

Finger weg von Aktionsware

Berlin. Um Aktionsware-Stapel mit Fernsehern macht man sowohl im Fachhandel als auch in größeren Supermärkten besser einen großen Bogen. Denn von 17 nur kurzfristig erhältlichen Angeboten, die die Stiftung Warentest untersucht hat, erreichte kein einziges Gerät die Note „gut“ („test“-Ausgabe 2/18). Selbst ein „Befriedigend“ gibt es nur für zwei dieser Fernseher. Das Gros wird mit „ausreichend“ bewertet, einer fällt mit „mangelhaft“ durch.

Insbesondere bei der Darstellung von schnellen Bewegungen schnitten die in vier Größenklassen geprüften Aktionsmodelle schlecht ab. Deshalb der Rat der Warentester: lieber ein paar Euro mehr für Dauerware auszugeben.

Die einzige Größenklasse, in der es kein Nachteil ist, ein Aktionsgerät zu kaufen, sind die ganz kleinen Fernseher mit rund 60 Zentimetern Bildhöhe, so die Tester. Denn hier kann auch Dauerware nicht überzeugen. Was den Warentestern auffiel: Gerade bei kurzfristigen Aktionsgeräten besteht oft ein Unterschied zwischen Marke und Hersteller. So kommen etwa Blaupunkt- oder Sharp-Fernseher aus Werken der Universal Media Corporation (UMC) in der Slowakei oder Polen – und Modelle mit den Markennamen Hitachi, JVC, Kendo, Telefunken oder Toshiba werden vom türkischen Vestel-Konzern.

IN KÜRZE

E-Bikes besser mit Spezialreiniger putzen

Göttingen. Um starken Schmutz vom Elektrofahrrad zu bekommen, sollten Besitzer besser nur speziellen Reiniger für E-Bikes benutzen. Das rät der Pressedienst Fahrrad (PD-F). Denn einige normale Fahrradreiniger könnten die Rostbildung an den Kontakten und die Leitfähigkeit der Bauteile untereinander fördern. Auch Kunststoffe etwa von Kabeln könnten sie angreifen. „Das kann schlimmstenfalls zu einem Kurzschluss und zu Schäden an der Steuer Elektronik und dem Akku führen“, sagt David Koßmann vom PD-F.

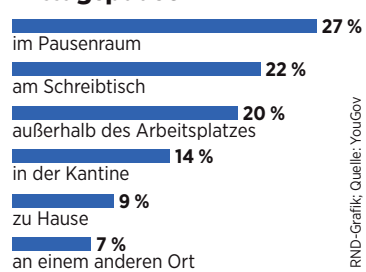
Im Zweifel rät er, die Verträglichkeit herkömmlicher Fahrradreiniger für E-Bikes anhand der Packungsinweise und der Herstellerwebseiten zu prüfen.

Tierversicherung früh abschließen

Berlin. Geld in eine Krankenversicherung für Tiere zu investieren, kann sich lohnen. Denn Operationen oder Medikamente für typische Altersleiden – an Herz oder Nieren etwa – sind oft sehr teuer, warnt die Aktion Tier. Wenn die Tiere erst einmal so ein Leiden entwickelt haben, ist es aber oft schon zu spät: Manche Versicherungen nehmen Tiere dann gar nicht mehr auf oder bezahlen nicht für bereits existierende Krankheiten beziehungsweise die Behandlung der Folgen. Deshalb sollten Tierhalter die Versicherung möglichst früh abschließen. Junge und gesunde Tiere sind dann nicht nur komplett geschützt, für sie muss auch deutlich weniger gezahlt werden. Vor der Unterschrift lohnt sich aber ein Blick ins Kleingedruckte. Denn es gibt große Unterschiede: Manche zahlen zum Beispiel nicht für Operationen, andere nicht für Reha-Maßnahmen.

ZAHLEN, BITTE!

Wo verbringen Sie Ihre Mittagspause?



RND-Graphic, Quelle: YouGov



Meist noch unerlässlich: Beim privaten Carsharing gibt es häufig eine persönliche Schlüsselübergabe.

FOTO: SNAPCAR

Teile und fahre

Wir übernachten bei Wildfremden und auch das Auto teilen sich immer mehr Menschen. Neben dem klassischen Carsharing gibt es Vermittler für Privatleute. Doch es gibt einiges zu beachten.

Von Thomas Geiger

Fährst du noch oder teilst du schon? Diese Frage werden sich Autobesitzer künftig öfter stellen. Denn nachdem Car2Go und DriveNow die Idee vom geteilten Auto etabliert haben, wächst auch das Angebot für privates Carsharing. Und die ersten Fahrzeughersteller springen auf diesen Trend bereits auf. „Facebook und Co. haben das Verhältnis zwischen den Menschen verändert“, sagt Zukunftsforscher Lars Thomsen. Heute teilen die Menschen viel Privates mit Fremden – auch ihre Autos. Fragen und Antworten:

► Welche Anbieter gibt es?

