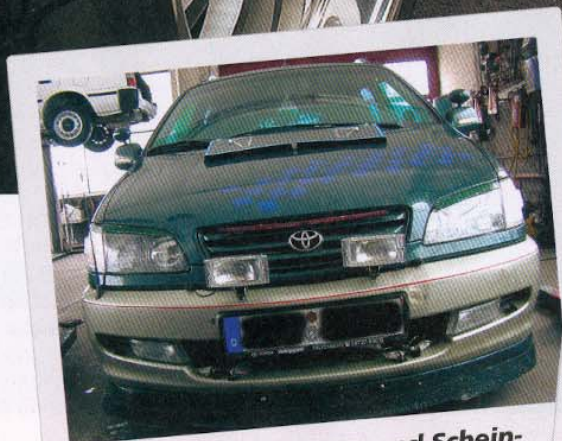


Service Fehler beim Tuning

Wer beim Tuning alles richtig machen will, sollte vor dem Anbau der Teile genau die mitgelieferten Unterlagen studieren. Auch die Tuner oder Prüfsingenieure können bei Fragen weiterhelfen



Verboten: Frontschürze und Scheinwerferblenden wurden beim Toyota Picnic selbst gebaut – aus Stahlblech



Auch die Seitenschweller und die Heckschürze fielen beim Picnic in den Bereich des nicht erlaubten Eigenbaus



Verboten: Tönungsfolien gehören nicht direkt in den Sichtbereich des Fahrers



Gegen eine selbst gebastelte Hutze auf der Motorhaube haben die Prüflingenieure meist etwas einzuwenden



Flex-Fahrwerke: Abgeschnittene Federn zum Tieferlegen eines Autos sind tabu

Fehl-Leistung

Beim Tuning werden viele Fehler begangen. Die Ursache liegt häufig in der mangelnden Beratung im Handel. **sport auto** zeigt, worauf zu achten ist

Stephan Pirkl hat schon viel in Sachen Tuning gesehen. Doch was ihm an einem kalten Wintertag im letzten Jahr unter die Augen kam, war auch für den Sachverständigen der Kfz-Überwachungsorganisation KÜS neu. So ein Fahrzeugumbau wurde dem Prüflingenieur aus dem bayerischen Rossbach bisher noch nicht vorgeführt.

Da stand ein Toyota Picnic zur Hauptuntersuchung vor ihm – total verspoilert. Auf den ersten Blick kein Problem. Doch bei einer genaueren Inspektion stellte Pirkl fest, dass der 40-jährige Halter die Spoiler und Seitenschweller aus dünnem Stahlblech selbst gebastelt hatte. Ein Teilegutachten? Oder gar eine ABE-Bescheinigung? Fehlanzeige.

Ganz zu schweigen von der Sichtfolie. Sie war verbotenerweise nicht nur an allen Scheiben verklebt, sondern der Halter verwendete oben drein zwei verschiedene Ausführungen – eine grüne und eine blaue Folie. Aus der Hauptuntersuchung

wurde nichts, doch Pirkl dokumentierte den ungewöhnlichen Eigenbau mit dem Fotoapparat.

Heute werden die Bilder bei der KÜS zu Schulungszwecken für angehende Prüflingenieure verwendet und sind Teil einer Datenbank, die bei der Sachverständigenorganisation liebevoll nur „Gruselkabinett“ genannt wird. In ihr finden sich noch mehr Beispiele zu fehlerhaftem Tuning: Das reicht von falschen Rad/Reifen-Kombinationen, mattschwarzen Scheinwerfern bis hin zu Fahrwerken, die radikal mit Hilfe der Flex tiefer gelegt wurden.

Für Christoph Diwo, Technischer Leiter bei der KÜS, sind das die Extremfälle von Umbauten, die zum Glück nur selten vorkommen. Häufig treten die Tuningfehler mit handelsüblichen Teilen auf. „Hier liegen die eigentlichen Probleme“, stellt Diwo fest. Er glaubt, dass sich die Autofahrer im Dschungel der Angebote und der dazugehörigen Bestimmungen nicht mehr zurechtfinden.

Belege für diese Behauptung, erklärt der Technische Leiter der KÜS, gebe es reichlich. Speziell die Kombination von Tuningteilen kann problematisch sein.

