 20 Jahren den Fachbereich Erste Hilfe (FBEH) beim Bundesverband Medizintechnologie (BVMed).

Zudem ist er geschäftsführender Gesellschafter der Holthaus Medical. Seit fast 100 Jahren produziert das Familienunternehmen aus Remscheid Verbandsmittel, seit über 50 Jahren Verbandkästen. Diese wurden in den vergangenen Jahrzehnten mehrmals modernisiert, die Normen darauf angepasst, um stets auf dem neusten Stand der Notfallmedizin zu sein.

„Wichtig ist, dass Autofahrer das Verfallsdatum beachten und den Verbandkasten nach fünf Jahren austauschen“, sagt Andreas Holthaus. Denn verschiedene Produkte haben wegen der im Auto herrschenden Temperaturschwankungen ein Verfallsdatum.

Liegt das Verfallsdatum zurück oder fehlt er ganz, droht bei einer Fahrzeugkontrolle ein Bußgeld von fünf bis zehn Euro. Fehlt er bei einer Hauptuntersuchung, ist er mangelhaft oder unvollständig, so wird das als „geringer Mangel“ beanstandet. Ist das Datum abgelaufen, taucht das laut Dekra lediglich als Hinweis im Prüfbericht auf. Die Plakette gibt es dennoch.

Sinnvolle Hilfe oder nutzloses Material?

Siegfried Brockmann hält den Verbandkasten nur für bedingt sinnvoll. „Die richtige Benutzung hängt mit Kenntnissen der Ersten Hilfe zusammen. Wenn die nicht vorhanden sind, dann hilft der Verbandkasten wenig“, sagt der Leiter der Unfallforschung der Versicherer (UDV) im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV).

Für die meisten Autofahrer liegt der Erste-Hilfe-Kurs viele Jahre zurück. Da nur die wenigsten Autofahrer die Kenntnisse nach ein paar Jahren auffrischen, fehlt es an Übung und Können. „Viele Autofahrer fühlen sich als Ersthelfer überfordert und können dementsprechend nicht helfen“, sagt Brockmann. Genaue Untersuchungen über den Einsatz von Verbandkästen gebe es aber nicht.

Zudem hält der Unfallforscher den Verbandkasten für zu überladen. „Erste Hilfe bezieht sich auf schwere Verletzungen wie offene Wunden, starke Blutungen, Herzstillstand oder Schock. Kleine Pflaster und Verbände sind dafür ungeeignet“, sagt er.

Erste Hilfe ist Pflicht

Vielmehr müssten Ersthelfer wissen, wie sie lebensgefährliche Wunden versorgen, wie ein Druckverband funktioniert und entsprechendes Material im Verbandkasten direkt finden. Kleine Verletzungen würden meist nicht am Unfallort behandelt, sondern später.

„Es schadet natürlich nicht, einen Erste-Hilfe-Kasten im Auto zu haben. Aber in seiner jetzigen Form bringt er wenig“, sagt er.

Auch für Marcel Mühlich vom Auto Club Europa (ACE) ist das Wissen um die korrekte Anwendung von Erste-Hilfe-Maßnahmen entscheidender als ein Verbandkasten. Er plädiert für Auffrischungskurse alle drei bis fünf Jahre. Aber immer gilt: „Jeder Autofahrer ist gesetzlich verpflichtet, Erste Hilfe zu leisten. Lieber schlecht helfen, als gar nicht helfen. Übung macht aber den Meister“, sagt er.

Beim Kauf eines Verbandkastens rät Marcel Mühlich zum Blick auf das Ablaufdatum der Inhalte. „Es muss nicht immer der ganze Inhalt erneuert werden, häufig reicht es, die Materialien zu ersetzen, die abgelaufen sind“, sagt er. Es gebe für manche Verbandkästen auch Nachfüllpakete, die günstiger als ein neuer Kasten seien.

Wichtig: Das Verfallsdatum sollte erst in fünf Jahren erreicht werden und der Inhalt den aktuellen Stand der DIN 13164 erfüllen - mit zwei medizinischen Masken. „Die müssen eingeschweißt im Verbandkasten liegen und nicht irgendwo offen und lose im Auto“, sagt Mühlich.

Die im Handel befindlichen Verbandkästen nach der bisher gültigen Norm dürfen noch bis 31. Januar 2023 genutzt werden und müssen weder ausgetauscht noch nachgerüstet werden. Wichtig sei zudem der Aufbewahrungsort. „Am besten liegt das Erste-Hilfe-Set griffbereit im Innenraum. Dort kommen Autofahrer nach einem Unfall direkt dran“, sagt Mühlich. Nach einem Heckaufprall bleibt der lebensrettende Kasten im Kofferraum hingegen eingeklemmt zwischen Warndreieck und Wagenheber.

Pflichtzubehör für Autofahrer: ein frischer Verbandskasten. Ob er im Notfall allzu viel bringt, wagen Experten zu bezweifeln. Beim Auto Club Europa plädiert man eher für eine regelmäßige Auffrischung der Erste-Hilfe-Kenntnisse. FOTO: CHRISTIN KLOSE

FOTO: DAVIZRO PHOTOGRAPHY-STOCK.ADOBE.COM

Ein Biofidel-Dummy ausgestattet mit einem Messtechnik-Sensor. FOTO: FINN DANKER

Diese Dummys retten uns das Leben

Wie sicher ist ein Fahrzeug? Wissenschaftler untersuchen das anhand von Crashtests. Im Innenraum sitzen dann statt Menschen Crashtest-Dummys. Und die Ergebnisse, die diese Menschenpuppen liefern, werden immer präziser.

Von Fabian Hoberg

BERLIN/ULM. Keine blockierenden Räder oder quietschenden Reifen. Ungebremst rast das Auto ins Hindernis. Glas splittert, Blech verformt sich und im Innenraum wird ein Dummy herumgeschleudert. Seit Jahren konstruieren Forscher auf diese Weise Zusammenstöße, um die Sicherheit von Fahrzeugen zu erhöhen oder um Unfälle zu rekonstruieren. Mit einer neuen Dummy-Variante können sie nun auch innere Verletzungen darstellen.