Der jüngste ist das Start-up Turo, das sich mit weltweit fünf Millionen Kunden und 200 000 Fahrzeugen in mehr als 5500 Städten als Marktführer im Peer-to-Peer-Sharing bezeichnet. Am Unternehmen ist seit 2017 auch Daimler beteiligt. Turo tritt in Konkurrenz zum selbst erklärten Europa-Marktführer Snappcar mit 50 000 Autos und 400 000 Kunden, in dem der Opel-Dienst CarUnity aufgegangen ist, oder zu Drivy. Der von Daimler vor gut einem Jahr in München gestartete Dienst Croove dagegen soll in Turo aufgehen. Sie alle vermitteln mehr oder minder überregional private Fahrzeuge zur Vermietung, leben von der Provision und versprechen Preise deutlich unter Mietwagenniveau.

► Welche Idee steckt dahinter?

Autos stehen im Durchschnitt 23 Stunden am Tag still, erläutert Turo-Chef Andre Haddad. Mit entsprechenden Diensten lasse sich das Potenzial der Privatfahrzeuge optimieren: „Das ist eine flexible Mobilitätslösung für Reisende und gibt Autobesitzern ein wertvolles Werkzeug an die Hand, um die Kosten ihrer Fahrzeuge auszugleichen.“

► Wie funktioniert die Anmietung?

Die Vermietung erfolgt in der Regel über Smartphone-Apps oder die Website. Bei Turo etwa können Mieter den Angaben zufolge neben Ort und Termin sogar Marke, Modell und Farbe des Wagens wählen. Wird die Buchungsanfrage vom Vermieter akzeptiert, trifft man sich zur Übergabe. Hier überprüft der Vermieter die Echtheit des Führerscheins, gemeinsam werden Kilometer- und Tankanzeige sowie eventuelle Schäden am Auto mit Fotos festgehalten, erklärt Pressesprecherin Katharina Hein. Nachdem bei der Rückgabe des Autos alle Details überprüft wurden, erfolgt die Bezahlung über Dienste wie PayPal. Die Quittung lädt man sich auf der Website herunter.



Car2Go: Sieger beim Connected Car Award 2017 in der Kategorie „New Mobility“.

► Klingt etwas umständlich, oder?

Das räumt auch Susanne Kreusch ein. Die Berlinerin war zu Zeiten des mittlerweile eingestellten Opel-Services CarUnity eine Peer-to-Peer-Sharerin der ersten Stunde und hat ihren BMW 116i schon viele Dutzend Mal an wildfremde Menschen verliehen. Allerdings musste sie zur Übergabe der Schlüssel im-

mer ein persönliches Treffen arrangieren, was die Flexibilität doch arg eingeschränkt habe.

Das ändert sich jetzt aber. Denn so, wie man die Fahrzeuge von Car2Go und DriveNow ohne Schlüssel öffnen kann, lassen sich künftig auch herkömmliche Autos entsprechend aufrüsten: Smart und Mini bestmöglichen entsprechende Lösungen und kündigen die baldige Verkaufsfreigabe an.

Auch bei Drivy können Besitzer sich eine Technik namens Drive Open in ihr Auto einbauen lassen – damit können es andere per Smartphone öffnen und müssen Besitzer nicht mehr zur Übergabe treffen.

► Wie finde ich ein freies Auto?

Über die Website oder App lassen sich Autos in der Nähe suchen. Bei Turo können Vermieter außerdem eine Zustellung des Wagens gegen

Aufpreis anbieten, zum Beispiel zum nächsten Flughafen.

► Welche Tarife gibt es?

Je nach Anbieter werden Autos stunden- oder tageweise angeboten – oft für weniger als 50 Euro pro 24 Stunden. Drivy etwa gibt als Durchschnittspreis 30 Euro pro Tag zuzüglich der Spritkosten an.

► Und der Versicherungsschutz?

Die Vermittler Turo, Drivy und Snappcar kooperieren mit der Allianz. Der Vermieter muss eine entsprechende zusätzliche Versicherung abschließen, die Haftpflicht- und Kaskoschäden umfasst. Die Erstversicherung des Autos bleibt hiervon unberührt. Der Mieter kann zwischen mehreren Paketen mit unterschiedlichen Selbstbeteiligungen wählen.

► Muss ich meine Kfz-Versicherung über das Carsharing informieren?

Das ist auf jeden Fall ratsam, sagt Jens Dötsch, Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht des Deutschen Anwaltvereins (DAV). So reduzieren Fahrer das Risiko möglicher Leistungskürzungen für den Fall, dass der Versicherer des Carsharing-Unternehmens doch nicht zur Gänze für einen Schaden aufkommen muss. Das gelte sowohl für Haftpflicht- als auch Kaskoversicherungen.