Ein gutes Beispiel ist der Räderwechsel: Kauft ein Autofahrer größere Leichtmetallfelgen mit passender Bereifung, wofür es eine Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) gibt, dann ist dies unbedenklich. Doch kommt noch ein Sportlenkrad hinzu, ebenfalls mit einer ABE für das entsprechende Fahrzeug versehen, sieht die Angelegenheit anders aus. Zwar sind beide Teile für sich genommen ungefährlich, aber im Verbund können sie Probleme bereiten, weil sich die Lenkkräfte verändern.

Ein anderes Beispiel: Oft bietet der Handel so genannte Tieferlegungs-federn an, mit denen sich das Auto relativ günstig um wenige Zentimeter absenken lässt. Als Clou können die originalen Stoßdämpfer weiterhin verwendet werden – so zumindest die Werbung. Doch das hängt vom



Mattschwarze Scheinwerfer mögen böse aussehen, können aber auch böse Folgen haben – sie sind verboten



Im Trend, aber im Straßenverkehr nicht erlaubt ist die Unterbodenbeleuchtung bei Autos



Falsche Rad/Reifen-Kombinationen können gefährliche Auswirkungen haben

jeweiligen Fahrzeugtyp und dem Alter des Wagens ab. Häufig sind andere Dämpfer notwendig, was viele Autofahrer aber nicht wissen.

Hätten die Fahrzeugbesitzer einen genaueren Blick in die mitgelieferten Unterlagen geworfen (nach Auflagen und Verwendungszweck der Teile), wären viele Missverständnisse nicht aufgetreten, erklärt KÜS-Mann Diwo. „Dieser Fehler passiert aber fast jedem Käufer, der die Beipackzettel nicht durchliest.“ Das würde auch jene betreffen, die eine ABE für ein Produkt hätten – auch hier kann es Auflagen geben, die von einem Prüfer abgenommen werden müssen.

Für Christoph Diwo machen diese Beispiele eines deutlich: Die Fahrzeughalter müssen besser beraten werden, und hier ist der Handel in der Pflicht. „Doch auch die Verkäufer sind bei den komplexen Umbauten mit den ganzen Vorschriften überfordert“, stellt Diwo fest. „Sie können die Kunden angesichts dieser Tatsache nicht immer kompetent beraten.“

Auch Hans-Jörg Köninger, Geschäftsführer des Verbandes der Deutschen Automobil tuner (VDAT), wünscht sich vom Handel mehr Beratungskompetenz. „Die Tuner sind auf den Vertrieb des Fachhandels angewiesen, anders geht es nicht.“ Deshalb setze die Branche alles daran, dass sich die Beratung verbessere.

Keine leichte Aufgabe: Denn nach Schätzungen des VDAT würden nur zehn Prozent der Betriebe ihrer Aufgabe in Sachen Tuning ordentlich nachkommen. Speziell in den Auto-

häusern gebe es viele Probleme. „Man sieht das Tuning leider immer noch als Randgeschäft und bemüht sich deshalb zu wenig“, kritisiert Köninger.

Schritt für Schritt versucht der Verband etwas an der Misere zu ändern. Die Branche will nun selbst die Beratungskompetenz an sich ziehen: Seit Längerem stellen viele Veredler Mitarbeiter ab, die nur dafür da sind, den Handel zu informieren. Auch Hotlines werden eingerichtet, um Nachfragen schnell beantworten zu können. Dieser Service steht auch den Autofahrern offen, erklärt der VDAT. Wenn also ein Kunde bezüglich eines Produktes unsicher ist, sollte er direkt beim Tuner anrufen.

Auch die KÜS hat erkannt, dass Handlungsbedarf in Sachen Tuning und Beratung besteht. Deshalb hat die Sachverständigenorganisation eine Datenbank geschaffen, in der sich derzeit rund 100 000 Prüfzeugnisse (zum Beispiel Teilegutachten und ABE-Bescheinigungen) ab 1994 befinden. Somit können die Prüfingenieure Autofahrer genau darüber informieren, welches Tuning erlaubt und welches nicht zulässig ist.

Die KÜS ist sich sicher: Wenn die Autofahrer die Beratungsangebote mehr nutzten, würden die Probleme beim Fahrzeugumbau abnehmen. Dann ließen sich auch Einbaufragen vermeiden, wie sie zum Beispiel beim Nachrüsten von Xenon-Licht, bei der Montage von Abgasanlagen oder dem Aufkleben von Sichtfolien auftreten. Zudem könnten die illegalen Teile bekämpft werden.

Im Handel sowie im Internet werden immer noch Tuningartikel vertrieben, für die es keine Straßenzulassung gibt. Rechtlich gesehen ist das erlaubt, sofern beim Verkauf der Hinweis gegeben wird, dass sie nicht der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) entsprechen. Doch nach Ansicht der KÜS können die Kunden hier nicht immer unterscheiden.