Es ist mehr als 20 Jahre her, seit der Berliner Unfallforscher Michael Weyde feststellte, dass er mit konventionellen Dummys keine forensischen Versuche für Gerichtsverfahren durchführen kann. „Bei Autounfällen mit Fußgängern oder Radfahrern waren die konventionellen Dummys zu starr und zu gestaltfest. Die Schäden an den Fahrzeugen tauchten in der Realität nicht auf“, sagt er. Statt der Knochen brachen die Stoßstangen der Autos. Nur die Schäden an Windschutzscheiben und Dächern entsprachen der Wirklichkeit. Also optimierte Weyde die Standard-Dummys kurzerhand. Anfangs wollte er damit Schäden am Fahrzeug auswerten, merkte aber, dass sich mit dem entsprechenden Ersatzkörper auch realistische Verletzungen darstellen lassen. 2010 dann die Weiterentwicklung: Michael Weyde entwirft seinen eigenen Biofidel-Dummy. Ein Dummy also, der dem Körperbau des Menschen nahekommt und mit dessen Hilfe sich Verletzungen sehr viel besser auswerten lassen.

Statt Verbindungen zwischen Körperteilen wie Bolzen-Gabelgelenke aus dem Maschinenbau schweben ihm Stempelgelenke wie beim Menschen vor. Eine wesentlich realistischere Nachbildung. Um Knochen

Anzeigen

Der Neue ŠKODA KAROQ SPORTLINE.

Dieses SUV steckt voller Emotionen! Sein Anblick beschleunigt den Puls, sein Antrieb ist pure Dynamik, seine Ausstattung begeistert. Er punktet serienmäßig u. a. mit digitalem Kombiinstrument, Sport-Lederlenkrad mit Multifunktionstasten, 18"-Leichtmetallfelgen, LED-Heckleuchten in Kristallglasoptik, schwarzen Designelementen und vielem mehr. Dazu kommen Komfortoptionen wie die Drei-Zonen-Klimaanlage Climatronic und elektrisch einstellbare Vordersitze mit Memory-Funktion. Das macht Lust, neu durchzustarten. Worauf warten Sie noch? Jetzt schon ab **32.990 €**. ŠKODA. Simply Clever.

ŠKODA KAROQ SPORTLINE (Benzin) 1,5 l TSI 110 kW (150 PS): Kraftstoffverbrauch in l/100 km, innerorts: 6,8; außerorts: 4,8; kombiniert: 5,6. CO_2-Emission in g/km, kombiniert: 127. Effizienzklasse B.[1]

[1] Ermittelt im neuen WLTP-Messverfahren, umgerechnet in NEFZ-Werte zwecks Pflichtangabe nach Pkw-EnVKV. Nähere Informationen erhalten Sie bei uns oder unter skoda.de/wltp

Abbildung zeigt Sonderausstattung gegen Mehrpreis.

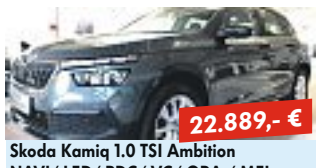
AUTOHAUS ESCHENGRUND GMBH
Baumwallsweg 6b, 17034 Neubrandenburg
T 0395 423910
www.autohaus-eschengrund.de, info@autohaus-eschengrund.de

AUTOHAUS ESCHENGRUND
Tel. 0395 423910 - Baumwallsweg 6b - Neubrandenburg

WAREN SIE SCHON EINMAL BEI UNS? NEIN! DANN WIRD ES ABER ZEIT!

19.889,- €
VW Golf Sportsvan 1.5 TSI Join
NAVI/ ACC/ LM/ CLIMATRONIC/GJR
EZ:05/2019, 39.052 km, Benzin,
96 kW (131 PS), Schaltgetriebe

18.890,- €
VW Golf VII Variant 1.5 TSI
DSG SOUND/ LED/ ACC/ NAVI
EZ:12/2017, 88.273 km, Benzin
110 kW (150 PS), Automatik


22.889,- €
Skoda Kamiq 1.0 TSI Ambition
NAVI/ LED/ PDC/ VC/ GRA / MFL
EZ:02/2021, 8.432 km, Benzin,
81 kW (110 PS), Schaltgetriebe

32.889,- €
Skoda Karoq 1.5 TSI DSG Clever
NAVI/ KLIMAAUT/ LED/ GRA / ACC
EZ:03/2021, 5.772 km, Benzin
110 kW (150 PS), Automatik

36.949,- €
Skoda Karoq 1.5 TSI DSG Sportline AHK
PANO / NAVI / FSH / MFL
EZ:08/2021, 3.250 km, Benzin
110 kW (150 PS), Automatik

41.989,- €
Skoda Kodiaq 2.0 TDI DSG 4x4
Sportline/NAVI/STANDHEIZUNG/LED
EZ:01/2020, 83.540 km, Diesel,
140 kW (190 PS), Automatik

23.949,- €
Skoda Octavia Combi 2.0 TDI 4x4
DSG Scout 18“LM/ NAVI / LED
EZ:02/2018, 83.318 km, Diesel,
110 kW (150 PS), Automatik

29.890,- €
VW Tiguan 1.5 TSI Life
LED/ NAVI/ FLA/ PDC/ LANE-ASSIST
EZ:03/2021, 10.598 km, Benzin,
110 kW (150 PS), Schaltgetriebe

Über 100 weitere VW & Škoda sofort verfügbar!
www.autohaus-eschengrund.de

BRIEF + PAKET.
Deutschlandweit. Günstig.

Alle Angebote unter
www.geschickt-verschickt.de
Nordkurier LOGISTIK BRIEF+PAKET

SUZUKI

Demnächst bei uns!

