

Servicezeit: Mobil vom 14. April 2009

Redaktion Frauke Keller

---

### Die Themen der Sendung:

Kinderfahrräder: Richtig kaufen und einstellen	Seite 1
Ersatzteile vom Schrott	Seite 2
Spurhalteassistenten – gegen den Sekundenschlaf am Steuer	Seite 4
Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen	Seite 5
Mobil kompakt	Seite 6

URL: <http://www.wdr.de/tv/servicezeit/mobil/sendungsbeitraege/2009/0414/uebersicht.jsp>

## ***Kinderfahrräder: Richtig kaufen und einstellen***

Von Kerstin Kropac

Monatelang sind die Fahrräder im Keller eingestaubt, nun hat sie endlich wieder begonnen: die Radelsaison. Da stellen sich Eltern die Frage: Hat das Fahrrad vom Vorjahr überhaupt noch die richtige Größe für mein Kind? Wie stelle ich es richtig ein? Worauf muss ich achten, wenn doch ein neues Kinderrad angeschafft werden muss?

### **Wie sitzt das Kind richtig?**

Grundsätzlich gilt: Der Sattel sollte so eingestellt werden, dass das Kind mit den Füßen auf den Boden kommt! Wie viel Bodenkontakt genau es braucht, hängt – anders als bei Erwachsenen – einzig und allein vom Entwicklungsstand des Kindes ab. Lilo Franzen ist studierte Bewegungstherapeutin und betreibt in Bonn Deutschlands einzige Fahrradfahrerschule. Sie erklärt: „Bei einem sehr sportlichen und mutigen Kind reicht es, wenn es gerade so mit den Ballen den Boden berührt. Ein eher durchschnittlich begabtes Kind benötigt mehr Bodenkontakt, um sich mit einem Fahrrad sicher bewegen zu können. Einen sehr festen Stand brauchen Kinder, die eher ängstlich, vorsichtig sind. Sie sollten den Fuß komplett aufstellen können.“ Bei der korrekten LenkerEinstellung ist es wichtig, dass der Nachwuchsradler sich nicht vornüber beugen muss. Stattdessen sollte er geradeaus in den Verkehr blicken können.

### **Das perfekte „Neurad“**

Viele Eltern glauben: „Das Rad fahren die Kinder ohnehin nicht lange!“ Deshalb entscheiden sie sich vorzugsweise für möglichst preiswerte Modelle. Das ist – nach Ansicht von Experten – Sparen am falschen Ende. Denn beim Fahrrad ist es ähnlich wie bei Schuhen: Nur Qualität passt wirklich und sorgt für einen sicheren Tritt. Außerdem erzielen teure Markenräder beim Wiederverkauf höhere Summen, sodass die Ausgabe letztendlich nicht höher ist als bei einem preisgünstigen Fahrrad.

### **Kaufkriterien**

**Größe:** Das Kinderrad muss passen. Es darf keinesfalls zu groß sein, denn dann sind weder ein effizientes Treten, noch ein sicheres Anhalten gewährleistet. Außerdem sollte es leicht und wendig sein, damit die Kinder es gut handhaben können.

**Lenkerenden:** Dicke gepolsterte Lenkerenden an den Griffen sind sehr wichtig! Unter dem Preisdruck neigen viele Hersteller zum Sparen – allerdings an der falschen Stelle, wie Unfallstatistiken belegen. Da hilft auch kein Lenkeinschlagsbegrenzer, denn im Falle eines Sturzes steht der Lenker auf dem einen Ende, während das andere dem fallenden Kind entgegenragt – und das rammt sich dann in den Körper, meist auf Bauchhöhe. Je weicher und großvolumiger

das Lenkerende gestaltet ist, desto geringer die Verletzungsgefahr. Eine sportliche Alternative sind rundum gebogene Lenker.

**Handbremsen:** Die Hebel sollten in der Griffweite einstellbar sein, um flexibel an die Handgröße des Kindes angepasst werden zu können. Außerdem ist die Bedienkraft von Bedeutung: je geringer, desto besser.

