

- Keinesfalls darf die Ladung den Rundum-Blick des Fahrers behindern. Auch den schnellen Zugriff zum Warndreieck, zur Warnleuchte und zum Verbandkasten darf sie nicht verstellen. Eine Warnleuchte ist zwar für Pkw nicht vorgeschrieben, aber sehr zu empfehlen. Funktionieren kann sie allerdings nur, wenn ihre Batterien noch fit sind!

Gepäck an Bord – die Insassen folgen. "Sichern" ist auch für sie geboten. Hat der Sicherheitsgurt rundum "Klick" gemacht, auch bei der Oma? Sind etwaige Kindersitze und -liegen fest eingerastet und gut justiert? Klar, für erfahrene Steuermänner/frauen sind das selbstverständliche Schlusschecks. Sie werden auch noch zwei weiteren Punkten ihr Augenmerk schenken:

- Erstens – sind die Kopfstützen richtig eingestellt? Bis zur Oberkante des Kopfes muss die Stütze ausgezogen sein, damit sie im Notfall ihren Dienst tut und Verletzungen verhütet.
- Zweitens – wenn das Auto mit einem Beifahrer-Airbag gerüstet ist: Weiß der Beifahrer Bescheid, dass er etwa die gleiche Sitzposition wie ein Kfz-Lenker einnehmen sollte, und dass er sich ja nicht am Armaturenbrett abstützen oder gar die Beine auf dieses legen darf? "Herumlümmeln" auf dem Beifahrerplatz kann nämlich die rettende Wirkung des Luftsacks ins Gegenteil verkehren. Im Übrigen, zur Erinnerung: Hinter einem Airbag darf niemals ein Reboard-Kindersitz verwendet werden – es sei denn, dass der Bag zu diesem Zweck von einer autorisierten Fachwerkstatt stillgelegt worden ist.

Ein weiterer Tipp zur Ladungssicherung: Wo die Sonne im Wagen hinknallt, dürfen sich keine Dosen bzw. Flaschen befinden, die unter Druck stehen – egal, ob sie mit sprudelnden Erfrischungsgetränken oder Sprays gefüllt sind. Bei übermäßiger Hitze können sie nämlich wie kleine Bomben platzen.

Nun geht's aber wirklich los...

Alle Vorbereitungen erledigt? Dann kann es ja endlich losgehen. Doch auch für den Weg zum Ziel gilt: Mit "Gewusst wie" fährt sich's besser und sicherer.

Frühstart oder Nachtfahrt? Wer lange Strecken gut durchstehen will, wird sich auch nach den Stunden richten, zu denen der Mensch fit ist. Das haben Wissenschaftler genau erforscht und die "Tageskurve der Leistungsbereitschaft" ermittelt. Nur wenige Ausnahmen gibt es von dieser Kurve, die schon gegen sechs Uhr morgens gute Werte erreicht. Zwischen acht und zwölf Uhr, aber auch zwischen 16 und 19 Uhr bewegt sich die Leistungskurve auf ihren Gipfeln. Ein kleiner Knick stellt sich zwischen 14 und 16 Uhr ein; ein kapitaler Absturz ist ab Mitternacht angesagt – mit einem absoluten Tiefpunkt zwischen zwei und vier Uhr morgens.

Die Nutzenanwendung liegt auf der Hand: Starten Sie früh, legen Sie die Mittagsrast am besten in die Zeit ab 14 Uhr und fahren Sie ja nicht zu lange in die späte Nacht hinein. Was aber, wenn Sie die geringere Verkehrsdichte in den Nachtstunden nutzen wollen? Dann sollten Sie sich unbedingt ein paar Stunden Schlaf vor der Abfahrt gönnen, vor allem nach einem harten Arbeitstag. Ein höheres Risiko steckt trotzdem in nächtlichen Fernfahrten, auch wegen der eingeschränkten Sichtverhältnisse.