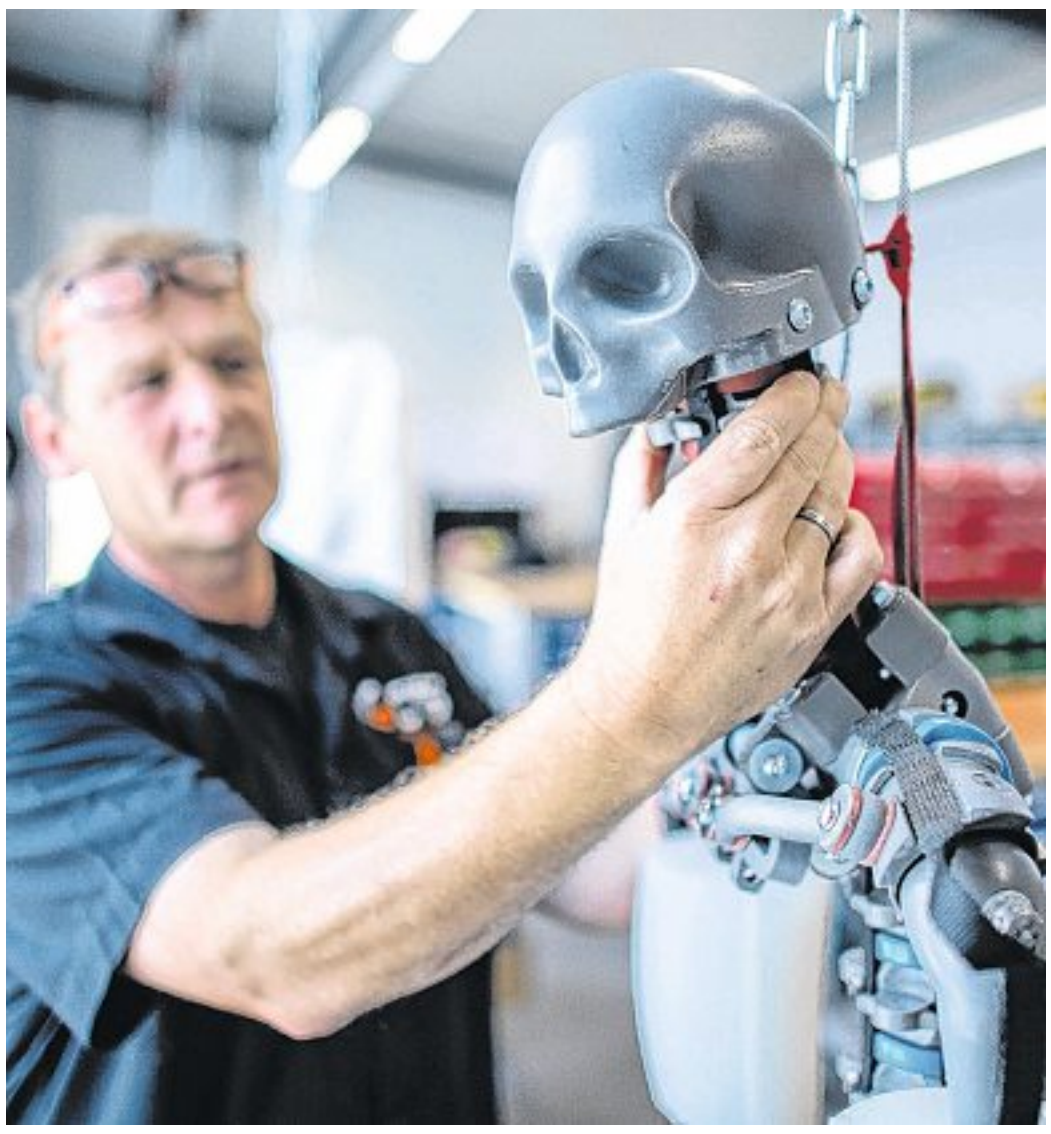
Der NEUE S-Cross

Markanter Kühlergrill, athletische SUV-Statur.
Schon optisch zeigt der S-Cross, was er kann: alles.
Souverän im Alltag und perfekt für die Auszeit davon.

ab **29.290,- EUR**

Kraftstoffverbrauch Suzuki S-Cross 1.4 BOOSTERJET HYBRID Comfort 95 KW (129 PS) 6-Gang-Schaltgetriebe | Hubraum 1.373 ccm | Kraftstoffart Benzin): innerstädtisch (langsam) 6,0 l/100 km, Stadtrand (mittel) 4,7 l/100 km, Landstraße (schnell) 4,7 l/100 km, Autobahn (sehr schnell) 6,0 l/100 km, Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,3 l/100 km; CO2-Emissionen kombiniert 120 g/km

Autohaus Krüger
Anhängerservice e.K.
17235 Neustrelitz I Bauhof 384a I Tel. 03981 441554 I
info@krueger-ntz.de



Biofidel-Dummys sind dem Durchschnittsmann nachempfunden. FOTO: KIRCHNER

darzustellen, verwendet er anfangs verschiedene Holzarten wie Fichte oder Eichenholz.

Der Dummy wiegt immer 78 Kilogramm und ist 1,78 Meter groß

Gemeinsam mit Studenten der HTW Dresden und der TU Berlin entwickelt Weyde den Dummy weiter, findet Stoffe und Materialien, die der Zug-, Druck- und Biegefestigkeit von Knochenmaterial entsprechen und gießt sie in Formen, die Knochen ähneln.

Dann folgt die dritte Generation des Biofidel-Dummys: Ein spezielles Silikon bildet nun auch Weichteilgewebe, Muskeln und Fett nach und gleicht in der Verformung den menschlichen Entsprechungen. Dazu kommt eine neuartige Haut aus einer Latex-Mischung.

Für die Produktion vergleichbarer Dummys findet der Gutachter einen Partner, der den Biofidel-Dummy inzwischen weltweit vertreibt. Damit sind nun viele Crashtests darstellbar, die vorher so nicht möglich gewesen sind. „Wir haben gemerkt, dass bei bestimmten Zusammenstößen Beine und Rippen brechen“, sagt Michael Weyde. Und dass der Dummy schon bei einem Aufprall von 30 Kilometern pro Stunde aufs Dach fliegt.

Der Dummy sieht immer gleich aus: Er misst 1,78 Meter und wiegt 78 Kilogramm. Das entspricht genau dem europäischen 50-Perzentil-Mann. Bedeutet: Die Hälfte der europäischen Männer hat Maße, die darüber liegen, die andere Hälfte hat Maße, die darunter liegen. Kinder, Frauen sowie sehr große oder dicke Männer deckt der Dummy nicht ab.

Das soll sich bald ändern. Für einen speziellen Frauen-Dummy ist allerdings noch einiges an Forschungsarbeit nötig: Hebelverhältnisse, die Gewichtsproportionen und Knochenbruchfestigkeit sind anders – es ist fast eine komplette Neuentwicklung.

Biofidel-Dummys kommen dem menschlichen Körper in seinen Eigenschaften ziemlich nahe. FOTO: FINN DANKER/CRASHTEST-SERVICE.COM

Bei Standardtests setzt der ADAC auf konventionelle Dummys

Seit Anfang der 1980er-Jahre arbeitet auch der ADAC mit Dummys bei Crashtests, seit 1999 auf einer eigenen Anlage in Landsberg. Pro Jahr führt der Club zwischen 80 und 100 Fahrzeug-Crashtests durch, dazu rund 500 bis 600 Schlittenversuche, hauptsächlich für Kindersitz-Tests. Bisher sitzen noch Standard-Dummys mit integrierter Messtechnik in den Fahrzeugen.