**Licht:** Das Optimum ist der Nabendynamo, da er Vandalismus nicht zum Opfer fallen kann. Manche Modelle schalten sich sogar automatisch an. Idealerweise ist sein Fahrwiderstand so gering, dass er die Kinder nicht stört. Halogenfrontlicht und -standlicht am Hinterrad sollten Standard sein.

**Schutzbleche:** Vor allem das vordere Schutzblech sollte unbedingt entschärft sein. Dabei reicht es nicht, wenn es nur umgefaltet ist – auch das kann im Falle eines Sturzes gefährlich werden und wie ein Widerhaken wirken.

## Raus auf die Straße

Unfälle im Straßenverkehr sind die häufigste Todesursache bei Kindern und Jugendlichen. Das liegt unter anderem daran, dass den Kindern der Überblick fehlt, sie können Geschwindigkeiten nicht abschätzen und lassen sich leichter ablenken. Deshalb ist es besonders wichtig, dass die Kinder sich auf ihrem Rad sicher fühlen. Lilo Franzen dazu: „Ein Kind, das zu stark mit sich und seinem Fahrrad beschäftigt ist, kann sich nicht so gut auf den Verkehr konzentrieren wie ein Kind, das sich auf dem Fahrrad sicher fühlt.“ Deshalb bietet sie Kurse in ihrer Kinder-Fahrrad-Fahrschule an, in der genau das trainiert wird: der sichere Umgang mit dem Rad.

### Link:

- [http://www.adfc.de/5313\\_1](http://www.adfc.de/5313_1)  
Fahrradkauf für Kinder – leicht gemacht  
Tipps vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club
- 

## Ersatzteile vom Schrott

Von Mayk Wienkötter

Die Abwrackprämie ist weiterhin in aller Munde. Positiver Nebeneffekt: Schrottautos sind automobiler Organspender und füllen die Recyclingwarenregale der Autoverwerter. Für alle, die sich trotz Autokonjunkturpaket immer noch keinen Neuwagen leisten können, eine preiswerte Alternative, um ihr etwas in die Jahre gekommenes Auto fit zu halten.

Doch Vorsicht: Nicht alles, was der Secondhand-Ersatzteile-Handel anbietet, taugt auch für die „Techniktransplantation“. Trotzdem: Kein Grund, gleich das Wracksausen zu bekommen!

### Schnäppchenjäger auf der Jagd

Melanie F. und Sascha W. sind auf dem Weg zum Einkaufen. Sie suchen Ersatzteile für ihren heiß geliebten Golf. Das tun sie aber nicht beim VW-Händler, sondern lieber auf dem Schrottplatz. Gleich zwei alte Golfmodelle haben es Sascha angetan. „Der eine hatte noch eine Auspuffanlage, der andere eine Hinterachse mit Scheibenbremsen. Also alles so Sachen die ich jetzt nicht so auf Anhieb gesucht habe, aber die mir auf jeden Fall schon zusagen. Weil auch im Internet, wenn man gute Teile kriegt, werden die auch recht teuer gehandelt.“

Neben Auspuff und Hinterachse interessiert sich der Kfz-Mechatroniker vor allem für die Frontscheinwerfer des VW. Sie kosten 100 Euro – ein gutes Angebot. Sascha schlägt zu. Nach dem Bezahlen geht es zurück an den Schrottgolf, um dort den Grill auszubauen.

### Sicherheit nicht außer Acht lassen

Kann man beim Gang zum Autoverwerter wirklich so viel Geld sparen? Der Kfz-Sachverständige Peter Millies hat sich für **Servicezeit: Mobil** umgeschaut. Seiner Meinung nach sind gebrauchte Ersatzteile vom Schrott grundsätzlich schon empfehlenswert. Doch der Experte warnt vor zu viel Sparwut, vor allem beim Thema Sicherheit. „Das erkennen wir, wenn

wir die gebrauchten Teile ansehen. Niemand kennt die Vorgeschichte der Lenkung, vielleicht war die schon einmal in einem Unfallfahrzeug drin. Hier gilt: Finger weg von Gebrauchtteilen“.