Tempobolzen oder mitschwimmen? Kein Mensch hat unbegrenzte körperliche und geistige Reserven – auch nicht auf Langstreckenfahrten. Gehen Sie also mit Ihren Kräften haushälterisch um. Das fängt schon beim Fahrstil an. "Tempobolzen, drängeln und mit der Brechstange überholen", ist die falsche Methode. Schon bald wird ein solcher Kfz-Lenker mit seiner Konzentration und seinem Reaktionsvermögen am Ende sein. "Einen guten Kilometerdurchschnitt kräftesparend herausfahren", lautet das richtige Rezept. Das heißt vor allem:

- Schwimmen Sie mit sicherem Abstand im Verkehrsstrom mit – gehen Sie auf freien Strecken mit flottem, aber nicht riskantem Tempo zur Sache.
- Klar, das gekonnte Überholen eines Bummlers ist vernünftig. Doch "unproduktiv" ist jedes Manöver, das Nerven kostet, aber keinen wesentlichen Zeitgewinn bringt. Hierher gehört zu Beispiel das waghalsige Aufrollen einer Fahrzeugschlange von hinten.
- Nutzen Sie Ihr Autoradio und Ihre Straßenkarte, um angekündigten Staus beizeiten auszuweichen.
- Lassen Sie sich nicht aus der Ruhe bringen, wenn Ihre Zeitkalkulation durch widrige Verkehrsverhältnisse ins Wackeln kommt. Denn, so ein Sprichwort: "Später am Ziel ist besser als nie".

Wetten, dass Sie mit einem solchen Fahrstil kaum langsamer sind als ein "Tempobolzer" – und manchmal sogar viel schneller: Dann nämlich, wenn der letztere erschöpft aufgeben muss oder in einen Crash hineinstürzt. Aber es gibt noch andere Gründe, warum Sie Ihren "Lastesel" nicht zu hart fordern sollten. Je mehr Gewicht er zu tragen hat, um so länger wird sein Bremsweg und um so geringer seine Fahrstabilität bei heftigen Manövern. Mit übermäßigem Kraftstoffverbrauch und Verschleiß revanchiert er sich, wenn Sie ihn unerbittlich ins Kreuz treten.

Pause – wann und wie? Auch Pausen haben einen großen Einfluss darauf, wie lange der Fahrer fit bleibt. Nur halb so schnell ist das Reaktionsvermögen in der sechsten Non-Stop-Stunde am Steuer – und doppelt so hoch das Unfallrisiko. Spätestens nach drei bis vier Stunden ist daher ein Halt als "Frischmacher" geboten. Sind kleinere Kinder an Bord, und sollen sie nicht quengelig werden, heißt es je nachdem noch früher pausieren.

Wichtig ist, was während der Fahrtunterbrechung geschieht. Frische Luft tanken und die strapazierten Glieder mit einem kleinen Spaziergang oder ein bisschen Gymnastik auflockern, lautet das richtige Rezept. Ein paar Bewegungsspiele – ist ein Ball an Bord? – helfen den Kindern, sich wieder in Stimmung für die nächste "Sitzetappe" zu bringen. Im Übrigen: Je später die Pause eingelegt wird, um so länger muss sie für einen guten Erholungseffekt dauern. Nach drei bis vier Stunden sollten es wenigstens dreißig Minuten sein.

Die Pause auch fürs Mittagessen oder sonst eine Stärkung nutzen? Achtung – wer sich den Bauch allzu voll schlägt, ist hinterher ein müder Fahrer und kein guter mehr. Auf schwere Kost und natürlich Alkohol verzichten, heißt es also für den Steuermann bzw. die Steuerfrau. Leichte und fettarme Gerichte sind ihnen zu empfehlen. Und, ein weiterer Fitness-Tipp: Den knurrenden Magen nicht mit einer gewaltigen Portion vollstopfen, sondern mit mehreren kleinen Mahlzeiten bzw. einem Zwischendurch-Snack aus dem Bordproviant besänftigen.

Jetzt aber Schluss...

Ob am Zielort oder schon vorher: Es gibt eine Situation, in der es auf jeden Fall "Schluss für heute" heißen muss. Gemeint ist die Übermüdung am Steuer. Dafür gibt es Warnsignale, die Sie kennen müssen. Brennende Augen, Kribbeln in Armen und Beinen, andauerndes Gähnen, Fehler beim Schalten und erlahmendes Reaktionsvermögen weisen darauf hin, dass ein Fahrer am Ende seiner Kräfte ist. Zu den allerletzten Alarmzeichen gehört schließlich das "Ermüdungsschielen". Plötzlich sieht dann der Lenker doppelt, zum Beispiel bei Nacht die weißen Leitlinien auf der Fahrbahn. Als nächstes folgt der gefürchtete "Sekundenschlaf" am Steuer, der leicht zum letzten werden kann. Lassen Sie es bitte nie so weit kommen...