Volker Sandner, verantwortlich für Fahrzeugsicherheit und Unfallforschung beim ADAC Technikzentrum in Landsberg, plant aber in Zukunft mit Biofidel-Dummys. „Damit wollen wir die Randbereiche im Crashtest besser beleuchten. Wie bei Unfällen mit Fußgängern, Radfahrern und Nutzern von Hooverboards oder E-Scootern“, sagt er.

Denn im Gegensatz zum Standard-Dummy kann der Biofidel-Dummy wie ein Mensch stehen. Wird er getroffen und über das Auto geschleudert, liegt das Verletzungsbild nahe an der Realität. „Anhand der Verletzungen am Dummy können wir dann Rückschlüsse ziehen, wo in Sachen Sicherheit nachgebessert werden muss“, sagt Volker Sandner.

Für Standard-Crashtests sieht er hingegen weiter Vorteile beim konventionellen Dummy: Die Messtechnik zeichnet alle Daten genau auf und die Versuche sind vergleichbar. „Einen Biofidel-Dummy müsste man nach jedem Versuch obduzieren, das wäre sehr aufwendig“, sagt er. Bei der nächsten Generation von Biofidel-Dummys mit integrierter Messtechnik könne das aber schon anders aussehen.

Beschädigungen am Dummy zeigen Verletzungsmöglichkeiten auf

Auch das Beschussamt Ulm setzt seit 2021 bei seinen Versuchen auf Biofidel-Dummys. Dort wird untersucht, wie widerstandsfähig gepanzerte Fahrzeuge gegen Beschuss oder Sprengladungen sind. „Anhand der am Dummy festgestellten Beschädigungen wie an Kleidung und Haut oder gebrochenen Gliedmaßen, können Rückschlüsse auf das Eindringen von Splittern in den Innenraum gezogen werden“, sagt Peter Häußler, Sachgebietsleiter beim Ulmer Beschussamt.

Sind am Dummy keine Beschädigungen zu erkennen, kann das geprüfte Fahrzeug eine Bewertung von bis zu drei Sternen erhalten. Eine starke Explosion, ein harter Aufprall und verformtes Blech soll den Menschen dann ebenso wenig ausmachen wie den Dummys.

Hans Müller
RECHTSANWALT
Interessenschwerpunkte
Arbeitsrecht
Verkehrsstraf- & Verkehrszivilrecht
Marktberg 12 | 17291 Prenzlau
Tel: 03984 71229 | Fax: 03984 800875

Hier könnte Ihre Anzeige stehen!
Foto: © tournee - Fotolia.com
Nordkurier Mediengruppe

AUS DER REGION – FÜR DIE REGION
KFZ-Ankauf für jedes Auto
• Bewertung kostenlos bei Ihnen zu Hause
• Seriös, fair + ehrlich
• Zu Höchstpreisen
Ihr Ansprechpartner vor Ort:
0152-28601301

Der neue Rexton kennt keine Grenzen.
Und gibt Ihnen die Freiheit, die Sie sich wünschen. Mit markantem Design und mit Platz für bis zu sieben Personen bringt der neue Rexton Sie souverän und komfortabel an jedes Ziel.

Lassen Sie sich begeistern von Ausstattungs-Highlights wie:
- 3,5 Tonnen Anhängelast
- Deep-Control-Fahrassistenzsysteme, z. B. automatisches Notbremssystem und Frontkollisionswarner
- Allradantrieb und 8-Stufen-Automatikgetriebe
- LED-Scheinwerfer

Rexton 2,2 l Diesel, e-XDi 220 (148 kW/202 PS), 5-Sitzer **44.270 €[2]**

DER NEUE REXTON – JETZT PROBE FAHREN!

Kraftstoffverbrauch Rexton in l/100 km: innerorts 8,7; außerorts 7,0; kombiniert 7,5; CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 199 (gemäß VO [EG] Nr. 715/2007). Effizienzklasse C.

[1] Fünf Jahre Fahrzeuggarantie und fünf Jahre Mobilitätsgarantie (jeweils bis max. 150.000 km). Es gelten die aktuellen Garantiebedingungen der SsangYong Motors Deutschland GmbH.
[2] Inklusive 19 % MwSt. und inklusive Überführungskosten in Höhe von 680,00 €.

Autohaus Krüger
Anhängerservice e.K.
Bauhof 384a
17235 Neustrelitz
Tel.: 03981-441554
Fax.: 03982-4009722
info@krueger-ntz.de

SSANGYONG

MOONLIGHT-ROADSTER

Der Opel-Mafioso mit Bügelfalte

Von wegen brav und bieder. Opel hatte auch seine wilden Zeiten, schon vor Manta oder Calibra. Kaum ein Auto beweist das besser als der Moonlight Roadster. Doch warum kennt das Auto kaum jemand?

Von Thomas Geiger

RÜSSELSHEIM/BOCHUM. Nein, Rüsselsheim ist nicht Chicago und Al Capone hatte trotz seiner ganzen Spitzel wahrscheinlich nie etwas von Opel gehört. Und doch gibt es da eine Verbindung zwischen der amerikanischen Metropole, der Autostadt am Main und dem Mafiakönig. Selbst wenn sie natürlich nicht amtlich ist. Denn ohne den Paten und die Prohibition hieße das Schmuckstück in der Klassiksammlung des hessischen Herstellers wohl einfach Sportcabriolet.

Vorbild Alkohol-Schmuggler: Flacher als jede Zollschranke

„Doch Al Capone sei Dank hört er auf den Namen Moonlight-Roadster“, sagt Opel-Klassik-Sprecher Uwe Mertin. Er löst das Rätsel mit einem Blick in die Kriminalberichte aus den 1920er und 1930er Jahren auf:

Um den Alkohol aus Kanada in die Bars von Chicago zu schmuggeln, habe die amerikanische Mafia schnelle und vor allem flache Sportwagen genutzt. Die konnten im Mondschein kurzerhand unter den eigentlich für Lkw gedachten und deshalb höher angebrachten Zollschranken durchschießen. Und weil dieser Name irgendwie verführerischer und verheißungsvoller klang als Sportcabriolet, hatten die Hessen ihn kurzerhand über den Atlantik geholt.

