

Fehler bei Rückhaltesystemen

Ein Jahr nach Einführung der Elektronikprüfung im Rahmen der HU zieht die Kfz-Überwachungsorganisation freiberuflicher Sachverständiger KÜS eine erste Bilanz.

Einer der wichtigsten Bestandteile der neuen Hauptuntersuchung ist die Überprüfung elektronischer Komponenten mit Hilfe von Systemdaten. Dies gilt allerdings nur für Fahrzeuge, die nach dem Inkrafttreten der HU-Novellierung zugelassen wurden. Somit müssen in diesen Tagen die ersten Fahrzeuge, die einem jährlichen Prüfzyklus unterliegen, nach den neuen Bestimmungen bei der Hauptuntersuchung geprüft werden.

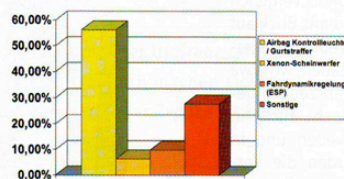
Um erste Trends erkennen zu können, hat die KÜS jedoch bereits im Laufe des vergangenen Jahres Fahrzeuge anhand der Systemdaten untersucht. Die Auswertung zeigt, dass die Elektronikprüfung durchaus ihre Berechtigung hat. Die meisten Mängel gab es im Bereich der passiven Insassensicherheit. In knapp 60 Prozent der Fälle signalisierte die Kontrollleuchte des Airbags eine Fehlfunktion. Bei der so genannten Verbauprüfung staunten die Prüfer häufig, dringend eine Werkstatt aufzusuchen. Hier wurden nach Unfällen die betroffenen Bauteile nicht ausgetauscht. Mängel gab es auch im Bereich der automatischen Leuchtweitenregelung von Xenon-Scheinwerfern und beim ESP.

und Kommunikationsprotokolle mit einem universellen Diagnosegerät noch nicht fabriks- und modellübergreifend möglich. Daher fordert Peter Schuler, Bundesgeschäftsführer der KÜS, die Automobilindustrie auf, Schnittstellen zu definieren, über die eine sinnvolle Kommunikation zwischen Fahrzeug und Prüferingenieur bei der HU möglich ist.

Dynamische Prüffristen

Eine weitere Forderung der KÜS ist die jährliche Prüffrist für Fahrzeuge, die älter sind als sieben Jahre. Als Begründung weist die KÜS darauf hin, dass bei 20 Prozent dieser Fahrzeuggruppe erhebliche Mängel festge-

Verteilung der Systemdatenmängel



Bei Fehlern anhand der Systemdaten liegen die Rückhaltesysteme weit vorne. Grafik: KÜS



Peter Schuler, Bundesgeschäftsführer der KÜS fordert von der Automobilindustrie standardisierte Schnittstellen für das Prüfen sicherheitsrelevanter Fahrgangssysteme mit Hilfe eines Diagnosegerätes. Foto: Linzing

stellt wurden. Das ist ein um dreimal höherer Anteil als bei Fahrzeugen mit einem Alter von bis zu fünf Jahren. Gleichzeitig ließe die Wartungsbereitschaft bei den Autofahrern mit zunehmendem Fahrzeugalter nach. Da die Fahrzeuge immer langlebiger werden, sei die Dynamisierung der Prüffristen dringend erforderlich, meint Christoph Diwo, Technischer Leiter der KÜS. Zudem weist er darauf hin, dass es bereits in 13 Mitgliedsstaaten der EU jährliche Prüffristen für Fahrzeuge gibt, die älter als fünf Jahre sind.

Positive Bilanz

Für 2006 zieht die KÜS eine positive Bilanz. Der Anteil bei den Hauptuntersuchungen konnte eigenen Angaben zufolge auf 8,76 Prozent gesteigert werden. „In realen Zahlen hat die KÜS von allen Überwachungsorganisationen die meisten Zuwächse“, kommentierte Schuler das Ergebnis. Für dieses Jahr sieht er eine Fortsetzung des positiven Trends und erwartet das Überschreiten der Neun-Prozent-Marke. Schuler begründet seine Prognose mit der weiteren Liberalisierung in den Bereichen Oldtimer und Wiederzulassung stillgelegter Fahrzeuge.

Richard Linzing