Auto Partner

Der TÜV SÜD Auto Partner in Ihrer Nähe:

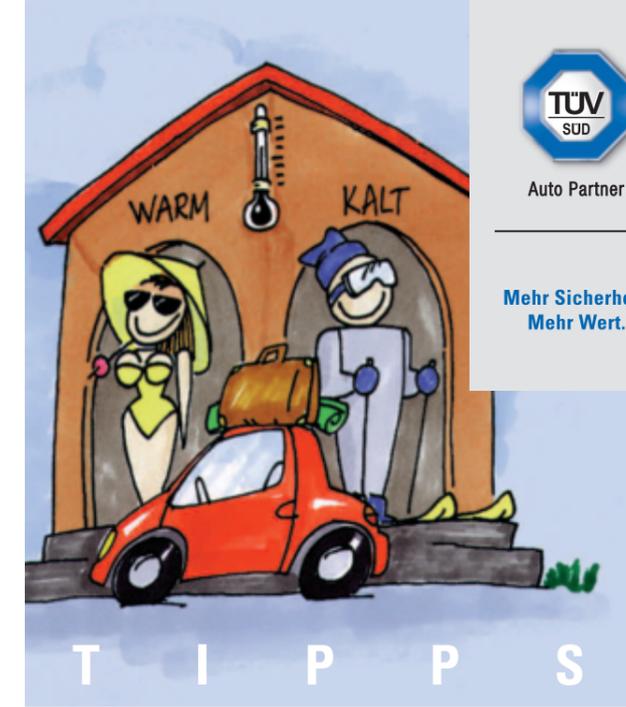
Ingenieurbüro MentisKfz-PrüfstelleRhei

Besuchen Sie uns auch im Internet.

Auf unserer Homepage finden Sie unter anderem ca. 50 weitere TÜV SÜD-Tipps rund ums Fahrzeug unter:

www.tuev-sued.de/fahrzeug-tipps

1.1.18 AS-ZW 12.07 (ISC-BS-DR-MUC)



Auto Partner

Mehr Sicherheit.
Mehr Wert.

Urlaub mit dem Auto:

Alles fit für die große Fahrt?

TÜV SÜD Auto Partner GmbH



Ob Urlaub im Frühjahr, Sommer, Herbst oder Winter: Das Auto ist immer noch die beliebteste "Reisekutsche". Klar, von den eigenen vier Wänden bis zum Ferienzziel gibt es kein Umsteigen und kein mühsames Umladen von Gepäck – am Urlaubsort genießt man volle Bewegungsfreiheit. Doch meist liegt das Ferienzziel nicht um die nächste Ecke. Eine längere Strecke will also bewältigt sein, ohne allzuviel Stress und vor allem ohne Pannen oder gar Unfälle.

Wie aber kommen Sie gut und sicher über die Runden? Unsere TÜV SÜD-Experten geben Ihnen die Antwort – in diesem Tipp. Hier finden Sie die wichtigsten Hinweise für die Vorbereitung Ihrer Fahrt und auch für unterwegs: Angefangen vom Fit-Machen Ihres Wagens über die richtige Beladung und Fahrteinteilung bis zu den kleinen Hilfen fürs Wohlbefinden der Autoinsassen und den Alarmsignalen für Übermüdung. Wir wünschen Ihnen viel Ferienfreude und eine gesunde Heimkehr!

Bevor es losgeht...

"Auf die Plätze – fertig – los!". Doch Halt: Ganz so schnell wie bei einem 100-Meter-Rennen geht es mit dem Start in den Urlaub nicht. Ein bisschen Planen und Checken ist schon geboten, um unangenehmen Überraschungen vorzubeugen. Auf die folgenden Punkte kommt es besonders an:

Technischer Check: Für Sie ist der Urlaub eine besonders schöne Zeit – für Ihren Wagen aber eine besonders harte. Nun soll er den "Lastesel" spielen und lange Strecken ohne Panne durchstehen. Am besten wird er das schaffen, wenn Sie ihn in einer Fachwerkstatt durchsehen lassen. Achten Sie bitte auch selbst auf das Allerwichtigste, nämlich die drei "großen B". Die Bereifung, die Bremsen und die Beleuchtung sind damit gemeint:

Stimmt der Luftdruck in den Reifen; haben sie noch genügend Profil (Sommerreifen wenigstens 2 Millimeter, Breitreifen wenigstens 3 Millimeter, Winterreifen wenigstens 4 Millimeter); sind keine Schäden an den Flanken sichtbar; ist auch das Reserverad gut bei "Puste"?

Packen die Bremsen kräftig und ohne "Schiefziehen" zu? Zeigen sie schon nach kurzem Pedalweg gute Wirkung? Stimmt der Stand im Bremsflüssigkeits-Behälter?

