



BENZIN UND ELEKTRONEN IM BLUT

AUSGABE
2016 / 2017

MOTOFILTER

PEDAL TO THE METAL



STORY

VENI VIDI VESPA

STORY

E-MOBIL: DER MARKT

DIY

ZÜNDUNG EINSTELLEN

INTERVIEW

HANS-JOACHIM STUCK

TESTS

914+WOMO+RALLYEAUTOS

4
FREE
KOSTENLOS

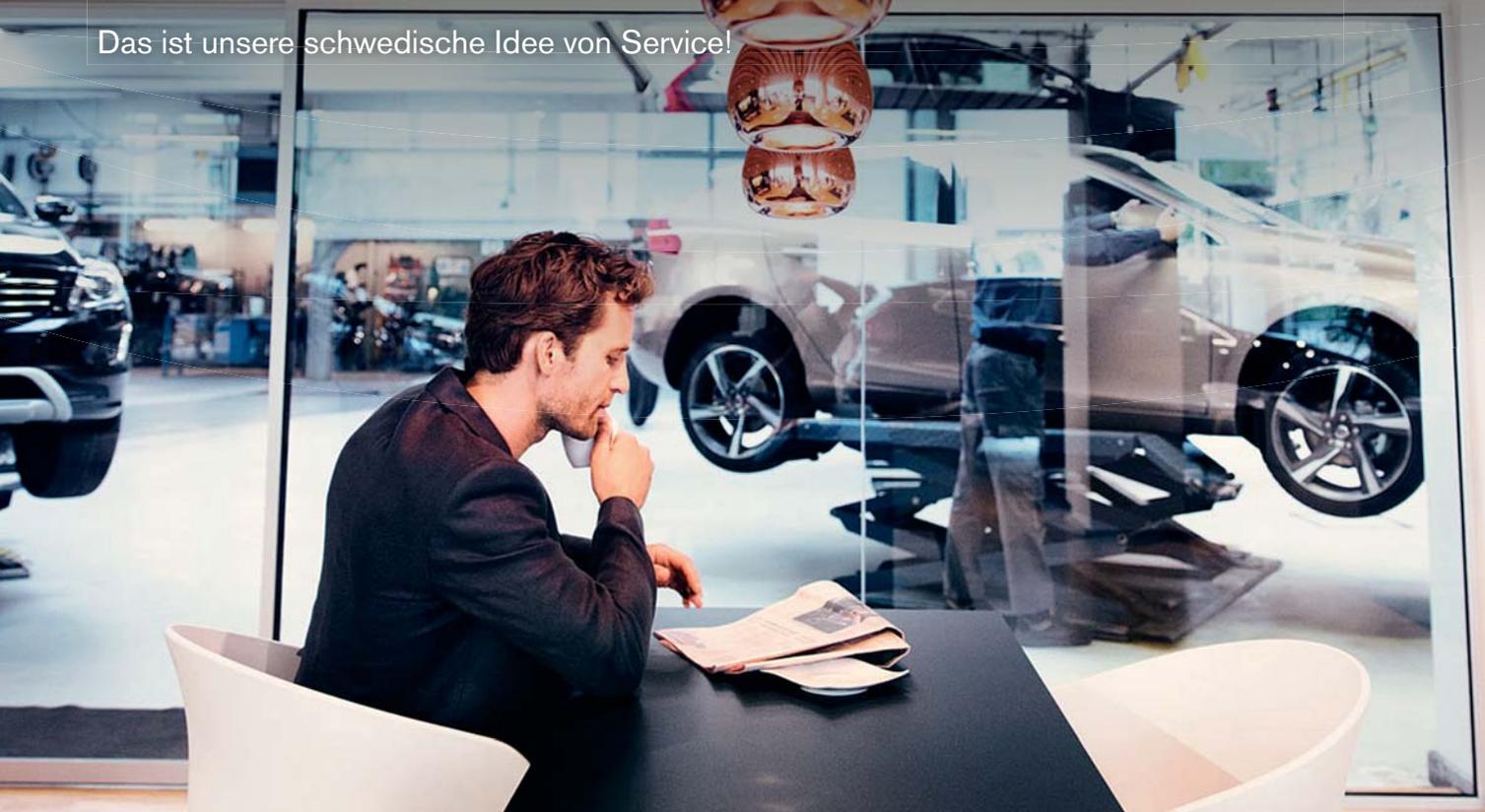
Der Fokus auf Sie und Ihren Volvo. Der Volvo Personal Service.



Als einer der ersten Volvo-Partner bieten wir unseren Kunden eine ganz neue Qualität von Service - den Volvo Personal Service.

Wir kümmern uns in 2-Mann-Teams um Ihren Volvo. Das bedeutet doppeltes Know-how und deutlich kürzere Wartezeiten bei vielen Reparatur- und Wartungsarbeiten. Gleichzeitig steht Ihnen ein Servicemitarbeiter zur Seite, der Sie jederzeit über den Stand der Arbeiten informiert. Und während wir uns um Ihren Volvo kümmern, nutzen Sie die Zeit entspannt in unserem gemütlichen Lounge-Bereich.

Das ist unsere schwedische Idee von Service!



Für überdurchschnittliche Kundenzufriedenheit sind wir mit dem Volvo Excellence Award 2014 ausgezeichnet worden.

Weil wir uns auf das konzentrieren was wir am besten können: auf Volvo und auf exzellenten Service in unseren Volvo Autohäusern in Regensburg, Sengenthal und Haag-Winden.

Wir lieben Volvo. Wir leben Volvo. Välkommen bei Volvo Autohaus Bauer.

AUTOHAUS BAUER

Autohaus Bauer GmbH
Straubinger Str. / Lagerstr. 12
93055 Regensburg
Tel: 0941-78515-0
info@autohausbauergmbh.de

Autohaus Bauer GmbH
Weichselsteinerstr. 2
92369 Sengenthal
Tel: 09181-4742-0
info@autohausbauergmbh.de

Autohaus Güter - Ein Unternehmen
der Autohaus Bauer GmbH
Kolbingerstr. 1
83527 Haag-Winden
Tel: 08072-1010
info@autohaus-guetter.de
www.autohaus-guetter.de



 www.facebook.de/AutohausBauer

www.autohausbauergmbh.de



BENZIN IM »»» BLUT

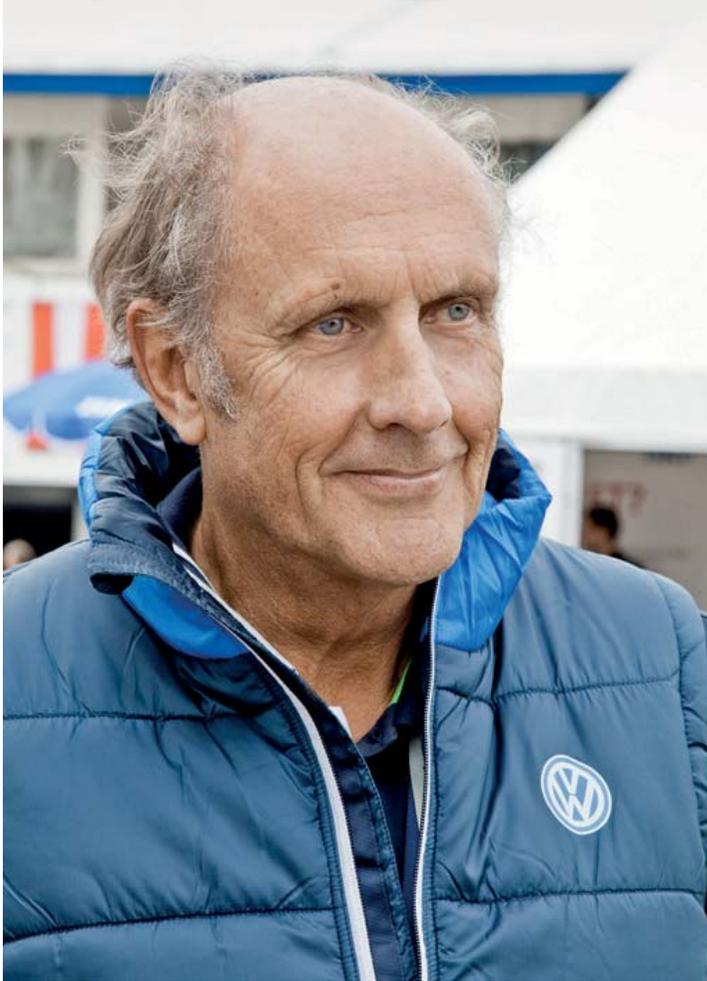
INHALT

Hans-Joachim Stuck im Interview	04-06
Volvo Bauer, Firmenportrait	08-09
Veni Vidi Vespa + Kaufberatung	10-14
KTM News / Firmenportrait	15
HUK, Firmenportrait	16-17
Piff Paff Puff Zündung + Einstellung	18-21
Harley Davidson Regensburg Firmenportrait	22-23
Zündkerze: der Feuerknecht	24-25
Autohaus Gebhardt	26-27
Spiel der Ventile	28-30
Sandstrahltechnik Eichenseer, Firmenportrait	31
Tooltime - Basic	32-34
Autotest: VW-Porsche 914	36-37
Jura Automobile	38
Sachverständigenbüro Hertl	39
Autotest: Wohnmobil	40-42
Autotest: Rallyefahrzeuge	44-46
Autoquartett	48-52
S & L Automobile, Firmenportrait	54-55
Kolumne: Wein doch!	56
RS Carstudio, Firmenportrait	57
Dezentes Tuning	58-59
Boxenstop, Firmenportrait	60-61
Das steht mir zu! Unfallgutachten	62-63
Abgerechnet wird zum Schluss: Leasingende	64
Auto Steinbauer, Firmenportrait	65
Mein bester Tarif - Makler hilft sparen	66-67
Waschen in der Box - Tipps	68
Versicherungsmaklerin Tanja Nisse, Firmenportrait	69
Bruckmandlrallye	70-72
Sachverständigenbüro Helmut Pawlik, Firmenportrait	73
In Sachen Recht / Dr. Christian Meisl, Firmenportrait	74-77
AMC Corner, Firmenportrait	75
Rewag, Firmenportrait	78-79
Unter Strom, Marktübersicht + HU bei Stromern	80-82

Liebe Piloten,

wir freuen uns, dass die 2. Ausgabe des MOTOFILTER den Weg zu Ihnen gefunden hat. Neben allerlei bunten Themen aus dem Bereich der modernen und aktuellen Mobilität, widmen wir uns natürlich wieder den Old- und Youngtimern, sowie jeder Menge do it yourself. Hier greifen wir das feurige Thema Zündung auf: Einhergehend mit dem Ventilspiel und einer sauberen Vergaserabstimmung (nächste Ausgabe), sind ein ruhiger Motorlauf, sauberer Durchzug und mehr Fahrspaß unser Ziel. Aber auch Basics zu Zündkerzen, richtigem Waschen, Werkzeug sowie rechtliche Themen sind auf der Roadmap. Natürlich haben wir zu vielen Fragen wieder regionale Experten einbezogen, die für Ihre Anliegen jederzeit mit Rat und auch Tat zur Verfügung stehen. Viel Spaß beim Fahren und Schrauben!





„MOTORSPORT IST KAMPFSPORT“

INTERVIEW MIT RENNFAHRER-LEGENDE HANS-JOACHIM STUCK

Er fühlt die Maschine unter sich, spürt die Geschwindigkeit am ganzen Körper, liebt die Herausforderung und die Schnelligkeit. Die Rennfahrer-Legende Hans-Joachim Stuck ist auch fünf Jahre nach dem Ende seiner Karriere noch lange nicht am Ende angekommen. Im Interview erzählt er über die Liebe zum Motorsport, die Entwicklung der Formel 1 und seine persönlichen Erfahrungen.

Wie kam bei Ihnen die Begeisterung für den Rennsport auf?

Das war relativ easy, weil mein Vater ja auch in der Vor- und Nachkriegszeit ein sehr erfolgreicher Rennfahrer war. Auf unserem eigenen Grundstück, wo ich in Garmisch-Partenkirchen aufgewachsen bin, hat er Rennwagen gebaut und da war natürlich klar, dass für mich als Siebenjähriger Junge dieser Benzinvirus

relativ zügig gelegt wurde. Daher stand für mich schon immer fest, ich will Rennfahrer werden.

Was war die aufregendste Rennklasse in der Sie gefahren sind und warum?

Das war in den 70er Jahren mit Sicherheit die Formel 1, weil das natürlich eine Zeit war, in der die Formel 1 Pionierarbeit geleistet hat. Wir haben ja leider im Schnitt im Jahr einen Kollegen auch zu Grabe getragen, auf Grund von Sicherheitsmängeln, die damals an der Tagesordnung waren. Da hast du immer gehofft, dass du Sonntagabend wieder nach Hause kommst nach einem spannenden und risikoreichen Formel 1 – Rennen. Da waren die Kollegen damals, Niki Lauda, Carlos Reutemann, James Hunt... das waren beinharte Kämpfe auf sehr hohem Niveau und mit sehr



viel Risiko verbunden. Das war schon sicher in meiner Karriere das Heißeste, bei dem ich unterwegs war.

Ist man sich zu jeder Zeit am Steuer der Gefahr bewusst oder blendet man dies als Rennfahrer aus?

Eine sehr gute Frage, in meinem Fall konnte ich das zum Glück komplett ausblenden – wenn ich im Auto saß und den Motor angehängt habe. Wenn man vielleicht zwei, drei Tage zuvor einen Kollegen zu Grabe trägt, da fragt sich jeder, hat der noch alle Tassen im Schrank – wie macht der das? Ja, bei mir habe ich festgestellt, wenn der Motor gelaufen ist, habe ich mich so auf meinen Job konzentrieren müssen, dass diese Gedanken zum Glück nicht mehr im Weg waren. Ich fand das auch sehr wichtig, denn wenn ich kurz vor einem Start daran hätte denken müssen, hätte ich mich beim Fahren nicht zu hundert Prozent konzentrieren können. Das war eine Gabe, dass ich mich komplett auf meinen Job konzentrieren konnte. Sonst wäre das nicht gegangen. Mir war das sicherlich bewusst. Wenn

wir irgendwo auf Übersee waren, habe ich mein Hotelzimmer immer so verlassen, dass wenn ich mal nicht zurückkomme, da niemand eine Schweinerei vorfindet. Da hat man schon drüber nachgedacht, das ist immer im Geiste mitgefahren.

Auch abseits der Strecke: Was ist das beste Auto, das Sie je fahren durften?

Das war ganz klar für mich der Porsche 962 C mit dem ich auch Weltmeister geworden bin. Das war eine perfekte Kombination aus Leistung, ergo dynamischem Abtrieb, Reifenbreite – das war einfach toll zu fahren.

Sie selbst haben noch eine andere Formel 1 erlebt, als sie heute existiert. Wie sehen Sie die aktuellen Regeln und das Downsizing in der Königsklasse?

Die Formel 1 ist nach wie vor das Highlight des Motorsports. Aber es gibt natürlich viele Dinge, die nicht nur mir, sondern auch vielen anderen Leuten aktiv in der Formel 1 schon nicht unbedingt gut schmecken. Es gibt da so Regeln wie zum Beispiel dieses Drag Reduction System, wo dann der Flügel aufgeklappt wird zum Überholen, das ist eigentlich gegen jegliche, grundsätzliche Erziehung des Menschen, dass einer, der vorne fährt, von einem überholt werden kann, der sich einen Vorteil verschafft. Auch zum Beispiel diese Motorenregelung, dass man nur fünf Motoren im Jahr hat. Wenn dann ein Fahrer unverschuldet einen Motorschaden hat und muss dann von ganz hinten starten muss, das macht wirklich keinen Sinn – bei dem Geld, das die Formel 1 ausgibt. Ob die jetzt fünf oder zehn Motoren zur Verfügung stellen, ist doch völlig Wurst. Ich bin ja als Präsident des Deutschen Motorsport-Bundes (DMSB) während der Rennen auch in der Formel 1 engagiert und zeitweilig als Steward gefragt. Das mach ich aber nicht, weil ich mit diesen irrwitzigen Bestrafungen nichts anfangen kann. Wir machen Motorsport, und Motorsport ist auch Kampfsport. Und wenn man sich da beim Überholen mal berührt, liegt das in der Natur der Sache. Das sind alles Dinge, die sicher momentan falsch laufen und an denen wir arbeiten müssten.

Vor allem muss sich die Formel 1 wieder neu aufstellen, sie muss sich wieder für den Zuschauer und Fan interessant machen. Bei einigen Rennen in diesem Jahr haben sie die Quittung mit schlechten Zuschauerzahlen bekommen. Das ist schon ein Alarmsignal.

Was begeistert Sie persönlich am Rennsport am Meisten?

Das kann ich klar beantworten, das ist für mich, dass ich diese Maschine, mit der ich arbeite, zu hundert Prozent beherrschen will, kann und auch muss, um das beste herauszuholen. Dass ich diesem Fahrzeug meinen Willen aufzwinge und dann diese Möglichkeit im Rennen, wenn es erforderlich ist, auch zu hundert Prozent zu nutzen. Das ist eine fantastische Aufgabe.

Hatten Sie das Gefühl für die Fahrzeuge schon immer oder wächst das mit der Zeit?

Ich glaube, ein gewisses Talent muss man mitbringen. Dazu braucht der Rennfahrer das Popometer, das Ding auf dem er sitzt. Das ist der Sensor, der dem Fahrer zeigt, was macht das Fahrzeug. Je besser so ein Popometer aufgestellt ist, desto besser kann der Fahrer realisieren, was das Auto macht und muss dann über die Erfahrung seine Wünsche an die Ingenieure und Mechaniker äußern, was er besser machen will. Das muss man natürlich lernen, da braucht man Erfahrung. In meiner Anfangszeit hatte ich da sehr erfahrene Teamkollegen, die mich da auch unterstützt haben.

Wie schwer fiel es Ihnen vor 5 Jahren, Ihre aktive Karriere als Rennfahrer zu beenden?

Bei dem ersten Moment, die letzten Runden zu fahren, sind mir schon ein paar Tränen runtergeflossen. Da denkt man sich auch „Scheiße, jetzt hab ich das 43 Jahre lang gemacht und jetzt ist da Schluss.“ Gott sei Dank ist es ja so, dass ich natürlich seit diesem letzten Rennen nicht mehr an Rennen teilnehme, aber ich bin immer noch als Entwicklungsfahrer für den VW Konzern und verschiedene Marken unterwegs. Ich fahre auch regelmäßig am Nürburgring mit dem Audi R8 LMS, meine Taxirunden, ab und zu ein Reifentest...

also ich bin immer noch ganz gut mit drin. Es geht zwar um nichts, das ist das Gute, aber ich bin nach wie vor dabei und weiß, wie sich ein Rennauto anfühlt, wie es sich fährt. Und ich muss eines sagen, wenn dann die Winterpause anfängt, ab Januar werde ich schon wieder unruhig. Das ist ein verdammt gutes Gefühl.

Sie waren in Ihrer Karriere schon unzählige Male auf der Nordschleife unterwegs. Was macht die Faszination der Strecke aus und wie ist es in der grünen Hölle zu fahren?

Das ist einfach diese Kombination aus Kurven, Bergauf, Bergab, Sprunghügeln – du musst wirklich jeden Meter genau kennen, um dort optimal unterwegs zu sein. Jede Runde, auch heute noch, ist immer wieder eine neue Herausforderung. Wer die Nordschleife beherrscht, dem gibt auch keine andere Strecke der Welt noch eine Frage auf. Wer dort unterwegs ist, der kann überall gut Autofahren. Das ist eine Benchmark. Es gibt nichts annähernd Spektakulärereres als die Nordschleife, die ist schon etwas ganz Besonders.

Was war Ihr stolzester Moment als Rennfahrer?

Das war mit Sicherheit der erste Le Mans Sieg 1986 mit Porsche, denn als ich meine Karriere angefangen habe, war für mich diese Langstreckensport, der Teamsport, immer eine Faszination. Mein Wunsch war schon damals als 18-Jähriger, ich will einmal Le Mans gewinnen. Ich habe das dann viele Jahre probiert bis ich als Porsche Werksfahrer unterwegs sein durfte. Als ich dann mit meinen Kollegen am Siegerpodest stand, diese Menschenmenge unter uns, da hab ich gesagt „Scheiße Stucki, jetzt hast du's geschafft und dir deinen Wunsch erfüllt.“ Wenn ich an diesen Moment denke, kriege ich immer noch Gänsehaut. Witzig ist ja - man ist Ex-formel 1 Sieger, aber man ist immer Le Mans-Sieger. Das Wort Ex-Le Mans-Sieger gibt es nicht. Du bleibst immer ein Le Mans-Sieger. Le Mans gehört zu den aus meiner Sicht drei wichtigsten Rennen der Welt. Jeder gute Rennfahrer sollte zumindest mal eines von diesen Rennen gewonnen haben.

Vielen Dank!



**Für die größte Zielgruppe der Welt gebaut:
Menschen mit Emotionen.**

**Erleben Sie die Faszination Porsche bei
uns im Porsche Zentrum Regensburg.**

Wir freuen uns auf Sie.



PORSCHE

**Porsche Zentrum
Regensburg**

Jepsen Sportwagen GmbH
Merowinger Straße 2
93053 Regensburg
Tel.: +49 941 70579-0
Fax: +49 941 70579-300

www.porsche-regensburg.de



AUTOHAUS
BAUER



GEBRAUCHTWAGEN IM BESTEN ZUSTAND DANK VOLVO SELEKT

Oftmals ist der Kauf eines gebrauchten Autos ein Glücksspiel. Zwar sind Schäden oder mangelhafte Teile meist nicht auf den ersten Blick zu erkennen, sie können sich im Nachhinein aber als Problem herausstellen. Mit Volvo Selekt gehören solche Schwierigkeiten der Vergangenheit an. Durch eine umfangreiche und fachmännische Prüfung der Fahrzeuge stellen Vertragswerkstätten wie das Volvo Autohaus Bauer in Regensburg sicher, dass es zu keinen bösen Überraschungen kommt.

Dafür wird von der Firmenzentrale eine Prüfliste mit über 100 Einzelpunkten vorgegeben. Diese wird gewissenhaft in der Werkstatt abgearbeitet, eventuelle Schäden werden entfernt und marode Teile ausgetauscht. Natürlich gehört auch eine professionelle Aufbereitung dazu. Am Ende sind die Selekt-Gebrauchten kaum von einem Neuwagen zu unterscheiden.

Sollte es trotz aller Prüfungen und Reparaturen zu Problemen kommen, muss kein Autofahrer hohe Rechnungen fürchten. Im ersten Jahr deckt die Volvo Selekt Garantie eventuelle Arbeiten an den wichtigsten Baugruppen ab. Auf Wunsch kann ein Upgrade auf die Garantie Plus gebucht werden, die noch mehr technische Komponenten beinhaltet. Beide Garantien lassen sich auf bis zu 36 Monate ohne Kilometerbegrenzung erweitern. Volvo Selekt ist somit das ideale Komplett-Paket rund um den Gebrauchten.





Dominic Weber,
Geschäftsführer
Autohaus Bauer:
„Wir lieben
Volvo, wir leben
Volvo!“



IN DER KFZ-BRANCHE EINMALIGER VOLVO-SERVICEFIT

Das neue Werkstatt-Konzept „Volvo Personal Service“ (VPS) soll Besuche bei zertifizierten Partnern des schwedischen Unternehmens noch angenehmer gestalten. Dafür richtet sich der Service nun ganz nach dem Kunden. Als erste Firma in ganz Deutschland führt das Volvo Autohaus Bauer in Regensburg VPS in der hauseigenen Werkstatt ein.

Arbeitete bisher nur ein Mitarbeiter an einem Kundenfahrzeug, sind es mit VPS künftig gleich zwei Techniker. Dafür musste die Werkstatt natürlich mit neuen Hebebühnen ausgestattet werden, bei denen die störenden Säulen entfallen. So ist das Automobil von jeder Seite zu erreichen. An den Arbeitsplätzen sind sämtliche Werkzeuge und Anschlüsse doppelt vorhanden. Service-Arbeiten oder Reifenwechsel gehen somit viel schneller. Für eine Inspektion etwa müssen Kunden nur rund 30 Minuten einplanen. Solche Werte werden auch durch die dreimal täglich stattfindende schnelle Zulieferung mit Ersatzteilen erreicht. Bereits vor den Arbeiten werden diese be-

stellt, damit sie zum Termin in der Firma sind. Zur täglichen Vorbereitung der Techniker gehört es, sich über die aktuellsten technischen Informationen bezüglich Volvo-Fahrzeugen schlau zu machen. Durch den ständigen Erfahrungsaustausch unter den Kollegen, profitieren sie vom Wissen des jeweils anderen und bilden sich stetig weiter. Damit sind sie auch für die Kunden immer der ideale Ansprechpartner. Volvo-Besitzer erhalten durch VPS die Möglichkeit, mit den an ihrem Fahrzeug arbeitenden Technikern direkt in Kontakt zu treten. So bleiben Nutzer des Services immer über die Arbeiten im Bilde und alle durchzuführenden Schritte sind für den Kunden exakt nachvollziehbar. Zusammen mit einer Fixpreiskalkulation vor der Reparatur ist diese von Anfang bis Ende ein transparenter Prozess.