Zwar floss der Alkohol jenseits des Atlantiks schon wieder ganz legal, als Opel den Moonlight Roadster 1933 auf den Markt brachte. Statt geschmuggelt wurde in den offenen Sportwagen deshalb bei Mondschein allenfalls wieder geschmust. Doch seinen Namen trägt der in „Mondsteingrau“ lackierte Klassiker trotzdem völlig zurecht.

Denn er ist nicht nur flacher als jeder Opel dieser Zeit. Sondern er hat mit seinem vergitterten Grill vor der langen Haube, der schnittig geknickten Frontscheibe, den tiefen, entgegen der Fahrtrichtung angeschlagenen Türen und dem eleganten Bootsheck mit der Messerscharfen Bügelfalte ein verführerisches Design.

Dazu kommt: Er fährt auch so, wie es sich die sogenannten Bootlegger, die Schmuggler, in Amerika gewünscht hätten. Natürlich muss man sich an die Bedienung heute erst wieder gewöhnen. Denn der erste Gang ist nicht nur etwas hakelig, sondern liegt auch noch unten links. Doch der Sechszylinder mit 1,8 Liter hat richtig Wumms.

Über die 25 kW/34 PS mag man heute milde lächeln, jeder Corsa ist stärker. Aber 100 Newtonmeter bei kaum 900 Kilo Gewicht, und dann noch ab 1000 Touren – da schwimmt man locker im Verkehr mit und lässt einfach die Finger von der Schaltung. Solange der Roadster rollt, ist er im zweiten Gang gut aufgehoben und seine fahrenden Gäste können die Fahrt genießen.

Gewöhnungsbedüftig: Der erste Gang liegt unten links

Erst draußen vor den Toren der Stadt darf es auch mal der dritte Gang sein. Und plötzlich zittert sich die Tachonadel im schmucken Cockpit der 90er-Marke entgegen. Der Fahrtwind erreicht Orkanstärke, und man duckt sich immer tiefer in die kleinen Sesselchen mit dem brüchig gewordenen Leder.

Heute hat man damit schnell eine lange Schlange hinter sich, aus der sich allerdings keiner traut, den rüstigen Rentner anzuhupen. Doch vor bald 80 Jahren reichte das nicht für einen Stau, sondern für ungläubiges Staunen – erst Recht bei einem Opel.

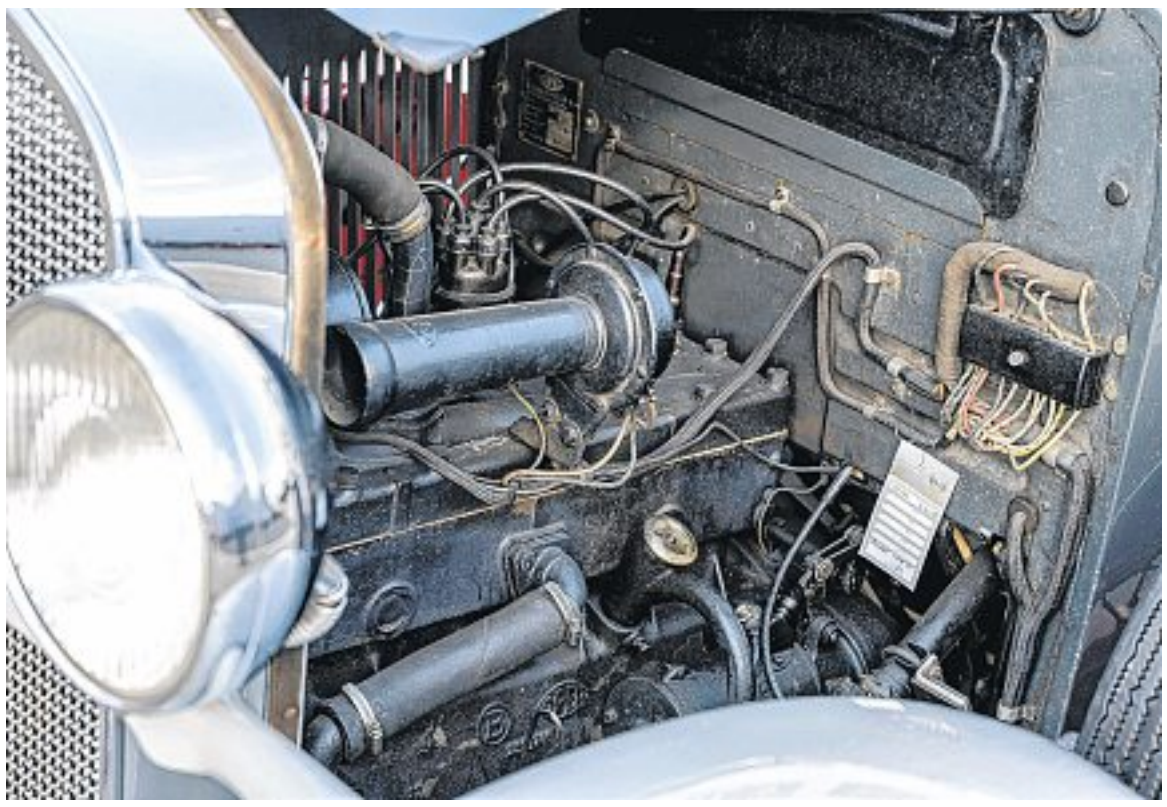
Auf Basis eines günstigen Grundmodells ließ Opel den Sonderling beim Karosseriebauer Deutsch in Köln produzieren. Es entstanden nur 51 Stück. Davon dürften laut Opel-Sprecher Mertin nur noch zwei existieren.

Ein Bild aus anderen Zeiten: Klassische Rund-Instrumente im Roadster informieren über alles, was Moonlight-Fahrer auf der Straße wissen müssen.

Nicht nur die „Bügelfalte“ macht ihn einzigartig: Der grandios designte Opel fasziniert bis heute noch vie Betrachter. Seine Form und Optik suchen ihresgleichen vergebens . FOTO: ANDRÉ TILLMANN/OPEL

Angelehnt an Roadster aus den USA brachte auch Opel im Jahr 1933 einen Gangster-Flitzer auf den Markt – dessen Design bis heute gute Laune macht. FOTO: ANDRÉ TILLMANN/OPEL AUTOMOBILE

ele
AUTOMOBILE



Kleines Kraftwerk: 1,8 Liter und sechs Zylinder sorgen für aus heutiger Sicht sehr bescheidene 34 PS. Damals war das natürlich ein richtig schnelles Gefährt.

