



Mercedes-Benz

Neue Gebrauchtwagen-Center

Die DaimlerChrysler Vertriebsorganisation Deutschland will sich in Zukunft intensiver um Interessenten und Besitzer von gebrauchten Transportern kümmern. Dafür werden bei ausgewählten Niederlassungen und Vertragspartnern sogenannte Transporter-Gebrauchtwagen-Center (TGC) eingerichtet. Sie verfügen über speziell qualifiziertes Personal und ein besonders breites Angebot an Fahrzeugen dieser Klasse. Auch von Fremdfabrikaten. Außerdem erhalten Kunden eine firmenindi-

viduelle Beratung über Finanzierung, Leasing, Garantie, Versicherungen sowie die Möglichkeiten des CharterWay-Service-Vertrages, der alle Wartungs- und Reparaturarbeiten abdeckt. Nach einer ersten Testphase arbeiten heute bereits 38 solcher Einrichtungen. Im nächsten Jahr sollen weitere 25 hinzukommen. Informationen zu den neuen TGC gibt es telefonisch über die Nutzfahrzeug-Gebrauchtwagen-Central-Information 0700/0130 7447 (0,24 DM/Min.) oder im Internet unter www.mercedes-benz.de. Dort haben Interessenten Zugriff auf das komplette Angebot aller deutschen TGC.

Kfz-Versicherung

Innungs-Rabatt

Zu Vorzugskonditionen können Handwerksmeister, deren Familienangehörige und Mitarbeiter ihre privaten Fahrzeuge versichern, wenn der Chef Mitglied einer Innung ist. Diesen „Innungs-Rabatt“ macht ein Kfz-Rahmenvertrag möglich, der zwischen den Berufsstandsorganisationen des Handwerks und der Signal-Iduna-Gruppe vereinbart wurde. Dabei werden die Beiträge für jedes versicherte Fahrzeug getrennt ermittelt. Maßgeblich sind Typ-, Schadenfreiheits- und Regionalklasse. Außer dem Rabatt für Innungsmitglieder gibt's die üblichen Nachlässe (Garagenfahrzeug, Wenigfahrer, Fahrzeugalter usw.). Darüber hinaus ist ein Schutzbrief und die sogenannte „Mallorca-Deckung“ für im Ausland angemietete Autos inklusive.

Autoreifen

Neue Kennzeichnung

Nach einer zweijährigen Übergangsfrist gilt seit diesem Jahr eine neue Regelung zur Kennzeichnung von Luftreifen. Alle Hersteller müssen nun ihre Pneus mit einer vierstelligen DOT-Nummer versehen. Die ersten zwei Zahlen geben die Kalenderwoche und die nächsten zwei das Jahr der Produktion an. 3900 bedeutet also z. B. die 39. Woche im Jahr 2000, 1501 die 15. Woche 2001 usw. Bei der bisherigen Regelung mit drei Nummern gaben die ersten beiden Ziffern wie jetzt auch die Kalenderwoche an und nur die letzte, die mit einem kleinen Dreieck markiert ist, das Jahr. 258 bedeutete also die 25. Woche 1998. Für ein fehlendes Dreieck sind weitere 10 Jahre abzuziehen – also 1988. Und dann wird's wirklich höchste Zeit für einen Wechsel, denn solange hält die beste Gummimischung nicht.

Autohersteller

Wer mit wem?

Auch ohne offizielle Fusionen gibt es eine rege Zusammenarbeit zwischen den Autoherstellern. Wie die dpa meldete, versorgt man sich über Konzerngrenzen hinweg gegenseitig mit Teilen und macht auch bei Produktion und Entwicklung gemeinsame Sache. So kauft Mercedes z.B. Sechszylindermotoren für die V-Klasse bei VW. Die Wolfsburger bestellen wiederum V12-Motoren für den Rolls-Royce bei BMW. Und die Bayern lieferten lange Zeit einen Turbodiesel für den Opel Omega. Volvo versorgt sich mit TDI-Motoren von Audi und Chrysler bestellt Diesel in Italien. Gut im Geschäft scheint auch der PSA-Konzern (Peugeot und Citroën) zu sein. Der verkauft Dieselmotoren unter anderem an Nissan, Hyundai und Suzuki. Ein Beispiel für gemeinsame Produktion und Entwicklung ist das Joint-Venture von Porsche und VW, aus dem demnächst ein Geländewagen hervorgehen soll. Auch andere Hersteller machen gemeinsame Sache. So wurde eine Zeit lang der Toyota Pickup HiLux zusammen mit dem VW Taro in Deutschland produziert, Suzuki und Subaru bauen in Ungarn auf einem Band die Kleinwagen Swift

