# Kleine Frühjahrskur zur Auffrischung: Folgenreiche Fahrer-Fehler

Von Frank Wald

„Beide Hände ans Lenkrad!“, „Fuß von der Kupplung!“ „Nicht ins Lenkrad greifen!“ – Wer erinnert sich nicht an die Ermahnungen des Fahrlehrers. Doch so oft man sie gehört, inzwischen sind sie erfolgreich verdrängt. Über die Jahre schleichen sich immer wieder kleine und große Fehler beim Autofahren ein. Im harmlosesten Fall kosten sie Geld, im schlimmsten gefährden sie die Sicherheit, die eigene und die der anderen. Wir zeigen die häufigsten Fehler beim Autofahren, welche Folgen sie haben und wie sie vermieden werden können.

Dienstag Motor im Stand laufen lassen

Es ist verboten, schadet dem Auto und der Umwelt und kann obendrein noch richtig teuer werden. Laut Straßenverkehrsordnung (StVO) kostet es zurzeit noch 10 Euro, mit der Novelle 2020 bis zu 80 Euro Verwarngeld, wer den Motor im Stand laufen lässt, um den Innenraum im Winter aufzuheizen oder im Sommer runter zu kühlen. Neben unnötigen Abgasen und Lärm können darüber hinaus auf Dauer auch kapitale Schäden entstehen. Denn im Leerlauf wird der Motor deutlich langsamer warm als während der Fahrt. Im kalten Zustand aber braucht das noch dickflüssige Öl deutlich länger, um an alle benötigten Schmierstellen zu kommen, sodass einige Bauteile einem höheren Verschleiß ausgesetzt sind. Deshalb sollte die Kaltstartphase so kurz wie möglich ausfallen. Wer partout am Morgen einen warmen Innenraum braucht, und zugleich seinen Motor schonen möchte, sollte über eine Standheizung nachdenken.

Hand auf dem Schalthebel parken

Mit der linken Hand lenken, die rechte liegt derweil auf dem Schalthebel. Gleich zwei ärgerliche Fehler in einem. Denn nicht nur gehören aus Sicherheitsgründen immer beide Hände ans Lenkrad. Zum anderen droht mit der vermeintlich coolen Sitzhaltung – zumindest im Falle von Handschaltern mit klassischem Schaltgestänge – vorzeitiger Getriebeverschleiß. Das Gewicht der rechten Hand drückt die Schaltgabel permanent auf Schaltmuffe und Synchronringe, was für zusätzliche Reibung sorgt. In der Folge wird nicht nur das Schalten erschwert, auch können die Gänge unerwartet ausspringen. Im schlimmsten Fall gibt das Getriebe den Geist auf, was dann sehr teuer werden kann. Bei Automatikgetrieben hat das „Handauflegen“ zwar keinen Einfluss. Aber auch hier gehören eben beide Hände ans Lenkrad.

Im Stand die Kupplung treten

Ein gängiger Fehler an der roten Ampel: Kupplung treten, ersten Gang einlegen und warten bis es grün wird. So überlisten viele vielleicht die für sie nervige Stopp-Start-Automatik und kommen manchmal auch schneller in die Gänge. Für die Kupplung allerdings ist dieses Verhalten auf Dauer schlicht zerstörerisch. Denn durch den permanenten Druck wird das Ausrücklager der Kupplung unnötig stark beansprucht und die Kupplungsfeder überlastet. Ist das Ausrücklager beschädigt, wird eine neue Kupplung fällig, die gerne auch mal vierstellige Kosten nach sich zieht. Deshalb beim nächsten Ampelstopp: Gang raus und Fuß vom Pedal. Das entspannt die Kupplung und den linken Wadenmuskel.

Lenken im Stillstand

Ein weitere Unart, die sich viele Autofahrer angewöhnt haben, ist das Lenken im Stillstand. Besonders bei Einpark-Manövern ist das sehr häufig zu beobachten. Dabei werden Lenkgetriebe und weitere technische Komponenten an der Vorderachse besonders stark belastet. Auch der Reifenabrieb erhöht sich überproportional. Noch problematischer wird das Ganze, wenn beim Lenken auch noch die Bremse getreten wird. Dann potenzieren sich Kräfte und Verschleiß noch einmal. In engen Parklücken geht es zwar manchmal nicht anders, doch auch hier sollte das Auto wenigstens immer leicht rollen, bevor die Räder eingeschlagen werden.

Fuß auf der Bremse beim Bergabfahren

Geht´s bergab, steht der Autofahrer auf der Bremse. Nur leider oft nicht so, wie es gut wäre. Denn meist wird das Pedal bei abschüssiger Fahrt nur leicht gestreichelt. Passiert das über eine längere Strecke, können Bremsscheiben und -beläge schnell überhitzen. Im schlimmsten Fall kann die Bremse den Dienst quittieren, zumindest aber schnell verschleißen. Besser ist es, ab und an fester auf die Bremse treten und den Wagen rollen zu lassen. Noch besser die Motorbremse nutzen und bei der Abfahrt ein oder zwei Gänge runterschalten. Der Motor quittiert das dann zwar mit hohen Drehzahlen, drosselt aber effektiv das Tempo und die Bremse kann wieder abkühlen. Als Faustregel gilt: bergab im selben Gang wie bergauf. Auf keinen Fall im Leerlauf rollen lassen. Sonst fehlen bei Gefahr die entscheidenden Sekunden, die mit dem Gangeinlegen vertan werden. Der Spritspareffekt ist dank der Schubabschaltung moderner Motoren ohnehin zu vernachlässigen.