51 Stück

wurden vor mehr als 90 Jahren in Rüsselsheim produziert, nur zwei Expemplare des Moonlight-Roadster haben laut Opel den Lauf der Zeit bis heute überstanden.

GBRAUCHTWAGEN-CHECK

Kia Picanto: klein und cool

Von Stefan Weißenborn

Kleiner als Opel Corsa, VW Polo und Co sind Autos wie etwa der Toyota Aygo, der Twingo von Renault oder der VW Up. Der Picanto von Kia könnte sich anbieten - was muss man beim Gebrauchtkauf wissen?

BERLIN. Der Picanto ist ein Kleinstwagen, der trotzdem Strecke machen kann: Die LPG-Version fährt mit zwei Tanks und verfeuert neben Flüssiggas auch Benzin. Reichweite: bis zu 1000 Kilometer.

Allerdings ist das Modell – ganz egal, welche Antriebsvariante unter dem Blech steckt – nicht immer ein Dauerläufer in Sachen Zuverlässigkeit. Das zeigt immer wieder sein Abschneiden bei der Hauptuntersuchung (HU).

Modellhistorie

Im Jahr 2011 brachte die koreanischen Marke den hier betrachteten Picanto der zweiten Generation (Typ TA) zu den Händlern. Vier Jahre später gab es das Facelift mit dem damals aktuellen Markengesicht, schickerem Interieur, neuem 7-Zoll-Navi und der Euro-6-Norm für den Benzinmotor. Die dritte Auflage rückte 2017 nach.

Karosserievarianten

Der Picanto ist ein Kleinstwagen mit Schrägheck, den es als Drei- und Fünftürer gibt.

Abmessungen

3,60 m x 1,60 m x 1,48 m (LxBxH), Kofferraumvolumen: 200 l bis 870 l (LPG-Version: 151 l bis 821 l).

Stärken

Der Picanto ist ein wendiges Auto, das als erstes seiner Klasse zum Start der Zweitauflage einen Knieairbag eingebaut bekam. Bei der HU schneidet der Kleine vor allem im Fahrwerkskapitel laut „Auto Bild Tüv-Report 2022“ recht gut ab, Exemplare der aktuellen Auflage mit statistisch vernachlässigbaren Abstrichen sogar in allen Prüfdisziplinen. Bremsschläuche erweisen sich als haltbar.

Schwächen

Sehr oft bemängeln die Prüfingenieure ab der vierten HU die Achsaufhängung. Erhöhte Mängelquoten auch beim Abblendlicht sowie ab der dritten HU zudem bei den Rückleuchten. Fuß- und Feststellbremse machen in fast jedem Alter Sorgen, in Einzelfällen werden sie bei der ersten HU bemängelt. Ab der dritten HU schafft der Picanto oft die Abgasuntersuchung (AU) nicht.

Quietschgelber Autozwerg: Ideal sind kleine Flitzer wie der Kia Picanto für den urbanen Raum – sie scheuen aber auch keine Ausflüge auf die Langstrecke. FOTO: MARKUS HEIMBACH/KIA/DPA

Pannenverhalten

Der ADAC verortet den kleinen Koreaner im Mittelfeld seiner Pannenstatistik, Exemplare der Erstzulassungsjahre 2015 und 2016 landeten dabei im hinteren Mittelfeld. Als Pannenschwerpunkte nennt der Club: Anlasser bei Modellen von 2011, Batterien (2014 bis 2017 sowie 2019) und Zündkerzen (2012 bis 2014 sowie 2016).

Motoren

Benziner (Drei- und Vierzylinder mit Frontantrieb): 49 kW/66 PS bis 63 kW/85 PS; LPG/Benzin-Version (Dreizylinder): 49 kW/67 PS bis 60 kW/82 PS.

Marktpreise

(laut „DAT Marktspiegel“ der Deutschen Automobil Treuhand mit jeweils statistisch erwartbaren Kilometern):

Picanto 1.0 Attract (2014); 51 kW/69 PS (Dreizylinder); 86 000 Kilometer; 2750 Euro.

Picanto 1.2 Sport (2015); 63 kW/85 PS (Vierzylinder); 76 000 Kilometer; 5700 Euro.

Picanto 1.0 LPG Edition (2017); 49 kW/67 PS (Dreizylinder); 34 000 Kilometer; 6350 Euro.

Anzeige

Bußgeldbescheid: Reicht eine Whatsapp für die Zustellung?

Von Peter Löschinger

Ärgerlich, wenn ein Bußgeld zu bezahlen ist. Aber wann gilt der als zugestellt? Was, wenn Beschuldigte mittlerweile umgezogen sind. Reicht dann eine Info darüber via WhatsApp?

TRIER. Erhalten Autofahrer einen Bußgeldbescheid nur als Foto per Whatsapp, gilt er als nicht zugestellt. Das gleiche ist der Fall, wenn ihnen vom Bescheid nur erzählt wird. Um wirksam zu sein, müssen sie das Dokument selbst oder eine vollständige Kopie davon in Händen halten können. Das Original ist nicht erforderlich.

Als elektronische Kopie muss es zum Beispiel als Scan, Fotokopie oder Telefax vorliegen. Das zeigt ein Urteil (Az.: 35a OWi 52/20) des Amtsgerichts Trier, auf das die Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht des Deutschen Anwaltvereins (DAV) hinweist.

Mutter schickte den Bescheid weiter

Im diesem Fall ging es um einen Mann, der einen Bußgeldbescheid an seine Meldeanschrift bei seiner Mutter zugeschickt bekam. Er selbst war aber umgezogen, hatte sich aber noch nicht umgemeldet. Vom Bescheid schickte die Mutter ihrem Sohn ein Foto per Whatsapp. Dieses zeigte die obere Hälfte des Bescheids. Es kam zum Streit darüber, ob der Bescheid dem Mann wirksam zugestellt worden sei, was ein Gericht klären musste.