Autohaus Bauer GmbH
Lagerstraße 12
93055 Regensburg
Tel.: 0941/785150
www.autohausbauergmbh.de



VENI VIDI VESPA

Dolce Vita - das schöne Leben – Italien. Pasta mit Trüffel, Rotwein am Gardasee, Pizza an der Strandpromenade am Meer. Unbeschwert, ein ewig wählender Sommer. Und Amore. Eine Fahrt ins Café, eng aneinander geschmiegt, keine Parkplatzsuche, warmer Wind bei lockerer Kleidung. Unvernünftig Haut an Haut durch den Sommer bretzeln. Langsam. Gang für Gang.

Eigentlich fertigte Piaggio früher Flugzeuge in Italien. Auch Bomber, also nichts mit Amore. Doch als dann der Krieg verloren war und Italien wirtschaftlich am Boden war, galt es um-

zudenken. Enrico Piaggio wünschte sich dazu von seinen Ingenieuren einen möglichst simplen, einfach zu wartenden, Roller. Und so begann aus Flugzeugteilen und einem einfachen Motor das, was heute auf allen Kontinenten dieser Erde zu finden ist: der Siegeszug der Vespa – die italienische Wespe.

Wir haben unsere Jugend mit Vespas verbracht, etwas Dolce Vita hier gelebt. Und auch jetzt, wenn ich fahre, erlebe ich diese Unkompliziertheit immer wieder. Vespas sind nahezu unkaputtbar und dazu so leicht zu reparieren wie ein Fahrrad. Egal ob 15, 30 oder 50 Jahre alt: bis zu den PX Reihen Mitte der



80er gab es nahezu KEINE Veränderungen. Motortechnik und Bauprinzip sind sowohl bei den Largeframes (mit abnehmbaren Kotflügeln, etwas größer, 80-200ccm) und den Smallframes (Vergaser im Rahmen, 50ccm-125ccm) gleich geblieben. Bis eben die Plastikbomber kamen. Und dann die 4-Takter.

Wer bei den Smallframes eines der Modelle vor der PK Reihe sein eigen nennt, oder bei den Largeframes eines bis Mitte der 80er, der hat schon mal beste Voraussetzungen, Werte trotz Nutzung aufzubauen. Denn auch das sind die Wespen: Garagengold. Und das gilt nicht nur für die um 10.000 Euro gehandelten Sondermodelle (wie z.B. die Supersprints der 60er oder die „Lampe unten“ mit den Fahrradlenkern), sondern auch für die ganz normalen. Zum Beispiel eine Vespa 50 N (Rundlicht, Bild Mitte) aus den 60ern – sie kostete damals unter 1.000 DM – liegt heute in schönem Patinazustand oder schön restauriert um die 3.000 bis 4.000 Euro. In den 90ern gab es einen Run auf die alten Modelle, der eine bis heute anhaltende stete Verteuerung nach sich zieht. Und ewig lockt das Alte, möchte man sagen. Die 50er sind die beliebte Einsteigerklasse – und für die hat jeder eine Ecke frei zu Hause.

Besonders reizvoll: 30 Euro / Jahr fallen grob an Versicherungskosten an und es wird kein TÜV benötigt – FREIHEIT – wo gibt es das noch?

Wer bei den Smallframes den Vergaser aus dem engen Rahmen gefummelt hat, hat nach weiteren zwei Schrauben, vier Kabeln, Schalt- und Kupplungszug, sowie dem Benzinschlauch bereits den Motor in der Hand. Grobe 15 Schrauben später liegt das mechanische Herz dann quasi schon auseinander und ist auch in einer Stunde wieder zusammen – beim zweiten Mal. Dazu gibt es unglaublich viel Literatur, Foren und die Ersatzteillage ist sehr, sehr gut – noch. Selbiges gilt für alle Largeframes bis zur 200er, die richtig Power hat und auch gerne mal die Stadt verlässt. Wartung: noch simpler, da Platz.

Über verbotenes und eintragungsfähiges Tuning an Vespas muss nicht viel geschrieben werden: es ist einfach, je nach Maßnahme sehr belastbar und ebenso leicht einzutragen. Ab einer gewissen PS Zahl schreibt der TÜV dann Scheibenbremsen vor, auch diese sind 1:1 für wenige Hunderter aus aktuelleren Modellen übertragbar und von Vespa zugelassen. Je neuer das Modell, desto komplizierter – bei den Viertaktern und ihren harschen Abgasvorschriften sieht es hingegen ganz schlecht aus. Es lebe der Zweitakter!

Gerade im Herbst/Winter rentiert es sich, den ein oder anderen Blick in das Internet zu werfen oder Händlersei-



ten zu besuchen. Ich selbst habe in Norditalien länger gesucht, aber wirklich alles ist abgegrast. Die Italiener restaurieren inzwischen selber und verkaufen zu globalisierten Preisen. Roller aus Vietnam, Indien oder ähnlichen Staaten können dem Einsteiger definitiv nicht empfohlen werden. Die werden oft bis zum Ende genutzt und dann äußerlich gut hergepuscht und verschifft. Oft ist kreuz und quer verbaut (Motoren/Teile), Schäden sind verdeckt usw. - klares NEIN für Noobs. Empfehlenswert ist wirklich ein Fahrzeug aus Italien, Spanien oder Deutschland, am besten mit Papieren (keine Papiere ist aber kein Ausschlussgrund!) und Eigentüternachweis bis zum Erstkäufer. Das steigert den Wert natürlich.

125ccm, 1958



Die hier gezeigte Vespa VNA1T, eine 125er von 1958, habe ich bei „der Rollerladen“ in der Nähe gefunden, mit den italienischen Dokumenten seit Erstzulassung. Er hat viele Modelle in allen erdenklichen Zuständen vor Ort und auch alle Teile und Spezialisten, wenn mal was nicht selbst erledigt werden kann. Für eine Restauration würden übrigens vom Fachmann ausgeführt circa 5.000 Euro anfallen (optimistischer Marktwert restauriert um die

6-7.000 Euro). Einkaufswert waren 1.900 Euro. Der Motor ist flott zerlegt und mit einer neuen Kurbelwelle und neuen Lagern findet auch bald schon der erste Testlauf im Garten statt. Ich lasse die Karosserieteile wieder bei Sandstrahltechnik Eichenseer in Mintraching strahlen. Den Rahmen zweimal da da einiges hervorkommt was so nicht angeplant war wie z.B. ein Teil des marodierten

Trittleches. Strahlen - Schweißen - Strahlen. Dann kommt alles perfekt grundiert zurück - ein schönes Bild.

Fehlende Komponenten werden möglichst original bezogen, wenn möglich sogar aus dem Baujahr, wie zum Beispiel das Lenkschloss das bei Ebay-Kleinanzeigen gefunden wurde. Wie immer verspricht der Verkäufer ein völlig intaktes Schloss, für die 65 Euro. Was ankommt ist ein verbogener Verschluss – aber angeblich gehört das so. Ja und auch ohne Hirn lebt es sich angeblich bestens! Feingefühl und Gasbrenner helfen.

Ein paar kleine Macken wird die Vespe vielleicht behalten, denn zu viel Spachtel ist ungesund – aber man hat eben gelebt! Nach zwei Monaten sind alle Teile lackierfertig. Auch bei guter Vorbereitung wollen Lackierer da 800-2.000 Euro sehen, es ist eben viel Kleinzeug. Die Lacke gibt es in der Farbe heute natürlich auch nicht mehr, ein Max Meyer Grigio 15046. Ein netter Forumskollege hat jedoch in vielen, vielen Versuchen die beste Mischung herausgefunden, sodass wir sowohl den Originalfarbton als 2-Komponentenlack verwenden, als auch zum Nachlackieren oder für Kleinstteile eine Spraydose mischen lassen können.

Schwingsattel vom Hersteller, Rücklicht, Kabelbaum, Tacho, Auspuff, Hupe, Seilzüge, Griffe, Motorlager, Bremsen, Trittleisten (selber biegen ist besser und passgenau!): Es werden immer mehr Teile und am Ende summieren sich flotte 2.300 Euro zusammen. Mit Lackierung kommen wir also auf knappe 5.000 Euro. Doch so weit sind wir noch nicht. Vielleicht in der nächsten Ausgabe. *Nick Lengfellner*



Der Stoßdämpfer wird sauber restauriert, die Feder gegen eine Stärkere ersetzt

Sandstrahltechnik Eichenseer: Strahlen und Grundieren - ca 150 Euro



125ccm auf denen der Vergaser noch DIREKT am Zylinder sitzt. Dickster Dreck und Ölschlamm: Alles muss auseinander, die Kurbelwelle wird ersetzt, die brüchige Elektrik überholt

Nasenkolben soll für Wirbel sorgen



Nachdem alles ab ist, kommen die Löcher und italienischen Kunstschweißungen am Trittlech zu tage

Lieber sauber ab als un-sauber dazu. So wird der Tunnel auch gleich perfekt entrostet und versiegelt



Neues und stabiles Bodenblech



VESPA

KAUFTIPPS

Auf was sollte der kaufwillige Vespanovize achten? Ein paar grundsätzliche Basic Tipps die Sie sich vom Verkäufer nicht schönreden lassen sollten!

- Je besser das Blechkleid, desto günstiger die Restauration, Motorseitig nahezu unkaputtbar
- Originallack und angemessene Patina werden zu Höchstpreisen gehandelt
- Vespa mit italienischen Papieren: muss hier vorgeführt werden... 100-200 Euro
- Von vorne auf Räder schauen, fluchten diese? Ein X KÖNNTE ein Unfallzeichen sein. Aber die Motorschwinge zum Rahmen ist mit Gummis gelagert, diese sind nach ein paar Jahren gequetscht, sodass der Motor deshalb schon meist schräg im Rahmen sitzt
- Welle im Beinschild, hinter dem Kotflügel vorne: Kommt bei Überbeanspruchung (Unfall oder mal sauber angegast den Bordstein hoch): von „so lassen“ bis Rahmen ausrichten und Blech partiell ersetzen hin zu Totalschaden leider alles drin – nicht kaufen oder Experten hinzuziehen.
- Motor: Bitte kein Krachen und Klackern. Leistung: Eine 50er beschleunigt nicht – sie setzt sich in Bewegung!
- Getunte Vespen als Neuling lieber meiden Rückbau evtl. teuer (evtl. Schweissen usw.)
- Largeframe: Drehschieber auf Schrammenfreiheit untersuchen. Luftfilter runter und durch den Vergaser auf Kurbelwelle schauen (Taschenlampe). Auf der vorbeilaufenden Wange sollten keine Riefen sein.
- Elektrik: das bisschen was da ist, sollte gehen, Kabel ziehen, kann nervig sein, ist aber billig und die Elektrik generell simpelst.



Vor 12 Jahren bis auf Details so gekauft: P200E BJ 1979, damals 700 Euro, heute gut das 3-4 fache

- Trittblech: Bei Vespen steht da gerne erst Wasser und dann Rost - genau schauen.
- Schaltung: wenn Gänge **rausspringen**, liegt es am Schaltkreuz im Motor (um die 20 Euro). Motor spalten und tauschen steht an. Es sind NICHT die Züge verstellt!
- Standgas und Co: Vergaser verharzen gerne über den Winter oder bei langer Standzeit. Dichtungen marodieren – kein gravierender Hinweis auf Motorschaden - einstellen!
- Stoßdämpfer sollten nicht nachschaukeln, wenn im Stand runtergedrückt wird – sonst undicht und schon leer (Öl). Alte können restauriert werden.
- Motor ölt. Hinten auf der Felge: Evtl. nur der Simmering der Antriebsachse: easy. Ölen am Auspuff: Auspuffschelle nachziehen. Aus Zylinder: Kopf oder Fuß? Kopf planschleifen, bei Fuß Dichtung erneuern. Öl entlang Motorhälften... ggf. spalten und neu abdichten. Alles keine großen Probleme.



Für eine (gut in Schuss) gelebte frühe V50er, sollte man grob 1400 bis 2000 Euro einplanen, eine 200er (fahrbereit, technisch ok) 70er, Anfang 80er ebenso. Alles zeitlich davor geht dann Richtung 2000+ und drüber, das Internet verschafft da einen ganz guten Überblick. Im Grunde ist alles instandsetzbar, vom verzogenen Rahmen bis Rostlöcher, gefressene Motoren, kaputte Elektrik usw. Wer Fragen zu seiner alten Vespa, technischen Problemen oder zu einem Kauf hat darf die gerne an uns richten!

info@filterverlag.de *Nick Lengfellner*



KTM Regensburg GmbH

SCHICHT WECHSEL

Im filterVERLAG werden selbst seit Jahren KTMs durch hartes Terrain getrieben. Eine Leidenschaft, die bei richtiger Handhabung Mensch, Maschine und Natur verbindet. Und KTM entwickelt immer weiter. Kilo für Kilo nehmen die Maschinen ab und wer heute Geröll und Schutt bezwingen will, muss nur noch um die 100kg bei 4-getakteten 50PS bewegen. Der Unterschied zu früheren Enduros fühlt sich an wie bei einem Mountainbike der ersten Generation im Gegensatz zu einem heutigen Carbonracer – man domptiert das Fahrzeug und nicht umgekehrt.

Und so haben wir erfahren, dass KTM in Regensburg eine neue Chefin hat – Izeta Bauer, Schichtwechsel also. Aus einem unangekündigten Kurzbesuch wird ein zweistündiges Motor- und Kettengespräch denn die Dame ist eben vom Fach. Das ist auch das neue Klima, das sich zeigt: Zeit für das



Sylvia Hein, KTM Urgestein Andreas Gailingner und Chefin Izeta Bauer

Hobby. Zeit für den Kunden. Es ist ein Stück „ich sitze in den Bergen auf einer Alm und schaue auf's wunderschöne Land runter“, das die Münchnerin uns hierher mitgebracht hat. Unbesehen dessen, findet der Kunde natürlich auch alles, was zu einem KTM-Store dazugehört. Von Kleidung über Zubehör und Ersatzteile hin zur kompetenten Werkstatt, die mit Leistung und Rat sowohl für Selbstschrauber als auch Schraubenlasser ein offenes Ohr hat. Ach ja – da wären natürlich dann auch noch die Bikes. Ob Straße, Wüste oder doch Dreck oder Track, neu oder gebraucht – hier findet man alles, was die Marke KTM anbietet. Eine ausgiebige Probefahrt und kompetente Beratung sind garantiert!

KTM-Regensburg GmbH
Waldkraiburger Str. 14
93073 Neutraubling
Tel: 09401/880770
www.ktm-regensburg.de



 **HUK-COBURG**
Aus Tradition günstig
MEHR ALS EINE VERSICHERUNG

Im Schadensfall ist die Versicherung meist der erste Ansprechpartner. Doch die Leistungen gehen immer öfter über die finanzielle Abwicklung hinaus. Die HUK-COBURG bietet ein umfangreiches Mobilitätsangebot an, welches wie ein Rundum-sorglos-Paket alle Bedürfnisse des Kunden stillt.

Mussten Autofahrer früher ihre Leistungen rund um das Fahrzeug noch bei verschiedensten Firmen einholen, vereinen

manche Dienstleister diese in einem Paket. Als größter Kraftfahrtversicherer bietet die HUK-COBURG nun einen umfangreichen Service rund um das Automobil. Im Vordergrund steht dabei natürlich noch immer die Beseitigung von Unfallschäden. Dafür arbeitet das Unternehmen mit deutschlandweit 1.350 Partnerbetrieben zusammen, die sich allesamt einer strengen Prüfung unterziehen müssen. In Regensburg gehören große Lackierereien und Werkstätten dazu.

LEISTUNGEN

- » Unkomplizierte Schadensabwicklung
- » Faire Konditionen
- » Namhafte Partnerbetriebe
- » Umfangreiches Mobilitätspaket



Stefan Oettmeier:

„Wenn unsere Kunden zufrieden sind, dann sind wir es auch.“

Um trotz hochwertiger Partner und originalen Ersatzteilen einen möglichst günstigen Beitrag für die Versicherten gewährleisten zu können, wurden mit den Zulieferern besondere Konditionen ausgehandelt. Durch den vergünstigten Bezug der Originalteile fallen geringere Kosten für die Reparatur an. Somit spart der Kunde am Ende teils viel Geld. Dank einer fünfjährigen Garantie auf die durchgeführten Arbeiten werden Sorgen der Versicherten zusätzlich aus dem Weg geräumt.

Neben Karosserie- und Lackarbeiten bieten die freien Partnerwerkstätten zukünftig auch Serviceleistungen in den Bereichen Mechanik und Elektronik an. Unter dem Namen „HUK-COBURG Autoservice“ wird bis 2018 ein flächendeckendes Betriebsnetz entstehen. Kfz-Kunden der HUK-COBURG und der HUK24 haben dann die Möglichkeit in den freien Partnerwerkstätten Radwechsel, Inspektionen und Haupt-/Abgasuntersuchungen zu attraktiven Festpreisen durchführen zu lassen. Selbstverständlich nach Herstellervorgabe – und damit ohne Verlust der Herstellergarantie. Um einen hochwertigen Service bieten zu können, testet die HUK-COBURG sogar regelmäßig die Partner-Werkstätten. Die Ergebnisse sind für den Kunden vollkommen transparent. Somit kann man sich immer sicher sein, in den besten Händen zu sein. Aber auch darüber hinaus können sich Autofahrer auf die HUK-COBURG als

starken Partner verlassen. Schon bei einem aufkommenden Fahrzeugwunsch greift die Versicherung ihren Kunden unter die Arme. Mit dem Verkauf von Gebrauchtwagen baut die HUK-COBURG ihren Service rund um das Auto weiter aus. Ab Herbst können HUK-Kunden zunächst in der Pilotregion Düsseldorf qualitativ hochwertige Gebrauchtwagen zu günstigen Preisen erwerben – die Kostenvorteile, die durch den Ankauf von einer großen Menge von Autos erzielt werden, werden an die Kunden weitergegeben. Ihren Kunden unterbreitet die HUK auch ein faires und transparentes Angebot zur Inzahlungnahme ihres Wagens.

Wird zum Kauf eines Wagens eine Finanzierung benötigt, kann zusammen mit der Postbank ein sehr günstiges Angebot unterbreitet werden.

In naher Zukunft soll das Angebot noch besser auf die einzelnen Versicherten zugeschnitten sein. Momentan befindet sich eine neue digitale Box in der Überprüfung, die dem Fahrer in Notfallsituationen hilft und dabei unterstützt, die Fahrsicherheit zu erhöhen. Je nach Fahrweise kann der Beitrag dadurch weiter sinken. Dank eingebautem Notrufsystem trägt der kleine Kasten sogar zur Sicherheit der Passagiere im Fahrzeug bei. Gerade bei jungen Fahrern müssen sich die Eltern dadurch weniger Sorgen machen.

Die HUK-COBURG bietet zu allen Versicherungs- und Vorsorgeangeboten äußerst attraktive Tarife an. Vergleichen sie, denn die HUK wettet, dass sie bei einem Wechsel von mindestens drei Versicherungen mindestens 50 Euro sparen! Weitere Informationen auf der Umschlagseite 3.

HUK-COBURG
Albertstraße 2
93047 Regensburg
0941/5688414
www.huk.de/regensburg



Auf elektronisch umgestellte Zündung eines restaurierten 356 Cabrios

PIFF PAFF PUFF

LEISTUNG UND SCHÖNES STANDGAS – AUCH EINE FRAGE DER ZÜNDUNG

Unruhiges Standgas, ein leichtes Sägen quasi? Oder das Gegenteil? Unten nahezu nicht aus dem Gleichgewicht zu bringen, dafür oben müde und schlapp? Natürlich gibt es dafür viele Ursachen, die man nacheinander ausschließen muss. Neben Gemisch und mechanischen Defekten ist die Zündung ein eklatant wichtiger Faktor für 2Takter und 4Takter - vom Auto bis zum Rasenmäher!

Der Kolben fetzt nach oben, je nach Drehzahl mehrere tausendmal pro Minute! Bei 3000 U/min z.B. sätze 50 mal in einer Sekunde. Je nach Arbeitstakt wird dabei Gemisch geholt, komprimiert, gezündet und ausgestoßen, beim 2Takter auch manches gleichzeitig! Wird das Gemisch komprimiert, so muss es (außer beim Diesel) mit der Zündkerze in Brand gesetzt werden. Dabei wird es

heiß, dehnt sich explosionsartig aus, drückt den Kolben nach unten, dreht damit die Kurbelwelle und letzten Endes das Rad.

Wenn der Zündfunke das Gemisch in Brand setzt, brennt jedoch nicht gleich alles homogen, sondern die Flammfront breitet sich durch den Brennraum aus. Die Geschwindigkeit der Flammfront hängt dabei wiederum vom Gemisch (Vollgas versus Standgas) und dem resultierenden Druck ab und kann sich dadurch sogar verdoppeln. Das passiert in 1-2 Millisekunden, also tausendstel, und der Kolben steht schnell an verkehrter Stelle! Der Motorenhersteller gibt deshalb für seine Konstruktion zum Grundeinstellen einen optimalen Zündzeitpunkt und eine Drehzahl an (bis zu 40 Grad vor OT!). Als Beispiel 23 Grad vor OT bedeutet: Zündfunke bitte dann, wenn die Kurbelwelle so steht, dass sie noch 23 Grad weiterdrehen muss

bis der Kolben seinen höchsten Punkt erreicht hat, den oberen Totpunkt OT. Einfachste Zündungen haben lediglich einen fixen Wert, bessere Zündanlagen regeln über Fliehkraftverstellung/Unterdruck den Grad der Vorzündung (Unterbrecher oder auch kontaktlos). In den Achzigern wurden dann Zündungen entwickelt, die aus einem programmierten Kennfeld von der zentralen Motorsteuerung aus gesteuert werden.

Unterbrechergesteuerte und kontaktlose Zündungen benötigen also eine saubere Justierung! Ist die Zündung zu spät eingestellt, verpufft ein Teil der Leistung quasi, weil der Kolben zu weit am Weg nach unten ist. Zu früh, drückt die Explosion teils auf den Kolben, wenn er noch am Totpunkt ist (also auf das senkrecht stehende Pleul=keine Kraft auf die Kurbelwelle) - oder auch schon vorher, dann läuft der gute rückwärts!



Elektronische Zündung einer Vespa, die 3 Kreuzschlitzschrauben fixieren die Ankerplatte - gelöst und nach links gedreht wird früher gezündet!

Fahrzeugbatterie angeschlossen (Voltzahl beachten!). Das den Blitz auslösende Kabel wird dann an das Zündkerzenkabel des ersten Zylinders gelegt. Sind die Markierungen gefunden/erstellt, so wird der Motor laufen gelassen und auf die richtige Drehzahl gebracht - und dann auf die Markierungen gezielt und abgedrückt.



Unterbrecher eines VW Käfer Cabrios, hier wird der ganze Verteiler zur Zünderstellung gedreht.

Für Unterbrechergesteuerte und kontaktlose Zündungen benötigen wir zur Zündzeitpunktmessung eine Blitzpistole. Lediglich eine Unterbrecherzündung ohne Zündzeitpunktverstellung kann ohne eingestellt werden (alte Vespen). Die Pistole gibt es ab 15 Euro zu kaufen und sollte bei jedem, der öfters mal schraubt, im Sortiment sein. Soweit sie keine eigene Batterie für das Blitzlicht hat, wird sie einfach an der



1 MARKIERUNGEN FINDEN

Je nach Motor sind diese auf der Kurbelwelle, einer Riemenscheibe, in einem Sichtfenster oder auf Lüfterrädern (siehe Betriebsanleitung). Eine für den OT, eine z.B. bei 23 Grad vorher und evtl. noch eine für höhere Drehzahlen. Läuft der Motor, müssen diese nun beim Blitzen bei geforderter Drehzahl mit der Markierung am Gehäuse übereinstimmen.

2

MARKIERUNGEN MACHEN

Gibt es keine Markierungen, so müssen wir diese selber schaffen. Zuerst müssen wir dazu den OT ermitteln. Dazu kaufen wir uns entweder einen Kolbenstopper oder fertigen selbst einen (siehe Bild). Nun schrauben wir diesen in die Zündkerzenöffnung. Dann drehen wir den Motor VORSICHTIG(!!!) per Hand, bis der Kolben oben an den Stopper stößt (alle Zündkerzen raus bei Mehrzylindern). Nun machen wir an gut sichtbarer Stelle eine durchgehende Markierung an die Kurbelwelle/Riemenscheibe/Stirnrad/Lüfterrad (Abb. A) und Motorgehäuse. Jetzt drehen wir den Motor zurück bis der Kolben von der anderen Seite an den Stopper stößt. Wir markieren die Kurbelwelle (o.ä.) wieder (Abb. B).



Luftkühlung einer 2Takt-Vespa. Das Lüfterrad steckt auf der Kurbelwelle. Darunter sind je nach Modell ab den 80ern elektronische Zündungen verbaut, vorher unterbrechergesteuerte. Hier fehlen Markierungen. Am besten werden die am Lüfterrad/Motor angebracht und dann abgeblitzt. Nervig: zum justieren muss dann das Lüfterrad immer wieder runter.

Kolbenstopper DIY
Zündkerze durchbohren,
Schraube durchstecken, Mutter
kontern, fertig. Unten noch
rund schleifen - das Kolbendach
möchte vorsichtig andocken!