Zum Beispiel liegt derzeit die Unterboden-Beleuchtung im Trend. Für die Autofahrer ist dieses Bauteil harmlos. Laut Verordnung ist es aber verboten. Wer die Leuchten dennoch montiert, riskiert das Erlöschen der Betriebserlaubnis sowie den Versicherungsschutz. Außerdem drohen Führerscheinentzug und Punkte in Flensburg. Deshalb würde die KÜS vom Handel eine Selbstverpflichtung begrüßen, diese Teile nicht mehr zu verkaufen.

Auch der VDAT sieht die illegalen Tuningartikel mit großer Sorge. „Es werden höchst bedenkliche Teile verkauft“, sagt Hans-Jörg Köninger. „Das macht für seriöse Tuner das mühsam erkämpfte Image kaputt.“ Der Verband plant deshalb, demnächst eine Aufklärungskampagne zu starten.

Aufklärung hätte auch der Besitzer des Toyota Picnic gebraucht, bevor er mit seinem illegal umgebauten Van zur Hauptuntersuchung fuhr. Dann wäre ihm das aufwendige Rückrüsten in den Serienzustand erspart geblieben. Eine Woche später – nachdem das Auto durch die Untersuchung fiel – bekam es die Prüfplakete.

Henning Busse

Worauf die Prüferingenieure achten

Kombinationen: Gegenseitige Beeinflussung von Änderungen



| | Abgasverhalten | Auspuffanlage | Änderung am Motor | Anhängekupplung | Lenkrad, Lenker | Tieferlegung | Spoiler | Federn, Stoßdämpfer | Spur, Sturz | Rad, Reifen |
|---------------------|----------------|---------------|-------------------|-----------------|-----------------|--------------|---------|---------------------|-------------|-------------|
| Rad, Reifen | x | - | x | - | x | x | x | x | x | - |
| Spur, Sturz | - | - | - | - | x | x | - | x | - | - |
| Federn, Stoßdämpfer | - | x | x | - | - | x | - | - | - | - |
| Spoiler | - | x | x | x | - | x | - | - | - | - |
| Tieferlegung | - | x | - | x | - | - | - | - | - | - |
| Lenkrad, Lenker | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Anhängekupplung | - | x | x | - | - | - | - | - | - | - |
| Änderung am Motor | x | x | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Auspuffanlage | x | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Abgasverhalten | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

(-) keine gegenseitige Beeinflussung

x = gegenseitige Beeinflussung möglich, in ABE / Teilegutachten / Genehmigung muss ein Hinweis auf die Zulässigkeit der Kombination der Änderung vorhanden sein

Quelle: KUS

Tipps zum Tuning

Auflagen beachten

Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE)? Allgemeine Bauartgenehmigung (ABG)? Teilegutachten? Für viele Autofahrer drücken diese Bezeichnungen oft dasselbe aus. Falsch! Wer eine ABE oder ABG für einen Tuningartikel besitzt, muss in der Regel nicht mehr zum Prüferingenieur. Es sei denn, es wird in den Auflagen gefordert. Das hängt vom Fahrzeugmodell ab, denn oft darf ein Teil für mehrere Autos verwendet werden. Ob nun bei einer ABE eine Abnahme erforderlich ist, lässt sich einfach aus den mitgelieferten Unterlagen entnehmen.

Anders sieht es beim Teilegutachten aus: Hier müssen die Prüferingenieure stets ihren Segen geben. Ansonsten kann es Probleme geben. So erlöschen unter Umständen die Betriebserlaubnis des Autos

sowie der Versicherungsschutz, zudem drohen Führerscheinentzug und Punkte in Flensburg. Ähnlich verhält es sich bei Teilen, die nicht der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) entsprechen.

Zugelassene Produkte weisen Kennzeichnungen auf: Beim Teilegutachten sind sie den Unterlagen zu entnehmen. Bei der ABE müssen auf den Artikeln „KBA“ und eine Zifferfolge vermerkt sein – bei der ABG eine Wellenlinie, Kennbuchstaben sowie eine Nummer.

Häufig finden sich auf den Produkten auch ein Rechteck oder ein Kreis mit dem Buchstaben „E“ und einer Zahlenreihe. Dies steht für eine ECE-beziehungsweise EG-Typgenehmigung – das Tuningteil ist somit für den Straßenverkehr zugelassen.