Doch nicht nur Lenkungen, auch Bremssteile sind tabu – eben alle sicherheitsrelevanten Teile. Gleiches gilt nach Ansicht des Sachverständigen für die Bereifung: „Auch Reifen werden beim Autoverwerter angeboten. Auch deren Vorgeschichte kennen wir nicht. Unbedingt: Finger weg.“

### **Schrott ist nicht gleich Schrott**

Außerdem ist Schrottteil nicht gleich Schrottteil. Es gibt einige gravierende Unterschiede, die man kennen sollte, bevor man zuschlägt: „Es gibt das Neuteil, das Austauschteil und das Gebrauchtteil. Neuteile sind vom Hersteller neu produziert, das Austauschteil ist general- überholt und geprüft. Das gebrauchte Teil ist einfach aus dem Fahrzeug ausgebaut und wird direkt verwertet. Auch das Neuteil ist nicht ohne Einschränkung zu empfehlen. Der Vorteil beim Neuteil: volle Garantie und Gewährleistung. Ich weiß, die Produkte sind in Ordnung“, so der Sachverständige Peter Millies. Natürlich liegt da der Preis höher.

Besser sieht es da schon beim Austauschteil aus. Sein Vorteil: Die Fahrzeugbauteile sind komplett geprüft und teilweise auch erneuert. Aber auch hier hat man den Nachteil des höheren Preises, der aber bedeutend niedriger als der eines Neuteils liegen kann.

Beim Gebrauchtteil muss man schon genau wissen, was man kauft. Der Vorteil ist der Preis. Den Nachteil nennt Peter Millies: „Ich weiß nicht, wo kommt das Bauteil her, passt es überhaupt in mein Auto?“. Das bedeutet: eher ein Austauschteil als ein Gebrauchtteil.“

### **Risiko Airbag**

Das gilt für ein Gebrauchtteil in ganz besonderem Maße: den Airbag. Die Luftsäcke wiederzuverkaufen steht sogar unter Strafe.

### **Umtauschrecht und Gewährleistung**

Doch eigentlich ist man beim Gebrauchtteilekauf vom Autoverwerter auf der sicheren Seite. Dann gibt es noch Onlineauktionen. Dabei zahlt man vielleicht etwas weniger, aber wenn man das falsche Bauteil kauft, möchte man es auch umtauschen können. Beim Autoverwerter gibt es ein Umtauschrecht und eine Gewährleistung. Also lieber beim Autoverwerter als online kaufen. Professionelle Autoverwerter recyceln im Schnitt circa 160 Teile pro Altauto. Alles, was sich gut verkaufen lässt, wird ausgebaut, elektronisch erfasst und mit einem Barcodeetikett beklebt. Alle wichtigen Daten werden auf diese Weise gespeichert. Besonders wichtig: der Lagerort – auch der wird gescannt.

### **Der Schrottplatz lohnt sich nicht immer**

Experte Peter Millies hat noch ein paar Schnäppchen in den Regalen des Autoverwerter gefunden, wie zum Beispiel eine Motorhaube. Als Neuteil kostet die circa 300 Euro, beim Autoverwerter hingegen nur 70 Euro. „Da lohnt sich der Weg zum Schrottplatz“, so Peter Millies. Doch nicht nur Blechteile stapeln sich in den Regalen, sondern auch Verschleißteile. Die neue Lichtmaschine kostet circa 200 bis 250 Euro, die Gebrauchte circa 90 Euro. Der wirklich lohnende Preisunterschied ist es nicht. Denn die Frage ist: Wie lange hält diese gebrauchte Lichtmaschine. Bei größeren Teilen lässt sich eventuell mehr sparen. Beispiel: Motoren. Sie kosten beim Verwerter im Schnitt zwischen 1.500 bis 2.200 Euro, ein fabrikneuer Motor hingegen zwischen 5.000 und 8.000 Euro. Der neue Motor ist zwar 0 Kilometer gelaufen, aber die Gebrauchtmotoren haben ein Jahr Gewährleistung. „Das ist wirklich ein richtiges Schnäppchen“, meint Peter Millies.