Elektroller als Mietobjekt

Die in Berlin bekannten Elektro-Mietroller der Firma Coup fahren künftig auch in Spanien. Die Tochterfirma des Bosch-Konzerns steuert die spanische Hauptstadt Madrid als dritten Standort nach Berlin

und Paris an. In Berlin beginnt die Saison der Coup-Roller mit 1000 Fahrzeugen wieder im März. Sie konkurrieren in der Hauptstadt unter anderem mit dem Berliner Start-up Emmy, das nach eigenen Angaben

aktuell 350 Roller im Einsatz hat. Sie stehen an beliebigen Stellen in den Innenstädten. Per Smartphone-App reserviert der Kunde das Fahrzeug, geht dorthin, mietet, öffnet und bezahlt per App.

Was bei Anhängerkupplungen zu beachten ist

Selbst ein Kleinwagen lässt sich mit Anhängervorrichtung als Lastenesele nutzen. Wer sie zweckentfremdet, riskiert Folgeschäden

Von Claudius Lüder

Mal eben schnell den Baumschnitt wegbringen, sperrige Möbel von A nach B transportieren oder Holz für den Kamin holen: Mit dem passenden Anhänger und einer Anhängerkupplung ist das kein Problem.

Damit lässt sich grundsätzlich fast jedes Auto ausstatten, sagt Dietmar Clysters vom Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK). „Technisch ist das kein Problem, und bei vielen Neuwagen ist das sogar bereits ab Werk möglich. Ansonsten kann eine Anhängerkupplung aber immer auch nachträglich angebaut werden.“

Sie bei Bedarf gleich beim Neuwagenkauf zu ordern, hat Vorteile: „Das ist in der Regel die günstigere und auch elegantere Variante.“ Denn Hersteller berechneten dann meist nur die reinen Materialkosten. Daneben sei auch die Installation einfacher. Und es wird gleich der

passende Stofffänger mit entsprechender Aussparung montiert.

E-Autos und Hybridfahrzeuge bilden meist die Ausnahme: „Das hängt mit den ohnehin begrenzten Reichweiten dieser Fahrzeuge zusammen“, erklärt Rüdiger Niemann von der Firma Westfalia Automotive. „Um nicht zusätzliche Belastungen von Hecktragesystemen oder gar Anhängern auf die Antriebe zu bringen, geben die meisten Hersteller ihre E- und Hybridfahrzeuge nicht für den Anbau von Anhängervorrichtungen frei.“

Bei der nachträglichen Montage einer Anhängerkupplung muss in jedem Fall der hintere Stoßfänger abgebaut werden. „Ein Stahlbügel, auf dem dann mittig die Anhängervorrichtung sitzt, wird an der Bodengruppe befestigt, wodurch die zu ziehende Last gut verteilt wird“, sagt Clysters. Daneben muss meist ein zusätzlicher Kabelstrang in den Innen- oder Kofferraum gezogen



Haken mit Köpfchen: Die Firma Westfalia erfand 1932 die heute bekannte Anhängerkupplung mit Kugelkopf.

FOTO: DPA

werden, um den sieben- oder 13-poligen Stromstecker und die Elektrik an das Bordnetz anzuschließen. Grundsätzlich betragen die Kosten für den nachträglichen Einbau einer abnehmbaren Anhängerkupplung laut Clysters zwischen 800 und 1000 Euro. Etwas günstiger ist die fest ins-

tallierte Anhängerkupplung. Sie sei sicherlich die preisgünstigere Variante, sagt Niemann. „Unterschiede hinsichtlich der Anbringung oder der technischen Voraussetzungen gibt es nicht.“ Wer nur gelegentlich mit Anhängern unterwegs ist und die Optik seines Fahrzeugs erhalten will, sollte sich für die abnehmbare Version entscheiden.

„Grundsätzlich sollte man die Kugelstange bei Nichtgebrauch immer abbauen, denn dann ist sie nicht der Witterung ausgesetzt“, empfiehlt Niemann. Er rät dazu, einen Verschlussstopfen in das Aufnahmerohr einzusetzen, damit sich hier kein Dreck ablagert.

Verdeckt eine abnehmbare Anhängerkupplung das Kennzeichen, müssen Autofahrer sie bei Nichtnutzung in jedem Fall demontieren. „Dann greift Paragraph 27 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung, wonach das Kennzeichen nicht verdeckt sein darf“, sagt Tobias Gold-

kamp, Fachanwalt für Verkehrsrecht. Ob abnehmbare Modelle ansonsten bei Nichtgebrauch abgebaut werden müssen, ist umstritten.

„Nach Paragraph 30c der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung dürfen keine Teile so hervorragen, dass sie den Verkehr mehr als unvermeidbar gefährden“, erklärt er und rät zur Demontage. „Erhöht eine Anhängerkupplung einen Unfallschaden, weil sie unnötig am Fahrzeug bleibt, kann das bei der Haftung berücksichtigt werden.“

Nach einem Auffahrunfall sollten Fahrer die Anhängerkupplung in der Werkstatt prüfen lassen. „Haarrisse könnten die Folge sein“, warnt Clysters.

Schaden nehmen kann die Anhängerkupplung auch bei Zweckentfremdung. „Für das Bergen von anderen Fahrzeugen oder das Herausziehen von Baumwurzeln beispielsweise sind sie nicht ausgelegt“, sagt Niemann.