Genau (!) zwischen beiden Markierungen auf der Kurbelwelle machen wir wieder eine Markierung. Stopper raus. Wenn wir die neue Markierung (Abb. C) nun mit der Markierung des Gehäuses übereinbringen, steht der Kolben am oberen Totpunkt! Wir haben also eine OT Markierung geschaffen. Die Kurbelwelle (o.ä. hier das Lüfterrad) benötigt nun noch die weiteren Markierungen, die der Hersteller als Zündzeitpunkt(e) vorgibt. Sind es 23 Grad, dann müssen wir 23 Grad bevor die OT Markierung kommt, eine Markierung machen. Dies kann via (Internet) ausgedruckter Gradscheibe passieren oder indem man den Umfang des Stirnrades/Lüfterrad abmisst, Grad am Gesamtumfang in Millimeter umrechnet und anzeichnet.



Unser Experte Michael Achhammer von Jura Automobile zu Zündung und elektronischer Zündung

Wer nicht mehr alle 10tkm die Zündung nachstellen mag und alle 20tkm den Unterbrecher tauschen will, dem empfehlen wir die Umstellung auf eine „Kontaktlose Zündung“. Dies ist bei fast allen Motoren und Verteilern machbar. Einmal eingestellt, arbeitet das System künftig verschleiss- und servicearm. Im Grunde wird dazu der Unterbrecher im Verteiler gegen elektronische Komponenten ausgetauscht. Es bleibt also auch die Optik erhalten. Je nach Modell gibt es solche Zündungen schon ab 80 Euro.

Eine korrekte Zündeneinstellung ist sowohl für das Wohlergehen des Motors, als auch für die Abgaswerte wichtig. Eine Zündung einstellen kostet ca. 50 Euro. Zur sauberen Einstellung eines bereits benutzen Unterbrechers sollte der Schließwinkel kontrolliert werden. Dazu haben wir spezielle Meßgeräte.



Abbildung A
Kolben wird bis zum Stopper bewegt und dann eine Markierung auf dem Lüfterrad und eine am Motorblock gemacht



Abbildung B
Nun Motor rückwärts drehen bis Kolben wieder am Stopper anschlägt - erneut markieren, NUR das Riemenrad/Lüfterrad - dies hat nun zwei Markierungen (hier Orange)

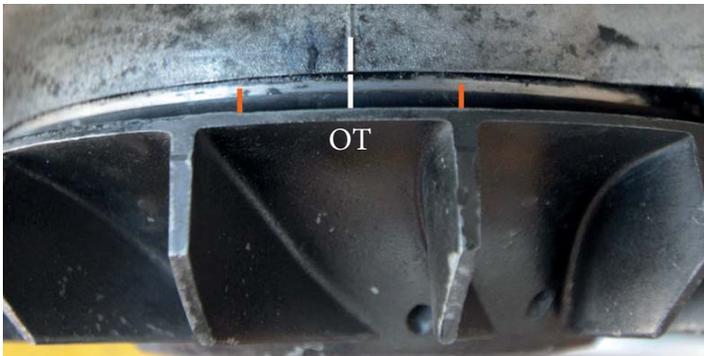


Abbildung C - Stopper ausdrehen!
Zwischen den Markierungen eine neue Markierung machen (hier weiß) - wird diese mit der am Gehäuse übereingebracht, steht der Kolben am oberen Totpunkt. Wer es genau verkehrt herum macht - hat den unteren Totpunkt gefunden, 180 Grad entfernt. Bei der Vespa würden wir nun rechts von der weißen OT-Markierung des Lüfterrades eine weitere Markierung für die z.B. gewünschten 23 Grad vor OT anbringen. Diese muss mit der Gehäusemarkierung beim Blitzen übereinstimmen - dann zündet es 23 Grad vor OT.

3 ZÜNDUNG EINSTELLEN

Zum Einstellen der Zündung ist der ganze Verteiler oder die Grundplatte, auf der die Zündelektronik/Unterbrecher sitzt, zu drehen, bis beim Abblitzen die Markierungen fluchten. Eine Besonderheit besteht bei der Unterbrecherzündung. Der Zündfunke entsteht in dem Moment, wo der Unterbrecher aufmacht. Die Öffnung erfolgt über einen Nocken (pro Zylinder) auf der drehenden Achse (Kurbelwelle selbst, Verteilerwelle...). Dieser Nocken muss schon mal in Ordnung sein. Des Weiteren muss der Abstand der Unterbrecherkontakte stimmen. Z.B. bei voller Öffnung 0,4mm (je nach Hersteller, wichtig für gesunden Funken). Auch müssen die Flächen des Unterbrechers glatt und sauber sein – diese brennen mit der Zeit ab. Diese Zündung sollten alle 10tkm kontrolliert werden! Schön dafür ist, dass man auch ohne Pistole einstellen kann, denn macht man das

eine Kabel am Unterbrecher ab, kann man mit einem Durchgangsprüfer ganz einfach prüfen, an welchem Punkt der Unterbrecher öffnet. Perfekt: Schließwinkelmessgeräte: um 40 Euro. Um bei Drehzahl mehr Vorzündung zu bekommen wird bei vielen Verteilern via Federn und Gewichten (Tropfen Öl drauf) die Zündung vorverstellt, oft in Kombination mit einer Unterdruckdose welche die Zündung bei geforderter Mehrleistung schon vor sich erhöhender Drehzahl Richtung „früh“ stellt (Schläuche kontrollieren). Ob dies funktioniert sieht man beim Abblitzen.

TIPP: Wer am Verteiler bei laufendem Motor dreht, sollte Handschuhe und Lumpen verwenden. Die vielen Tausend Volt sind zwar für gesunde Menschen ungefährlich, aber schmerzen tut es trotzdem, wenn der Funke springt und erst Recht, wenn der Arm sich im Riemen verfängt – Uargh! *Nick Lengfellner*



AMERIKANISCHER HARLEY-KULT IN REGENSBURG

1903 setzten vier junge Männer die Idee, ein Motorrad zu bauen, in die Tat um. Damit wurde der Grundstein der Harley-Davidson Motor Company gelegt. Seither haben Generationen von Fahrern die Marke Harley-Davidson® geprägt. Es gibt Millionen von Abenteuern, Erlebnissen und Storys. Und ein jeder von uns schreibt die Geschichte fort. Auf seine Weise. Mit seinem Bike. Denn Individualität und Freiheit macht Harley-Davidson® bis heute zu etwas Besonderem.

Bei Harley-Davidson® Regensburg (since 2004) beginnt jetzt Dein eigenes Harley-Davidson Abenteuer. Hier wird auf 1000m² Flä-

che die ganze Markenwelt von Harley-Davidson angeboten – Neumaschinen, Gebrauchte und Oldtimer. Auch das umfangreiche Zubehör und Bekleidungsangebot (Belstaff, Rokker, Held uvm.) kann sich sehen lassen. Der Lounge Bereich im Diner Style lädt zum Chillen ein.

Das moderne Servicecenter bietet höchste Kapazität für Werkstattarbeiten, Restaurierung klassischer Bikes sowie für die Individualisierung von Motorrädern. Mobilhaltung, Wintereinlagerung sowie Hol- und Bring Service runden das umfangreiche Angebot ab. Vor dem Gebäude gibt es einen großen Kundenparkplatz. Alle die sich den Traum einer Harley erfüllen wollen, machen attraktive Finanzierungs-



Leasing- und Inzahlungnahmen die Entscheidung leicht. Natürlich können alle Bikes vorher Probe gefahren werden. Auch können für Tagestouren und Wochenendtrips oder einen unvergesslichen Urlaub Harleys ausgeliehen werden.

Exklusiv erhält man bei Harley-Davidson Regensburg die ZMM Auspuffanlagen, komplett in Edelstahl gefertigt für die Sportster Modelle 883/1200 ab Baujahr 2014 – zum sensationellen Preis von 998,- Euro.

Mehr Infos unter
www.harley-regensburg.de.



LION MOTORS GmbH & Co. KG
Harley-Davidson Regensburg
Amberger Straße 42
93059 Regensburg
Tel. 0941/46465-60
www.harley-regensburg.de



DER BLITZAUSLÖSER

Um die Zündung richtig einstellen zu können, benötigt man bei einem Benzinmotor natürlich eine funktionierende Zündkerze. Es schadet also hier auch nicht zu wissen, wie diese aufgebaut ist und worauf bei der Auswahl zu achten ist. Wer einen namhaften Hersteller wie Bosch, NGK, Beru oder Champion kauft, macht nichts verkehrt – soweit die Kerze zum Motor passt!

Der Hochspannungsimpuls kommt zu einem **1** isolierten **2** Leiter, zu einer Elektrode **3** und springt dort im Brennraum zu einer **4** masseverbundenen Elektrode über und entzündet dabei das Gemisch. Dazu muss der Zündfunke extrem heiß sein, was wiederum beständiges Material benötigt – sonst brennen die Elektroden schnell ab.

Zudem gibt es eine Kaltlaufphase im Motor. Das Gemisch ist dabei fett, es bilden sich Rußrückstände an der Kerze, welche

irgendwann den Funken an verkehrter Stelle springen lassen oder gleich einen funkenlosen Kurzschluss verursachen. Die Kerze muss also sauber sein und somit Temperaturen zwischen 500 und 900 Grad erreichen, um diese Rückstände wieder zu verbrennen – sich zu reinigen. Dazu gibt es den sogenannten Wärmewert. Er bestimmt, wie viel die Zündkerze speichert und wie viel sie nach außen abgibt.

Die Elektroden selbst können aus verschiedenen Materialien sein bzw. mit diesen beschichtet. Je hochwertiger die Beschichtung ist, umso höhere Temperaturen im Brennraum hält die Kerze aus. Deshalb gibt es z.B. bei Bosch „Iridium, Platin, Silber“. Alles, was der Sportmotor eben braucht – bzw. heute auch schon die aufgeladenen, kleinen Benziner der jetzigen Serienmotoren. Des Weiteren gibt es noch verschiedene Elektrodenformen, welche

wiederum verschiedene Funktionen erfüllen. Dies hängt von der Art der Gemischzufuhr ab. Vergaser oder Direkteinspritzer – zur Optimierung sind die Funkenstrecken verschieden ausgelegt. Durch die hohen Drücke wird auch immer weiter am Durchmesser der Zündkerze abgespart. Gut für den Motor – kompliziert für den Zündkerzenhersteller, muss er doch Wärmeabfuhr und Isolation auf kleinerem Raum unterbringen ohne die Haltbarkeit einzubüßen. Hinter der freundlich tumben Gestalt, die wir oft so achtlos auf den Boden werfen – steckt also ein kleines Kunstwerk mit vielen zu lösenden Anforderungen.

Für eine Standardzündkerze gilt jedenfalls ein Elektrodenabstand **5** von circa 0,4 bis 0,8 Millimeter. Etwas mehr als Fingernageldicke also. Ein großer Abstand beschleunigt und unterstützt die Verbrennung – leidet Ihr System jedoch unter einer gebrechlichen Elektrik, kommt eventuell gar kein Funke mehr zustande – also lieber mit geringem Abstand anfangen und hochtesten. Dabei vorsichtig die Kerze sauberbürsten, so dass keine Ablagerungen bestehen. Farblich sollte bei einem warmen Motor (schnell ausgeschraubt) die Kerze eine rehbraune Farbe haben. Ist sie schwarz/ölig, so haben wir zu viele Sprit beim vorherigen Testlauf im Brennraum gehabt. Ist sie weißlich/gräulich, verbrennt sie zu heiß und das Gemisch war zu mager. Dazu müssen Zündzeitpunkt und Vergasersetup passen. Letzteres schauen wir uns in der Basis im nächsten Motofilter an.



Bilder mit freundlicher Unterstützung der Robert Bosch GmbH



AUTO-EMOTIONEN BEI »»» AUTOHAUS GEBHARDT

SCHILLERENDE STERNE, URLAUBSGEFÜHLE UND PS-MONSTER

Wer beim Autohaus Gebhardt in der Friedenstraße vorbeifährt, bekommt bereits einen Einblick in das, was ihn an automobilen Träumen erwartet. Kaum jemand dürfte seinen Blick auf die Straße gerichtet haben, wenn er an der Ampel vor dem Firmengelände warten muss. Die Mischung aus amerikanischen V8-Boliden, hochmodernen Modellen der Marke Mercedes-Benz und nützlichen Begleitern von Fiat Professional lädt zum Staunen ein.

Dabei kann das Unternehmen bereits auf eine lange und bewegte Geschichte zurückblicken. Seit mehr als 95 Jahren existiert die Firma Gebhardt schon, 65 davon an der Friedenstraße. Ein so langanhaltender Erfolg kommt nicht von ungefähr. Die Rezeptur dafür wird schon in der 4. Generation weitergegeben. Statt auf einer Stelle zu treten, geht das Autohaus Gebhardt immer mit dem Zahn der Zeit und gehört so als fester Teil zum Stadtbild von Regensburg.

Besten Service an Fahrzeugen der Marke Mercedes-Benz gibt es bei Gebhardt schon seit den frühen 70ern. Unter dem Motto „Die Welt lebt von Menschen, die mehr tun als ihre Pflicht“ wird dort Service erster Klasse geboten. Damit wird die Vertragswerkstatt nicht nur den Ansprüchen der Marke gerecht, sondern arbeitet auch noch höchst kundenorientiert.

Doch nicht nur Autos mit dem Stern sind bei Gebhardt bestens aufgehoben. Auch Nutzfahrzeuge, Wohnmobile und LKWs jeglicher Art erfahren dort beste Behandlung. Somit sind die Kunden jederzeit sicher auf den Straßen unterwegs. Besondere Aufbauten und Umbauten sind durch das eingespielte Werkstatt-Team ebenfalls kein Problem.

Nicht nur die Werkstatt steht bei Gebhardt im Fokus der Bemühungen rund um den Kunden. Auch der Verkauf von Neu- und Gebrauchtfahrzeugen gehört zum Repertoire des Autohauses.



Wer sich für einen Wagen mit dem Stern interessiert, wird beim breiten Angebot an Gebrauchten fündig. Dabei legen Geschäftsführerin Sabine Neubauer und ihr Mann Matthias Neubauer großen Wert auf eine handverlesene Auswahl. Natürlich werden die Gebrauchten vor dem Verkauf genauestens vom Team überprüft.

Privat- und Firmenkunden, welche ein zuverlässiges Arbeitsgerät suchen, werden im breiten Angebot von Fiat Professional fündig. Vom Pick-Up bis zum Kleinlastwagen ist alles dabei, was den Alltag erleichtert. Als offizieller Vertragshändler ist das Autohaus Gebhardt immer mit den neuesten Modellen versorgt. So sind auch der Fiat Fullback und der Talento im Aufgebot des Unternehmens vertreten.

Noch aufregender wird es jedoch, wenn die Motoren der amerikanischen Modelle aufheulen. Die Macht der V8-Motoren verspricht den Besuchern immer wieder aufs Neue die Sprache. Der markerschütternde Sound fährt direkt unter die Haut und

sorgt für Gänsehaut. Dieses Erlebnis wollte das Autohaus Gebhardt unbedingt nach Regensburg holen. Als einer der wenigen deutschen Autohändler verkauft Gebhardt Modelle wie Dodge Ram oder Charger komplett in EU-Ausstattung. Durch den Umbau auf Gas sind die leistungsstarken Antriebe auch an unseren Tankstellen absolut bezahlbar, ohne etwas von der Faszination zu verlieren.

Wer den vollen Umfang des Angebots von Autohaus Gebhardt erleben möchte, ist ein gerne gesehener Gast beim Unternehmen in der Friedenstraße. Das fachkundige und kundenorientierte Team nimmt Ihre automobilen Wünsche jederzeit gerne entgegen.

Autohaus Gebhardt & Co Fahrzeuge GmbH
Friedenstrasse 8
93051 Regensburg
Tel.: 0941/920190
www.autogebhardt.de



▶▶▶ SPIEL DER VENTILE – OLYMPIADE IM BRENNRAUM

Ein sauberer Motorlauf erfordert korrektes Ventilspiel

Katz und Maus könnte man auch sagen. Denn, wenn der Kolben kommt, müssen die Ventile oft schon lange wieder weg sein. Oder auch eben erst ganz knapp bevor er sie erwischt! In unserem 4-Takter sorgen die Ventile dafür, dass frisches Gemisch in den Brennraum strömt und dieses verbrannt wieder verlassen kann.

Im ersten Takt zieht der Kolben dabei nach unten und der entstehende Unterdruck schlürft Luft (Direkteinspritzer) oder ein Gemisch (Vergaser, Einspritzer) in den Brennraum. Dabei muss das Ventil schon möglichst früh aufmachen, um möglichst viel einzusaugen. Im zweiten Takt komprimiert der Kolben den Inhalt – die Ventile müssen absolut dicht halten, denn schon bevor der Kolben oben ist, wird das Gemisch gezündet und der Druck steigt. Und zwar auf bis zu 80 Bar, die Verbrennungshitze lässt es

sich ausdehnen. Dieser Maximaldruck ist erreicht, nachdem der Kolben den oberen Totpunkt überwunden hat und er wird somit nach unten beschleunigt - im 3. Takt, dem Arbeitstakt. Dann dreht er um, rauscht nach oben und das Auslassventil muss möglichst bald aufmachen, damit das abgebrannte und heiße Gemisch an ihm vorbeiziehen darf – in den Auspuff.

Und fatz muss es zu sein, denn der Kolben dreht in tausendstel Sekunden seine Richtung, rauscht wieder runter und dabei muss das Einlassventil schon wieder offen stehen...

Das Ventil wird mit massiven Federn in seinen Sitz gedrückt. Hinaus aus dem Brennraum, diesen abdichtend. Die Nockenwelle ist der Gegenspieler, halb so schnell wie die Kurbelwelle rotierend, drückt sie mit einzelnen Zapfen die Ventile gegen die Federn in den Brennraum. Sie kann dabei oben

angeordnet sein (OHC/DOHC) oder unten bei der Kurbelwelle (z.B. Käfer: OHV). Wichtiger ist, dass zwischen ihr und dem Ventil ein Kipphebel ist, welcher den Hub der Nocke auf das Ventil überträgt und dieses in den Brennraum drückt.

Nun sollen diese Teile ja zueinander kein Spiel haben, denn Spiel bedeutet ein Hämmern von Metall auf Metall. Je mehr Spiel, desto mehr Hämmern – Sie ahnen es: Ventilklickern ist ok. Ventilklackern nicht. Das Gegenteil wäre zu wenig Spiel, die Ventile werden warm und dehnen sich aus. Ist kein Platz mehr, weil alle Teile sich berühren, so geht es ab hier nur Richtung Brennraum: Das Ventil schließt nicht mehr richtig. Besonders schlimm beim Auslassventil: Es kann mangels Kontakt mit dem Zylinderkopf nicht mehr genug Temperatur abgeben und verbrennt (bis zu 800 Grad!) schlimmstenfalls.

Beide Unzulänglichkeiten: Zu locker, zu streng haben erhöhten Verschleiß, Mehrverbrauch, Leistungs-/Kompressionsverluste und größere Schäden zur Folge. Das Ventilspiel ist gemäß Hersteller öfter zu kontrollieren und einzustellen. Bei Oldies kann dies auch alle 1.000 km sein. Hier herrscht eben Abnutzung! Wohl dem der Hydrostößel hat, diese werden durch den Öldruck gespreizt und gleichen das Spiel aus. Harley verbaut diese seit den 50ern!

1) Motor komplett abkühlen lassen

Ventile werden bei kaltem Motor eingestellt. Also 15 bis 30 Grad eben. Achten Sie darauf, sonst ist alles verkehrt und Ihr Bock wird Sie gärtnern.

2) Ventildeckel abmachen

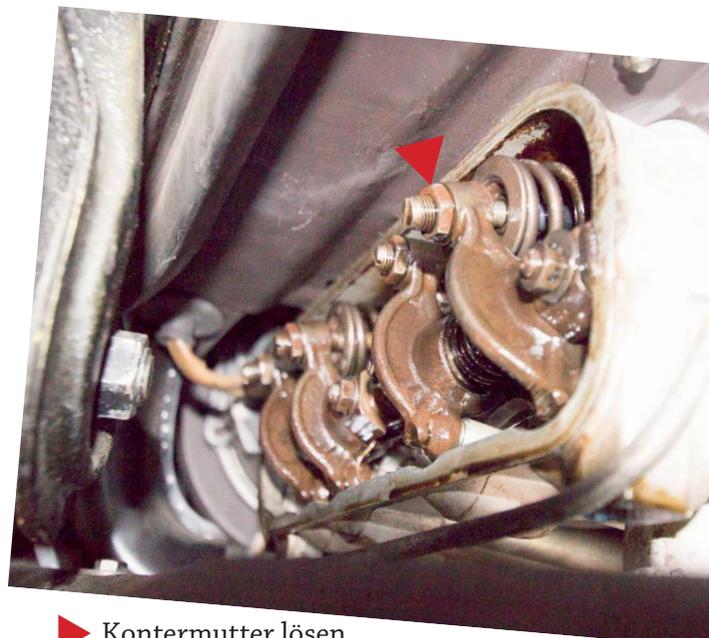
Suchen Sie Ihren Deckel, on the top, auf der Seite. Dieser muss ab. Je seitlicher er liegt, desto lieber läuft noch etwas Öl ab! Der Meister hat immer etwas Papier zur Hand und eventuell, falls hier schon ein Ölschwitzen oder mehr zu sehen war, auch eine neue Dichtung.

3) Verteiler aufmachen

Im Internet finden Sie viele Anleitungen zu Ihrem Fahrzeug. Oft gibt es Markierungen auf Lüftern, Schwungrädern usw. Wenn nichts hilft: Ihren Verteiler aufmachen. Ein Zündkabel geht zum Zylinder Nr. 1. Normal ist hier sogar eine Nut am Verteilerrand. Wenn der Verteilerfinger mit der



▶ Ventildeckel suchen...und öffnen

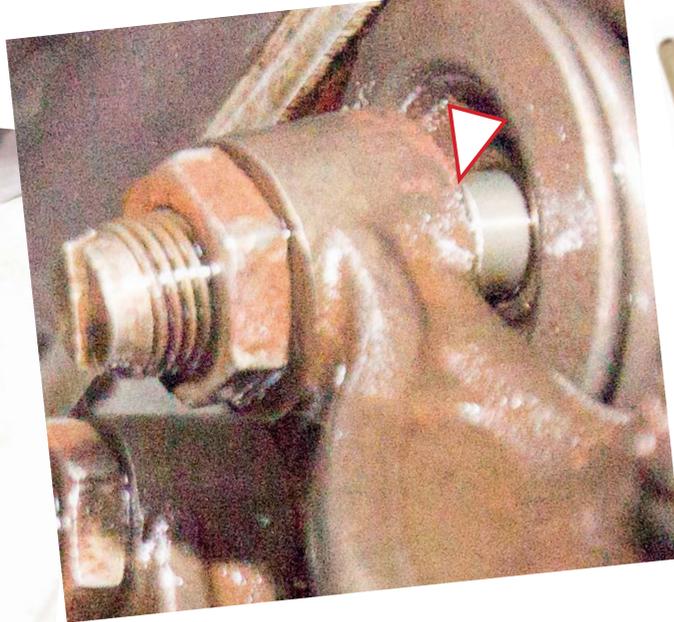


▶ Kontermutter lösen





► Diese Schraube reguliert das Ventilspiel, rein oder rausdrehen um..



► ..hier den korrekten Abstand zu erhalten. Das rechte Graue, ist schon das Ende des Ventils! Es wird quasi von der Schraube in den Brennraum gedrückt. Zwischen Schraube und Ventil ist das Spiel zu messen.

Spitze (Metall) auf diese Nut zeigt, ist Feuer frei angesagt: Zündung. Und Zündung heißt: alle Ventile dieses Zylinders sind zu Hause! Das heißt auch, dass die Nockenwelle hier (Arbeitstakt ohne Ventileinsatz folgt) am „tiefsten“ ist. Hier muss also das Spiel passen, denn ab da gibt es ja nur den Nocken, der das Ventil öffnet.

4) Ventilspiel einstellen

Ventillehre kaufen (ab 5 Euro) und Einlass und Auslass kontrollieren (EL oft 0,15 mm, AL oft 0,2 mm). Merke: der Auslass hat größeres Spiel, da es dort deutlich wärmer für das Ventil wird = mehr Ausdehnung. Welches Ventil ist Auslass? Das, wo der Krümmer angebracht ist. Eingestellt wird ggf. indem die Kontermutter leicht geöffnet wird (Ringschlüssel nehmen), dann Fühlerlehre wählen und zwischen Kipphelbschraube und Ventilende stecken und mit der Schraube leicht festdrehen. Dann Mutter wieder schön kontern, Schraube dabei halten. Die Fühlerlehre muss nun mit dem richtigen Wert streng reingehen. Passt die nächste Größe rein? Das darf nicht. Noch mal! Try and error. Nach ein paar Mal kann man auch mit der Hand schon erkennen, ob das Spiel passt. Lieber immer ein bisschen zu viel als zu wenig!!!!

5) Restlichen Zylinder

Dazu Motor weiterdrehen (über Rad, Anlasser, Ratsche an Kurbelwelle, usw.) bis der Verteilerfinger beim nächsten Zylinder ist. Z.B. Boxer 4 Zylinder 1-4-2-3. Wenn der Verteilerfinger 90 Grad gewandert ist, wissen Sie, dass der Zylinder 4 auf der anderen Seite des Motors dran ist - usw.

6) Überprüfen

Oftmals muss man nach einmal Durchdrehen den ein oder anderen Zylinder nachstellen. Sind alle falsch, haben Sie verkehrt begonnen – nochmal. Auch eine Kurzüberprüfung nach Testfahrt schadet nicht. Alle 5.000 km sollte man eh nachsehen.