### **Schrauberglück**

Mit dem glücklichen Gefühl, ein Schnäppchen gemacht zu haben, kehren die Golfbastler Melanie F. und Sascha W. nach Hause zurück. Der angehende Kfz-Mechatroniker Sascha braucht für den Umbau auf Klarglasscheinwerfer nur wenige Minuten – für ihn ein echter Glückskauf. Und die Ersparnis ist auch nicht ohne: ganze 200 Euro.

## Fazit

Ersatzteile vom Schrott sind eine preiswerte Alternative. Wer die Sicherheitsaspekte beachtet, der fährt günstiger, aber nicht schlechter.

## Link:

- <http://www.arge-altauto.de>  
ArGe-Altauto  
Informationen vom Verbund Deutscher Autoverwerter
- 

## ***Spurhalteassistenten – gegen den Sekundenschlaf am Steuer***

Von Susanne Klein

Müdigkeit am Steuer – wer kennt das nicht: Die Konzentration lässt nach und die Augen wollen einfach nicht mehr offen bleiben. Dabei ist Übermüdung nicht nur eine Gefahr für Lkw- und Busfahrer. Jung oder alt, tagsüber oder nachts – rund ein Drittel aller Unfälle sind laut Expertenmeinung auf Müdigkeit und Unaufmerksamkeit am Steuer zurückzuführen. Jeder vierte tödliche Unfall auf deutschen Autobahnen geht auf das Konto des sogenannten „Sekundenschlafs“.

### **Spur halten mit elektronischen Systemen**

Die Automobilhersteller kennen die Gefahr. Einige bieten deshalb seit mehreren Jahren Spurhalteassistenten an. Sie erfassen mit Kameras oder Infrarotsensoren die Fahrbahnbegrenzungen. Sobald das Fahrzeug die Spur verlässt, warnt das System akustisch oder mittels Vibration in Lenkrad oder Sitz den Fahrer. Großer Nachteil dieser Sicherheitsextras: Die Hersteller bieten ihre Systeme meist nur ab der Mittelklasse und in Verbindung mit den gehobenen Ausstattungsvarianten an. Die Preise dafür liegen bei 440 bis 1.000 Euro.

### **Spurhalteassistenten zum Nachrüsten**

Neu auf dem Markt sind Spurhalteassistenten zum Nachrüsten. Ihr Vorteil: Sie können in jedem Auto eingebaut werden – und sie sind preiswerter. **Servicezeit: Mobil** wollte wissen, ob die Produkte aus dem Zubehörhandel genauso gut funktionieren wie die Werkssysteme, und hat sich zwei Systeme näher angesehen: den „FAS 100“ der Firma Albrecht und den „TRAX“ der Firma in.pro. Beide kosten 399 Euro.

### **Selbstmontage nur bedingt empfehlenswert**

Beide Systeme bestehen im Grunde nur aus einer Kamera und einem Steuergerät. Aber auch wenn beide Hersteller behaupten, technisch geschickte Käufer könnten die Montage selber übernehmen, ist gerade für den TRAX der Einbau durch eine Fachwerkstatt zu empfehlen. Der Spurhalteassistent der Firma in.pro muss nämlich unter anderem nicht nur an die Blinker und den Stromkreis des Radios, sondern auch an den Tachosensor angeschlossen werden. In der Fachwerkstatt dauerte das fast drei Stunden. Dafür lässt sich das System anschließend sehr individuell auf das jeweilige Fahrzeug und die persönliche Fahrweise anpassen.

Der FAS 100 von Albrecht wird einfach über den Zigarettenanzünder mit Strom versorgt und ist – inklusive der sinnvollen Anbindung über das Blinkerkabel, die als Zubehör mitbestellt werden muss – innerhalb von 45 Minuten einsatzbereit. Fazit: Käufer von Spurhalteassistenten sollten zum Anschaffungspreis eventuelle Werkstattkosten mit einkalkulieren.

### **Praxistest**

In der Praxis gilt für alle Spurhalteassistenten: Die Fahrbahn muss mit Seiten- und Mittellinien eindeutig markiert sein. Ist das der Fall, reagieren auch die beiden Nachrüstsyste me gut. Allerdings schlägt der FAS 100 deutlich früher Alarm – schon bevor die Räder die Linien überfahren. Da bleibt viel Zeit zum Reagieren. Aber das Gerät piept auch häufiger und durchdringender als der TRAX. Das kann nerven. Der TRAX warnt dank der besseren Einstellmöglichkeiten etwas später und auch angenehmer.