Sind alle Leuchten und Leuchtgehäuse OK (keine ausgefallenen bzw. altersschwachen Glühbirnen, keine angebrochenen Abdeckungen, kein Schmutz in den Gehäusen)? Ist eine Box mit Reservelampen an Bord?

Logo, je mehr Sie in technischen Dingen versiert sind, um so mehr können Sie selbst in Augenschein nehmen. Doch überschätzen Sie sich bitte nicht und ziehen Sie im Zweifel Ihre Werkstatt zu Rate!

Gewichts-Check: Zum unberechenbaren Springbock wird jeder Lastesel, dem man zu viel Gewicht aufbürdet – Autos nicht ausgenommen. Wo liegt bei Ihrem Wagen die Grenze? Der Fahrzeugschein oder -brief sagt es Ihnen. Ziffer 15 nennt das höchstzulässige Gesamtgewicht und Ziffer 14 das Leergewicht.

In den neuen Fahrzeugpapieren der Zulassungsbescheinigung Teil I steht die zulässige Gesamtmasse unter "F.2" und die Leermasse unter "G". Das eine vom anderen abgezogen, ergibt die maximale Nutzlast. Die dürfen Sie keinesfalls überschreiten. Schwammiges Lenkverhalten, Neigung zum Ausbrechen, ellenlange Bremswege und erhöhter Verschleiß – vor allem an den Reifen – sind sonst die Folgen. So ermitteln Sie, ob Sie noch im sicheren Nutzlast-Bereich sind:

Stellen Sie sich, Ihre Mitfahrer und das Gepäck auf eine Badezimmer-Waage – hübsch der Reihe nach. Verfahren Sie ebenso mit dem Zubehör im Auto, angefangen vom etwaigen Reservekanister bis zu den Schneeketten im Winter. Zählen Sie das alles erst mal zusammen.

Haben Sie einen Dach- oder Heckträger montiert, muss sein Leergewicht in die Nutzlast-Berechnung eingehen – und erst recht das Gewicht der Stücke, die dort verstaut werden sollen, seien es Fahrräder, Skier oder Surfbretter.

Wollen Sie einen Anhänger an den Haken nehmen, müssen Sie dessen Stützlast hinzuzählen. Auch da hilft der Trick mit der Badezimmer-Waage: Klemmt man zwischen sie und die Zugöse des beladenen Hängers einen abgesägten Besenstiel oder sonst ein passendes Verlängerungsstück, ist die augenblickliche Stützlast im Nu ermittelt. Zur Erinnerung: Sie muss sich im Rahmen der Mindest- und Höchstwerte halten, die von den Typschildern am Hänger und an der Kupplung des Autos abzulesen sind.

Alles addiert und innerhalb der höchstzulässigen Nutzlast fürs Auto? Dann können Sie den Rechenstift beruhigt zur Seite legen. Ist aber ein Zuviel herausgekommen, müssen Sie die vorgesehene Ladung leider "abspecken".

Strecken- und Papiere-Check: Fahrer A startet an einem Hauptreisetag mit einem museumsreifen Autoatlas, wenig Streckenkenntnissen und dem Glauben, dass er die 1000 Kilometer bis zum Ziel schon irgendwie schaffen wird. Fahrer B prüft, ob sein Kartenmaterial auf dem neuesten Stand ist, welche Route wohl das beste Durchkommen verheißt, und welche Ausweichstrecken bei Staus in Frage kommen. Er überlegt auch, welcher Starttermin der günstigste ist, um dichten Hin- oder Rückreiseverkehr zu vermeiden. Für den Fall, dass es trotzdem dick kommt, kalkuliert er eine ordentliche Zeitreserve ein. Wetten, dass Fahrer B ohne verschlissene Nerven ankommt – und Fahrer A wahrscheinlich einen Horrortrip erlebt?

Machen Sie es also lieber wie Fahrer B. Nutzen Sie dazu die Warnungen vor staugefährdeten Ferientagen und die Angebote der Automobilclubs, Ihnen eine Tourenplanung auszuarbeiten. Geht es ins Ausland, ist zusätzlicher "Papierkrieg" angesagt. In Stichworten: Sind die Personalausweise bzw. Reisepässe noch gültig? Sollte eine grüne Versicherungskarte an Bord sein? Wenn Ja, bekommen Sie diese kostenlos von Ihrem Kfz-Versicherer. Empfiehlt sich der Abschluss ergänzender Versicherungen, zum Beispiel einer Vollkasko-, Rechtsschutz- oder Gepäckversicherung? Bedarf es eines zusätzlichen Schutzes für Krankheitsfälle im Ausland? Welche sonstigen Vorkehrungen sind zu treffen, bis hin zum Notieren wichtiger Telefonnummern?