Exkurs: Bei Motoren mit Tassenstößeln muss oftmals das Spiel über ein „Shim“, ein Plättchen, eingestellt werden, das zwischen Stößel und Ventil kommt. Dazu muss erschwerend die Nockenwelle ausgebaut werden. Dies betrifft viele Vorkriegsmotoren sowie auch aktuelle Hochleistungsviertakter wie z.B. eine KTM EXC 500 mit einem Zylinder und gut 60 PS.

TIPP: Ventildeckeldichtung erneuern: meist nur 2-5 Euro. Alte Dichtungen verweigern nach dem Öffnen gerne den weiteren Dienst.

Nick Lengfellner



LEISTUNGEN:

- » Abtrag von Lacken und Beschichtungen
- » Fahrzeugteile, Felgen, Glanzoberflächen
- » Rost- & Korrosionsschutzbehandlung



1996 gegründet, inzwischen mit optimaler Logistikanbindung im Gewerbegebiet Rosenhof in Mintraching direkt an der A3, ist die Firma spezialisiert auf die Freilegung, Veredelung und Behandlung von Oberflächen. Dafür stehen neben Firmenchef Reinhold Eichenseer elf qualifizierte Mitarbeiter auf über 2000 Quadratmetern Werksfläche zur Verfügung.

Wenn also der Lack für eine saubere Restaurierung abgetragen werden muss, so stehen hier sieben verschiedene Strahlmedien zur Wahl. Je nach darunterliegendem Material, kann damit besonders schonend und effektiv gearbeitet werden. Vom harten Stahlgussdiamant über Keramik, Korund bis hin zu Glasperlen wird dabei die passende Härte ausgewählt. Ohne das Material zu verletzen, kann somit u.a. Glas, Holz, Alu, Edelstahl, Stahl, Bronze oder Kupfer bearbeitet werden.

Besonders wichtig ist jedoch eine sofortige Versiegelung des blanken Metalls zum Beispiel bei einer Autokarosserie. Dazu kann in den eigenen Spritzkabinen eine entsprechenden Grundierungen unverzüglich erfolgen. Die dabei eingesetzten Produkte

sind von höchster Güte, da die Firma vorwiegend für die Industrie Maschinenteile haltbar versiegelt. Die industriellen Kunden kommen aus verschiedensten Bereichen wie Automobil, Windkraft und Maschinenbau. Die Firma arbeitet hier nach höchsten ISO-Zertifizierungen - ein bedeutender Vorteil für den Privatkunden. Ebenfalls können Alufelgen (meist ohne Demontage des Reifens) fachgerecht verschliffen und wieder instand gesetzt werden.

Im Vordergrund steht das persönliche Gespräch mit dem Kunden. Gemeinsam werden Ziele und der folgende Aufwand festgelegt, um zu einem perfekten Ergebnis zu gelangen. So wird das Fahrzeug optimal entrostet und für lange Zeit bestens geschützt.

Das Abstrahlen einer Autokarosserie mit anschließendem Grundieren kostet rund 700 Euro, eine Vespa um die 200 Euro.



Sandstrahltechnik Eichenseer GmbH
Germanenstr. 9
93098 Mintraching
Tel: 09406/958041
www.sandstrahltechnik-eichenseer.de



TOOLTIME - BASIC

oder: des Mannes Handtasche
oder: aller Anfang ist schwer

Wer Lust auf Schrauben hat, muss mal die Sammlung beginnen – mit passendem Werkzeug. Und passend bedeutet hierbei vielerlei.

Einerseits braucht man das zum Gegenstück genau passende Werkzeug: So sollte ein Schraubendreher sowohl in der Tiefe als auch Breite genau in den Schraubenschlitz gehen. Einmal mit Kraft abgerutscht, ist die marode Altschraube hinüber – viel Spaß beim Ausbohren! Andererseits muss auch die Stahlqualität passend sein. Es gibt verschiedene Härtegrade beim Stahl. Ein Billigschraubendreher von der Dultschießbude kann höchstens eine noch weichere Kupferschraube drehen. Wovon auf jeden Fall abzuraten ist, ist ein Teilekoffer mit 300 Teilen für 50 Euro. Das nehmen Sie garantiert nur einmal her. Wer nicht täglich mit dem Gerät arbeitet, braucht auch nicht das teuerste Highend-Material. Von Billig-No-Name ist prinzipiell abzuraten. Verschaffen Sie sich im Netz einen Überblick in Foren und schließlich beim Fach(!)verkäufer. Wer zu billig kauft, kauft EHRlich zweimal! Mit unserem folgenden Basicsetup kann vom Roller bis zum Oldtimer schon das meiste repariert und instand gehalten werden. Dafür sollte man trotzdem 300-400 Euro investieren. Das meiste hält dafür ein Leben lang.

- 1 Voltmeter: warum geht die Birne nicht (mehr)? Ab 10 €
- 2 Zündkerzenschlüssel: es gibt zwei Größen, ca. 5 €.
- 3 Draht/Messingbürsten: Rost/Schmutz entfernen. Natürlich nicht auf Lack anwenden. Ab 3 €.
- 4 Bremsreiniger: im Motorradladen für 4 €, Fette und Schmutz entfernen.
- 5 Hochdruckfett: i.d.R. für Lager und Gelenke. Gerne auch in einer Fettpresse für Schmiernippel .

20

16

14

17

15



6 7

6 Schutzbrille: ab 8 €, bei Überkopparbeiten unersetzlich!

7 Brunox: für „offene“ Stellen, wandelt Oberflächenrost um und versiegelt mit Epoxy, 10 €.

8 Gasbrenner: sehr oft können korrodierte Teile (z.B. Schrauben) durch kurzfristiges Erwärmen (und beklopfen) voneinander gelöst werden, indem das äußere Teil erhitzt wird, sich erwärmt und von dem inneren Teil (z.B. der Schraube) löst. Brenner gibt es ab 20 €, werden ein paar Euro mehr investiert, kann damit auch gleich eine Lötlampe gekauft werden – man muss für das jeweilige Lot eben nur wissen, welche Temperaturen erreicht werden sollen .

9 Hammer: selten zum Ausklopfen von Teilen, eher um leicht auf Schrauben zu dengeln, damit der Rost im Gewinde pulverisiert wird. Ab 15 €.

10 Zangen: Flachzange, Seitenschneider, Rohrzange ab 20 €

11 Schraubendreher: Kreuz und Schlitz, 2-3 pro Sorte: muss genau passen. Ab 5 €/Stck.

12 Bohrmaschine: ab 100 €, passende Bohrer (Qualität beachten).

8

9

10

11

12

13

- 13** Stahlbürstenaufsatz für Bohrmaschine: Grundreinigung angesteter Stellen
- 14** Satz Gabel- und Ringschlüssel von sechs bis mindestens 32: zu weicher Stahl lässt Kanten rund werden. Jeweils ab 50 Euro
- 15** Bügelsäge mit Essenblättern, 5 Euro.
- 16** Feilen: wer hämmert, muss auch oft wieder was zurechtfeilen
- 17** LötKolben: über kurz oder lang muss mal gelötet werden, mit Lötzinn gibt es einfache Kolben ab 10 €.
- 18** Top Alternative: kleiner Sonderkasten - ab 100 Euro, ¼ Zollratsche mit Aufsätzen wie Inbus, Schrauben, Torx, kleine Nüsse bis 6er runter. Mein treuster Begleiter - sonst Einzelteile kaufen! Billig=Stahl zu weich!
- 19** Schublehre: Materialstärken, Gewinde und Co messen. Ab 5 € (dann Plastik).
- 20** Nusskasten: Bei billigen geht die Ratsche flott kaputt und die Nüsse reißen, Rostgefahr. Ab 80 € vertretbar.
- 21** Schleifpapier: Es ist nie verkehrt, einen soliden Vorrat zu haben.
- 22** Kriechöl: Klassiker WD40, zum gängig machen, in ein rostiges Gewinde kriechen lassen, reinigen von Plastikteilen (!) und Lack – eine Allzweckwaffe. Um 5 €.

TIPP: Was nie schadet ist Verbandszeug und einen Feuerlöscher greifbar zu haben. Wer aufbockt, sollte immer mit großen

Holzblöcken oder ähnlich Unumstößlichem absichern. Sinnvolle und strukturierte Aufbewahrung: schnell wächst es vom Werkzeugkoffer zum Rollwagen, zur Wand und schließlich kommt die Nachbarwerkstatt zu Ihnen, um sich Spezialwerkzeug auszuleihen – was Sie natürlich verweigern. Merke: Werkzeug kommt selten zurück und wenn, sieht es anders aus. Man verleiht seine Frau auch nicht (oft). Flexarbeiten mit Ohrenschützern schonen das Gehör – meinen Tinnitus kann ich nicht weiterempfehlen.

Nick Lengfellner



Markus Fetzter, Experte für Werkzeug und Teile der Firma Küblbeck:

Wirklich gutes Werkzeug hält tatsächlich ein ganzes Leben und trotz auch starken Beanspruchungen. Extrem ausdauernd, ist natürlich z.B. das Werkzeug der Firma Hazet. Die Verarbeitungsqualität führt zu einer bis zu 30% höherer, mechanischer Belastbarkeit als die von ähnlich guten und wertigen Anbietern. Frei von chemischen Beschichtungen ist es auch wesentlich hautfreundlicher. Zudem haben hochwertige Produkte deutlich längere Garantien und sind für den Dauereinsatz konzipiert. Dies hat seinen Preis. Der Nusskasten kostet 198 Euro plus MwSt



Upgrade für Autoschrauber: Schlag-schrauber (ab 170,- Euro), Drehmoment-schlüssel (ab 30 Euro) und hydraulischer Wagenheber (ab 30 Euro) in Einstiegs-qualität

JETZT NEU AUCH IN PENTLING



**NEU
ERÖFFNUNG
AM
15. SEPT.**



Neueste Waschtechnik:

- ★ Neue textile Waschstraße mit Vorwäsche
- ★ 4 neue SB-Waschplätze mit Powerschaum
- ★ 8 neue SB-Saugerplätze mit Deckenkreisel und Druckluft

HOHENGEBRACHINGER STR. 24 · PENTLING

914

1969 DEUTSCHLANDS ERSTER



MITTELMOTORSPORTLER

Porsche verbaut heute bei den Mittelmotorkonzepten Cayman und Boxter wieder 4 Zylinder. Das war auch früher schon so: In der Porsche-VW-Kooperation - dem 914. Gebaut wurde er von 1969 bis 1976, überschaubare 120.000 Mal. In Deutschland sind derzeit ca. 1100 zugelassen.

Dabei gab es zwei Motorvarianten: Vierzylinder-Boxermotoren mit 80 -100 PS mit 1.7-2.0 Litern und den 2.0 Liter Sechszylinder-Boxer vom 911 T. Von letzterem wurden jedoch nur grob 3.300 gefertigt.

Porsche wollte mit der Kooperation ein günstigeres Einstiegsfahrzeug schaffen. Jedoch gab es bereits damals schon Gerangel mit VW, sodass gemeinsam kein sinnvolles Marketing gemacht wurde. Aufzupassen ist deshalb bei frühen Produktionen auch auf Verarbeitungsmängel und Rostanfälligkeit. Wie immer aber - es ist schließlich Jahrzehnte her - hat sich die Spreu vom Weizen

getrennt und was heute fährt, hat sich aller Kinderkrankheiten entledigt.

Aber fahren wir deshalb in einem Greis? Weit gefehlt! Auch heute balgt sich der 11er mit dem Cayman und dem Boxter aus einem Grund: Heckmotor gegen Mittelmotor. Die Gewichtsverteilung ist eben für die Fahrdynamik entscheidend. Der 914 zählt als erster deutscher Mittelmotorsportler und das merkt man gleich in den ersten Kurven bei brabbelndem Boxersound. Hier sind es 2.0 Liter Hubraum mit 100 PS. Der Vorbesitzer hat den Motor vom Fachmann überarbeiten lassen und auf Doppelvergaser umgerüstet. Wer bei einem 914 den typischen Käfersound erwartet, wird eines Besseren belehrt. Er dreht bis 6.000 sauber und aggressiv raus, saugend und werkend direkt im Nacken des Dompteurs. Wirklich fantastisch. Man wähnt sich sofort in einer Klassikrally. Die kleine Unruhe im Stand, ab und an ein kleiner Rülpsler beim Gaswegnehmen - hier lebt ein



Motor, der angefasst und geliebt werden muss. Authentisch.

Servolenkung? Braucht es nicht, direkt und einfach zu steuern, akkurat und kalkulierbar im Kurvenverhalten. Ich bin schon viele alte 11er aus der Zeit gefahren und hatte selber einen. Das Setup des 914 gefällt mir fast besser. Er wurde als Sparporsche, als Volksporsche, bezeichnet. Trifft sicher zu: hier kein Radio, keine Uhr. Lediglich der große mittige Drehzahlmesser, ein Tacho und eine Tankanzeige beherrschen das kleine Armaturenbrett. Als Luxus galt hier schon der verstellbare Fahrersitz. Ansonsten findet sich nur ein Lichtschalter, der die kleinen Scheinwerfer ausklappen lässt, ein Warnblinkschalter, ein Gebläseregler und neben dem Sitz ein Zughebel für die Heizung. Das war's! Das macht ihn heute sympathisch: Reduzierung! Konzentration auf das Fahrerlebnis. Neben der Schulter beginnt die Wiese, über dem Kopf direkt der Himmel.

Wenig und einfache Technik gestalten den 914 zum idealen Garagenfreund. Tuning: bis zu 3.2 Liter Motoren der 911er passen nahezu problemlos in das Chassis.

Kauftipps: Rost suchen - alle Ecken, Leerräume und Übergang Targabügel/Karosserie prüfen. Motor: Luffi-üblich ist etwas Ölverlust an Zylinderköpfen und Füßen ok, wenn es suppt muss geöffnet werden. Top Ersatzteillage! Motor für Hobbyschrauber!

Fazit: Zustand 4 wird mit ungefähr 7tsd Euro gehandelt, Zustand 1-2 gibt es ab 30tsd Euro. Im Netz sind jedoch wenige unter vierzigtausend. Der 6-Zylinder ist deutlich teurer, nahezu das doppelte.

Unser gelber Flitzer ist Zustand +2 und wird vom Porschezentrum Regensburg angeboten. Ein beiliegendes Wertgutachten vom TÜV bemisst das Fahrzeug mit 39tsd Euro.

Auto: Porsche Zentrum Regensburg
Testpilot: Nick Lengfellner



LEISTUNGEN:

- » Full-Service-Werkstatt
- » Servicepoint für E-Mobilität
- » Fahrzeughandel & Verleih, auch Wohnmobile

Werkstattleiter Uwe Pfeffinger & Firmenleiter Michael Achhammer mit den Stromern für Kunden

Jura Automobile bietet seit vielen Jahren hochwertigen Service an allen Fahrzeugen. Seit gut vier Jahren steht das neue Firmengebäude von Jura Automobile nun in der Schloßstraße in Pettendorf. Besonders die Marken VW, Audi, Seat und Skoda stehen im Fokus der Werkstatt. Um eine modernen und nachhaltigen Betreuung der Kunden bieten zu können, wird das Thema Elektromobilität groß geschrieben.

Natürlich gehört dazu auch die fachgerechte Reparatur von Elektro- und Hybridfahrzeugen. Gerade VW e-Up und Co. sind bei Firmenleiter Michael Achhammer, und den KFZ-Meistern Uwe Pfeffinger und Alexander Muth samt ihrem Team in besten Händen, denn in der hochmodernen Werkstatt werden die Fahrzeuge nach Herstellervorgabe wieder akkurat instand gesetzt. Sollten die Arbeiten etwas länger dauern, steht natürlich ein Ersatzwagen-Service zur Verfügung. Auch hier setzt Jura Automobile ganz auf die Zukunft. Mit emissionsfreien Leihfahrzeugen sind die Kunden in der Zwischenzeit sicher und umweltbewusst im

Straßenverkehr unterwegs. So wird während der Reparatur ein zusätzlicher Beitrag zum Umweltschutz geleistet.

Hier zählt der Gedanke der Nachhaltigkeit: Durch eine auf dem Dach des Firmengebäudes angebrachte Solarstrom-Anlage, werden die Elektro- und Hybridautos direkt mit eigenem Strom gespeist. Diese ist so umfassend ausgelegt, dass mit dem erzeugten Strom auch noch alle Werkstattmaschinen und –geräte mit grünem Strom versorgt werden können. Die Firma möchte damit einen Teil zu einer grüneren Zukunft beitragen. Deshalb beschäftigen sich Michael Achhammer und Team immer mit neuester Technik und Systemen. Sollte ein Kunde Interesse am Kauf eines Stromers oder Hybriden verspüren, findet er beim Verkauf mit Herrn Ewgenij Wiesner, Lukas Mizerski und Christian Klapuch eine kompetente und erfahrene Beratung. Jura Automobile kümmert sich vom Autowunsch bis hin zur Abholung um alle wichtigen Schritte.

Jura Automobile GmbH
Schloßstr. 28, 93186 Pettendorf
Tel.: 0 94 09/86 94 45
www.jura-automobile.de



LEISTUNGEN:

- » Unabhängige Gutachten
- » Fachkundige Fahrzeugbewertungen
- » Oldtimer-Beratung

Bei einem Unfall im Straßenverkehr soll der Schaden schnell, unkompliziert und vollständig beseitigt werden. Die in die Regulierung eintretenden Versicherungen fordern vor dem Ausgleich zum Nachweis des Schadens und zur Bezifferung der Schadenhöhe ein Gutachten. Dies wird durch ein unabhängiges und erfahrenes Sachverständigenbüro, wie das Hertel-Team aus Pentling, vollumfänglich geleistet.

Seit über 20 Jahren sind Gerhard Hertel und seine Mitarbeiter in dem Bereich der Erstattung von Gutachten bei Schadenfällen an allen Fahrzeugen, die am Straßenverkehr teilnehmen, tätig, wodurch die Grundlage für eine Regulierung des Schadens und somit eine finanzielle Entschädigung gewährleistet ist. Neben der Erstellung von Schadensgutachten werden auch Gutachten bei Brand- und Elektronikschäden sowie technischen Schäden an Fahrzeugen angefertigt. Zusätzlich besteht von dem Hertel-Team auch die Möglichkeit Beweissicherungsgutachten zu erstatten, die bei einer möglichen späteren gerichtlichen Auseinandersetzung als Nachweis des Schadens und als technische Grundlage für die juristische Beurteilung dienen.

Auch wenn Zweifel an der Arbeit von externen Firmen bestehen, kann das Sachverständigenbüro Hertel helfen. So etwa bei Lackierungs-



arbeiten, die durch die unabhängigen Experten überprüft werden. Wurden die Arbeiten nicht sach- und fachgerecht ausgeführt, so lassen sich mit einem Gutachten dann Ersatzansprüche geltend machen. Wer im Straßenverkehr geblitzt wurde und die Höhe des Bußgeldes nicht nachvollziehen kann, kann durch das Sachverständigenbüro Hertel eine Überprüfung der Messtechnik anfordern.

Auch beim Kauf und Verkauf von Fahrzeugen ist ein Gutachten meist sehr nützlich. Durch den Sachverständigen kann noch vor der Preisverhandlung der realistische Zeitwert des Fahrzeugs beziffert werden. Somit kann die Veräußerung eines Fahrzeugs unter dem Wert oder auch der Kauf eines zu teuren Fahrzeugs vermieden werden. Als Mitglied bei „Classic Data“ sind Gerhard Hertel und sein Team auch Spezialisten auf dem Gebiet der Bewertung von Oldtimern. Besonders hier sind neutrale Bewertungen Gold wert.

Egal um welche Art von Gutachten es sich handelt, das Sachverständigenbüro Hertel bietet eine unabhängige, ehrliche und kompetente Bewertung der Sachlage.

Sachverständigenbüro Hertel GmbH
Pfarrer-Scheuerer-Str. 6b
93080 Pentling
Tel.: 09405/50102 0
www.hertel-sv.de



»» AB IN DEN SÜDEN ENTSPANNTER KURZURLAUB MIT DEM WOHNMOBIL

Einfach mal raus. Nur für ein paar Tage. Dem Alltag entfliehen und die Füße hochlegen. Ohne Stress und ohne hohe Kosten. Günstiger als mit einem Wohnmobil lässt es sich kaum verreisen, gerade wenn das Fahrzeug nur geliehen werden muss. Mit dem Fiat Carado mobil von Jura Automobile ist das kein Problem.

Es muss nicht immer der 14-tägige Strandurlaub sein, um im harten Alltag auf andere Gedanken zu kommen. Manchmal reicht es schon, nur für wenige Tage auszubrechen und sich ein bisschen Ruhe zu gönnen. Kaum jemand dürfte sich zweimal überlegen, ob dies in Frage kommt, wenn dafür nur die Leihe eines Wohnmobils nötig

ist. Auch wir haben uns auf die Reise gemacht und sind ins Grüne gefahren.

Mit erstaunlich viel Durchzug ging es über kurvige Straßen vorbei an den schönsten Landzügen der Region. Der Fiat Carado lässt es sich kaum anmerken, dass er eine komplette Wohnung auf dem Buckel trägt. Engstellen sind genauso wenig ein Problem, wie gelegentliche Überholmanöver. Und selbst, wenn es mal unzugänglich werden sollte, warnt das Navigationssystem an Bord frühzeitig und bietet alternative Strecken an.

Stress während der Fahrt muss so niemand fürchten, was nicht nur die Nerven schont, sondern auch das Urlaubsfeeling erhält. „Der Weg ist das Ziel“ stimmt hier voll und ganz.



Die Fahrt im Wohnmobil ähnelt eher einem entspannten Roadtrip, als der bekannten Urlaubsfahrt über den Brenner. Dafür sorgen auch die bequemen Sitzmöbel für Fahrer und Beifahrer. Weitere Gäste machen es sich einfach auf der Sitzecke bequem.

Für die musikalische Untermalung sorgt eine Head-Unit von JVC, welche nicht nur die Verbindung des Smartphones über ein AUX-Kabel zulässt, sondern auch Bluetooth an Bord hat. Damit lässt sich die eigene Urlaubs-Playlist ganz einfach mitnehmen. Darunter lässt sich die Belüftung steuern, welche an heißen Tagen mit einer Klimaanlage für kühle Köpfe sorgt.

Am Wunschziel angekommen, geht es erstmal an die frische Luft. Dafür befindet sich im hinteren Teil des Wohnmobils eine komplette Garnitur mit Gartenmöbeln. Diese sind im

großzügigen Laderaum verstaut, der von beiden Seiten über separat absperzbare Türen zu erreichen ist. Im Vergleich zum getesteten Modell aus dem vergangenen Jahr, muss die Fracht nicht mehr über eine Seite entladen werden. Das spart Kraft und Nerven.

Stehen Tisch und Stühle sicher vor dem Carado, sorgt eine Markise für Schatten. Diese wird ganz einfach händisch ausgekurbelt und mit Stangen am Ende im Boden fixiert. Innerhalb weniger Minuten ist so die ideale Umgebung zum Verweilen geschaffen. Überall, wo die Reisenden diese gerne haben möchten.

Nach einer längeren Reise knurrt natürlich irgendwann der Magen. Die im Fiat eingebaute Küche eignet sich dabei bestens zum Kochen unterschiedlichster Gerichte. Der Gasherd bietet Platz für drei Töpfe und Pfannen. Der großzügige Kühlschrank mit



Gefrierfach bewahrt die Zutaten genauso fürsorglich auf, wie Nachspeisen und Reste. Das gebrauchte Geschirr wird anschließend einfach im Waschbecken abgespült und in einem der zahlreichen Schränke verwahrt.

Wer sich nach einem langen und aktionsreichen Tag waschen möchte, muss keineswegs einen Campingplatz mit Duschhaus ansteuern. Der Carado bietet ein gut ausgestattetes Badezimmer mit Toilette, Waschbecken und einer Dusche. Personen bis 1,80 können darin auch ohne sich bücken zu müssen stehen.

Im Heck befindet sich ein Schlafbereich für zwei Personen. Leicht erhöht und mit einer kleinen Leiter erreichbar, schläft es sich hier

sehr bequem. Ausreichend Platz und eine etwas weichere Matratze sorgen für süße Träume. Weitere zwei Personen haben auf dem Bett über der Führerkabine Raum zum schlafen. Auch hier muss eine Leiter bemüht werden, um den Bereich zu erreichen.

Gut ausgeschlafen lockt dann schon der nächste Tag mit dem Wohnmobil. Geweckt von strahlendem Sonnenschein, dem Blick aus dem Fenster und den Klängen der Natur wartet schon das nächste Ziel. Ob mit dem Wohnmobil selbst oder auf Fahrrädern, welche auf dem Heckträger mitgenommen werden können, bleibt den Reisenden selbst überlassen. *Thomas Pitscheneder*

KÜBLBECK

Partnerschaft mit Leidenschaft!

Ihr starker Partner für:

- ✓ Kfz-Teile & Zubehör
- ✓ Prüftechnik
- ✓ Werkstattausrüstung
- ✓ Hand - & Elektrowerkzeuge
- ✓ Reinigungsgeräte

Wir ziehen um!

Neueröffnung am 19.12.2016

Ab 19.12.2016 finden Sie uns
in der Bukarester Straße 1a.
Wir freuen uns auf Sie!