und Justy, in Portugal produzieren Ford und VW die baugleichen Minivans Galaxy und Sharan, und in Spanien entstehen im gleichen Werk der Nissan Terrano II und der Ford Maverick. Fiat und Peugeot/Citroën produzieren gemeinsam neben einem Transporter auch den Euro-Van, der als Fiat Ulysse, Lancia Zeta, Citroën Evasion und Peugeot 806 verkauft wird. Daneben baut PSA mit Renault einen Sechszylindermotor. Volvo und Mitsubishi teilen sich eine Fabrik in den Niederlanden, in der auf einer Plattform von Mitsubishi der Carisma und der Space Star und von Volvo die Modelle S und V 40 entstehen. Durch gemeinsame Forschungs- und Entwicklungsarbeiten sollen die Kosten für neue Projekte auf mehrere Schultern verteilt und die Fristen bis zur Serienreife verkürzt werden. So hat sich Ford mit Peugeot und Citroën zusammengetan, um Dieselmotoren mit Common-Rail-Technik zu entwickeln. Parallel dazu machen die Franzosen gemeinsame Sache mit Mitsubishi, um möglichst schnell an Benzin-Direkteinspritzer zu kommen. Noch enger wird die Zusammenarbeit bei Zukunftstechnologien wie der Brennstoffzelle. So haben sich DaimlerChrysler und Ford vor einigen Jahren in dieser Frage zusammen getan und General Motors hat sich jetzt Toyota ins Boot geholt.



Autoreifen

Können senken Kosten

Einen großen Anteil am Spritverbrauch hat der Rollwiderstand der Reifen. Dieser hängt – korrekter Luftdruck vorausgesetzt – von der Reifenkonstruktion und von der Beschaffenheit der Laufflächen beziehungsweise Seitenwandmischung ab. Sie sind zu 50 % für den gesamten Rollwiderstand verantwortlich. So

verwundert es nicht, daß die Absenkung des Rollwiderstands zum zentralen Thema der Reifenforschung wurde. Dadurch gelang es den Herstellern beispielweise, diesen Einfluß in den letzten 8 Jahren um mehr als 20 % zu senken. Mit modernen rollwiderstandsoptimierten Sommerreifen lassen sich daher bis zu 4 % Kraftstoff einsparen. Die Fachleute weisen für eine Ersatzbeschaffung jedoch darauf hin, daß nur vom Werk freigegebene Reifenfabrikate zu verwenden sind.

Auch der Fahrer selbst kann durch Einstellen des korrekten Luftdrucks Einfluß auf den Rollwiderstand und damit auf den Kraftstoffverbrauch nehmen. Schon mit 0,5 bar zu wenig Luftdruck steigt der Rollwiderstand um mehr als 10 % an. Ein Mehrverbrauch von 2 % ist damit garantiert. Höhere Abnutzung und schnelleren Verschleiß inklusive. Wer jetzt glaubt, durch extrem hohen Luftdruck extrem sparen zu können, liegt falsch. Allzu hoher Luftdruck geht zu Lasten des Fahrkomforts, zudem werden die Reifen ungleichmäßig abgenutzt und sind schneller auszutauschen. Messungen haben bei moderater Luftdruckerhöhung von 0,3 bar über den empfohlenen Werten jedoch keine Nachteile in puncto Abrieb ergeben.

Ein guter Kompromiß zwischen Komforteinbuße und Kraftstoffeinsparung liegt bei einer Erhöhung um 0,2 bar. Fahrverhalten, Komfort und Bremsweg werden dadurch nicht negativ beeinflusst, der Rollwiderstand und damit der Kraftstoffverbrauch hingegen sinken.