Bei der Fahrt durch Autobahnbaustellen kommen beide Spurhalteassistenten an ihre Grenzen, denn hier herrscht Linien-Wirrwarr in Gelb und Weiß. Die Nachrüstkandidaten können die richtigen Markierungen nicht erkennen und warnen unkoordiniert. Zum Vergleich: In solch unübersichtlichen Situationen schalten sich Werkssysteme in der Regel automatisch ab.

## **Fazit**

Beide Spurhalteassistenten zum Nachrüsten sind grundsätzlich nicht schlechter als die Angebote der Automobilhersteller. Gerade für Vielfahrer auf der Autobahn dürfte sich eine nachträgliche Montage lohnen – zumal die Geräte bei einem Fahrzeugwechsel einfach ins neue Auto eingebaut werden können. Aber Vorsicht: Auch ein Spurhalteassistent hilft nicht gegen die Müdigkeit. Experten befürchten sogar, dass diese Assistenten Autofahrer in trügerischer Sicherheit wiegen können. Das beste Mittel gegen Müdigkeit am Steuer ist und bleibt ein kleines Nickerchen auf dem nächsten Parkplatz.

---

## ***Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen: Ein Museum zum Anfassen***

Von Birgit Brückner

Das Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen gehört heute zu den größten Museen seiner Art in ganz Deutschland. Die Fahrzeugsammlung umfasst mehr als 180 Schienenfahrzeuge aus der Zeit von 1853 bis heute. Viele der Exponate sind Raritäten.

Das Museum macht eher den Eindruck eines funktionierenden Bahnhofs als den einer staubigen Ausstellung. Der Grund dafür liegt darin, dass es bis in die 1960er-Jahre hinein tatsächlich ein Bahnbetriebswerk war. Hier wurden Loks gewartet und repariert, die später Güterzüge bis in die Zechen der umliegenden Abbaugelände brachten.

Träger des Museums ist die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG), die 1967 gegründet wurde. Die Mitglieder – allesamt Eisenbahnenthusiasten – wollten nicht zulassen, dass die historischen Fahrzeuge immer mehr von den Schienen verschwanden. So kauften sie alte Schätzchen auf und rekonstruierten sie nach und nach in ehrenamtlicher Tätigkeit, und hauchten den alten Stahlriesen wieder Leben ein. Daher ist das Freilichtmuseum Bochum-Dahlhausen auch kein herkömmliches Museum. Wer Schautafeln erwartet, ist hier fehl am Platz. Hier in Bochum kann man die riesigen Loks anfassen, in Abteile einsteigen, in historischen Zügen, Bergbahnen oder auch Draisinen mitfahren.

### **Der Lokschuppen**

Im großen Lokschuppen können die Besucher 14 alte Stahlrosse oder Abteile bewundern – alle für sich historische Unikate. Zum Beispiel sieht man hier einen alten Abteilwagen aus den 1920er-Jahren, eher einer Postkutsche ähnelnd als einem Zug. Nur vier Leute konnten in einem Abteil Platz finden. Man reiste damals eben noch „privatissime“ – anders als heute im Großraumabteil der ICE-Züge.

Die Besucher können nicht nur in die Abteile einsteigen, sondern auch in den Führerstand einer jeden Lok. Dort haben Eltern und Kinder Gelegenheit, an den vielen Ventilen zu drehen und selber Lokomotivführer zu spielen. Der Lokschuppen ist aber auch für Erwachsene und Eisenbahninteressierte spannend: Hier ist ein Querschnitt durch die deutsche Lokomotiv-Baukunst von Dampf- über Diesel- zu Elektroloks zu sehen.

Wer die Technik begreifen will, der wird an einer „aufgeschnittenen“ Lok seine Freude finden: Die Mitarbeiter des Eisenbahnmuseums präsentieren eine Lokomotive im Querschnitt, damit die Besucher anschaulich nachvollziehen können, wie so eine Dampflok funktioniert.