Es entschied, dass der Bescheid nicht wirksam sei. Den Einwurf in den Briefkasten der Meldeadresse ist eine sogenannte Ersatzzustellung, da nicht direkt an die betroffene Person zugestellt wurde. Das setze laut Gericht voraus, dass die Person auch tatsächlich dort wohnt. Das war hier nicht mehr der Fall. Und auch das Foto reichte nicht aus.

Welche Formen der Kopie sind ausreichend?

Bei Zustellungsmängeln gelte der Bescheid als zugestellt, wenn der den Betroffenen tatsächlich zugänglich gemacht wurde. Eine mündliche Information darüber reicht nicht aus. Das Original sei aber nicht erforderlich. Bei einer elektronischen Kopie sind Scans, Fotokopien, Telefaxe ausreichend, erläutern die DAV-Verkehrsrechtsanwälte. Ein Foto sei aber kein Scan und genüge nicht der Schriftform.

Egal auf welchem Wege: Ein Bußgeldbescheid nervt. FOTO: DPA

Blumige oder durchwachsene Aussichten? Wer sich einen gebrauchten Seat Alhambra kaufen will, sollte zumindest auf ein paar neuralgische Stellen besonders achten. Der geräumige Van neigt dazu, am Fahrwerk Rost anzusetzen – und das meist schon pünktlich zur dritten HU. Seine Stärken: Platz ohne Ende, bequem, Lenkung hält und hält, kaum Ölverlust im Motorraum. FOTO: SEAT/DPA

GEBRAUCHTWAGEN-CHECK

Eine Art Ur-Van: Seat Alhambra

Wer ein geräumiges Auto sucht, kommt meist um einen Van nicht herum. Da gibt es Modelle wie den Ford Galaxy, den Sharan von VW oder eben den Alhambra von Seat. Was kann der Spanier als Gebrauchtwagen?

Von Stefan Weißenborn

BERLIN. Er gilt als geräumiges und komfortables Familien- und Reiseauto – und wird entsprechend viel gefahren. Laufleistungen von gebrauchten Alhambras sind oft weit über dem Durchschnitt.

Das hat Folgen: Der Seat-Van, der weitgehend baugleich mit dem VW Sharan ist und bis Anfang 2022 produziert wurde, fährt bei der Hauptuntersuchung (HU) oft mit marodem Fahrwerk vor. Der „Auto Bild Tüv Report 2022“ empfiehlt deshalb, für etwaige Reparaturen „immer noch ein paar Euro“ in Reserve zu behalten und beim Kauf auf eine frische Tüv-Plakette zu achten. Aber technische Qualitäten hat der Alhambra auch.

Modellhistorie

Seit 1995 wird der Alhambra produziert. Die zweite Generation kam 2010 auf den Markt, die zum Modelljahr 2016 eine Modellpflege erhielt. Diese brachte neben einem neuen Kühlergrill, LED-Rückleuchten unter anderem sparsamere Motoren und die Option auf Aktivdämpfung.

Karosserievarianten

Der Seat Alhambra ist ein Van mit Schiebetüren hinten und in Abgrenzung zu Minivans wie VW Touran oder Opel Zafira geräumiger. Die aufpreispflichtigen Sitze im Heck machen ihn zum Siebensitzer.

Abmessungen

4,85 m x 1,90 m x 1,72 m (LxBxH); Kofferraumvolumen: 809 l bis 2430 l (Fünfsitzer), 267 l bis 2297 l (mit dritter Sitzreihe).

Stärken

Platz ohne Ende bietet der Alhambra, überspitzt formuliert. Der Fahrkomfort gilt als äußerst langstreckentauglich, ein Reiseauto für die Familie also. Bei der HU zeigen sich die Antriebswellen von ihrer besten Seite, auch die Lenkgelenke werden viel seltener als der Klassendurchschnitt beanstandet, so der „Auto Bild Tüv Report 2022“.

Gleiches gilt für die Rückleuchten und die Bremsleitungen. Die Wirkung von Fuß- und Feststellbremse verursacht kaum Sorgenfalten, Ölverlust an Motor und Getriebe wird fast nie bemängelt, der Auspuff ist lange haltbar.

Schwächen

Die Radaufhängungen sind laut Report von „exorbitantem Verschleiß“ betroffen. Ab der dritten HU kommt Rost am Fahrwerk hinzu, ab der vierten werden überdurchschnittlich häufig Federbeinbrüche verzeichnet. Defekte Scheinwerfer werden zu oft bemängelt, ebenso die Blinker. Auch die Bremsscheiben sind ab HU Nummer eins gemessen am Fahrzeugalter zu oft verschlissen. Ab dem zweiten Check ist nicht sicher, dass der Alhambra die Abgasuntersuchung (HU) schafft.

Pannenverhalten

„Sehr durchwachsen“, schreibt der ADAC mit Blick auf seine Pannenstatistik: „Generell schneiden die großen Vans aber alle recht schwach ab“, heißt es in München. Speziell der Alhambra von 2013 bis 2015 liegt in der Statistik auf hinteren Plätzen, die übrigen Exemplare landen laut dem Club im hinteren Mittelfeld.

Zu den Pannenschwerpunkten zählen demnach: die Abgasrückführung bei den Erstzulassungsjahren 2011 und 2012 sowie die Batterie (2011, 2013 bis 2019).

Motoren

Benziner (Vierzylinder, Frontantrieb): 110 kW/150 PS bis 162 kW/220 PS; Diesel (Vierzylinder, Front- und teils Allradantrieb): 85 kW/115 PS und 135 kW/184 PS. Interessenten sollten darauf achten, welcher Selbstzünder genau unter der Haube sitzt, denn auch der Dieselskandalmotor mit dem Kürzel EA 189 wurde im Alhambra ausgeliefert.

Marktpreise

(laut „DAT Marktspiegel“ der Deutschen Automobil Treuhand mit jeweils statistisch erwartbaren Kilometern):

Alhambra 2.0 TSI Style (2014); 147 kW/200 PS (Vierzylinder); 95 000 Kilometer; 16 050 Euro.

Alhambra 2.0 TDI Style Allrad Start&Stop (2016); 110 kW/150 PS (Vierzylinder); 74 000 Kilometer; 18 950 Euro.

Alhambra 1.4 TSI Reference (2013); 110 kW/150 PS (Vierzylinder); 110 000 Kilometer; 12 000 Euro.