Küblbeck GmbH & Co. KG

info@kueblbeck.de

www.kueblbeck.de

Großhandel · Bosch Car Service



»»» RALLYE

VTEC 16V VERSUS TWINCAM 16V

Knallbunt, Signalfarben, Rennnummern, Sponsorenaufkleber. Wären wir hier im tiefsten Land, würde man sagen: Da hat sich der Mantamanni aber ordentlich ausgetobt bevor er zur Disse fährt. Aber schaut man genauer hin und vor allem rein, dann schlägt das Sportlerherz sofort deutlich schneller... Denn hier ist es ernst, hier steht ein Suzuki Swift GTI und ein Honda Civic Vtec, die an Meisterschaften teilnehmen. Diesen Sommer sind bei einem solchen Lauf zwei Fahrer ums Leben gekommen. Hecktriebler, aufgeschaukelt, Baum. Hier ist Schluss mit lustig, nix für Schöngelster, die mehr Schein als Sein

mögen und das Auto lieber waschen als Fahren. Dies ist die andere Seite vom Zaun. Hier treten sich Mensch und Maschine gegenseitig ans Limit und oftmals darüber hinaus.

Hauptschalter an, Zündung rum und ich bin bei den ersten Gasstößen schon taub. Die Sinterkupplung packt gnadenlos innerhalb von einem Millimeter Pedalweg zu. Anfahren am besten mit Drehzahl und die liegt bei dem kleinen Motor sofort an, wie bei einem Motorradmotor. Zu viel Drehzahl ist besser als zu wenig - sonst ist er aus. Ich folge Enrico Schulze (Teilnehmer ADAC + NAVC Rallyemeisterschaft sowie mehrmaliger Pokalsieger) raus



Honda versus Suzuki

aufs Land. Der Motor fräst tiefe Kerben in mein Hirn - er orgelt bis über 8000 U/min und schreit sich dabei die Seele aus dem Leib. Blechern hechelnd - ein Ferrari tut es nicht besser.

Das Rallysetup geht immer kurz in die Knie, wenn ich durch Gaswegnahme oder Einlenken einen Lastwechsel provoziere. In der Kurve heißt das minimal Nachkorrigieren – gewöhnungsbedürftig, wenn man sonst nur harte Straßensetups rumprügelt.

Innen ist es heiß, es geht nur das Fahrfenster auf, der Innenkäfig nimmt die Sicht, die Schalensitze mit den 5-Punktgurten fixieren mich perfekt. Der Sitz ist übrigens alles, was etwas mit Interieur zu tun hat. Sonst herrscht absoluter Kahlschlag - alles ist weg. Dafür gibt es Öl- und Benzindampf und es holpert und

werkelt, dass einem ganz anders wird. Bei 170 km/h ist der Drehzahlmesser schon im roten Bereich - kurzes Getriebe. Highspeed ist eben nicht die Domäne - vielmehr Schotter mit Spitzkehren und kurvigen Passagen. Und dabei haben wir nur ca. 120 PS. Aber das ist eben wie bei unserem 914er Tests in diesem Heft: ohne Eigengewicht braucht es auch keine PS-Monster. Und so wird jedes Aufgasen nach Kurven zum neuen Tageshighlight. Als wir die Autos tauschen, werden die Unterschiede in Karosserie und Motor ersichtlich. Man merkt sofort den Größenunterschied des Honda. Man meint, man ist langsamer - in Wirklichkeit jedoch geht es nochmals flotter voran. Beliebt ist dieses Auto auch aufgrund seines V-Tec Motors, der die Steuerzeiten der Ventile ab 5800 U/min verstellt und damit



einen Extrapunsch gibt. Der Sound ist sonorer, melodischer und noch raciger. Der Honda ist übrigens STVO-Konform, denn für z.B. die Teilnahme bei ADAC Rennen, müssen die Autos diese Voraussetzung erfüllen. Auf den Rennen sind dafür extra technische Prüfer vor Ort, die die Autos durchchecken.

Mit diesen beiden Wagen wird z.B. um die Deutsche Meisterschaft in der jeweiligen Klasse mitgefahren. Dabei wird den Autos einiges abverlangt. Der Unterbodenschutz, ein Stahlplatte, sieht aus als ob ein Panzer damit Schlitten gefahren wäre, die Auspuffanlagen sind von unten eingedellt und Susi kam auch schon ohne Querlenker, aber mit Spanngurten ins Ziel. Was überrascht: der Motor der Susi ist aus einem Gebrauchtfahrzeug und hatte schon 180.000 km am Buckel. Jetzt tobt er seit drei Saisons im Rennzirkus - unverwüstlich.

Fazit: Leergeräumte Blechmäntel mit Motor - aufs Einfachste reduziert - übers Land zu hetzen und dabei taub zu werden, bereitet urtümlichste Autofreude. Auf abgesperrtem Terrain darf man es dann mal richtig fliegen lassen. Vor allem, wenn man an die Grenzen gehen kann ohne bei Schäden finanziellen Harakiri zu begehen.

Nick Lengfellner



Werkstattchef (Boxenstop-Regensburg), Pokalsieger & ehemaliger Werksmechaniker im WRC Zirkus Enrico Schulze zu den Fahrzeugen und zur Basicausstattung

Honda Civic Vtec Bj. 1991, 1600ccm, Ca. 170 PS Software, Rennkat, Ansaugsystem, kurzes Getriebe (div. Sperren), Koni Schotterfahrwerk höhenverstellbar, div. Domstreben und Fahrwerksbuchsenverstärkungen, sowie erforderliche Sicherheitsausstattung, Wert ca. 12500 Euro

Suzuki Swift GTI Bj. 1993, 1300ccm, Ca. 115 PS, Motorsoftware, Drosselklappe, Fächerkrümmer, Auspuffanlage, Kurzes Getriebe, 90% Diff-Sperre – perfekt für Schotter, div. Domstreben, härtestverstellb. Fahrwerk, Wert ca. 6500 Euro

Fahrerausstattung gem. Reglement:

Homologierter Helm/Unterwäsche/Handschuhe, max. 10 Jahre alt = ab 1000 Euro

Fahrzeugausstattung gem. Reglement:

Käfig, 4-Pkt. Gurt, Rennsitze, 2Kg Pulverlöscher, Sicherheitsfolien an Scheiben = inkl. Einbau ab ca. 2500 Euro

Fahrzeug: Es muss nur TÜV haben und wird dann gemäß seiner Leistung eingeteilt. Ein Gebraucher für 1000 Euro eignet sich genauso wie ein schon ausgestattetes Fahrzeug ab 5000 Euro, bei dem vielleicht schon Fahrwerk und Co gemacht sind.



Dr. Jekyll & Mr. Hyde®

THE EXHAUST



California Air Resources Board

**STREET LEGAL | 2 YEARS WARRANTY | INCREASE IN PERFORMANCE
HIGHEST QUALITY STAINLESS STEEL | SOCIAL SOUND MODE**

HARLEY-DAVIDSON



Indian



VICTORY



GOLDWING



YOUR SPECIALIST IN ELECTRONICALLY ADJUSTABLE EXHAUST SYSTEMS

Harley-Davidson® | Honda Goldwing® | Indian® | Victory® | Suzuki M1800® | BMW®

Configure your own exhaust system in our configurator now!

www.jekillandhyde.com/products

WWW.JEKILLANDHYDE.COM | SALES@JEKILLANDHYDE.COM

»»» AUTO QUARTETT

Alt oder jung? Sportlich, funktional oder Stilikone? Wir zeigen hier aus allen Bereichen Leckerbissen. Eine kleine Inspiration in viele Richtungen.

Aber immer aufgepasst... Karosserie-restaurationen gehen wirklich tief ins Geld. Am besten beim Kauf lieber einen Tausender mehr ausgegeben und dafür im Betrieb das Mehrfache an Folgekosten gespart. Auch der alte Spruch: „Wer

schludert, macht´s doppelt“ ist wichtig – eine schlampige Restauration wirft den Lack ab wie ein Pferdeschweif die Fliegen. Aber auch bei den jungen Gebrauchten gibt es immer den ein oder anderen wichtigen Tipp vom Experten. Deshalb haben wir Autos gewählt, die man in der Region findet und direkt nachfragen oder ansehen kann. Die Garage kann nie voll genug sein!



Volvo c 262 Bertone

Leistung: 140 -155 PS

Gewicht: ab 1400 kg

Baujahre: '76-'82

Preis (Zust. 4-1): 4tsd-25tsd €

Hausintern designed, aber bei Bertone in Italien von '77-'81 gebaut. Flaches (oft vinyl-veredeltes) Dach, kurze Windschutzscheibe. Ein Wagen der vielen Extras - Servo, elektr. Fensterheber und Klima waren Serie. Lederbänder an den Sitzen und Lederdachhimmel waren selten damals! Nur 6.622 Stück machen ihn zur meist nach Nordamerika ausgelieferten Seltenheit. Leider auch Bertone - Rostschutz war dort damals eher verpönt. Aufpassen also! Wert der schönen Stilikone - Zustand 1 - um die 25tsd Euro... 4 gibt es für 4.000 Euro.



TIPP: Eigner Dominik Weber von Volvo Bauer: Bei Motor und Getriebe, sowie allen Komponenten, die Volvo zusteuerte, ist die Ersatzteillage hervorragend. Karosserieteile von Bertone sind seltene Glücksgriffe.



Packard 120 Club Coupé

Leistung: 110 PS
Gewicht: ca. 1700 kg
Baujahre: '37 - '41
Preis (Zust. 4-1): 12tsd–80tsd €

Die Ganovenlimousine schlechthin! Der Packard wurde von '37 bis '41 gebaut. Das hier gezeigte Modell hat einen Reihenachtzylinder mit 5 Litern Hubraum und 110 PS. Und was man auf den Fotos nicht sieht: das Fahrzeug ist ungefähr zweimal so groß wie eine S Klasse - ein Gigant, innen jedoch schön und filigran mit Chrom und Holz. Hier ist noch alles original - einmal neu lackiert. Es wird gemunkelt, dass von dieser 1,7t schweren Schönheit nur ca. 1.500 Stück übrig sind.



Der Zwölfzylinder bewegt sich in mittleren 6-stelligen Lagen. Christian Dinters (AMC Corner) Packard ist ungefähr Zustand 2 und somit mit ca. 65tsd Euro zu taxieren. Er wurde aus Kanada zu uns gebracht, mit lächerlichen 37tsd Meilen am Tacho. Packard stellte übrigens insgesamt ca. 125tsd Packards her – die damalige Upper Class, deren Ersatzteillage heute noch als sehr gut zu bezeichnen ist!

Die Fatboy ist uns Männern allen spätestens seit Terminator 2 bekannt, in dem Arni damit von der Brücke in die Kanalisation von LA springt. Arni hat gut drauf gepasst – also aufmuskeln, Jungs! Die legendäre Maschine besticht seit 1990 mit ihrem maskulinen Auftritt, wobei das Konzept mit Scheibenrädern, ausladendem Kotflügel und dem bewusst schnörkellosen Design immer wieder aufgefrischt und dem Zeitgeschmack angepasst wurde - ohne dabei den grundsätzlichen Look aus den Augen zu verlieren.



Harley Davidson Fat Boy
Leistung: 75 PS („S“ 92 PS)
Gewicht: ca. 320 kg
Baujahre: '90 - heute
Preis (Zust. 4-1): 10tsd – 23tsd €

Manfred Hammer, Harley Davidson Regensburg: Die aktuellen Modelle verfügen u.a. über ABS und stärkere Bremsen. Die Fat Boy ist schon heute ein Designklassiker und Kult Statement im Motorradbereich mit hoher Wertbeständigkeit. Mit dem in diesem Jahr vorgestellten Sondermodell S mit 92PS, 1800 ccm Hubraum und über 150 Nm Drehmoment zeigt Harley Davidson, wohin die Zukunft geht.



Die zweite Generation der wassergekühlten Elfer holte Porsche in Design und Ausstattung an die Spitze der Sportwagen zurück. Das Interieur begeistert. Die vorletzte Generation (seit 991 Facelift arbeiten Turbos in allen Sechszylindern unter weniger Hubraum) mit satten Saugmotoren. Ein Spitzenfahrwerk, kombiniert mit Leistungen zwischen 325 und 408 PS, gibt Reserven in allen Lebenslagen. Dazu der typisch röchelnd-hechelnde Sound des Boxers. Hier stimmen Preis und Leistung.



Porsche 997

Leistung: 325 -408 PS
Gewicht: 1400 - 1500 kg
Baujahre: 2004 -2012
Preis: ab 30tsd € je nach km



Phillip Gadringer, Verkaufsleiter im PZ Regensburg: Das Facelift des 997 hat bereits das PCM3 mit modernem Touchscreen in der Mittelkonsole. Die Baureihe ist äußerst stabil und der Motor standfest. Bei älteren Modellen allenfalls das Fahrwerk kontrollieren - verschluderte Wartung/Pflege führt zu Rost an den Stoßdämpfern im oberen Bereich. Immer begehrt sind Modelle mit breitem Hintern (4,4S,GTS).



E-Type Roadster

Leistung: 269PS – 276PS
Gewicht: ca. 1250 – 1350 kg
Baujahr: 1961 - 1974
Preis (Zust. 4-1): Roadster 20tsd-200 tsd
 Coupé 15 tsd – 120 tsd
 die Serien sind unterschiedlich viel Wert!

Rasse und Klasse. DER wahre Jaguar! Gebaut von '61 - '74 in einer Stückzahl von insgesamt ca. 72.000. Dabei gab es ein reines Coupé, einen Roadster und einen 2+2, welcher einen etwas längeren Radstand hatte und besagte zwei Notsitze. Legenär natürlich die nach vorne aufschwingende Motorhaube samt eigenem Gitterrohrrahmen, auf dem der Motor arbeitet. Besonders beliebt ist die Serie I, weil sie die ausgeprägtesten Merkmale aufweist: aggressiver Kühler, abgedeckte Scheinwerfer, frei atmender Motor. Kaiserlich: der Roadster!



Eigentümer Hans-Peter Schleicher (S & L Automobile GmbH): Die Restauration eines nicht fahrbereiten Fahrzeuges ist deutlich teurer als bei anderen Marken. Zudem verwendet Jaguar gerne Spezialwerkzeug – typisch Britisch eben. Vor dem Kauf also gut informieren! Unser Roadster ist dafür sicher einer der schönste Klassiker, die man fahren kann, ein Baujahr 73 mit nur 36500 km.

Motorhaube auf Schulterhöhe: Der Schrank unter den Schränken. Er packt alles, zieht alles, überwindet (fast) alles: Der Dodge RAM. Je nach Zuladung 1500, 2500 oder 3500er (Pfund). Seit 1981 gibt es ihn, seit 1994 zieren die massiven Grills die Front. Maschinenseitig wurde in diesem Monster viel verbaut: von genügsamen 3.0 Liter Dieselmotoren in den aktuellen Modellen aufwärts bis hin zu 8.3 Liter (!) Hubraumgiganten zu Beginn des neuen Jahrtausends. Und so variiert auch die Größe je nach Jahrgang und Ort: 2-2,5m breit und bis zu 7,5m lang.



Dodge RAM

Leistung: 176PS – 506PS

Gewicht: ab 2 t

Baujahr: 1981 - heute

Preis: 5 tsd – Neu ab 39 tsd



Sabine und Matthias Neubauer, Autohaus Gebhardt: Die RAMs sind eigentlich unverwundlich. Was kaputt/abgenutzt ist, sieht man dann auch immer sofort, denn das großzügige Fahrzeug versteckt nichts. Großvolumige frühere Serien sind im Vergleich zu heutigen durstig. Unser Fotomodell ist ein RAM 1500 von 2016 mit 9tkm, 5,7 Liter HEMI und kostet knapp 52tsd Euro.



Der Käfer an sich wurde von 1938-2003 gebaut. Unfassbar. Ab 1978 in Mexiko. 21,5 Mio Stück – 330.000 Cabrios. Bis 1969 wurde der „Winker“ verbaut – dann kam der Blinker. Von 25 PS geht es bis reguläre 50 PS. Der Motor ist dankbar einfach und genial konstruiert – eine Freude für jeden Schrauber. Hauptbauzeit der Cabrios war ´49 - ´87 von VW und Karmann. Die Marktpreise hängen stark vom Baujahr ab.

Käfer Cabrio

Leistung: 25 - 50 PS

Gewicht: 800 - 1000 kg

Baujahre: ´49 - ´80

Preis (Zust. 4-1): 5tsd–50tsd €



Unser Fotomodell gehört Michael Achhammer von Jura Automobile. Der Vorbesitzer hat ihn in schwarz neu gekauft und sofort komplett zerlegen und gänzlich weiß einrichten lassen. Dafür hätte man locker zwei Käfer-Cabrios kaufen können.



Jaguar XF SPORTBRAKE 35.480,00 EUR
3.0 V6 Diesel

Baujahr: 07/2013 **Leistung:** 241PS
Laufleistung: 46150 km **Hubraum:** 2993 ccm
Getriebe: Automatik **Kraftstoff:** Diesel

Ausstattungsauszug: Aerodynamik-Paket, Park-Distance-Control (PDC), Audiosystem Jaguar 250 Watt Klangsystem, Bi-Xenon, Bremsassistent, Automatische Distance Control, Keyless-Start, Multifunktionslenkrad, Touchscreen-Farbdispl., Frontscheibe heizbar, Sitzheizung vorn, Smog-Sensor **Autohaus Griesbeck**



Octavia Lim III 2,0 TSI RS 27.900,00 EUR

Baujahr: 03/2014 **Leistung:** 280PS
Laufleistung: 49000 km **Hubraum:** 1984 ccm
Getriebe: Schalter **Kraftstoff:** Diesel

Ausstattungsauszug: Leder-Stoff-Kombination RS schwarz mit roten Ziernähten, Ausstattungspaket Black Design, CANTON Soundsystem, Infotainmentpaket Amundsen, LM Felgen 19" Xtreme rot, Panoramaschiebedach, Parksensoren vorn, Standheizung mit FFB, Sunset, KW-Fahrwerk, Xenon, Climatronic **Auto Weißdorn GmbH**



Qashqai 1.2 1,2 DIG-T Visia 15.490,00 EUR

Baujahr: 09/2015 **Leistung:** 116PS
Laufleistung: 20000 km **Hubraum:** 1198 ccm
Getriebe: Schalter **Kraftstoff:** Benzin

Ausstattungsauszug: Klimaanlage, Tempomat, Funkschlüssel, Radio CD Kombination mit Bluetooth Freisprecheinrichtung sowie USB/MP3/AUX Anschluss **Autohaus Bücherl, Regensburg**

»»» DAILY DRIVER

Hier gibt es die perfekten Alltagsbegleiter! Sparsam oder spritzig, offen oder geschlossen. Diese und ähnliche bieten Ihnen die regionalen Autohäuser. Zudem eine gute Möglichkeit, sich eine grobe Preisübersicht der Fahrzeuge zu beschaffen. Vorteil: gecheckt, gewartet und ready to go!



VW Golf VI 1.2 TSI 11.670,00 EUR

Baujahr: 06/2013 **Leistung:** 105PS
Laufleistung: 56250 km **Hubraum:** 1197 ccm
Getriebe: Schalter **Kraftstoff:** Benzin

Ausstattungsauszug: Bi-Xenon-Scheinwerfer, Scheinwerfer-Reinigungsanlage, ParkPilot Multifunktionsanzeige „Plus“, Climatronic, Tempomat, Sitzheizung vorne, Regensensor Kurvenfahrlicht, Fernlichtregulierung Handschuhfach mit Kühlmöglichkeit, LED-Tagfahrlicht, Berganfahrassistent **Autohaus Wiedmann**



BMW X1 xDrive20d 42.950,00 EUR

Baujahr: 07/2015 **Leistung:** 190PS
Laufleistung: 16400 km **Hubraum:** 1995 ccm
Getriebe: Sport-Automatik **Kraftstoff:** Diesel

Ausstattungsauszug: Reifendruckanzeige, LED-Scheinwerfer, Driving Assistant Plus, Dynamische Dämpfer Control Aktiver Fußgängerschutz, Sport-Lederlenkrad, Sitzheizung vorne, Park Distance Control, - BMW Head-Up Display, Stauassistent, Aktive Geschwindigkeitsregelung mit Stop&Go-Funktion, Navigation Plus, Anhängerkupplung. **Autohaus Praller GmbH**



MINI One Cabrio Pepper 17.434,00 EUR

Baujahr: 05/2013 **Leistung:** 98PS
Laufleistung: 9091 km **Hubraum:** 1198 ccm
Getriebe: Schalter **Kraftstoff:** Benzin

Ausstattungsauszug: Nebelscheinwerfer, Park Distance Control (PDC), Automatisches Abblendlicht, Reifen Pannen Anzeige, Bordcomputer, Radio MINI CD, Klimaautomatik, Regensensor, Sitzheizung, Lederlenkrad, Lichtpaket, 16" Leichtmetallräder, Mini Mobility System, AUX-IN Anschluss, CD-Laufwerk MP3-fähig **Autohaus Hofmann Regensburg**



Audi A5 Sportback S line 2.0 TDI 34.550,00 EUR

Baujahr: 08/2015 **Leistung:** 190PS
Laufleistung: 26700 km **Hubraum:** 1968 ccm
Getriebe: Sport-Automatik **Kraftstoff:** Diesel

Ausstattungsauszug: Xenon plus, Einparkhilfe hinten, Geschwindigkeitsregelanlage, Sportsitze vorn, Sitzheizung vorn, Licht-/Regensensor, Stoff Sprint/Leder, S line Sportpaket, S line Exterieurpaket, MMI® Navigation plus, Reifendruck-Kontrollanzeige, Start-Stop-System mit Rekuperation **Maschek Automobile GmbH & Co KG, SAD**

MASCHEK

Automobile

IHR STARKER & FAIRER PARTNER IN DER REGION

- Ständig über 250 sofort verfügbare Neu- und Jahreswagen auf Lager
- Immer eine kompetente und faire Beratung bei Ihren Anliegen zum Thema Mobilität
- Eigene Mietwagenflotte für Ihre Mobilität
- Top geschulte und zertifizierte Mitarbeiter
- Hol & Bring Dienst für Ihr Fahrzeug zu Ihrem Serviceaufenthalt
- Express Service
- Das WeltAuto-Partner
- Volkswagen e-Mobilität Partner
- 24 Stunden Notdienst
- Spezialist für behindertengerechte Volkswagen und Volkswagen Nutzfahrzeuge
- Spezialist für Volkswagen Nutzfahrzeuge
- Speziell geschultes Personal für Geschäfts- und Flottenkunden

Wir freuen uns auf Ihren Besuch



MASCHEK
Automobile

Maschek Automobile
Regensburger Straße 70
92421 Schwandorf
Tel: 09431-75800
www.maschek-automobile.de



Nutzfahrzeuge



Das Auto.



Service



EXKLUSIVITÄT IN SORTIMENT UND SERVICE

Hochwertige und seltene Fahrzeuge faszinieren jeden Auto-Fan. Doch die Suche nach einem exklusiven Stück Geschichte auf vier Rädern gestaltet sich meist sehr schwer. Das weiß auch Hans-Peter Schleicher, der selbst zu den Freunden schneller und glänzender Automobile gehört. Deshalb hat er es sich und seiner eigenen Firma zur Aufgabe gemacht, anderen, die seine Passion teilen, zu helfen. Entstanden ist daraus 1987 die S&L Automobile GmbH in Regensburg.

Das Unternehmen, welches sich vorrangig mit der Spitze der automobilen Schöpfung beschäftigt, ist mittlerweile auf ein beträchtliches Maß angewachsen. Das Firmengelände in Pentling erstreckt sich mit Außenbereich auf über 6.000 Quadratmeter. Dort werden echte Traumfahrzeuge angeboten: Nicht zuletzt, weil der Chef ein echter Motorsport- und Porsche-Fan ist, werden gleichgesinnte bei S&L fündig.

Hans-Peter Schleicher und sein Team verhel-

fen ihren Kunden bei der Verwirklichung ihrer Träume. Dabei werden Wunschfahrzeuge durch die Profis eigens aufgespürt. Die Überführung wird ebenfalls von S&L Automobile organisiert, auch bis weit über die Landesgrenzen hinaus. Dafür steht ein über viele Jahre aufgebautes Netz zur Verfügung, welches Zugang zu besonders seltenen Fahrzeugen ermöglicht.

Ist das richtige Auto erstmal gefunden, kümmert sich S&L um eine für den Kunden stressfreie Abwicklung. Ein frischer Service steht genauso im Angebot, wie eine optimal auf den Kunden zugeschnittene Finanzierung. Letztere kann über die hauseigene Ratisbona Anlagenleasing GmbH oder den Financial Service BMW abgeschlossen werden.

Doch beim Verkauf hört das Leistungsangebot des Unternehmens noch lange nicht auf. Auch eine lang- oder kurzfristige Leihe der Autos ist möglich. Benötigt man ein Fahrzeug also für einen besonderen Anlass, ist S&L die richtige Anlaufstelle.

Hochwertige Automobile brauchen natürlich



auch einen entsprechenden Service. In der meistergeführten Werkstatt sind die Schätze gut aufgehoben. Um auch in Sonderfällen einen ansprechenden Service bieten zu können, arbeitet S&L mit zahlreichen Partnerfirmen und Herstellerhäusern zusammen. So sind auch Reparaturen von besonders seltenen oder speziellen Fahrzeugen kein Problem. Steht ein Fahrzeug mit einer guten Substanz zur Verfügung, ist auch eine komplette Restauration möglich. Die Autos werden auf Wunsch in aufwändiger und professioneller Aufarbeitung zurück in ihren originalen Zustand versetzt. So steht bestmöglicher Wertbildung nichts mehr im Weg.