### **Die Fahrt mit der Bergbahn und der Draisine**

Der Lokschuppen ist nicht der einzige Leckerbissen für die Besucher. Eine Bergbahn fährt Kleine und Große durch das riesige Eisenbahngelände. Früher fuhr die kleine Bergbahn die Kumpel unter Tage. Heute haben Kinder Spaß, wenn sie auf dem Gelände des Eisenbahnmuseums in den offenen Abteilen fahren, die wie Spielzeugeisenbahnen wirken.

Für viele Besucher ist auch die Draisine ein kleines Abenteuer. Mit Hilfe von zwei Hebelarmen setzt man das Gefährt in Gang, und bewegt sich auf den Schienen fort. Früher haben Eisenbahnbedienstete solche Gefährte benutzt, um an entlegene Stellen der Gleisanlagen zu kommen. Heute dürfen das die Besucher des Museums tun.

### **Ehrenamtliche Mitarbeiter**

Die vielfältigen Aktivitäten im Museum könnten nicht angeboten werden, wenn nicht 130 ehrenamtliche Mitarbeiter dort tätig wären. Alle Loks und Zugabteile haben die Hobbybahner in vielen Arbeitsstunden wiederhergestellt. Viele Handwerke werden hier gebraucht.

Zurzeit wird ein alter Speisewagen aus den 1920er-Jahren rekonstruiert. Ganz behutsam fördern die Mitarbeiter des Museums die Holzintarsien im Jugendstil wieder ans Licht. Jeder, der die Fähigkeit und Lust hat, kann helfen, diese Schätze zu renovieren. Die Eisenbahnfans hoffen, dass der Speisewagen in 50 Jahren fertig ist – die Mitarbeiter des Museums denken langfristig.

### **Der Höhepunkt: Sonderfahrten in historischen Zügen**

Die Sonderfahrten in nostalgischen Zügen ab dem Museumsbahnhof sind ein besonderes Erlebnis, ganz gleich, ob man von der Dampflok oder einer Diesellok gezogen wird. Fast jedes Wochenende werden unterschiedliche Fahrten angeboten.

Besonders beliebt ist die landschaftlich schöne Ruhrtal-Strecke von Dahlhausen nach Hagen. Fahrten werden an allen Freitagen, Sonn- und Feiertagen zwischen dem 1. Mai und dem 18. Oktober 2009 angeboten. Manche Abteile der zum Einsatz kommenden Waggons sind fast 100 Jahre alt. Eine Zugfahrt in der „Bretterklasse“ auf Holzkisten oder in der ersten Klasse auf Plüschsofas erleben – je nach Geschmack findet hier jeder sein Plätzchen.

Sehr beschaulich ist es auch im Speisewagen aus den 1920er-Jahren, in dem man im Holz-Interieur Kaffee und Kuchen bestellen kann. Wem das zu gediegen ist, der darf auch die Lokomotivführer besuchen. Nach Absprache sind Mitfahrten in der Lok möglich.

Neu in der Saison 2009 ist der „Zechenexpress“, der zwischen der Zeche Nachtigall in Witten-Bommern und der Zeche Zollern in Dortmund-Bövinghausen fährt.

Die Museumssaison wird am 1. März eröffnet und dauert bis zum 18. November 2009. Das Museum hat Dienstags bis Freitags sowie Sonn- und Feiertags von 10.00 bis 17.00 Uhr geöffnet. Erwachsene zahlen 6 Euro Eintritt, für Kinder von 6 bis 14 Jahren kostet der Besuch 3 Euro. Das Eisenbahn-Museum Bochum-Dahlhausen ist ein Erlebnis für Eisenbahnfans, aber auch für die ganze Familie.

