

„Wir merken, wenn uns einer über den Tisch ziehen will“

Christoph Diwo, technischer Leiter der Sachverständigen-Organisation KÜS, über Pfusch beim Tuning und den Folgen.

Ein Auto „von der Stange“? Ach wie langweilig! Hat doch jeder. Nein, wenn schon, dann bitte etwas ausgefallener. Es sind beileibe nicht nur die „jungen Wilden“, die ihr Gefährt auf zwei oder vier Rädern zu dessen Gunsten und zu ihrem Spaß veredeln wollen. Doch Tuning hat seinen Preis – jeder dritte Autofahrer gibt mittlerweile bis zu 2500 Euro für Leistungssteigerungen und Verschönerungen aus. Rund viereinhalb Milliarden Euro setzte die Branche im vergangenen Jahr um. Richtiges Tuning, sachgemäß und den aktuellen rechtlichen Bestimmungen angepasst, ist gar nicht so einfach und manch einer entdeckt da Schleichpfade und Gesetzeslücken. Die Auswirkungen durch Pfusch beim Tuning aber können verheerend sein.

Einer, der davon ein Lied zu singen weiß, ist Christoph Diwo, technischer Lei-

ter der KÜS (Kraftfahrzeug-Überwachungsorganisation freiberuflicher Kfz-Sachverständiger e. V.) im saarländischen Losheim am See. Der Ingenieur weist darauf hin, dass „Tuning im Sinne des Straßenverkehrsrechts eine Änderung am Fahrzeug oder an Fahrzeugteilen ist“ und empfiehlt daher, stets eine Fachwerkstatt aufzusuchen.

Mancher Autofreund aber glaubt, die Kosten umgehen zu können, indem er selbst zum Schraubenschlüssel greift und Teile manipuliert. Wenn das Auto oder das Motorrad dann zur Hauptuntersuchung vorgestellt wird, beginnt meist das große Bibbern. Diwo und seine Kollegen Prüf-Ingenieure von der KÜS aber kennen ihre Pappenheimer: „Wir haben ein feines Näschen dafür, wer uns über den Tisch ziehen will“, sagt der Fachmann.

Beim Tuning muss das Gesamtpaket stimmen

„Heckspoiler mit Kanten, die so scharf sind wie ein Kartoffelschneider, gehören einfach nicht auf ein Auto drauf, das ist gemeingefährlich“, sagt Diwo. Aber meist kommt es gar nicht so weit. Ein Großteil der „Besser- und Schönermacher“ beschränkt sich in erster Linie auf Reifen, Räder und Fahrwerk. „Wichtig ist, dass die Kombination von Rädern und Reifen stimmt.“ Wird das Fahrzeug dann allerdings noch tiefer gelegt, können Probleme mit dem Fahrwerk auftauchen, wenn Teile nicht mehr freigängig sind. „Wir schulen unsere Mitarbeiter regelmäßig in diesem Bereich und im Lauf der Zeit entwickeln sie auch ein Gespür für manche Leute.“

Wenn ein eintragungspflichtiges Teil nicht in der ABE eingetragen ist, dann hat

der Besitzer ein Problem. „Eine seriöse Fachwerkstatt sollte auch auf mögliche ABE-Probleme hinweisen“, meint Diwo. Bei vielen Werkstätten sei aber auf den ersten Blick nicht zu erkennen, ob man an einen „wilden Verschlimmbesserer“ gerät, der mit nicht zertifizierten Teilen arbeitet. Gerade auf Zubehör- oder Tunermessen tauchen mittlerweile Anbieter auf, um die man am besten einen großen Bogen machen sollte. „Hier sollte der Kunde dreimal überlegen und sich genau informieren.“

Selber-Tuner bewegen sich im juristischen Sinne auf dünnem Eis

Eine besondere Klientel, weiß Diwo als passionierter Biker, sind die Motorrad-Liebhaber. „Es gibt kaum einen Motorrad-Fahrer, der nicht irgendeine Kleinigkeit an seinem Bike verändert. Allerdings sind die meisten Umbauten im Sinne der HU halbwegs normal.“ Wer selbst so genannte „Zahnarztspiegel“ oder nicht zulässige Minispiegel montiert, der müsse dann auch die Konsequenzen tragen.

In jedem Falle aber gilt, egal, ob Auto oder Motorrad: Wer selbst unsachgemäß Hand an sein Auto oder sein Zweirad anlegt und dies bewusst verschleiert, oder sich mit zweifelhaften Anbietern einlässt, der sollte sich über Folgendes klar sein: Er befindet sich im juristischen Sinne auf sehr dünnem Eis. Eine Nachfrage bei einem Prüfingenieur und ein Beratungsgespräch in der Kfz-Werkstatt können vor finanziellen Einbußen, Ärger mit der Polizei oder gar Schlimmerem bewahren. Jürgen C. Braun