Wer klassischen Rennsport lebt, findet in Hans-Peter Schleicher nicht nur einen kompetenten Gesprächspartner, sondern auch einen echten Experten. Seit 2008 hat sich die Firma dem kompetitiven Fahren verschrieben. Dabei baut S&L Automobile Rennfahrzeuge komplett auf. Zur prominenten Kundschaft gehört unter anderem Luc Donkerwolke, Chefdesigner von Bentley-Motors.



Gesellschafter Hans-Peter Schleicher:

„knapp 30 Jahre Erfahrung mit den schönsten Fahrzeugen des Automobilbaus - unser Netzwerk und die Partnerfirmen, mit denen wir zusammenarbeiten, erfüllen die höchsten Ansprüche.“

LEISTUNGEN:

- » Beschaffung und Verkauf von exklusiven Autos
- » Finanzierung über Hausbank
- » Fahrzeugverleih
- » Hochwertiger Service
- » Professionelle Restaurationen
- » Motorsport-Aufbauten

S&L Automobile GmbH
Hohengebrachinger Straße 18
93080 Pentling
0941/4612460
www.s-u-l.de





WEIN HALT

Hi I fe - Mein Auto Ver**b**Rau**Ch**T mehr
als der Hersteller gesagt hat



Dauernd dieses Gemecker bezüglich der Verbrauchsangaben. Mein Zaphira braucht einen halben Liter mehr, als Opel sagt. Mein Porsche Turbo ungefähr drei! Und BMW erst. Diese Scheißkübel! Nix wert, das Glump. Gleich mal den Hersteller verklagen! Im Grunde ist es aber doch eine selbstverschuldete Totalunmündigkeit der Autofahrer.

Arbeiten wir das mal auf. Verbrauchsangaben könnten zwei Ziele erfüllen: Was der Wagen braucht und was andere Autos im Vergleich brauchen. Letzteres funktioniert dann, wenn die Testbedingungen gleich sind und das klappt wohl.

Stimmt die Verbrauchsangabe? Ja – halt für den Testverbrauchszyklus, den alle festgelegt haben.

Ob nun diese Testbedingungen und deren Bezeichnungen wie „Überland“ oder „Innerorts“ richtig sind, ist dabei eine ganz andere Frage. Und glauben Sie mir: Das Innerorts für den Kleinstädter mit zehn Ampeln und den Kölner Großstädter mit über 1000 Ampeln sind schon mal zwei paar Stiefel. Auch der nach Neutraubling zur Arbeit Pendelnde erfährt bzw. ersteht täglich ein „Außerorts“, das sich der Hersteller sicher nicht mit 30 Minuten für zwölf km „Überland“ vorgestellt hat.

Wer viel steht und oft losbeschleunigt, braucht auf die gleiche Streckenlänge ein mehrfaches von dem, der mit 40km/h in grüner Welle rollt. Sie meinen, dass es der Zeit geschuldet also angeglichen werden sollte? Realistischer den Tag und Verkehr abbilden könnte? Aber für wen? Den Stausteher? Den Dörfler? Für Deutschland mit 228 Einwohner pro Quadratkilometer oder Frankreich mit nur 103 Personen auf gleicher

Fläche. Dazu kommen noch unterschiedliche Ländertemperaturen, relevant für den spritschluckenden Motorkaltlauf, individuelle Ausstattung, Fahrzeuggewicht u.v.m. Wie sollte man das alles vereinheitlichen? Nach zwei Wochen ist der Reifendruck übrigens schon weit unter dem Optimum und der Wagen verbraucht dadurch schon 5% mehr – zunehmend. Wer beachtet das schon?

Ich finde einen Test bei 130km/h auf ebener Fläche gut, Verbraucher aus. Den machen wir auch bei unseren Tests. Er sagt aus was ich im Urlaubsmodus, wenn ich konstant fahre, im Idealfall verbrauche. Kommen die Alpen oder bayerische Hügel dazwischen, dann ist das wohl mein Problem. Dazu den Verbrauchswert eines vertretbaren Stadtzyklus, einen Idealfall – warum nicht, kann ja der Hersteller nix dafür, wenn Sie drei Stunden in der Münchener Innenstadt nach Hause stehen möchten. Der Sepp in Schwandorf erledigt die Strecke in zehn Minuten und zieht sich noch einen Latte Macchiato beim Italiener rein, während er der Bedienung zart ein „Ciao Stella“ zuhaucht.

Wenn Ihnen das nicht passt, lassen Sie sich ein vollgetanktes Auto hinstellen, fahren 50 km und testen mit Bordcomputer nach. Die sind heute nämlich wirklich sehr genau – und die Gegenprobe hätten Sie beim wiederauftanken auch noch.

Vom Hersteller kann man wirklich nicht alles erwarten, vor allem nicht die Kenntnis der individuellen Fahrkunst und des persönlichen Umfelds. Je leichter der Kübel, desto weniger braucht er im heutigen Dauer-Stop and Go eben. Es gibt sogar Fälle wo die Autos weniger brauchen - vielleicht sollte der Käufer dann was nachzahlen.

Nick Lengfellner



KRATZER UND DELLEN NEUZUSTAND MIT GERINGEN KOSTEN



Unser Beispiel: Ein Mauerkontakt mit Folgen - der Lack ist ab und das Material darunter tief verkratzt.

Bei einer Standardreparatur wird die gesamte Stoßstange demontiert und Kotflügel und Stoßstange neu lackiert: um die 800 Euro.

Wir sparen sowohl Material als auch Arbeitszeit, indem wir professionell beilackieren - die Teile also am Fahrzeug verbleiben: Kosten circa 350 Euro.

UNSERE FIRMA:

Kleine Kratzer und Dellen kommen schneller in den Autolack, als einem lieb ist. Die Schäden sind nicht nur ein Ärgernis im Auge des Betrachters, sondern können beim Wiederverkauf oder bei der Leasing-Rückgabe auch viel Geld kosten. Das RS-Carstudio in Regensburg schafft an genau dieser Stelle Abhilfe. Mit modernen und schonenden Methoden werden Kratzer, Steinschläge, Kunststoff- und Lederschäden, Lackschäden, Parkdellen und vieles mehr einfach ausgebessert. Durch die Smart-Repair-Technik können bis zu 80 Prozent der Kosten im Vergleich zu einer konventionellen Reparatur gespart werden. Jedoch gehört genauso die Ganzteile-Lackierung zum Repertoire der Firma. Ebenfalls bietet RS Carstudio die professionelle Aufbereitung von Fahrzeugen sowohl im Innenraum, als auch im Außenbereich inklusive Lackversiegelung an.



Inhaber
Rudolf Schnabel

LEISTUNGEN:

- » Ausbeulen ohne Lackieren
- » Spot Repair
- » Sitzreparatur/Armaturen/Innenraum
- » Fahrzeugaufbereitung
- » Fahrzeuglackierung

RS Carstudio
Grünthaler Strasse 4
93055 Regensburg
0941/78035866
www.rs-carstudio.de



»»» DEZENTES TUNING

Mehr Leistung im Fahrzeug, wer will das nicht? Ob man den Schub mag, Pässe erklimmt oder schlicht beim notwendigen Überholen auf der Landstraße angemessen schnell vorbei kommen will – ein paar PS mehr versüßen jede Fahrt. Nur gibt es natürlich viele Wege für ein paar PS. Teuer wird es, wenn dazu Zylinderköpfe, Abgasanlage, Gemischversorgung und/oder ähnliche

Komponenten getauscht, abgestimmt und eingetragen werden müssen. Je nach Motor, reden wir hier von 100 bis 1.000 Euro pro PS. Wesentlich günstiger ist es da, zuerst einmal die Kennfelder moderner (ab 1998 90%) Motoren optimal anzupassen. Wir haben dazu Herren Eberl von Eberl Auto- und Motortuning befragt.

Herr Eberl, was machen Sie genau?

Die meisten (ca. 90%) der modernen Steuergeräte (ab 1998) können über „Onboard Diagnose“ (OBD) programmiert werden. Das heißt, es wird über einen Stecker im Fahrzeuginnenraum

auf das Steuergerät zugegriffen, wie es auch der Hersteller macht. Hersteller nutzen die OBDII Schnittstelle z.B. zu Diagnosezwecken.

Im Gegensatz zum „klassischen“ Chiptuning, sind beim OBDII Tuning keine mechanischen Arbeiten am Steuergerät notwendig. Das Steuergerät wird direkt oder über die OBD-Schnittstelle programmiert. Der wesentliche Vorteil dieser Art der Steuergeräteprogrammierung ist der geringe Zeitaufwand für den Kunden. Bei Leistungsoptimierung über OBDII werden zunächst über eine speziell entwickelte Hardware die original Steuer-

gerätedaten ausgelesen. Auf Basis dieser Daten und unter Berücksichtigung individueller Kundenwünsche, wird das Tuning aufgebaut. Der modifizierte und geprüfte Datensatz wird dann wieder über die Schnittstelle in das Fahrzeug eingespielt. Wie auch bei der Leistungsoptimierung über Chiptuning bleibt das Fahrzeug weiterhin voll diagnosefähig. Eine Rückrüstung der Originaldaten ist jederzeit über OBDII Schnittstelle möglich.

Beim klassischen Chip-Tuning muss zunächst der Chip aus dem Steuergerät ausgebaut und mit entsprechender Hard- und Software ausgelesen werden. Danach kann – wie bei der OBD – das Tuning aufgebaut werden.

Eine andere Variante ist das „Flashen“, also Programmieren des Steuergerätes im ausgebauten Zustand. Je nach Fahrzeugtyp und Alter werden verschiedene Umbauwege gewählt. Bei älteren Fahrzeugen (vor Bj 1998) ist sogar das Auslöten des werksseitig programmierten Datenspeichers notwendig, um die Daten gegen optimierte zu tauschen.

Warum machen die Hersteller das nicht von selbst?

Die Autos werden für den weltweiten Markt entwickelt. Das heißt auch, dass der Hersteller den „Spagat“ schaffen muss. Er muss gewährleisten, dass die Motoren auch mit einem 30 Prozent höherem Anteil an Schwefel – wie es in einigen Ländern der Fall ist – korrekt laufen. Auch auf extreme klimatische Bedingungen muss Rücksicht genommen werden. Zudem spielen steuerliche und versicherungsrelevante Aspekte wie z.B. die Tatsache, dass in Österreich Autos nach ihrer Leistung besteuert werden, eine Rolle.

Mehrleistung und sinkender Spritverbrauch - wie passt das zusammen?

Durch die neue Software spart der Kunde bei gleicher Fahrweise sehr viel Treibstoff ein, denn es steht mehr Drehmoment zur Verfügung, wodurch im niedertourigen Betrieb ein frühes Schalten in den nächsthöheren Gang möglich wird. Da der Spritverbrauch im direkten Verhältnis zur Motordrehzahl steht,

wird bei einer niedrigen Drehzahl im höheren Gang Benzin (bzw. Diesel) gespart. Bei einem PKW liegt die Einsparung bei etwa 0,5 bis 1,5 Litern, bei einem LKW bis zu fünf Litern. Zudem werden auch speziell die Kennfelder, welche für die Verbrennung zuständig sind, optimiert.

Ein Auto, das dauernd mit Volllast betrieben wird, hält weniger lange. Verkürzt die Kennfeldoptimierung die Lebensdauer des Motors?

Jede höhere Belastung führt immer zu einem höheren Verschleiß und einer kürzeren Lebenserwartung. Aber: Ein professionell durchgeführtes Chiptuning verkürzt die Lebensdauer des Motors nicht, wenn die Leistungssteigerung nur in geringem Maß genutzt wird. Die programmierte Software eines Profis verändert die Kennfelder der Motorsteuerung nur so gering, dass keine Grenzwerte erreicht oder gar überschritten werden. Außerdem besitzen Tuningfirmen meist einen Leistungsprüfstand, durch den die Tuningsoftware auf das entsprechende Fahrzeug angepasst wird. Was den Motor dagegen viel mehr Schaden zuführt, sind Fahrten auf Kurzstrecke, altes Öl, Überdrehen sowie Dauervollgas.

Mehrleistung möchte TÜV-konform eingetragen werden und auch die Versicherung sollte angeglichen werden.

Wie erstellen für unsere Kunden daher ein TÜV-Gutachten, mit dem Sie die Tuning-Maßnahmen problemlos von der Zulassungsstelle in Ihre Fahrzeugpapiere eintragen lassen können.

»» BEISPIELE

Golf 7 - 2.0TDI:	150PS auf 185 PS
499,- Euro	
Golf 7 GTI:	230PS auf 300PS
699€	
A6 3.0 TDI:	326PS auf 380PS
699€	



Kfz-Meisterwerkstatt E. Schulze
Boxenstop
 Ihr Kfz-Spezialist in Regensburg
Technik Tuning Motorsport



...RENNSPORT TRIFFT STRAÙE

Mancher Autobesitzer wünscht sich eine individuelle Gestaltung seines Fahrzeugs. Gerade der Rennsport ist dafür immer wieder Vorbild. Tuning soll im Idealfall schließlich auch die Fahrwerte verbessern. Beauftragt man eine Firma mit den Umbauten, ist Motorsport-Erfahrung von Vorteil. Bei Boxenstop in Regensburg gibt es diese Expertise, was man den Ergebnissen auch anmerkt.

Das Firmengelände von Boxenstop im Nelkenweg 1 in Regensburg ist ein Sammelplatz für individualisierte Großserienautos, Rennsport-Karosserien und hochwertige Oldtimer. Seit 8 Jahren wird dort alles repariert und umgebaut, was einen Motor besitzt. Diese Erfahrung macht sich natürlich in unzähligen abgeschlossenen Projekten bemerkbar, die zum Teil sogar im professionellen Motor-

sport eingesetzt werden. Boxenstop ist sogar mit einem eigenen Team bei der Deutschen Rallyemeisterschaft unter den Top 10 unterwegs.

Sämtliche Arbeiten an den Fahrzeugen werden dabei direkt bei Boxenstop durchgeführt. Das umfangreiche Service-Angebot deckt nahezu alle anfallenden Probleme, Wünsche und sogar manchen Traum ab. Die eigene Vorstellung des perfekten Autos ist somit nicht weit entfernt. Umbaumaßnahmen wie Verspoilerungen, Fahrwerks- und Motortuning, HiFi-Aufrüstung oder Folierungen sind kein Problem.

Freunde von klassischen Gefährten werden ebenfalls glücklich. Präsentiert sich etwa der Lack weniger strahlend als noch vor einigen Jahren, kann eine professionelle Aufbereitung helfen. Dies gilt keineswegs

LEISTUNGEN:

- » Fahrzeugservice für alle Fabrikate
- » Umfangreiches Tuning
- » Fahrzeugrestaurationen
- » Renn-Umbauten
- » Know-how vom Motorsport-Experten



Inhaber Enrico Schulze:
„Unsere Erfahrungen im Motorsport helfen Ihre Probleme effizient zu lösen“



nur für die Außenhaut, denn auch Innenraumverkleidungen und Polster werden durch eine Frischzellenkur wieder zum Hingucker. Bei technischen Defekten haben die fachkundigen Mechaniker von Boxenstop genau das richtige Mittel parat. Auf Anfrage sind sogar ganze Fahrzeugrestaurationen möglich.

Abseits von Individualisierungen bietet Boxenstop auch einen hochwertigen Werkstatt-Service. Die Arbeiten an den Fahrzeugen werden unter Herstellervorgaben durchgeführt und entsprechen deshalb höchsten Ansprüchen. Auf alle Reparaturen und Ersatzteile gibt es eine zweijährige Garantie. Sämtliche Aufträge werden unter der strengen Aufsicht von KFZ-Meister Enrico Schulze durchgeführt. Der Chef überprüft jedes Auto vor der Übergabe gründlich und lässt so keine Zweifel an der einwandfreien Ausführung zu. Dabei

kann er sogar auf die Erfahrung aus drei Jahren als Mechaniker für das Ford WRC-Team in England zurückgreifen.

Durch den direkten Kontakt der Werkstattmitarbeiter zu den Kunden wissen diese immer was mit ihrem Auto passiert. Trotz Erstausrüsterqualität bei den Ersatzteilen und einer hochmodernen Werkstattausrüstung bleiben die Preise niedrig. Sollte ein Mehraufwand nötig werden, wird der Kunde davon immer in Kenntnis gesetzt, statt die Überraschung per Rechnung zu erhalten.

Boxenstop
Nelkenweg 1
93053 Regensburg
0941/28040997
www.boxenstop.autonetto.de



»»» DAS STEHT MIR ZU!

Unfallschaden am Auto - was zu zahlen ist

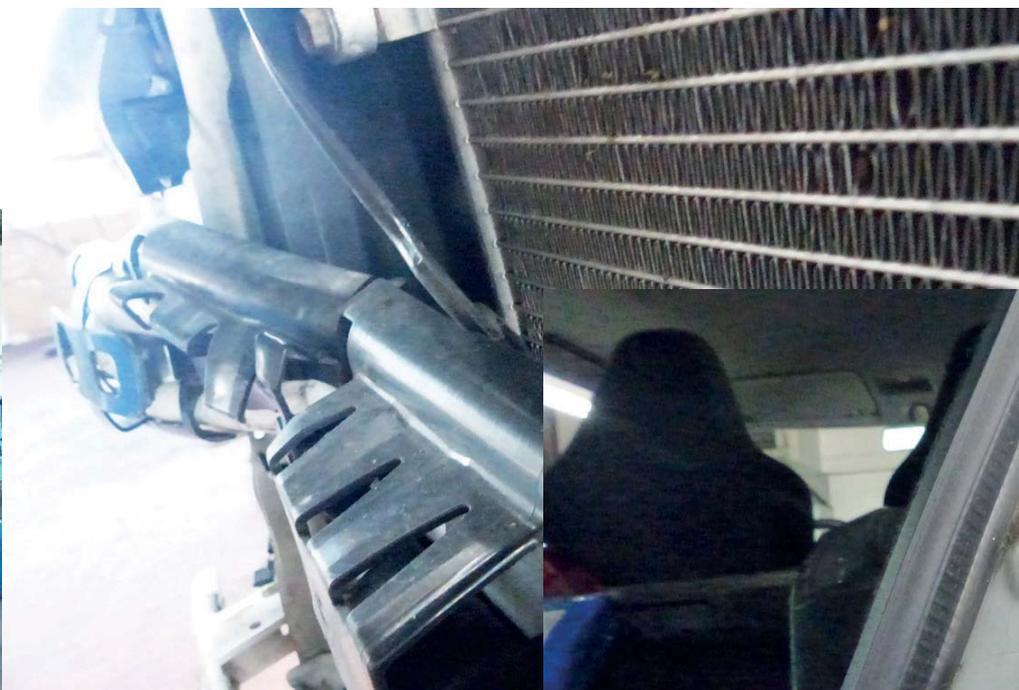
Das Stauende gerade noch erkannt - Vollbremsung. Glück gehabt! Kurz darauf ruckt es, der Kopf wird sanft in die Stütze gedrückt und der Kühler knutscht das davor stehende Auto - ein nasser Zungenkuss, wie man sofort am Boden sieht. Der unschuldige Eigner wird samt Auto in die Werkstatt geschleppt und beauftragt einen Gutachter, das Ausmaß des Schadens festzustellen.



Was bekommt man überhaupt ersetzt? „Man ist so zu stellen, als wäre kein Unfall passiert“, so Gutachter Gerhard Hertel. „Wir nennen das ein 100 Prozent Gutachten.“ Dabei wird zuerst die Schadenshöhe ermittelt. Was würde es also kosten, das Auto zu reparieren? Festgestellt werden dabei der Ersatzteilbedarf

und die nötigen Arbeitskosten. Dabei gilt das sogenannte Integritätsinteresse des Halters. Bis zu 130 Prozent des Wiederbeschaffungswertes dürfen dabei an Kosten anfallen, um das alte eigene Auto wiederherzustellen - berechtigt, denn wer weiß schon, was ein anderer Voreigner mit einem alternativen Gebrauchtfahrzeug getrieben hat.

Der Gutachter ermittelt also, ob die Reparaturkosten gegenüber dem Wiederbeschaffungswert tragbar sind. Dabei werden auch Reparaturzeit, Wiederbeschaffungszeit, eine eventuelle Wertminderung, sowie der Restwert einbezogen. Ist die Reparatur zu teuer, gilt eben ein wirtschaftlicher Totalschaden - und der zustehende Geldbetrag ergibt sich aus dem Gutachten.



Äussere Schäden sind schnell erkannt, darunter verbergen sich meist dann weitere Verformungen, die erst durch Zerlegung festgestellt werden können. Oben rechts der Schlossträger beim Kühler, rechts das Abschlussblech hinten: Am Ende ein wirtschaftlicher Totalschaden.

An unserem Suzuki musste zur Begutachtung erst einmal einiges demontiert werden. Beginnend mit der Heckstoßstange und der Innenverkleidung - defekt zeigten sich der Stoßfänger selbst, Querträger, Heckabschlussblech, Kofferraumboden, Schlussleuchtaufnahmen, Seitenwand rechts und der Längsträger: 3200,- Euro.

Vorne kamen dabei Schäden am Stoßfänger, Klimakondensator, Kühler, Schlossträger und der Abriss eines Scheinwerfers zu Tage. 1800,- Euro.

„Das Gutachten bekommt nun der Kunde oder die gegnerische Versicherung. Wir empfehlen jedoch einen auf Verkehrsrecht spezialisierten Anwalt mit der Regulierung zu betrauen. Auch diesen muss die gegnerische Haftpflicht bezahlen. Oft argumentieren gegnerische Versicherungen gerne Richtung Kürzung der ausgewiesenen Schadenssumme. Diese steht ihm jedoch in vollem Umfang zu“, so Gerhard Hertel.

Wenn man nicht schuld ist, steht einem die Wahl eines Sachverständigen zu. Zu achten ist darauf, dass dieser zertifiziert oder öffentlich bestellt und vereidigt ist. Ebenso hat man die freie Wahl eines Rechtsanwaltes, sowie die freie Wahl einer Werkstätte! Ist die Schuldfrage nicht geklärt, so sollte zunächst ein Anwalt konsultiert werden. Viele Versicherer bieten den Verkehrsrechtsschutz günstig als Zusatz an.

Tipp des Experten: Ein Parkrempler ist nicht immer nur der kleine Kratzer, den man außen sieht. Verbaut sind heutzutage Stoßfänger, die sich wieder rückverformen. Erst beulen sie sich ein, nehmen den Druck auf und gehen danach wieder in die Ursprungsform zurück. Darunter ist aber oft das Abschlussblech eingedrückt, eine Dichtung kaputt oder ähnliches. Dann war der Spaß doch teurer – auch, wenn sich der Schaden erst nach ein paar Jahren auswirkt. Machen Sie am Unfallort ein Foto von der Position der Fahrzeuge inkl. Nummernschild!



ABGERECHNET WIRD AM SCHLUSS So sparen Sie bei der Leasingrückgabe

Der Leasingvertrag läuft aus und Sie freuen sich nach der Rückgabe auf ein neues Auto. Leider lassen sich Händler jedoch oftmals jeden kleinen Kratzer, jede Beule oder Abnutzung im Innenraum ver-silbern – das kann teuer für Sie werden.



Martin Steinbauer, Inhaber und Geschäftsführer der KFZ-Werkstatt Auto Steinbauer, erklärt, warum es billiger sein kann ein spezialisiertes Unternehmen einzuschalten.

Wie unterstützen Sie Leasingnehmer bei der Übergabe des Fahrzeugs?

Nach einer Säuberung prüfen wir es auf äußere Schäden und Schäden im Innenraum. Wir beraten den Kunden dann hinsichtlich der Frage, bei welchen Schäden sich eine Reparatur vor der Übergabe an den Leasinggeber rentiert und welche Schäden er lassen kann. Dies ermitteln wir anhand eines Beschädigungskatalogs, den jeder Hersteller herausgibt.

Bei kleineren Kratzern im Lack oder Dellen verlangen Leasinggeber schnell mehrere hundert Euro.

Für den Leasingnehmer ist es erheblich günstiger einen Betrieb wie unseren einzuschalten. Bei kleineren Schäden lassen sich bis zu

50 Prozent der Rückgabekosten einsparen, wenn diese im Vorfeld repariert werden.

Was sind die häufigsten Schäden, die Sie vor der Leasingrückgabe am Fahrzeug finden?

Gerade die Stoßstangen weisen häufig Schäden auf. Nehmen wir als Beispiel einen 5er BMW. Der Kunde ist mit diesem im Winter gegen einen Schneehaufen gefahren, hinter dem sich tückischerweise ein Stein befand. Nun weist die Stoßstange Kratzer und Risse auf. Der Händler würde bei der Rückgabe eine neue Stoßstange verrechnen, die für den Leasingnehmer mit mindestens 1.000 Euro zu Buche schlägt. Wir können statt einem Komplettaustausch die alte Stoßstange wieder Instand setzen. Die Reparatur kostet den Kunden circa 500 Euro. Er spart sich also die Hälfte der Kosten.

Wie viel kann sich der Leasingnehmer im Durchschnitt sparen, wenn er die Rückgabe dem Profi überlässt?

Das ist ganz unterschiedlich, da jeder anders mit seinem Fahrzeug umgeht. Wenn der Kunde zu uns kommt, hat er jedoch auch den Vorteil, dass wir durch unsere Erfahrung vorausrechnen können, was ihn beim Händler erwartet. So kommt es zu keinen bösen Überraschungen.