### **Links:**

- <http://www.eisenbahnmuseum-bochum.de>  
Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen  
Internetseite mit vielen Informationen rund um die Ausstellung und die Exponate
- <http://www.ruhrtalbahn.de>  
Ruhrtalbahn  
Informationen über Fahrten in historischen Wagen durch das Ruhrtal von Dahlhausen nach Hagen

---

## ***Mobil kompakt***

Von Martin Rosenberg

### **Test: Reisen vom Discounter häufig nicht preisgünstiger**

Ob Aldi, Lidl, Edeka, Plus, Norma oder Rewe: Pauschalreisen haben mittlerweile fast alle Discounter im Angebot. Dabei veranstalten diese die Reisen jedoch nicht selbst, sondern vermitteln sie lediglich – und haben im Vergleich zu anderen Reiseanbietern auch nur ein beschränktes Angebot. Der Test der Zeitschrift „Reise & Preise“ ergab jedoch, dass die Discounterangebote gar nicht immer zu den günstigsten gehören.

**Beispiele:** Eine zweiwöchige Rundreise in Australien kostet bei Lidl knapp 2.300 Euro. Tester haben die Preise verglichen: Bei FTI gibt es die gleiche Reise im Bausteinsystem für sage und schreibe ein Viertel weniger.

Auch für eine Reise in den Westen der USA haben die Tester die Preise der Discounter überprüft: Aldi verlangt für zwei Wochen mit Mietwagen 1.549 Euro – das schafft Neckermann Reisen rund ein Viertel günstiger.

Eine Reise nach Dubai hat der Discounter Plus im Programm – mitten im August, wenn es dort besonders heiß ist. Zur selben Zeit lässt sich dasselbe Hotel auch bei dertour buchen – für ein Fünftel weniger.

Insgesamt nahm die Redaktion 18 Reiseangebote aus den Prospekten von Aldi, Lidl, Rewe, Norma, Plus und Edeka unter die Lupe und verglich sie mit dem Angebot im Reisebüro.

Das Ergebnis: Siebenmal waren die Lebensmitteldiscounter teurer als andere Anbieter. In einem Fall war der Discounter zwar in der Nebensaison der Günstigste, dafür aber in der Hochsaison teurer. Bei einem weiteren Angebot kamen nur die Supermarktkunden besser weg, die Frankfurt am Main als Abflughafen wählten. Bei Abflügen von allen anderen Flughäfen hatten die Reisebüros das günstigere Angebot.

## **Fazit**

Keine der sechs Supermarktketten konnte sich in dem Vergleichstest als besonders günstig profilieren.

Die Redaktion der Zeitschrift „Reise & Preise“ empfiehlt, grundsätzlich bei allen Reisen ein Gegenangebot im Reisebüro einzuholen und zusätzlich ein Preisvergleichsportal im Internet zu befragen.

Der komplette Test ist in der Aprilausgabe der Zeitschrift „Reise & Preise“ nachzulesen.

## **Verkehrsclub Deutschland bietet Onlinekaufberatung für klimaverträgliche Pkw**

Dank Abwrackprämie sind im Moment besonders viele Menschen auf der Suche nach einem neuen Auto. Umweltbewusstsein sollte dabei im Vordergrund stehen, meint der Verkehrsclub Deutschland (VCD) und hat deshalb seine Webseite [www.besser-autokaufen.de](http://www.besser-autokaufen.de) aktualisiert.

Dort sind verschiedene Typen von Autofahrern zusammengestellt, denen sich der Nutzer durch Beantwortung von ein paar Fragen zuordnen kann. Danach weiß man, ob die Entscheidung eher nach Statuswert, nach dem Platzangebot für die Familie oder anderen pragmatischen Gesichtspunkten fällt. Der VCD empfiehlt dann den Anforderungen des Nutzers entsprechend eine Liste von jeweils fünf Autos, die möglichst wenig Benzin verbrauchen und möglichst wenig CO2 produzieren.

Wer zum Beispiel als Pragmatiker eingeordnet wird, fährt ganz gut mit der Dieselsonne des Mazda 2, meint der VCD. Aber auch, wer mehr Wert auf Status legt, soll sein Auto finden, zum Beispiel den Toyota Prius. Wenn es unbedingt ein Sportwagen sein muss, empfiehlt der VCD den Daihatsu Copen – der verbraucht zwar 6 Liter Super, damit aber immer noch weniger als die meisten anderen Sportwagen.