Gang einlegen beim Rollen

Kraaaacks! Wer beim nach vorn oder zurück rollenden Auto zu schnell den entgegengesetzen Gang einlegt, kennt diesen eher unschönen „Gruß vom Getriebe“. Denn auch wenn beim Treten der Kupplung Motor und Getriebe getrennt werden, bleibt letzteres mit den Differenzial- und Antriebswellen sowie bei Modellen mit Allrad- und Heckantrieb auch der Kardanwelle verbunden. Wird nun im rollenden Zustand ein entgegengesetzter Gang eingelegt, kehrt sich die Drehrichtung abrupt um und führt neben schauderhaften Geräuschen zu einem erhöhten Verschleiß und auf Dauer teuren Getriebeschäden.

Ständiger Spurwechsel im Stau

Wer steht schon gerne im Stau? Deshalb nutzen auf deutschen Autobahnen viele jede noch so kleine Lücke auf den Nachbarspuren, um etwas schneller voranzukommen. Doch das ist ein Irrtum, wie zahlreichen Studien bestätigen. Verkehrsforscher der Uni Duisburg-Essen haben gezeigt, dass ein Spurwechsler nach einer halben Stunde Stop-and-Go-Fahrt gerade einmal eine Minute bringt, dafür aber ständig neue Staus hinter einem produziert. Denn in Wahrheit wird der Stau nur immer länger, weil der Verkehrsfluss durch die ständige Spuren-Hopperei immer wieder gehemmt wird. Aber das ist den Kolonnenspringer natürlich egal – weil es hinter ihnen passiert.

Reißverschlussverfahren

Seit Jahren gilt die Vorschrift – aber kaum einer hält sich dran: Das so genannte „Reißverschlussverfahren“ ist ein probates Mittel, damit bei Reduzierung der Fahrspuren der Verkehr weiter fließen kann. Doch viele Autofahrer wechseln aus Unwissenheit oder Angst, sich nicht mehr einfädeln zu können, viel zu früh die Spur. Die anderen Fahrer werden so gezwungen, größere Lücken zu lassen und ihr Tempo zu reduzieren – eine Verlängerung des Staus ist so zwangsläufig meist die Folge. An der Verengung selbst wird dann häufig um jeden Zentimeter gekämpft, indem die Autos beim Einfädeln behindert werden, die vorschriftsmäßig (!) an der Schlange vorbei bis zum Hindernis

vorgefahren sind.

Denn so steht es in der Straßenverkehrsordnung (StVO): Endet eine Fahrspur, sollten sich alle Fahrzeuge abwechselnd hintereinander auf der weiterführenden Spur einordnen. Allerdings erst kurz vor dem Ende des Fahrstreifens. Selbstverständlich sollte dabei das Tempo reduziert und rechtzeitig der Blinker gesetzt werden. Das Reißverschlussverfahren gilt übrigens nicht bei Autobahnauffahrten – hier muss der Auffahrende die Vorfahrt gewähren.

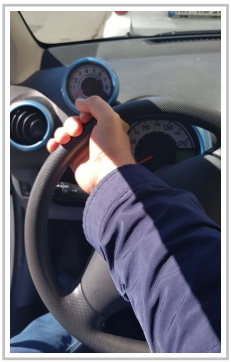
Mittelspurschleicher

"Sensation! Autobahn-Fahrer entdeckt Fahrbahn rechts neben der Mittelspur", titelte Anfang des Jahres eine Schlagzeile des Postillon. Damit karikierte das Satire-Magazin ein inzwischen gängiges Bild auf deutschen Autobahnen. Während auf dreispurigen Abschnitten der rechte Streifen bis zum Horizont frei ist, zuckelt ein rücksichtsloser Schleicher mit Richtgeschwindigkeit stur auf dem mittleren Fahrstreifen dahin und zwingt damit alle schnelleren Autos in teils riskanten Manövern auf die linke Spur, auf der es dann nicht selten zu kilometerlangen Stockungen kommt. Dabei ist der Schleicher auch noch im Recht. Zwar gilt laut StVO „möglichst weit rechts“ zu fahren. Doch außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen nach Paragraph 7 Absatz 3c bei drei oder mehr Spuren „Kraftfahrzeuge (...) den mittleren Fahrstreifen dort durchgängig befahren, wo – auch nur hin und wieder – rechts davon ein Fahrzeug hält oder fährt". Leider verbietet diese schwammige Formulierung nicht, die mittlere Spur von Recklinghausen bis Regensburg zu nutzen. Als Faustregel gilt: könnte man deutlich länger als 20 Sekunden mit gleichem Tempo auf der rechten Spur fahren, sollt man auch dahin wechseln. (ampnet/fw)

## Bilder zum Artikel

Reißverschluss am Ende einer Fahrspur.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Nur eine Hand am Lenkrad.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

Fuß dauernd auf der Kupplung.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald