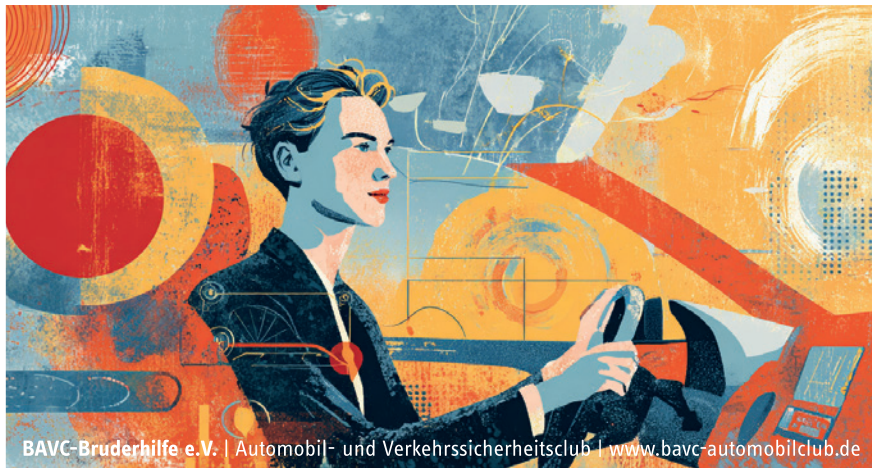




Midjourney/PEAK.B

BAVC-Bruderhilfe e.V. | Automobil- und Verkehrssicherheitsclub | www.bavc-automobilclub.de

Assistenzsysteme – alle(s) gut?

Irgendwo in den USA verunglückt ein Auto. Der Fahrer hat die vollmundigen Versprechungen des Herstellers für bare Münze genommen und den Assistenzsystemen seines Autos blind vertraut. Statt sie im Auge zu behalten und – wenn notwendig – sofort einzugreifen, macht er ein Nickerchen, aus dem er dann im Krankenhaus, wenn überhaupt, wieder erwacht. Von weiteren Opfern ganz zu schweigen.

Das vollautonome Fahren der Stufe 5 bleibt bis auf Weiteres Zukunftsmusik. Zwar experimentieren Unternehmen in den USA, in China und auch hierzulande bereits mit Roboter-Taxis und fahrerlosen Kleinbussen. Bevor aber das vollautonome Fahren auf breiter Front Wirklichkeit wird, dürften noch ein paar Jahre, wenn nicht gar Jahrzehnte ins Land gehen.

Doch zur Wahrheit gehört auch, dass sich bereits in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten einiges getan hat. Die technische Ausstattung eines Mittelklassewagens von heute hat wenig zu tun mit den Fahrzeugen, mit denen Familien Mitte der 1980er in den Urlaub gefahren sind. Eine Klimaanlage war da bereits das höchste der Gefühle. Technische Errungenschaften wie Antiblockiersystem (ABS), Gurtstraffer oder Airbag waren noch dem Premiumsegment vorbehalten.

Die Demokratisierung der Sicherheitssysteme hat aber auch zu einer deutlichen Abnahme der Zahl der Unfallopfer geführt – trotz steigenden Verkehrsaufkommens. Gab es 1970 noch über 19.000 Tote im Straßenverkehr, so ist diese Zahl seit 1993 nicht mehr fünfstellig, erreichte im Jahr 2021 – vermutlich auch pandemiebedingt – mit 2.562 Todesopfern ihren

niedrigsten Stand überhaupt und lag 2024 bei 2.759 (Quelle: Statistisches Bundesamt).

Zeit für eine Bestandsaufnahme: Welche Fahrassistenzsysteme sind bereits seit wann in Neuwagen Pflicht, bzw. an Bord?

- **Antiblockiersystem (ABS):** Hält das Auto trotz Vollbremsung lenkbar (1978 eingeführt, seit 2014 Pflicht).
- **Bremsassistentensystem:** Hilft bei Notbremsung mit optimalem Bremsdruck (seit 2009 Pflicht).
- **Elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP):** Hält Fahrkurs stabil (seit 2014 Pflicht).
- **Antriebs-Schlupf-Regelung (ASR):** Verhindert Durchdrehen der Räder (keine Pflicht).
- **Reifendruckkontrollsystem (RDKS):** Warnt vor Druckverlust (seit 2014 Pflicht).
- **Gurtwarnsystem:** Warnt Gurtmuffel und -schüssel bei nichtangelegtem Gurt (seit 2014 Pflicht).

Seit 2024 sind nun weitere Assistenzsysteme für Neuwagen vorgeschrieben.

- **Notbremsassistent:** Erkennt Kollisionsgefahr, warnt und leitet Notbremsung ein.
- **Notfall-Spurhalteassistent:** Überwacht die Position des Fahrzeugs in der Fahrspur und führt es notfalls in die Spurmitte zurück.
- **Müdigkeitserkennung:** Erkennt Müdigkeit und warnt den Fahrer per Lenkrad-Vibration oder Signalton.
- **Intelligenter Geschwindigkeitsassistent (ISA):** Liest die Verkehrszeichen am Straßenrand und nutzt eine digitale Straßenkarte, warnt bei Tempoüberschreitung den Fahrer per Impuls über das Gaspedal.

(Fortsetzung auf Seite 2)

Liebes BAVC-Mitglied,

die Hersteller setzen alles daran, den Platz am Steuer immer sicherer und komfortabler zu machen. Funktioniert das auch? Wir wagen eine kleine Bestandsaufnahme zu Sicherheits- und Assistenzsystemen, die in modernen Pkw an Bord sein müssen oder als Sonderausstattung angeboten werden.

Wie man sich am Steuer bei Starkregen idealerweise verhält, ist ebenfalls Thema dieser Ausgabe. Und wer bei der Anschaffung eines neuen Wagens alles richtig machen will, kommt um die Frage nach dem passenden Antrieb heute nicht mehr herum. Eine erste Orientierungshilfe dafür gibt es in dieser Ausgabe.

Außerdem finden Sie einen Vorschlag, wie Sie sich für den Fall von Startschwierigkeiten infolge Batterieversagens künftig noch unabhängiger machen können. Wer bei der Garagennutzung Scherereien vermeiden möchte, der sollte einen Blick auf den aktuellen Verkehrsrechtstipp werfen.

Deutlich gestiegene Kosten bei den erweiterten Leistungen wie Fahrzeugrücktransport, Mietwagen und Rückflügen belasten auch den BAVC. Doch während wir im Mobilschutz EURO und WELT die Beiträge zum 1. Oktober 2025 deshalb anpassen müssen, können wir sie im Mobilschutz BASIS stabil halten.

Blieben Sie gesund, und seien Sie sicher unterwegs.

Katrin Sießl

Katrin Sießl
Geschäftsführender Vorstand



(Fortsetzung von Seite 1)

- **Rückfahsassistent:** Warnt beim Rückwärtsfahren vor Hindernissen und Objekten, die sich hinter dem Fahrzeug befinden oder sich ihm seitlich nähern und stoppt das Fahrzeug notfalls.
- **Notbremslicht:** Lässt bei Voll- oder Notbremsung die Bremslichter in einem schnellen Blinkmodus leuchten, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen.
- **Unfalldatenspeicher (UDS):** Zeichnet Daten kurz vor, während und nach einem Unfall auf (Geschwindigkeit, Lenkwinkel, Drehzahl, Auslösen des Airbags, Standort, zurückgelegte Strecke und Tageszeit). Relevant für die Unfallrekonstruktion, Nutzung nur durch Sachverständige und nach richterlicher/staatsanwaltlicher Anordnung.

Zusätzlich gibt es noch eine Reihe weiterer Systeme, die zwar nicht Pflicht sind, die jedoch beim Autofahren assistieren und es komfortabler und sicherer machen können. Doch auch sie bedürfen der Aufsicht des Fahrers, der letztlich die Verantwortung trägt.

- **Abstandsregeltempomat und Tempomat:** Auf leeren Autobahnen ohne laufend sich ändernde Tempovorgaben mag der Tempomat, der stur das eingestellte Tempo hält, eine kleine Entlastung sein. Deutlich mehr kann der Abstandsregeltempomat, auch Adaptive Cruise Control (ACC) genannt. Denn er passt die Geschwindigkeit automatisch an das vorausfahrende Fahrzeug an, bremst und beschleunigt eigenständig bis zum vorgegebenen Wert. Das

kann vor allem bei stockendem Verkehr und im Stadtverkehr helfen. In der Ausbaustufe als Autobahnpilot wechselt er außerdem eigenständig die Spur.

- **Bergab- und Berganfahrhilfe:** Die Bergabfahrhilfe hält bei einem Gefälle konstant die eingestellte Geschwindigkeit. Bergauf hilft die Berganfahrhilfe: Sie löst die Bremsen erst, wenn der Motor das Drehmoment hat, um den Wagen sanft bergauf fahren zu lassen. Das früher in der Fahrschule manchmal unter Schweiß und Tränen geübte Anfahren am Hang – mit Handbremse anziehen, Kupplung treten, ersten Gang einlegen, Kupplung langsam kommen lassen, gleichzeitig vorsichtig Gas geben und langsam Handbremse lösen – gehört damit endlich der Vergangenheit an.
- **Lichtassistent:** Erkennt, wann die Sichtverhältnisse Licht erfordern, und schaltet das Abblendlicht automatisch ein. Der Fernlichtassistent regelt das Fernlicht und blendet automatisch ab, wenn Ortschaften und entgegenkommende Fahrzeuge erkannt werden.
- **Nachtsichtassistent:** Zeigt im Cockpitdisplay ein Infrarotkamerabild der vor dem Fahrzeug liegenden Straße. Es macht Objekte sichtbar, die mit bloßem Auge schlecht oder zu spät erkennbar wären, um eine Kollision zu vermeiden.
- **Verkehrszeichenerkennung:** Liest Verkehrsschilder und zeigt die Informationen auf dem Cockpitdisplay an. Das System hilft dem Fahrer, wichtige Verkehrsschilder nicht zu übersehen.

Wer bisher weitgehend ohne diese zusätzlichen Systeme gefahren ist, wird sich zunächst einmal daran gewöhnen müssen. Viele davon dürfen laut EU-Vorgaben zwar manuell abschaltbar sein, werden aber bei jedem Motorstart wieder aktiviert. Sind diese Assistenzsysteme nun eine Entlastung für Autofahrer oder deren Entmündigung?

Wenn Technik hilft, die Unfallzahlen zu senken, sollte die Sache eigentlich klar sein. Wenn Autos eines Tages vollautonom fahren, dürften Emotionen und Ablenkung als Risikoquellen der Vergangenheit angehören. Bis dahin sollte die Technik an der Schnittstelle Mensch-Maschine so gestaltet werden, dass sie Fehler toleriert und ausbügelt, statt sie zu provozieren.

So geht der Trend bei der Gestaltung der Bedienelemente im Fahrzeug für Lüftung, Heizung, Klima oder auch des bordeigenen Navigations- oder Entertainmentsystems inzwischen wieder zu bewährten Drehknöpfen und Schiebereglern. Es hat sich nämlich gezeigt, dass die Bedienung ausschließlich über Touchdisplays mit zig Untermenüs wenig intuitiv ist. Noch dazu kostet sie viel von der Aufmerksamkeit, die eigentlich dem Verkehrsgeschehen gehören sollte.

Oder salopp gesagt: Was nützen die ganzen Assistenzsysteme dem Vision-Zero-Ziel „Null Unfälle“, wenn man am Ende doch im Graben landet, weil man die Einstellung vom Gebläse gesucht hat?

Autofahren bei Starkregen

Extremwetterereignisse nehmen auch hierzulande zu. Auf Hitzeperioden folgen nicht selten Gewitterzellen mit Starkregen, begleitet von Hagel und Sturm. Starkregen verschlechtert abrupt die Sichtverhältnisse und die Fahrbedingungen. Wie geht man damit am besten um?

Geschwindigkeit reduzieren

Laufen die Scheibenwischer bereits auf Hochtouren: das Tempo drosseln und nicht schneller als 80 km/h fahren – auch auf der Autobahn. Ist die Sichtweite geringer als 50 m (auf Höhe eines Leitpfostens ist der nächste Leitpfosten nicht mehr erkennbar), sind maximal 50 km/h zulässig.

Abstand vergrößern

Die geringere Haftreibung auf nasser Fahrbahn verlängert den Bremsweg deutlich im Vergleich zum selben Manöver auf trockenem Asphalt. Entsprechend sollte bei Regen ein deutlich größerer Sicherheitsabstand zum vorausfahrenden Fahrzeug eingehalten werden.

Für bessere Sicht und Sichtbarkeit sorgen

Wer nicht ohnehin immer mit Licht fährt, sollte spätestens jetzt das Abblendlicht einschalten. Denn auch wer Augen wie ein Luchs hat, wird mit eingeschaltetem Licht besser vom übrigen Verkehr gesehen.

Da mittlerweile die meisten Pkw grau oder grau-metallicfarben sind, hilft Abblendlicht bei schlechter Sicht ungemein. Beschlagen bei Wetterumschwung die Scheiben, Heizung/Klimaanlage nutzen, um wieder klare Sicht zu bekommen. Die Klimasysteme moderner Fahrzeuge verfügen in der Regel über einen Turbomodus für solche Situationen.

Vorausschauend und ruhig fahren

Auf nasser Fahrbahn können Fahrzeuge leichter ins Schleudern geraten. Deshalb: plötzliche Lenk- oder Bremsmanöver vermeiden. Bei stehendem Wasser auf der Fahrbahn besteht akutes Aquaplaning-Risiko. Besonders bei Spurrillen, Senken und bei wechselndem Asphalt ist Vorsicht geboten. Fahrbahn

Foto: Mak



deshalb kontinuierlich auf Pfützen und Aquaplaning-Gefahr scannen.

Verhalten bei Aquaplaning

Fuß sofort vom Gas nehmen, nicht bremsen, nicht lenken, auskuppeln und das Fahrzeug langsam ausrollen lassen, bis die Reifen wieder Kontakt zur Fahrbahn haben. Erst wenn wieder Grip da ist, vorsichtig weiterfahren.

Überflutete Straßen meiden

Überflutete Bereiche möglichst umfahren. Wenn das Wasser bis zur Unterkante der Stoßstange reicht, nur im Schrittempo durchfahren – keinesfalls mit Schwung, sonst drohen Motorschäden.



Welcher Antrieb passt zu mir?

Benziner oder Diesel? Das war früher mal die Frage beim Autokauf. Heute ist die Auswahl deutlich größer. Elektroautos, Hybride oder sogar Wasserstofffahrzeuge bieten spannende Alternativen und helfen dabei, die Umweltbilanz zu verbessern. Doch welcher Antrieb passt am besten zu den eigenen Bedürfnissen? Damit die Entscheidung etwas leichter fällt, haben wir die wichtigsten Antriebsarten in kompakten Steckbriefen zusammengefasst.

Verbrenner (Benzin/Diesel)

- **Pro:** Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor sind meist günstiger in der Anschaffung und es gibt sie in nahezu jeder Modellvariante. Tankstellen sind überall verfügbar, und die Reichweite ist hoch.
- **Contra:** Der Verbrauch – besonders im Stadtverkehr – ist höher, die CO₂-Emissionen sind es auch. Diesel-Fahrzeuge sind zudem in einigen Städten von Fahrverboten betroffen.

Geeignet für: Vielfahrer, die lange Strecken zurücklegen, große Modellvielfalt schätzen und auf hohe Reichweite angewiesen sind.

Elektroauto

- **Pro:** Man ist emissionsfrei und im Stadtverkehr leiser unterwegs, hat niedrige Betriebskosten und kann demnächst womöglich wieder staatliche Förderungen nutzen.
- **Contra:** Die Anschaffung ist noch teurer als bei Verbrennern. Eine gute Lade-Infrastruktur ist noch nicht überall vorhanden.

Geeignet für: Pendler mit kurzen bis mittleren Distanzen, die umweltfreundlich unterwegs sein möchten und zu Hause oder am Arbeitsplatz laden können.

Hybridfahrzeug

- **Pro:** Hier arbeiten Benzin- oder Dieselmotor und Elektromotor Hand in Hand. Ideal für wechselnde Fahrprofile. Der Verbrauch und

die Emissionen sinken deutlich, in der Stadt ist sogar rein elektrisches Fahren möglich.

- **Contra:** Technisch etwas komplexer, in der Anschaffung teurer als reine Verbrenner, etwas schwerer.

Geeignet für: Fahrerinnen und Fahrer, die flexibel bleiben möchten – egal ob Stadtverkehr oder Langstrecke – und dabei den Spritverbrauch senken wollen.

Plug-in-Hybrid

- **Pro:** Funktioniert im Alltag oft wie ein E-Auto, aber mit zusätzlichem Verbrenner für längere Fahrten. Lässt sich zu Hause an der Steckdose laden.
 - **Contra:** Teuer, technisch anspruchsvoll, durch die zusätzliche Batterie auch schwerer. Die elektrische Reichweite ist begrenzt.
- Geeignet für:** Alle, die elektrisch zur Arbeit und mit Verbrenner in den Urlaub fahren möchten und Zugang zu einer Lademöglichkeit haben.

Wasserstoffantrieb (Brennstoffzelle)

- **Pro:** Emissionsfrei, hohe Reichweite, ein Tankvorgang dauert kaum länger als bei einem Benzin.
- **Contra:** Noch teuer und selten – vor allem, weil es nur wenige Wasserstofftankstellen gibt. Die Herstellung des Wasserstoffs ist zudem energieintensiv.

Geeignet für: Technikbegeisterte Vielfahrer mit Umweltfokus, die bereit sind, etwas mehr zu investieren und mit eingeschränkter Infrastruktur zu leben.

Fazit:

Die Entscheidung hängt stark vom Fahrprofil, den Umgebungsbedingungen und den persönlichen Vorlieben ab.

Reichweite ist auch bei E-Autos zunehmend kein Thema mehr und für die Anschaffung sind neue finanzielle Anreize im Gespräch.

Konfessioneller Partner im Porträt

Der Deutsche Katecheten Verein (dkv) ist der größte katholische Fachverband im deutschsprachigen Raum für religiöse Bildung und Erziehung.

Gegründet im Jahr 1887, setzt er sich für zeitgemäßen Religionsunterricht und eine lebendige Katechese ein. Er unterstützt in Schule und Gemeinde mit fundierten, praxisnahen Materialien. Mit dem Ziel, religiöse Bildung in Bewegung zu bringen, veranstaltet der dkv Fachtagungen, Fortbildungen und Studientage auf Bundes- und Diözesanebene. Ein weiterer Fokus ist die Lobbyarbeit für gute religiöse Bildung in Kirche, Politik und Gesell-

schaft. So ist der dkv auch in aktuellen Debatten präsent und setzt sich für faire Rahmenbedingungen im Religionsunterricht ein.

Mit zahlreichen Institutionen und Verbänden – auch ökumenisch – gut vernetzt, gestaltet der dkv die religionspädagogische Landschaft aktiv mit. Inklusion ist ihm dabei ein besonderes Anliegen, damit religiöse Bildung barrierefrei und für alle Menschen zugänglich ist – theologisch fundiert, pädagogisch reflektiert, an der Praxis orientiert und offen für Innovation. Die Kooperation mit dem BAVC, der ebenfalls seine Wurzeln im kirchlichen Bereich hat, soll nun ein weiterer Baustein in diesem Bemühen sein.
www.katecheten-verein.de



Wir Moppedfahrer – ein geselliges Völkchen ...

Die Teilhabe an einer gemeinsamen Sprach- und Erlebniswelt schmiedet uns Moppedfahrer zusammen. Manche Dinge sind jedem von uns schon passiert: Sprit alle, Mopped hingellegt, nass geworden, gefroren – kurz, lustige Anekdötchen bleiben nie aus, besonders, wenn nach gefahrener Tour noch „Benzin geredet“ wird.

Umso schlimmer, dass die Industrie und der Zubehörhandel es nicht hinbekommen, Moppeds für Frauen auf die Räder zu stellen. Aktuell gibt es gerade mal vier Modelle, die auch kleingewachsene Frauen ohne Anpassung fahren können. Ansonsten heißt es: tiefer legen, Sitzbank abpolstern, Stiefelsohlen erhöhen, Hebel montieren, die auch für Frauenhände zu greifen sind, und und und. Alles Maßnahmen, die Geld kosten und nicht wirklich immer der Sicherheit zuträglich sind.

Gendersprache hin oder her, die Welt wird zum Glück auch von Frauen bevölkert. Aber wenn die sprachliche Engführung auf das Maskulin mit dazu geführt hat, dass die halbe Menschheit nur unter erschwerten Bedingungen Moppedfahren kann, dann will ich selber doch gerne gendern. Und ja, es ist einfach schön, dass wir Moppedfahrer und Moppedfahrerinnen so ein geselliges Völkchen sind.

Blieben Sie gesund und auf dem Weg und fahren Sie mit GS (Gottes Segen).

Ihr Michael Aschermann | www.kradapostel.de
Sprecher der Gemeinschaft christlicher Motorradgruppen (gcm) | www.verkehrcoach.com

P.S.: Anders als die meisten Männer müssen sich viele Frauen ihr Mopped primär nach Sitzhöhe, Gewicht, Griffhebelweite, Griff-leichtgängigkeit, Rangier- und Aufbockhandlung wählen oder eben umbauen. Dennoch, Frauen, lasst nicht nach, es lohnt sich!

IMPRESSUM

Herausgeber:

BAVC-Bruderhilfe e.V., Automobil- und Verkehrssicherheitsclub, Karthäuserstraße 3a, 34117 Kassel, Telefon 05 61/7 09 94-0
www.bavc-automobilclub.de

Verantwortlich i.S.d.P.:

Katrin Sießl, Geschäftsführender Vorstand
Konzeption, Layout/Realisation:
PEAK.B Agentur für Kommunikation GmbH, Tübingen
Herstellung: Druckerei Raisch GmbH, Reutlingen



Bruderhilfe e.V.
Automobil- und
Verkehrssicherheitsclub



Garagennutzung: Was ist erlaubt und was nicht?

Garagen sind baurechtlich als Stellplätze für Fahrzeuge definiert. Dennoch werden sie häufig auch als Lager, Werkstatt oder Hobbyraum genutzt. Doch nicht jede Nutzung ist rechtlich zulässig. Hier ein Überblick über die erlaubte und unzulässige Nutzung von Garagen.

1 Zweckbestimmung durch Baurecht

Nach den Landesbauordnungen dient eine Garage dem Abstellen von Kraftfahrzeugen. Wird sie anders genutzt – etwa dauerhaft als Werkstatt oder Lagerraum –, kann dies eine genehmigungspflichtige Nutzungsänderung darstellen. Ohne Genehmigung drohen Bußgelder und Nutzungsuntersagungen.

2 Was ist erlaubt?

Abstellen von Fahrzeugen:

Zulässig ist das Abstellen von Kraftfahrzeugen jeder Art – vom Pkw bis zum Motorrad oder E-Bike. Auch das Einstellen mehrerer Fahrzeuge ist erlaubt, sofern es der Größe der Garage entspricht und keine Gefährdung durch übermäßige Lagerung entsteht.

Aufbewahrung von Reifen und Fahrzeugzubehör:

Unproblematisch ist die Lagerung von Dingen, die im engen Zusammenhang mit dem Fahrzeug stehen: z. B. Sommer- oder Winterreifen, Wagenheber, Ersatzlampen oder ein Kanister mit Motoröl. Auch Werkzeug zum Wechseln

der Reifen oder zur Pflege des Fahrzeugs darf dort gelagert werden.

Temporäre Nutzung für kleinere Reparaturen:

Kleinere Wartungsarbeiten wie ein Reifenwechsel oder Ölstandskontrollen dürfen in der Garage vorgenommen werden, sofern sie nur gelegentlich stattfinden, keine übermäßige Lärmbelästigung verursachen und nicht in eine gewerbliche Nutzung übergehen.

3 Was ist nicht erlaubt?

Zweckfremdete Nutzung als Lager oder Wohnraum:

Die dauerhafte Nutzung als Lager für Möbel, Akten oder Haushaltsgegenstände ist ebenso unzulässig wie die Nutzung als Aufenthalts- oder Schlafraum. Eine Wohnnutzung ist aus brandschutz- und gesundheitsrechtlichen Gründen untersagt.

Gewerbliche Nutzung:

Ohne ausdrückliche Genehmigung ist auch die gewerbliche Nutzung – etwa als Lager eines Onlinehandels oder Werkstatt für Dritte – baurechtswidrig. Hier drohen Bußgelder und eine Untersagung der Nutzung durch die Bauaufsicht.

Sicherheits- und Brandschutzverstöße:

Die Lagerung leicht entzündlicher Stoffe wie Farbe, Benzin oder Gas ist regelmäßig unzulässig und kann gegen Brandschutzvorschriften verstoßen.

4 Mietrechtliche Aspekte

In Garagenmietverträgen ist die zulässige Nutzung oft ausdrücklich geregelt. Wer hier von abweicht, riskiert Abmahnungen oder sogar die Kündigung des Mietverhältnisses. In Wohnungseigentümergeinschaften können zudem Regelungen in der Teilungserklärung oder Gemeinschaftsordnung eine Rolle spielen.

5 Rechtliche Konsequenzen

Zweckwidrige Nutzungen können zu Bußgeldern im vierstelligen Bereich führen. Zudem drohen Rückbauverfügungen oder zivilrechtliche Unterlassungsansprüche von Nachbarn oder Miteigentümern.

Fazit: Garagen sind keine Allzweckräume. Sie dürfen genutzt werden, um Fahrzeuge abzustellen und diese in vertretbarem Umfang zu warten. Darüber hinausgehende Nutzungen sind kritisch zu prüfen. Im Zweifel empfiehlt sich eine rechtliche Beratung – bevor die Behörden vor der Tür stehen.

Die BAVC-Verkehrsrecht-Tipps präsentiert:
Nicole Gronemeyer
Fachanwältin für Verkehrsrecht
Rechtsanwaltskanzlei Nicole Gronemeyer
Hemmstraße 165 | 28215 Bremen
Telefon 04 21/37 77 90 | Telefax 04 21/376 00 86
ng@gronemeyer.law | www.gronemeyer.law

Startersets für BAVC-Mitglieder zu Sonderkonditionen

Nicht nur der Sommer, auch der Winter scheint immer wärmer zu werden. Doch wenn ein Kälteeinbruch kommt und Batteriersagen Hochkonjunktur hat, kann das Warten auf den Pannenhelfer schon mal etwas länger dauern. Wer dann ein Starter-set zur Hand hat, ist schneller wieder startklar, als es mit dem schnellsten Pannenhelfer möglich wäre. Betrachten Sie dieses Angebot daher als Erweiterung Ihrer Möglichkeiten. Der BAVC ist natürlich auch künftig zur Stelle, wenn Sie ihn brauchen.

Der BAVC-Kooperationspartner lokithorshop bietet BAVC-Mitgliedern leistungsstarke Startersets mit 15 Prozent Preisvorteil. Drei Modelle seien hier exemplarisch vorgestellt. Weitere Informationen zu den einzelnen Modellen finden Sie auf der Website des Herstellers.

Jumpstarter JA301

Dieser vielseitige Jumpstarter kombiniert eine Startleistung von 2000A mit einem integrierten Luftkompressor und einer Taschenlampe. Ideal für Fahrzeuge mit bis zu 8-Liter-Benzin- oder 6-Liter-Dieselmotoren.

Jumpstarter J402 Pro

Kompakt und leistungsstark, bietet der J402 Pro eine hohe Startleistung und passt in jedes Handschuhfach. Perfekt für den täglichen Gebrauch.

Jumpstarter J1350 Pro

Das Profi-Modell mit maximaler Leistung und zusätzlichen Funktionen wie USB-Ladeanschlüssen und Notfallbeleuchtung. Optimal für anspruchsvolle Nutzer.

Als BAVC-Mitglied online bestellen:

- Website aufrufen
<https://de.lokithorshop.com/de>
- in der Kopfzeile der Website auf das Benutzerkonto-Symbol klicken
- die Option „BAVC-Mitgliedschaft“ auswählen, Formular ausfüllen (BAVC-Mitgliedsnummer nicht vergessen)
- ins E-Mail-Postfach wechseln und den per E-Mail erhaltenen Verifikationslink aufrufen
- in den Lokithorshop einloggen
- gewünschtes Modell auswählen und in den Warenkorb legen
- Zahlungsmethode wählen, Kauf abschließen

Beitragsanpassung zum 01.10.2025

Deutlich gestiegene Kosten bei Fahrzeugrücktransporten, Mietwagen und Rückflügen führen dazu, dass auch der BAVC-Bruderhilfe e.V. die Jahresbeiträge für den betreffenden Mobilschutz anpassen muss.

Im Mobilschutz EURO erhöhen sich die Beiträge in den Tarifen Einzel und Junior um 7 € und in den Familientarifen um 9 €. Im Mobilschutz WELT beträgt die Erhöhung in den Tarifen Einzel und Junior 12 € und in den Familientarifen 15 €. Im Mobilschutz BASIS bleiben die Jahresbeiträge unverändert. Die europaweiten Mobilschutzleistungen gelten künftig auch auf den Azoren, den Kanaren und auf Madeira.

Mobilschutz EURO	bisher	ab 1.10.25
• Einzel	77,50 €	84,50 €
• Junior	55,00 €	62,00 €
• Familie	84,50 €	93,50 €
• Junge Familie	76,00 €	85,00 €
Mobilschutz WELT	bisher	ab 1.10.25
• Einzel	82,50 €	94,50 €
• Junior	59,50 €	71,50 €
• Familie	98,50 €	113,50 €
• Junge Familie	84,50 €	99,50 €
Mobilschutz BASIS	Tarife unverändert.	