Schließlich, aber nicht zuletzt: Schutzbriefe und in der Regel auch Kreditkarten enthalten eine Fülle von Beistands- und Versicherungsleistungen für Notfälle. Diese Leistungen sollten Sie genau kennen und die zugehörigen Erläuterungen mitnehmen. Solche Kenntnis kann auch entbehrliche Doppel-Versicherungen ersparen!

Komfort-Check: Hitze – Stau – abgeschlafte Wageninsassen – quengelnde Kinder: Kein Wunder, wenn in solchen Situationen die Urlaubsfreude und die Kondition des Fahrers leidet. Leichter lassen sie sich meistern, wenn für den Komfort und das Wohlbefinden der Autobesatzung vorgesorgt ist. Machen Sie sich also eine kleine Liste der Dinge, die am Starttag nicht fehlen sollten. Hier ein paar Anregungen in Stichworten: Kühlbox mit Erfrischungsgetränken, Obst wie etwa Bananen oder Äpfel (die tröpfeln nicht beim Verzehr!), Schokoriegel und Ähnliches für den kleinen Hunger unterwegs, ein schattenspendendes Rollo für die Scheiben. Wobei – Achtung – das Rollo die Sicht des Lenkers während der Fahrt nicht beeinträchtigen darf!

Sind Kinder an Bord, wird die Liste natürlich länger. Spiele, Lesematerial und anderer geeigneter Zeitvertreib für die Größeren sind da vorzumerken – und für die Kleineren auch das Lieblingstier. Klar, das Fläschchen und Windelhöschen fürs Allerjüngste dürfen ebenfalls nicht fehlen. Im Übrigen: Stimmt alles noch mit Ihren "Rückhaltesystemen" für den Nachwuchs, sprich den Kindersitzen und Babyliegen? Passen sie noch zum Gewicht und zur Größe Ihrer Junioren? Wenn Nein, ist sofortige Erneuerung geboten – nicht nur wegen des Komforts, sondern vor allem auch aus Gründen der Sicherheit.

Dem Fahrkomfort dient überdies ein "Autopilot", sprich ein gutes, GPS-gestütztes Navigationssystem im Armaturenbrett. Haushoch ist es mit seinen Routenhinweisen und Stauwarnungen jedem Autoradio überlegen. Eine entsprechende Nachrüstung ist zwar nicht billig, aber vor allem für Vielfahrer sehr empfehlenswert.

Laden und sichern...

"Laden und sichern" heißt es in den Schützenvereinen. Außer zum vernünftigen Umgang mit Sportwaffen passt dieser Spruch auch zum Beladen des Autos vor dem Start. Hier kommt es besonders darauf an, wie schwer ein Gepäckstück ist, und dass es während der Fahrt nicht verrutschen oder bei einem Bremsmanöver nicht zum "Flugobjekt" werden kann. Im einzelnen:

Die gewichtigsten Dinge gehören möglichst tief in den Koffer- bzw. Laderaum geschoben. Das dient der Fahrstabilität und beugt einer Überlastung der Hinterachse vor.

Je leichter die Last auf Dachträgern und in Dachboxen ist, um so weniger verlagert sich der Schwerpunkt des Wagens nach oben. Auch das ist fürs Fahrverhalten von Vorteil.

"Hutablage" hat früher die Abdeckung hinter der Rückbank geheißen, und das aus gutem Grund. Macht sich dort eine Mütze oder ein Kissen bei einem Notbremsmanöver selbständig, wird nichts passieren. Ist es aber ein dicker Autoatlas, ein Verbandkasten oder sonst ein gewichtiger Gegenstand, kann er den Insassen wie ein Hammer an den Kopf sausen. Also – nur Allerleichtestes auf die "Hutablage"!

Ragen Gepäckstücke im Laderaum eines Kombi über die Lehne der Rückbank hinaus, müssen sie verlässlich festgezurt sein. Anderenfalls werden sie schon bei einem kleinen Auffahrunfall zu gefährlichen Geschossen. Ein paar Paketschnüre können das nicht verhindern, wohl aber gute Spanngurte. Sinngemäß das gleiche gilt auch für die Ladungssicherung bei Dach- und Heckträgern.