

## **"Wir merken, wer uns über den Tisch ziehen will"**

*Von Jürgen C. Braun*

Christoph Diwo, Technischer Leiter der Sachverständigen-Organisation KÜS, über Pfusch beim Tuning und dessen oft weitreichende Folgen

Ein Auto "von der Stange"? Ach wie langweilig! Hat doch jeder. Nein, wenn schon, dann bitte etwas ausgefallener. Ein bißchen mehr "Schmackes" unter der Haube, so richtig aufgemotzt. Schneller, tiefer, breiter halt. Tuning heißt das Zauberwort, dem immer mehr Autobesitzer huldigen, und 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 2 500 Euro für Leistungssteigerungen und Verschönerungen aus. Rund viereinhalb Milliarden Euro setzte die Branche im vergangenen Jahr um. Richtiges Tuning, also sachgemäß und den aktuellen rechtlichen Bestimmungen entsprechend, ist gar nicht so einfach und manch einer entdeckt da Schleichpfade und Gesetzeslücken, von denen Otto Normalverbraucher keine Ahnung hat. Die Auswirkungen durch "Pfusch beim Tuning" aber können verheerend sein.

Einer, der davon ein Lied zu singen weiß, ist Christoph Diwo, Technischer Leiter der KÜS (Kraftfahrzeug-Überwachungsorganisation freiberuflicher Kfz-Sachverständiger e. V.) im saarländischen Losheim am See. Der diplomierte Ingenieur weist darauf hin, daß "Tuning im Sinne des Straßenverkehrsrechts eine Änderung am Fahrzeug oder an Fahrzeugteilen ist" und empfiehlt daher, in einem solchen Fall stets eine Fachwerkstatt aufzusuchen. Das gilt nicht nur, aber vor allem beim sogenannten Chip-Tuning, bei dem man schnell an ein "schwarzes Schaf" geraten kann. Wenn dabei nach erfolgtem Einbau das Zusammenspiel zwischen Chip-Tuning sowie Motor und Motorleistung nicht optimal zusammenpaßt, dann ist der Wagen im klassischen Sinne "kaputt getunt". Dabei kann der Schaden schon einmal leicht mehrere tausend Euro betragen.

Mancher Autofreund aber glaubt, die in der Fachwerkstatt entstehenden Kosten vermeiden zu können, indem er selbst zum Schraubenschlüssel greift und Teile manipuliert, die so nicht zulässig sind. Wenn das Auto oder das Motorrad dann zur Hauptuntersuchung vorgestellt werden, beginnt meist das große Bibbern. Diwo und seine Kollegen Prüfengeure von der KÜS aber kennen ihre Pappenheimer: "Wir haben ein feines Näschen dafür, wer uns über den Tisch ziehen will", sagt der Fachmann und hat einige Beispiele parat. Eine unzulässige Tieferlegung eines Autos kann man beispielsweise vor der Hauptuntersuchung (HU) wieder scheinbar legalisieren, um dann nach erhaltener Prüfplakette mittels Federspanner den unvorschriftsmäßigen Zustand wiederherzustellen.

"Heckspoiler mit Kanten, die so scharf sind wie ein Kartoffelschneider, gehören einfach nicht an ein Auto, das ist unverantwortlich." Aber meist kommt es gar nicht so weit. Ein Großteil der "Besser- und Schönermacher-Fraktion" 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 bestimmte Teile nicht mehr freigängig sind. Wichtig ist: Das Gesamtpaket muß stimmen." Wer nach der Vorstellung seines mobilen Untersatzes selbst noch ein wenig "nachbessert", der geht zudem auch das Risiko des Verlustes der Gewährleistung ein. Wenn ein eintragungspflichtiges Teil nicht über ein gültiges Prüfzeugnis (ABE, ABG, Teilegutachten etc.) verfügt, dann hat der Fahrzeughalter ein Problem. "Eine seriöse Fachwerkstatt", so Diwo, "sollte deshalb im Zuge sinnvoller Kundenbetreuung auch auf mögliche Probleme mit der Zulassung hinweisen." Gerade auf eher zweifelhaften Zubehör- oder Tunermessen tauchen mittlerweile Anbieter auf, um die man am besten einen großen Bogen machen sollte. "Hier sollte sich der Kunde dreimal überlegen, ob er in teure Teile investiert, die er später nicht nutzen darf, und sich genau informieren, bevor man einer Werkstatt den Zuschlag gibt."

*URL dieses Artikels: <http://www.morgenpost.de/content/2005/08/03/auto/770762.html>*