IMPRESSUM

Verleger
Nordkurier Mediengruppe GmbH & Co. KG
Friedrich-Engels-Ring 29, 17033 Neubrandenburg
Komplementärin: Nordkurier Mediengruppe Verwaltungs GmbH
Verlag und Redaktion 0395 4575-0
Geschäftsführung: Lutz Schumacher, Holger Timm
Anzeigen: Boris Lazar

Redaktion
Chefredakteur und verantwortlich für den Inhalt
Gabriel Kords 0395 4575-401
(verantwortlich im Sinne des Presserechts)
c/o Nordkurier Medienhaus
Friedrich-Engels-Ring 29, 17033 Neubrandenburg

Druck
Nordkurier Druck GmbH & Co. KG
Flurstraße 2, 17034 Neubrandenburg

Die Sonderveröffentlichung erscheint am 22.04.2022 in der Gesamtauflage des Nordkurier.

Anzeige

Der neue Taigo

Der neue Taigo ist da und passt gut zu allen, die gerne selbst etwas bewegen. Dabei überzeugt unser neues SUV-Coupé nicht nur mit seinem unverwechselbar sportlichen Design, sondern fährt auch technologisch ganz vorne mit. Seine sportlichen Akzente und optionale Highlights wie IQ.LIGHT LED-Matrix-Scheinwerfer, die stylishe LED-Lichtleiste in der Front sowie LED-Rückleuchten mit durchgezogenem Lichtband unterstreichen sein dynamisches Auftreten. Das Digital Cockpit mit hochauflösendem 8 Zoll (20,32 cm) großem Farbdisplay ist beim Taigo sogar serienmäßig. So hat jede Fahrt das Potenzial, außergewöhnlich zu werden. Doch damit nicht genug: Der Taigo geht auch im Bereich Konnektivität mit der Zeit. Auf Wunsch steht Ihnen die gesamte Welt der digitalen Dienste von Volkswagen zur Verfügung.

Taigo Life 1,0 l TSI OPF 70 kW (95 PS) 5-Gang
Kraftstoffverbrauch, l/100 km: innerorts 6,0 / außerorts 4,0 / kombiniert 4,7; CO_2-Emissionen, g/km: kombiniert 108,0
Ausstattung: Rückfahrkamera "Rear View", Ganzjahresreifen, Licht-und-Sicht-Paket, Radio "Ready 2 Discover", Vordersitze beheizbar, Digital Cockpit Pro, Digitaler Radioempfang DAB+, Multifunktionslenkrad in Leder, ISOFIX-Halteösen für Kindersitze auf den äußeren Rücksitzen sowie auf dem Beifahrersitz, i-Size-kompatibel, Gepäckraumboden in 2 Höhen einstellbar, 4 Leichtmetallräder "Belmopan" 6 J x 16, Spurhalteassistent "Lane Assist", Notbremsassistent "Front Assist", Einparkhilfe - Warnsignale bei Hindernissen im Front- und Heckbereich, LED-Scheinwerfer mit Tagfahrlicht, LED-Rückleuchten, Klimaanlage mit Aktiv-Kombifilter, Telefonschnittstelle u.v.m.

Leasingsonderzahlung:	1.700,00 €	Jährliche Fahrleistung:	10.000 km
Laufzeit:	48 Monate	**48 mtl. Leasingraten à**	**199,00 €[1]**

Fahrzeugabbildung zeigt Sonderausstattungen gegen Mehrpreis. Gültig bis zum 30.06.2022. Stand 04/2022. Änderungen und Irrtümer vorbehalten. [1] Ein Angebot der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorner Str. 57, 38112 Braunschweig. Inkl. Überführungskosten. Bonität vorausgesetzt.

Ihr Volkswagen Partner

Dein Autozentrum
Feldstraße 24, 17309 Pasewalk, Tel. 03973 20700
Prenzlauer Chaussee 2b, 17348 Woldegk, 03963/25620

www.dein-autozentrum.com

Dein Autozentrum

EHEMALS AUTOHAUS KOPISCHKE JETZT:

Dein Autozentrum Altentreptow GmbH

AB SOFORT VERTRAGS-HÄNDLER FÜR:

SEAT CUPRA

WEITERHIN VERTRAGS-WERKSTATT FÜR:

Audi

Dein Autozentrum

SEAT CUPRA

Gewerbehof 11 · 17087 Altentreptow · Tel.: 03961 / 25 90 0

NEU oder GEBRAUCHT sofort verfügbar

Jetzt auf ausgewählte Bestellfahrzeuge 20% Frühbucherrabatt sichern!

Dieses Angebot ist gültig bis zum 30.04.2022 !

Coupé oder SUV?

Warum nicht beides?

Der neue Taigo

Bei uns für **199,00 € mtl.** leasen

Taigo Life 1,0 TSI OPF 70 kW (95 PS) 5-Gang
LED-Scheinwerfer, Klimaanlage, Kamera, Sitzheizung, Parkpilot, Multifunktionslenkrad, Lane Assist, Alufelgen, DAB+, Navi Vorbereitung, Ganzjahresreifen, Telefon, u.v.m.

Leasingbeispiel:

Leasing Sonderzahlung:	1.700,-€
Laufzeit:	48 Monate
Jährliche Fahrleistung:	10.000 km
mtl. Leasingrate à:	**199,-€**

Ein Angebot der Volkswagen Bank GmbH, Gifhorner Str. 57, 38112 Braunschweig, für die wir als ungebundener Vermittler gemeinsam mit dem Kunden die für den Abschluss des Finanzierungsvertrages nötigen Vertragsunterlagen zusammenstellen. Das Angebot ist gültig bis zum 30.04.2022. Bonität vorausgesetzt. Es besteht ein gesetzliches Widerrufsrecht für Verbraucher. Abbildung zeigt Sonderausstattung gegen Mehrpreis. Stand 04/2022. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

Günstiger als beim Discounter!

25x Passat Variant

z.B. 2.0 TDI 110 kw / 150 PS
EZ 03/2021 25 Tkm
110 kw / 150 PS
Navi, LED, AHK

nur 29.950,-€

Der beste Preis im Nordosten und nur bei uns:

Finanzierung ab 1,99% eff. | **5 Jahre Garantie ab Erstzulassung** | **Inspektion u. TÜV neu**

www.dein-autozentrum.com

Dein Autozentrum

Prenzlauer Chaussee 2b · 17348 Woldegk · Tel.: 03963 / 25 62 0 Feldstraße 24 · 17309 Pasewalk · Tel.: 03973 / 20 70 0