„110-120-140“ heißt die Kaufdevise: In Klartext übersetzt bedeutet das, dass Kleinwagen durchschnittlich nicht mehr als 110 Gramm CO2 pro Kilometer ausstoßen sollten. Das entspricht einem Verbrauch von 4,7 Litern Benzin oder 4,2 Litern Diesel auf 100 Kilometern. Für einen Wagen der Kompaktklasse sind es 120 Gramm (5,1 Liter beziehungsweise 4,5 Liter) und für ein Familienauto höchstens 140 Gramm CO2 pro Kilometer (5,9 beziehungsweise 5,3 Liter).

Die Fahrzeugempfehlung richtet sich nach den Kriterien der jährlich erscheinenden Autoumweltliste des VCD, in der Pkw nach Verbrauch, Fahrlärm und Schadstoffmengen bewertet werden. Zusätzlich wurden die Kosten für Anschaffung und Betrieb der Autos berücksichtigt. Allerdings übernimmt der VCD für sein Ranking die Angaben über Verbrauch und Schadstoffausstoß von den Herstellern. Um Aussagen darüber zu machen, welches Auto sparsamer und umweltfreundlicher ist, reicht das aus – der Autofahrer sollte aber wissen, dass seine individuellen Verbrauchs- und Abgaswerte höher sein dürften.

## Link:

- <http://www.besser-autokaufen.de>  
Welches Auto soll es sein?  
Die Verkaufsberatung vom VCD

## Alarmierend: Kinder im Auto häufig nicht ausreichend gesichert

Im vergangenen Jahr stellte die Polizei in Nordrhein-Westfalen rund 13.000 Verstöße gegen die Gurtpflicht bei Kindern fest. Einige von ihnen fuhren völlig ungesichert im Fahrzeug mit, andere waren in einem falschen Kindersitz nicht richtig gesichert.

Und das, obwohl in Crashtests immer wieder nachgewiesen wird, dass Kinder unter 1,50 Meter Körpergröße mit den normalen Sicherheitsgurten nicht ausreichend geschützt sind. Grundsätzlich gilt, dass Kinder unter 12 Jahren, die kleiner als 150 Zentimeter sind, durch ein spezielles Rückhaltesystem gesichert werden müssen. Je nach Alter und Gewicht der Kinder gibt es eine europaweite Einteilung in verschiedene Kindersitzklassen.

Im Laufe des Kinderlebens sind deshalb folgende vier verschiedene Kindersitzgrößen nötig:

- Gruppe 0+: 0 bis 12 Monaten, circa 13 Kilogramm Gewicht
- Gruppe 1: circa 9 Monaten bis circa 4,5 Jahren, 9 bis 18 Kilogramm Gewicht
- Gruppe 2: circa 3 bis circa 7 Jahren, 15 bis 25 Kilogramm Gewicht
- Gruppe 3: circa 6 bis circa 12 Jahren; 22 bis 36 Kilogramm Gewicht

Seit dem vergangenen Jahr dürfen übrigens nur noch Kindersitze verwendet werden, bei denen die Nummer des Prüfzeichens mit 03 oder 04 beginnt. Wer die bei einer Polizeikontrolle nicht vorweisen kann, zahlt 30 Euro Strafe.

Der ADAC testet ständig Kindersitze, der nächste Test ist für den 28.5.2009 angekündigt.

## Links:

- [http://www.wdr.de/tv/servicezeit/mobil/sendungsbeitraege/2008/0408/00\\_kindersitze.jsp](http://www.wdr.de/tv/servicezeit/mobil/sendungsbeitraege/2008/0408/00_kindersitze.jsp)  
Aus für alte Kindersitze  
(**Servicezeit: Mobil** vom 8. April 2008)
- <http://www.test.de/themen/kinder-familie/test/-Autokindersitze/1538651/1538651/1546329/>  
„Kindersitze: Erstmals einer sehr gut“  
Derzeit aktuellster Test der Stiftung Warentest (vom 22. Juni 2007)
- <http://www.adac.de/Tests/Kindersicherung/default.asp?ComponentID=130823&SourcePageID=70159>  
Das Aus für ganz alte Kindersitze  
Informationen des ADAC zu Kindersitzen und Prüfnormen

© WDR Köln 2009