» Auto Steinbauer

Ihre Werkstatt mit dem Service-Plus



„Gut ist uns nicht gut genug“ nach diesem Motto steht Auto Steinbauer seinen Kunden seit fast schon 50 Jahren als kompetenter Servicepartner rund um Ihr Kraftfahrzeug zur Seite.

Martin Steinbauer stellt höchste Qualitätsansprüche. Daher haben alle Mitarbeiter eine qualifizierte Berufsausbildung, teilweise mit Meisterbrief. Um allen Kunden besten und individuellen Service zu garantieren, bietet Auto Steinbauer sämtliche Dienstleistungen markenunabhängig an. Die Werkstatt und das Fachpersonal sind auf sämtliche Marken und Fahrzeug-Typen ausgerichtet. Bei allen Arbeiten wird stets auf eine kostenbewusste und schnelle Abwicklung geachtet. Schon beim Kundendienst oder Routine-Check vor dem Urlaub setzt die zertifizierte Fachwerkstatt auf Instandsetzen statt Austauschen.

Kleinere Parkdellen, Lackkratzer oder größere Unfallschäden werden unabhängig von Marke, Farbton oder Alter repariert. Sämtliche Kosten werden im Vorfeld kalkuliert. Auf Wunsch wird die Abrechnung des KFZ-Unfallschadens mit Ihrer Versicherung übernommen und ein professionelles Gutachten erstellt. Repariert wird in jedem Fall nur, was wirklich repariert werden muss. Deshalb setzt Martin Steinbauer auch auf die Bereiche Smart- und Spot-Repair. Spezielle Ausbeul-techniken und Express-Lackierungen können

eine Kostenersparnis von bis zu 80% ermöglichen, da z.B. bei einer kleineren Schramme oder Delle nicht mehr das gesamte Karosserieteil lackiert werden muss. Auch Stein Schlag kann nicht nur die Optik, sondern v.a. auch die Sicherheit gefährlich beeinträchtigen. Auto Steinbauer repariert schnell und zuverlässig Autoglas an jedem Fahrzeug.

Nicht zuletzt übernimmt Auto Steinbauer außerdem gerne die professionelle Reinigung des Innenraums sowie die fachgerechte Lackpflege und unterstützt Sie so bei der reibungslosen Übergabe Ihres Leasing-Fahrzeugs. Lassen auch Sie sich vom individuellen Service und geballten Know-How des gesamten Teams überzeugen!

LEISTUNGEN:

» Inspektionen • Karosseriearbeiten • Zahnriemenwechsel • Klimaanlage-Service • Haupt- und Abgasuntersuchung • Unfallinstandsetzung • Fahrzeuglackierung • Autoglas-Service • Smart Repair und Spot Repair • Leasingrückläufer • Aufbereitung und Fahrzeugpflege

Auto Steinbauer GmbH
An der Schergenbreite 10
93059 Regensburg
Tel: 0941/ 45612
www.auto-steinbauer.de

AUTO STEINBAUER



724,-

717,-

VERSICHERUNG
GESUCHT.....

683,-

563,- 496,- 654,-

»»» MEIN BESTER TARIF

WARUM SICH DER BLICK ÜBER DEN TELLERRAND LOHNT

Warum sollte ich einen Versicherungsmakler beauftragen, wenn ich mir doch selbst bei der Versicherung oder sogar online ein Angebot einholen kann? Wir haben Versicherungsmaklerin Tanja Nisse gebeten, uns einen Einblick in ihr Berufsfeld und die hier für den Kunden entstehende Vorteile zu geben.



Zunächst einmal ist es wichtig, zwischen Versicherungsmakler und -vertreter zu unterscheiden. Im Gegensatz zu unabhängigen Versicherungsmaklern ist der Versicherungsvertreter ausschließlich im Auftrag EINES Unternehmens tätig. „Er ist somit ein Rädchen im Gesamtgetriebe der Versicherungsgesellschaft und vertritt die Interessen der Gesellschaft, für die er tätig ist.“, erklärt Tanja Nisse. Der Versicherungsvertreter bietet dem Kunden demnach lediglich Versicherungen seiner Versicherungsgesellschaft an. Ganz im Gegensatz dazu kann der Versicherungsmakler je nach den Bedürfnissen und Zielvorgaben des Kunden die gewünschten Bereiche bei

verschiedenen Versicherungsgesellschaften abschließen. „Versicherungsmakler sind verpflichtet unter anderem eine hinreichende Anzahl an Versicherungsgesellschaften zu berücksichtigen“ so Tanja Nisse.

Um stets auf den sich konstant verändernden Markt reagieren zu können, werden vom Versicherungsmakler Jahresverträge vermittelt, bei Versicherungsvertretern meist 3-Jahresverträge.

Im Schadensfall profitieren Kunden mit einem kompetenten Versicherungsmakler im Rücken ebenso. Denn auch hier ist der Versicherungsvertreter natürlich den Interessen

seiner Gesellschaft verpflichtet. „Oftmals haben Gesellschaften für ihre Vertreter einen Jahresbonus, welcher entfällt, wenn viele Schäden durch die Gesellschaft bezahlt werden müssen.“ Dagegen vertritt der Versicherungsmakler naturgemäß ausschließlich die Interessen seiner Kunden und schreibt auch Beschwerde an den Versicherungsombudsmann e. V. in Berlin, die offizielle Schlichtungsstelle bei Streitigkeiten mit Versicherungen. Nötig wird dies z.B., wenn ein Versicherer mit einer „Kulanz-Zahlung“ den Kunden abspeisen möchte, obwohl diesem

in vielen Fällen eine hundertprozentige Schadenserstattung zustehen würde. Kosten entstehen für Kunden bei Beauftragung eines Maklers übrigens nicht, da dieser seine Betreuungs- und Abschlusscourtagen direkt von den Versicherern erhält. Versicherungsmakler übernehmen auch bereits bestehende Verträge, prüfen diese auf z.B. Preis-Leistung und erledigen künftige Korrespondenzen mit den Versicherern. Eine Hilfestellung vom Fachmann also, wenn es zu Unstimmigkeiten kommt.

BEISPIEL

Für den Motofilter haben wir natürlich den Fokus auf die KFZ-Versicherung gelegt und Tanja Nisse gebeten, uns die Tarife für eine normales Wägelchen zu kalkulieren. Schon bei diesem günstigen Fahrzeug sind die Unterschiede beachtlich! Jede Versicherung bekommt dabei die gleichen Angaben.

Als Fahrzeug wurde ein Suzuki Swift Sport (EZ:2012) mit 136 PS ausgewählt. Versicherungsnehmer: männlich, 35 Jahre alt, 16 Jahre schadensfrei, Haftpflicht und Vollkasko mit Selbstbeteiligung VK 300/ TK 150, nur Fahrernutzung, 12.000 km Laufleistung/ Jahr, Garage, ohne Werkstattbindung.

AXA mobil kompakt	495,45	AXA mobil komfort	593,44
die Bayerische SMART DECKUNG	528,48	VHV-KLASSIK-GARANT - EXKLUSIV-KASKO	599,19
ADCURI Premium-Schutz	530,81	VKB VARIO VOLLKASKO-PLUS	605,72
die Bayerische KOMFORT DECKUNG	551,81	JANITOS ADVANCED (T1612)	607,42
VHV-KLASSIK-GARANT	554,69	VHV-TELEMATIK-GARANT - EXKL.-KASKO	609,18
WÜRTTEMBERGISCHE PREMIUM	555,03	AXA mobil komfort, Prem.-Schutz	634,26
JANITOS COMPACT (T1611)	561,80	BGV/BADISCHE VERSICHERUNGEN KLASSIK	651,57
TELEMATIK-GARANT	564,68	ALTE LEIPZIGER comfort	652,16
VKB VARIO	576,00	ITZEHOER KOMPLETT	701,53
SV SPARKASSEN	580,03	BGV/BADISCHE VERSICHERUNGEN EXKLUSIV	703,98
ALTE LEIPZIGER classic	581,49	HDI Motor-Plus Privat	709,95
die Bayerische PRESTIGE DECKUNG	588,07	CONCORDIA PREMIUM	724,84
ZURICH OPTIMAL	591,41		

Wie man sieht, weichen die Tarife trotz gleicher Vorgaben weit voneinander ab. Jedoch ist das von Fahrzeug zu Fahrzeug unterschiedlich und ab und an bietet ein Versicherer eben Leistungen in seinem teureren Tarif, die nur für manche sinnvoll sind. Genau diese Unterschiede kennt Ihr Makler und kann Besonderheiten und Wünsche abstimmen. Hier zum Beispiel wäre der Axa Mobil Kompakt das günstigste Angebot. Möchte ein Kunde jedoch im Ausland mit seinem Auto vollumfänglichen Schutz nach deutschem Recht genießen, so bietet dies erst ADCURI Premium-Schutz - der dritte Anbieter also.



RICHTIG WASCHEN IN DER SB-ANLAGE

Viele Autofahrer nutzen zur Reinigung ihrer Fahrzeuge SB-Waschplätze. Mit Hochdruck und Bürste soll es dem Schmutz an den Kragen gehen und das Auto danach wieder in vollem Glanz erstrahlen. Die Handwäsche kann aber auch schnell daneben gehen...

Schon mit wenig Geld wird in der SB-Waschanlage das Auto mit ein wenig körperlicher Anstrengung sauber. Dafür müssen nur die zur Auswahl stehenden Programme in der richtigen Reihenfolge abgearbeitet werden. Doch schon hier verbirgt sich die erste Gefahr für das Auto. Fehlende Geduld oder der Gedanke Geld zu sparen treibt manche Autofahrer nämlich dazu, den ersten Gang, also die Hochdruck-Vorwäsche, einfach auszulassen. Stattdessen wird sofort gebürstet. Gerade diese erste Benetzung mit Wasser und etwas Schaum ist jedoch wichtig, denn wenn der Bürstenkopf Dreck und trockenen Lack trifft, sind Kratzer vorprogrammiert. Sollten SB-Waschplätze mit einer Schaumlanze ausgestattet sein, ist es ratsam den Schaum vor der Hochdruckwäsche aufzutragen, da dieser den Schmutz wesentlich besser anlässt.

Vor dem Bürsten sollte das Arbeitsgerät auf seine Sauberkeit überprüft werden: falsche

Handhabe und Verschmutzungen des Vorgängers können ebenfalls Kratzer bei der Behandlung verursachen. Bei der Verwendung der Bürste reicht schon wenig Druck!

Nach der Wäsche müssen Schaum und gelöster Schmutz sorgfältig abgewaschen werden. Dabei sollte gründlich vorgegangen werden, denn Reste des Reinigungsmittels können festtrocknen und den Lack belasten. Beim Abspritzen des Autos muss außerdem auf einen ausreichenden Abstand der Düse zum Fahrzeug geachtet werden. Der hohe Druck der Geräte kann sonst Schäden am Lack verursachen.

Expertentipp Christian Wandzel (Inhaber Waschmeile): Zur Lackversiegelung und für einen schönen Glanz empfiehlt sich nach dem Klarspülen noch das Wachs-Programm zu wählen. Um Wasserflecken auf dem Lack zu vermeiden, empfiehlt es sich die Wäsche mit der Glanzspülung aus Osmosewasser, frei von fleckenbildenden Mineralien und Kalk, abzuschließen.

Danach folgt das händische Trocknen des Fahrzeugs mit einem speziellen Tuch oder Leder. Auch Türgummis und Spalten sollten getrocknet werden, damit Wassereinlagerungen, Oxidationen und spröde Gummis verhindert werden. Eine gründliche Nachpolitur per Hand bringt den Lack nicht nur zum Glänzen, sondern wirkt ebenfalls als Schutzschicht gegen Schmutz und Präventivmaßnahme gegen Kratzer.

AUF NUMMER SICHER...

VERSICHERUNGSMAKLERIN TANJA NISSE



„Ich behandle die Menschen so, wie ich selbst behandelt werden möchte.“ Nach diesem Grundsatz berät Versicherungsmaklerin Tanja Nisse ihre Kunden mit Herz und Verstand. Mit Weitblick und der Fähigkeit, sich in die Bedürfnisse jedes einzelnen Kunden hineinzusetzen, findet sie für ihre Kunden das geeignete Produkt. Und dies ist bei der Vielzahl an Versicherungsgesellschaften nicht immer einfach, sondern oftmals ein hartes Stück Arbeit. „Jeder einzelne Serviceversicherer in Deutschland hat seine Stärken und Schwächen. Und genau aus diesem Grund mache ich das Thema ‚Versicherungen und Vorsorge‘ durch meine Beratung für meine Kunden transparenter.“

Nach einer detaillierten Bedarfs- und Risikoanalyse, in der geklärt wird, welche Versicherungen für den Kunden essentiell wichtig, welche sinnvoll und welche eher unwichtig sind, begutachtet Tanja Nisse den Ist-Zustand, d.h., welche Versicherungs- und Vorsorgeverträge der Kunde bereits in der Vergangenheit abgeschlossen hat. Danach legt sie offen, in welchen Bereichen noch dringend Handlungsbedarf besteht und zeigt außerdem Optimierungsmöglichkeiten in Preis und/oder Leistung auf. „Mein persönliches Ziel ist es immer, die Kunden ehrlich zu beraten – eben ganz ohne Schönfärberei.“ Dazu holt Tanja Nisse Angebote aller relevanten Versicherungsunternehmen ein und prüft diese auf Herz und Nieren. „Auf das Kleingedruckte kommt es an“, weiß der Profi. So ergeben sich individuelle Versicherungs- und Vorsorgelösungen sowie für viele Bereiche



auch spezielle Sonderkonzepte, welche unter anderem durch die Mitgliedschaft der Maklerin in der Interessengemeinschaft Bayerischer Versicherungsmakler e.V. (IGBV) entstehen. Für viele Versicherungssparten kann sich Tanja Nisse so spezieller Deckungskonzepte oder Rahmenvereinbarungen bedienen, die einzigartig auf dem Markt sind. „Mit meiner Fachkompetenz und Erfahrung helfe ich meinen Kunden, dass sie mit einem gutem Gefühl eine sichere Entscheidung treffen können, die sich ihrem Budget anpasst – und nicht umgekehrt.“

LEISTUNGEN:

- » Umfassende Beratung und Transparenz
- » Kompetenz durch langjährige Erfahrung und Marktübersicht
- » Individuelle Lösungen und Sonderkonzepte
- » Unterstützung im Schadensfall

Tanja Nisse

Versicherungskauffrau (IHK)
Fachberaterin für
Finanzdienstleistungen (IHK)
Generationenberaterin (IHK)



Hauptstr. 21
93342 Saal a.d. Donau
Tel.: 09441/2 90 73
info@tn-makler.de



»» BRUCKMANDL RALLYE



Dietmar Grün (auf der Gala)

Mit der Erstaufgabe der Bruckmandl Rallye des 1. Oldtimerclubs Regensburg entstand 2016 eine neue, markenübergreifende Ausfahrt für Klassiker. Dabei legten die Veranstalter großen Wert auf eine kreative Gestaltung der Route und einige Extras, welche am Rand der Strecke warteten. Gerade die Sonderprüfungen waren ein großer Spaß für die Teilnehmer. Wir haben uns mit Dietmar Grün, Vorsitzenden des 1. Oldtimerclubs Regensburg unterhalten.

Herr Grün, die Bruckmandl Rallye des 1. Oldtimerclubs Regensburg feierte am Wochenende ihre Premiere. Das Konzept weicht von bisherigen Ausfahrten ab. Was macht die neue Rallye so besonders?

Die Oldtimer-Rallyes des 1.OCR waren in zwei Dingen schon immer etwas Besonderes. Zum einen gab es die Preisverleihung stets im Rahmen eines Gala-Abend. Zum anderen musste man, um einen Preis zu lösen, unterwegs Lösungen suchen oder sich in Geschicklichkeit beweisen. Der Organisationsleiter Alfred Brummer beweist da jedes Jahr aufs Neue viel Phantasie.

Was die Bruckmandl-Rallye von den bisherigen Rallyes abheben lässt ist, dass sie jedes Jahr ein besonderes Motto haben wird, das sich durch das Programm durchzieht. Passend zur EM in Frankreich gab es dieses Jahr eine frankophile Tour. Wir besuchten das Citroddrome in Mainburg Sandelshausen.

Vom Gala-Menü über die Tischdekoration bis zur Ambientbeleuchtung war alles in blau-weiß-rot gehalten. Auch musikalisch wurde gegenüber früheren Veranstaltungen aufgerüstet. Weg vom Alleinunterhalter mit seinen Synthesizern, hin zum Picasso Duo mit der in Regensburg bekannten Sängerin Petra Soden. Auch in der Früh heizte eine Combo den Zuschauern vor dem Start schon ein. Und wir führen mit der Rallye einen Fahrzeug-Pokal ein, der zusätzlich vergeben wird. Natürlich war hier auch ein französisches Automobil angedacht. Doch aus organisatorischen Gründen, musste der dazugehörige Club leider absagen, so dass wir dieses Jahr die Mercedes SL Fahrer kürten. Markenclubs sind aber auch in Zukunft willkommen.

Die Strecke führt über Bad Abbach, Abensberg bis hin zu Mainburg. Wie lange dauerte die Planung der Route und nach welchen Kriterien wurde sie entworfen?

Die Strecke wird jedesmal von unserem Organisationsleiter und seiner Gattin vorbereitet. Da beide stets das Ziel haben, Einheimische auf unbekannte Straßen zu führen, um ihnen so bei dieser Rallye auch noch die Heimat näher zu bringen, ist die Planung nicht in Stunden zu beziffern. Sie entsteht über Monate. Schließlich braucht man unterwegs Plätze für Wertungsprüfungen, Versorgung und vieles mehr.



ELEKTRISIERT.

DIE NEUEN BMW PLUG-IN-HYBRID-MODELLE MIT eDRIVE.

iPERFORMANCE



Grenzenlose Dynamik. Geringe Emissionen. Die neue BMW Plug-in-Hybrid-Technologie vereint die große Reichweite des kraftvollen BMW TwinPower Turbo Motors mit der hocheffizienten Antriebstechnologie BMW eDrive. Ab sofort verfügbar in den iPerformance Modellen BMW X5, BMW 3er Limousine und BMW 2er Active Tourer.



Das Beste aus zwei Welten.

BMW eDrive und BMW TwinPower Turbo Motoren bilden zusammen das Herzstück der neuen BMW iPerformance Modelle. Auf der einen Seite sorgt die Antriebstechnologie BMW eDrive für ein beeindruckendes elektrisches Fahrerlebnis: hocheffizient, enorm druckvoll, nahezu emissionsfrei und somit perfekt für Kurzstrecken geeignet. Auf der anderen Seite garantiert der BMW TwinPower Turbo Motor sportliche Fahrfreude und spielt sein volles Potenzial auf der Langstrecke aus. Daraus entsteht ein Antriebskonzept, das das Beste zweier Welten miteinander vereint: maximale Fahrfreude und minimale Emissionen.

Intelligentes Energiemanagement.

Die BMW Plug-in-Hybrid-Technologie unterstützt energieeffizientes Fahren durch intelligentes Energiemanagement. Anhand von Navigationsdaten werden zunächst Strecken und Fahrsituationen analysiert.

Dadurch wird das Zusammenspiel von Elektro- und konventionellem Verbrennungsmotor so gesteuert, dass der Plug-in-Hybrid mit maximaler Effizienz arbeitet. Gleichzeitig behält der Fahrer die volle Kontrolle: Auf Wunsch kann er zwischen drei eDrive Modi wählen. Sie sind unterteilt in den Basismodus AUTO eDRIVE, den rein elektrischen Modus MAX eDRIVE sowie den SAVE BATTERY Modus, der den Ladezustand hält.

Einfach aufladen.

Dank 360° ELECTRIC kann ein BMW iPerformance Modell einfach und jederzeit mit Strom versorgt werden. Für den Ladevorgang wählt der Fahrer zwischen einer gewöhnlichen Haushaltssteckdose, der leistungsstarken BMW Wallbox oder öffentlichen Ladesäulen. Während der Fahrt lädt sich die Hochvoltbatterie selbstständig durch Bremsenergieerückgewinnung auf: Im Schiebebetrieb und beim Bremsen wird die Bewegungsenergie in elektrische Energie umgewandelt und in der Batterie gespeichert. Der Batterieladestand lässt sich bequem über die BMW Remote App aus der Ferne abrufen. Darüber hinaus gibt sie hilfreiche Tipps für eine noch effizientere Fahrweise, die die Reichweite erheblich vergrößert.



Autohaus Praller GmbH

Regensburger Str. 35
93180 Deuring
Tel. 09498 9404-0
Fax 09498 9404-30
www.praller.de

Autohaus Praller GmbH

Kraftstoffverbrauch BMW 225xe Active Tourer, BMW 330e und BMW X5 xDrive40e in l/100 km (kombiniert): 3,4–1,9; CO₂-Emissionen in g/km (kombiniert): 78–44; Stromverbrauch in kWh/100 km (kombiniert): 15,4–11,0. Abbildungen zeigen Sonderausstattungen.



Das Wetter zeigte sich wechselhaft. Linderte das die Freude der Teilnehmer und Fans an der Veranstaltung?

Das Wetter hat nur einmal Mittags alle Teilnehmer kräftig durchnässt. Und das einzig gestartete Motorrad ist in Folge des Wetters liegen geblieben. Das hat aber der Freude und dem Spaß der Teilnehmer keinen Abbruch getan. Im Gegenteil, niemand redete Abends über das Wasser. Vielmehr war die ausgesprochen schöne Strecke und die originellen Wertungsprüfungen Inhalt der Gespräche.

Wird sich am Konzept, der Route oder dem Rahmenprogramm im nächsten Jahr

etwas ändern? Wenn ja, auf was dürfen sich die Teilnehmer einstellen?

Es wird natürlich eine andere Route geben. War die 16er Rallye eine fahrerorientierte, lange Rallye, wird die Rallye in ungeraden Kalenderjahren kürzer und auch für Vorkriegsfahrzeuge geeignet sein. Die Teilnehmer dürfen sich wieder auf ein spezielles Thema mit passendem Rahmenprogramm einstellen. Frühmusik und Startplatz sind schon bestellt! Das einzige was sich ändern wird ist, dass wir kontinuierlich via Medien, sei es Zeitung, Facebook, Homepage über die 2. Bruckmandl Rallye (Pfungsten 2017) berichten werden. Dazu loben wir beim nächsten Stammtisch ein Mitglied aus.

» FIRMENPORTRAIT



Amerikanische Automobile haben Christian Dinter schon in seiner Jugend fasziniert. Nach dem Ablegen seiner KFZ-Meisterprüfung hat er sich deshalb seinen Traum erfüllt und eine eigene Werkstatt für Muscle-Cars und Co. eröffnet. 30 Jahre Erfahrung, die sich im „AMC Corner“ bei Reparaturen, Restaurationen und dem Import von Fahrzeugen aus den USA für den Kunden bezahlt machen. In der Werkstatt finden sich deshalb stets hochwertige Modelle aus Übersee die für Kunden repariert werden oder auch zum Verkauf stehen. Egal ob Sie US-Car-Enthusiast sind oder werden wollen, bei AMC Corner sind Sie an der richtigen Adresse.



Inhaber
Christian Dinter

AMC Corner
Münchberger Str. 2
93057 Regensburg
Haslbach
Tel.: 0941/62060
www.amc-corner.com



Sachverständigenbüro
Helmut Pawlik GmbH



Zuverlässige TÜV-Prüfung
vor Ort

LEISTUNGEN:

- » Fahrzeugprüfung nach TÜV Nord Mobilität Standards
- » Flexible Prüfung direkt in den Werkstätten
- » Umfangreiche Schadensgutachten

Klein und unauffällig befindet sie sich am Nummernschild und wird von Autofahrern gerne vergessen: Die TÜV-Plakette. Meistens fällt sie erst auf, wenn es fast zu spät ist. Helmut Pawlik sorgt als vom Freistaat Bayern betrauter TÜV Nord Mobilität-Prüfingenieur dafür, dass die Angst vor der abgelaufenen Hauptuntersuchung der Vergangenheit angehört.

Nach Terminvereinbarung trifft sich der Experte Pawlik mit seinen Kunden an behördlich genehmigten Prüfstützpunkten der TÜV Nord Mobilität und führt die Prüfung an den Fahrzeugen durch. So wissen die Autofahrer nach der Hauptuntersuchung um den Zustand ihres Fahrzeugs Bescheid und können angemessen handeln. Von PKWs über LKWs bis hin zu Motorrädern und Traktoren wird alles auf seine Verkehrssicherheit nach §29 der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) geprüft. Die Flexibilität gepaart mit dem Prüfbericht im Auftrag des TÜV Nord Mobilität machen Helmut Pawlik zum optimalen Prüfingenieur für Haupt- und Abgasuntersuchungen.

Durch die Prüfung direkt in den Werkstätten, können die Kosten für Kunden sogar geringer ausfallen. Eine umfangreiche Hauptuntersuchung stellt eventuelle Mängel fest. Werden diese direkt vor Ort beseitigt, spart man sich die anfallenden Gebühren, die durch eine Nachuntersuchung auftauchen können. Erst wenn alles passt, wird die begehrte TÜV-Plakette zugeteilt.

Doch auch abseits der regelmäßigen Prüfungen nach der StVZO dient Pawlik als Unfallschaden-Sachverständiger. Bei Bedarf werden von ihm für alle Fahrzeugtypen umfangreiche Schadensgutachten ausgestellt. Dabei stellt er als unabhängiger Experte die Dokumente für die Versicherungen aus. Somit lässt sich der unfallbedingte Schaden fair regulieren.

**Sachverständigenbüro
Helmut Pawlik GmbH
Kaulhausen 11
93138 Lappersdorf
Tel.: 09409/2626
Tel.: 0171/8813188
info@sv-pawlik.de**

SCHADENSREGULIERUNG

DR. MEISL FÜHRT DURCH DEN GESETZESDschungel



Die Kanzlei Groda & Partner ist der kompetente Ansprechpartner bei rechtlichen Belangen in Regensburg. Das 26-köpfige Team setzt auf den persönlichen Draht zu den Mandanten und beantwortet jegliche Rechtsfragen mit äußerster Präzision. Wir haben den Verkehrsrechtsexperten Dr. Christian Meisl zu verschiedenen Themen befragt.

»»» Auto und Wohnen

Darf ich mein Auto in meiner Einfahrt per Hand waschen?

Die Antwort richtet sich nach der jeweils geltenden Abwassersatzung der Kommune, in welcher das Auto gewaschen werden soll. Auf privaten Grundstücken ist z. B. in der Stadt Regensburg eine Autowäsche beispielsweise möglich, wenn Folgendes beachtet wird: Die Autowäsche darf nur auf befestigten Flächen mit Anschluss an den Schmutzwasserkanal erfolgen, weil sonst die Gefahr besteht, dass durch verschmutztes Waschwasser das Grundwasser verunreinigt wird. Das Fahr-

zeug ist mit klarem Wasser und mechanischen Hilfsmitteln ohne Zusatz von chemischen Reinigungsmitteln (z. B. Kaltreiniger) zu reinigen. Es darf nur eine Oberwäsche der Karosserie durchgeführt werden. Heißwasserhochdruckreiniger bzw. Dampfstrahlgeräte dürfen nicht verwendet werden.

Verliere ich meine Garantie, wenn ich Arbeiten selbst in meiner Garage durchführe?

Mitunter ja, weil die meisten Garantieverträge ausdrückliche Regelungen enthalten, nach welchen die Garantie ausgeschlossen ist, wenn Schäden dadurch entstehen, dass Fremd- oder Zubehörteile eingebaut wurden, die nicht vom Hersteller genehmigt worden sind oder nicht fachgerecht eingebaut worden sind. Zudem ist ein Garantieanspruch meist dann per Garantievertrag ausgeschlossen, wenn das Fahrzeug unsachgemäß in stand gesetzt, gewartet oder gepflegt worden ist.

Darf mein Vermieter die Miete für meinen Stellplatz/meine Garage erhöhen?

Ja, wobei hier danach zu unterscheiden ist, ob der Stellplatz oder die Garage als Mietgegenstand im Mietvertrag für eine Wohnung mit enthalten ist oder separat in einem eigenen Mietvertrag dazu gemietet wird. Bei einem einheitlichen Mietvertrag von Wohnraum mit Stellplatz bzw. Garage ist eine Mieterhöhung nur für den Stellplatz bzw. die Garage nicht zulässig. Es kann dann nur eine Erhöhung hinsichtlich der Wohnungsmiete erfolgen, welche sich an der Ortsüblichkeit orientiert. Anders ist das bei separat gemieteten Stellplätzen oder Garagen. Hier kann der Vermieter nach seinem Ermessen die Miete erhöhen, womit aber dem Mieter ein Sonderkündigungsrecht zukommt.



Auf meinem Stellplatz steht ein Falschparker, kann ich das Auto abschleppen lassen?

Ja, denn durch ein Falschparken wird dem berechtigten Inhaber des Stellplatzes der Besitz an diesem entzogen. Das Gesetz gestattet dem Inhaber, sich dem Besitz wieder zu beschaffen; in diesem Fall durch Abschleppen lassen. Zu beachten ist jedoch, dass man zunächst die Kosten für den Abschleppauftrag gegenüber dem Abschleppunternehmen selbst tragen muss. Diese können dann vom Falschparker zurückgefordert werden.

»»» Verkehr

Welche Schritte sind im Falle eines Unfalles nötig, um rechtliche Sicherheit zu garantieren?

Rechtliche Sicherheit ist dann weitestgehend garantiert, wenn die personen- und fahrzeugbezogenen Daten vom Unfallgegner erlangt werden. Hierzu zählen amtliches Kennzeichen des Fahrzeugs, Namen und Anschrift des Fahrzeugführers und -halters, Versicherer und Vertragsnummer. Es sollte beachtet

werden, dass die Fahrzeuge direkt nach dem Unfall möglichst nicht von der Stelle der Kollision wegbewegt werden, bevor nicht Fotos von mehreren Ansichten angefertigt wurden. Zudem ist das Zeichnen einer Unfallskizze noch vor Ort und die Anfertigung eines Protokolls über den Hergang zu empfehlen. Es sollte jedoch davon abgesehen werden, jegliche Schuldanerkenntnisse zu unterschreiben. Auch wenn diese selten rechtlichen Bestand vor Gericht haben, wird dadurch der Gegner in eine beweisrechtlich bessere Situation versetzt. Falls Zeugen den Unfall beobachtet haben, sollten unbedingt auch die Namen und Anschriften dieser festgehalten werden. Die Polizei sollte grundsätzlich informiert werden, wenn Personenschäden entstanden sind. Im Übrigen können durch die Einschaltung der Polizei zusätzliche Zeugen gewonnen werden.

Wer ist bei Schäden durch Schlaglöcher rechtlich zur Verantwortung zu ziehen?

Bei Schäden durch Schlaglöcher haftet der sogenannte Baulastträger. Das ist in den meisten Fällen die öffentliche Hand, d.h. für Bun-



desstraßen und Bundesautobahnen der Bund, für Landesstraßen das jeweilige Bundesland, für Kreisstraßen der betreffende Landkreis und für Straßen innerorts die jeweilige Gemeinde. Allerdings gibt es daneben auch noch Privatstraßen für den öffentlichen Verkehr – etwa in einigen Wohngebieten –, deren Baulastträger eine nicht öffentliche Einrichtung ist. Zu beachten ist jedoch, dass für jeden Fahrer das Sichtfahrgebot gemäß § 3 I StVG gilt, wonach nur so schnell gefahren werden darf, dass angemessen auf Hindernisse, zu denen auch Schlaglöcher zählen, reagiert werden kann. Fazit: Wer nicht auf Schlaglöcher oder entsprechende Warnschilder achtet, muss gegebenenfalls selbst haften.

Kann ich gegen die Strafe nach einem Geschwindigkeitsverstoß vorgehen?

Ja, mit dem Einspruch nach § 67 OWiG. In diesem Verfahren gilt wie in einem Strafverfahren, dass dem Betroffenen der Gesetzesverstoß nachgewiesen werden muss.

Zählt mein EU-Führerschein auch uneingeschränkt außerhalb Europas?

Nein. In den EWR-Staaten Island, Liechten-

stein und Norwegen zählt auch der EU-Führerschein. Ansonsten gibt es eine Vielzahl von Bedingungen unter denen der EU-Führerschein auch außerhalb Europas gelten kann. So ist in der Türkei für die Gültigkeit eine beglaubigte Übersetzung des Führerscheins mitzuführen, in der Schweiz gilt er für ein Jahr und muss dann umgewandelt werden, in Serbien gilt er. Dort benötigt man aber eine beglaubigte Vollmacht des Fahrzeughalters, falls Fahrzeugführer und -halter nicht personengleich sind. Sogar innerhalb der USA gibt es Unterschiede: In einigen Staaten ist der internationale Führerschein Pflicht. Die Rechtslage ist in diesem Bereich so uneinheitlich wie wechselhaft. Generell gilt immer, dass hier die Beschaffung von aktuellen Informationen notwendig ist.

»»» Inspektion, HU und AU

Muss ich beim Versäumen des Inspektions-Intervalls um meine Fahrzeuggarantie fürchten?

Ja. Die meisten Garantieverträge sehen ausdrückliche Regelungen vor, nach denen die Durchführung aller Serviceintervalle Voraussetzung für einen Garantieanspruch ist.

Unter welchen Umständen kann ich bei der Inspektion entstandene Schäden zur Anzeige bringen?

Das Problem besteht hier darin, dass der Geschädigte die Verursachung der Schäden durch die Werkstatt, welche die Inspektion durchführt, beweisen muss. Es ist daher ratsam, sich mit einem Mitarbeiter, dessen Namen notiert werden sollte, Zeit für ein Übergabeprotokoll zu nehmen, in welchem zum Beispiel aufgenommen wird, ob das Fahrzeug bereits vor Inspektion Kratzer und der Gleichen aufwies.

»»» Neu- und Gebrauchtwagenkauf

Habe ich nach dem Abgasskandal einen Rechtsanspruch bei getätigtem Neuwagenkauf?

Die Rechtsprechung hierzu ist noch sehr diffus. Während das Landgericht München I im Fall des Abgasskandals die Anfechtung wegen arglistiger Täuschung durch eine sogenannte 100%-Konzerntochter der VW AG annahm und die Kaufpreisrückzahlung zusprach, war das Landgericht Bochum in einem Verfahren, in welchem die Rückabwicklung des Kaufvertrags gefordert wurde, der Ansicht, dass der Mangel unerheblich sei und daher keine Rückabwicklung mit Kaufpreisrückzahlung erfolgen könne.

Das Landgericht Düsseldorf hat ganz offen gelassen, ob es sich bei der Manipulationssoftware um einen Mangel handle. Wenn es sich um einen solchen handle, dann stünde der Käufer aber jedenfalls in der Pflicht, vor einem Rückabwicklungsverlangen vom Verkäufer Nacherfüllung zu verlangen.

»»» Sonstige Rechtsfragen

Kann ich eine KFZ-Versicherung außerordentlich kündigen?

Ja, wobei Einzelheiten zu Sonderkündigungsrechten immer im jeweiligen Versicherungsvertrag geregelt sind. Allgemein lässt sich jedoch sagen, dass eine Kfz-Versicherung in folgenden Fällen auch außerordentlich kündigen lässt: nach einer Beitragserhöhung bei gleichbleibenden Versicherungsumfang, nach Eintritt eines Schadensfalles, bei Änderung der Vertragsbedingungen und bei einem Fahrzeugwechsel.

Wie kann ich bei Schäden durch eine Waschanlage Ansprüche geltend machen?

Das Problem an der Geltendmachung von Schäden durch eine Autowaschanlage besteht vor allem in der Beweislast.

Es gilt hier grundsätzlich: Der Geschädig-

te muss beweisen, dass das Fahrzeug in der Waschstraße beschädigt wurde, der Betreiber schuldhaft eine ihm obliegende Pflicht zur Kontroll- und Wartungsarbeit verletzt hat und gerade durch diese Pflichtverletzung der Schaden am Fahrzeug entstanden ist. Die Rechtsprechung schließt jedoch schon dann auf eine Pflichtverletzung des Betreibers, wenn es dem Geschädigten zu beweisen gelingt, dass der Schaden in der Waschanlage verursacht worden ist.

Kann ich bei einer Rückrufaktion Ersatzansprüche geltend machen?

Ja, solche bestehen je nach Einzelfall im Hinblick auf eine kostenlose Reparatur, Kontrolle oder Austausch des jeweiligen Gegenstands, welcher zurückgerufen wird, bis hin zu einer teilweisen oder ganzen Kaufpreisrückzahlung. Für den Fall, dass das zurückgerufene Produkt aufgrund seines Mangels Gesundheitsschäden oder Beschädigungen an anderen Gegenständen verursacht, kann auch diesbezüglich ein Ersatzanspruch in Betracht kommen.



Dr. Groda & Partner
Galgenbergstraße 2c
Tel.: 0941/920160
www.groda-partner.de



REWAG MACHT REGENSBURG ELEKTRISCH MOBIL

Langsam aber sicher schreitet die Elektromobilität weiter voran. Neben der Herstellung und dem Vertrieb der Fahrzeuge, ist auch ein Ausbau der Infrastruktur nötig, um den alternativen Antrieb erfolgreich zu gestalten. In Regensburg und der Region wird dies durch die REWAG sichergestellt. Das Unternehmen bemüht sich stark um neue Ladestationen und treibt somit die Elektromobilität in Stadt und Landkreis voran.

Elektrisch betriebene Fahrzeuge gewinnen mehr und mehr an Bedeutung. Firmen wie Tesla, BMW oder Nissan haben in den vergangenen Jahren zu einer steigenden Beliebtheit beigetragen. Doch noch hat der

neue Antrieb mit einigen Schwierigkeiten zu kämpfen. Dazu gehört vielerorts auch die Versorgung mit dem notwendigen Strom. Denn Elektroladesäulen sind in vielen Regionen noch eine Seltenheit, im Vergleich zu allgegenwärtigen Tankstellen.

Zumindest in Regensburg und der Region ist dies jedoch kein Problem mehr, denn der Energieversorger REWAG bemühte sich bereits 2015 verstärkt um den Aufbau von Ladesäulen in Stadt und Landkreis. Ganze 18 neue Stationen wurden errichtet. Dazu gesellen sich bis zu 20 Stück, welche 2016 aufgestellt werden. Damit bietet die REWAG einen viel stärkeren Anreiz für interessierte Elektro-Fahrer.



Dieses Konzept geht auch auf, denn die Ladesäulen werden von den Regensburger Autofahrern sehr gut angenommen. „Durchschnittlich haben wir von April 2015 bis einschließlich Juni 2016 über 350 Ladungen monatlich verzeichnet. Es wurden 36.485 Kilowattstunden Ökostrom entnommen. Dies bedeutet, dass an unseren Ladestationen etwa 280.000 Kilometer ‘Fahrstrecke’ geladen wurde. Gemessen am durchschnittlichen CO₂-Ausstoß bei Personenkraftwagen von 150 Gramm je Kilometer macht das eine CO₂-Einsparung von fast 42 Tonnen“, berichtet der REWAG-Vorstandsvorsitzende Olaf Hermes.

Eines der besten Argumente für Elektromobilität sind auch die Betriebskosten der Fahrzeuge. Diese sind nicht nur durch die wartungsarmen Antriebe und geringen Kosten bei Steuer und Versicherung gewährleistet. Auch die Ladungen gestalten sich viel günstiger, als das Tanken bei einem Benziner oder Diesel. Durch das Abrechnungssystem der REWAG sparen Kunden sogar zusätzlich: „Die Kunden zahlen nur das, was sie auch wirklich verfahren. Pro Kilowattstunde sind das 24,52 Cent. Ein solch faires Abrechnungssystem stellt im deutschlandweiten Markt die Ausnahme dar, da in der Regel nach teureren Stundenpreisen abgerechnet wird“, erklärt Olaf Hermes. Elektromobilität soll auch in Hinblick auf

die Nachhaltigkeit und den Umweltschutz einen Vorteil zu Verbrennungsmotoren bieten. Kommt der Strom dafür jedoch aus der Produktion mit fossilen Stoffen, geht dieser Gedanke verloren. Kunden der REWAG müssen sich auch darüber keine Sorgen machen, denn der Saft aus den Ladesäulen ist 100-prozentiger Ökostrom. Regensburger Autofahrer könnten somit kaum grüner unterwegs sein.

Die Stationen der REWAG beschränken sich übrigens keineswegs auf regionale Kunden. Auch Durchreisende oder Gäste in der Stadt können das Angebot des Unternehmens nutzen. Dafür genügt bereits eine SMS. Über die Systeme von europaweit tätigen eRoaming-Partnern wird dann ein fester Stundenpreis abgerechnet. Eine Kostenfalle muss kein Kunde fürchten.

Die Bemühungen der REWAG gehen über die Versorgung von Privatkunden hinaus. Auch städtischen Elektrobusse, welche ab Anfang 2017 in Betrieb genommen werden, erhalten eine Nachhaltige Lademöglichkeit der REWAG. Auch hier setzt das Unternehmen auf 100 Prozent Ökostrom für den Regensburger E-Verkehr.

Eine Übersicht der Ladesäulen in der Region gibt es unter www.rewag.de.



»» UNTER STROM

DER AKTUELLE MARKT DER E-FAHRZEUGE

Elektromobilität ist auf dem Vormarsch. Zwar hat es der Markt neben Diesel- und Ottomotoren noch immer schwer, doch langsam aber sicher steigen immer mehr Kunden auf elektrische oder teilelektrische Antriebe um. Grund dafür ist neben der besseren Nachhaltigkeit auch der Preis. Elektroautos werden günstiger, die Ladungen sind es schon lange. Wir zeigen, was der Markt hergibt.

Fossile Rohstoffe sind nicht nur endlich, sie sind bei der Förderung und Verbrennung auch noch sehr schädlich für die Umwelt. Deshalb versuchen sich die Automobilhersteller schon länger an alternativen Antrieben. Gerade elektrische Antriebe stehen dabei im Fokus der Unternehmen. Doch diese unterscheiden sich zum Teil stark voneinander.

Den größten Teil des aktuellen Marktes machen Hybridfahrzeuge aus. Sie sind keine rein elektrischen Autos, sondern eine Mischform aus Benziner und E-Motor. Für den Massenmarkt salonfähig gemacht hat diese Verbindung Toyota. Die Japaner schafften mit dem Prius ein Auto, welches genau den Zahn der Zeit traf. Nahezu jeder Hollywood-Star, welcher ein Weltverbesserer-Image haben wollte, legte sich einen der

kantigen Wagen zu. Auch im Modelljahr 2016 hat der Prius nur wenig an Rundungen dazugewonnen. Dafür spendierte ihm Toyota eine komplett neue Plattform und somit eine Generalüberholung. Mehr Platz, weniger Verbrauch und ein besseres Fahrwerk versprechen die Autobauer.

Dass Hybriden nicht langweilig sein müssen, beweisen gleich mehrere Hersteller. BMW i8, Porsche 918 Spyder, McLaren P1 und Ferrari LaFerrari zeigten bereits, was die Motoren im System zu leisten im Stande

sind. 2016 gesellt sich ein weiterer Vertreter seiner Zunft zu den flotten Hybridautos. Der Honda NSX ersteht 27 Jahre nach seiner Ersteinführung wieder auf. Wie schon seinem Vorgänger wird auch dem 2016er NSX eine große Karriere im Rennsport vorhergesagt. Ein V6-Biturbo im Verbund mit gleich drei Elektromotoren an Vorder- und Hinterachse mit insgesamt 581 PS soll für das Wahrwerden dieser Träume sorgen.

Vollelektrische Fahrzeuge haben in der heutigen Zeit kaum noch etwas mit ihren Vätern aus grauen Vortagen zu tun. Die Technik ist viel weiter, als noch vor einigen Jahren. Bestes Beispiel dafür ist das kalifornische Unternehmen Tesla des Gründers Elon Musk. Angefangen mit ersten Elektroautos auf der Basis der Lotus Elise, bietet die Firma heute zwei komplett eigene Modelle an. Flaggschiff ist dabei das Model S, welches in vier Antriebsvarianten erhältlich ist. Die Speerspitze stellt dabei der P100D dar. Dieser ist nicht nur in der Lage mehr als 600 Kilometer mit einer Ladung zurückzulegen, sondern auch noch in gesichtsverzerrenden 2,5 Sekunden auf 100 km/h zu beschleunigen. Das Model X bietet als kleiner SUV ebenfalls den flotten Antrieb an, hier dauert es jedoch



Eberl

**AUTOTUNING
GMBH
MOTORTUNING**



TEL: 09492 - 90 66 24 | PARSBERG | WWW.EBERL-TUNING.DE

2,9 Sekunden bis zur Reisegeschwindigkeit und die Reichweite sinkt auf, noch immer sehr ordentliche, 542 Kilometer.

Schnelle Elektroautos gibt es jedoch nicht nur von Tesla. Auch deutsche Hersteller lassen sich nicht zweimal bitten und arbeiten an echten Sportlern mit E-Antrieb. Unter dem Namen „Mission E“ befindet sich ein solcher bei Porsche in Entwicklung. Zwar kommt das aufregende Modell frühestens 2020 auf den Markt, doch die bisherigen Infos lassen hoffen. Das am Prototypen gezeigte Design ist aufregend, gibt aber nichts von der typischen Porsche-DNA ab. Die Zuffenhausener wollen große Teile davon in die Serie retten. Das vorläufige Datenblatt liest sich ebenfalls gut: 500 Kilometer Reichweite bei 15 Minuten Ladezeit, zwei Elektromotoren mit 600 System-PS und 3,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Laut Porsche soll sich der Mission E wie ein 918 Spyder im E-Modus fahren. Sportlichkeit wäre somit garantiert.

Etwas bodenständiger und somit auch bezahlbarer sind die Modelle des Massenmarktes. VW konnte bereits erfolgreich E-Golf und E-Up etablieren. Diese zeigen sich schon in der Anschaffung bezahlbar. Für einen elektrischen Golf in Grundausstattung werden rund 34.000 Euro fällig. Preislich ähnlich gelegen, wenn nicht sogar etwas günstiger, dürfte der Opel Ampera-e sein. Dieser hat mit seinem Vorgänger nur noch wenig zu tun und kommt mit fünf Türen und Kompaktwagen-Charakter daher. Satte 150 kW (204 PS) soll der Rüsselsheimer bieten. Bei 150 km/h wird abgeregelt. Über 300 Kilometer Reichweite werden vermutet.



Opel Ampera-E

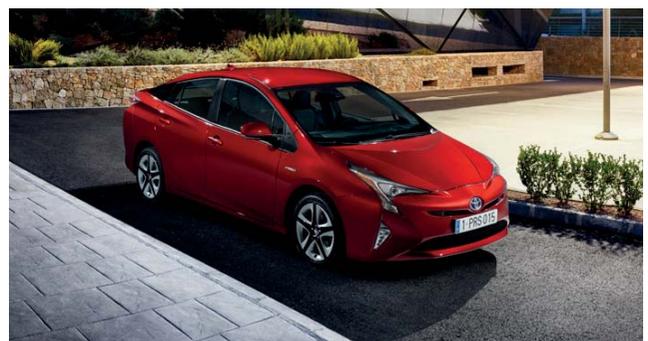


Unser TÜV-Experte Helmut Pawlik zum Thema:

Auch Elektro- und Hybridfahrzeuge unterliegen der Hauptuntersuchung (HU). Allerdings entfallen bei rein elektrisch betriebenen Autos alle Untersuchungen zum Motor- und Umweltmanagement. Bei Hybridfahrzeugen mit kombiniertem Antrieb aus Elektro- und Verbrennungsmotor ist dagegen nach wie vor eine Abgasuntersuchung notwendig.

Zusätzlich zu den Prüfpunkten bei konventionell angetriebenen Fahrzeugen, wie z.B. Bremsanlage, Rahmen, Beleuchtung, Räder, Reifen, Lenkanlage, werden an Fahrzeugen mit Elektronantrieb die nachstehenden Positionen geprüft (sofern verbaut):

- Hochvolt (HV)-Batterie mit Batteriemangement
- HV-Leitungen / -Anschlüsse / -Stecker
- Elektromotor
- HV-Geräte (Inverter, Spannungswandler, internes Ladegerät)
- Ein- / Ausschalter für den Fahrzeugantrieb
- Ladeanschluss
- Isolationswächter
- Batterietrennschalter
- Notschalter
- Rekuperation (generatorisches Bremsen, falls möglich)



Toyota Prius

Wetten, wir sind günstiger?!

50 Euro sind Ihnen sicher

Wir wetten, dass Sie bei einem Wechsel von mindestens drei Versicherungen, z. B. Ihrer Hausrat-, Haftpflicht- und Unfallversicherung, zur HUK-COBURG mindestens 50 Euro im Jahr sparen.

Verlieren wir die Wette, erhalten Sie einen Einkaufsgutschein von Amazon im Wert von 50 Euro, ohne weitere Verpflichtung.

Geschäftsstelle Regensburg

Tel. 0941 5688411

gs-regensburg@HUK-COBURG.de

www.huk.de/regensburg

Albertstr. 2

93047 Regensburg

Mo. – Do. 8:00 – 18:00 Uhr Fr. 8:00 – 16:00 Uhr

sowie nach Vereinbarung

Kundendienstbüro

Karin Popp

Tel. 0941 709458

karin.popp@HUKvm.de

Unterislinger Weg 41

93053 Regensburg

Mo. – Do. 8:00 – 12:00 Uhr

Di. u. Do. 16:00 – 18:00 Uhr

sowie nach Vereinbarung

Rufen Sie an und vereinbaren Sie einen Vergleichstermin!

Die Teilnahmebedingungen finden Sie unter www.HUK.de/checkwette

Kundendienstbüro

Alfred Nitsch

Tel. 0941 448733

alfred.nitsch@HUKvm.de

Isarstr. 3

93057 Regensburg

Mo. – Mi. 9:00 – 12:30 Uhr

Mo., Mi. 16:00 – 18:00 Uhr

sowie nach Vereinbarung



HUK-COBURG

Aus Tradition günstig

REGENSBURGS COOLSTE ECKE? IST DIE VOLLER FREIHEIT.

Harley-Davidson® Regensburg –
wir machen Deinen Traum von Freiheit auf zwei Rädern wahr.



Besuch uns!

LION MOTORS GmbH & Co. KG
Harley-Davidson® Regensburg
Amberger Straße 42
93059 Regensburg
Tel.: 0941 4646560
www.harley-regensburg.de

