

Prüfung deckt Mängel auf

Bei der Hauptuntersuchung wurden von den Kfz-Sachverständigen der KÜS gravierende Mängel aus nicht fachgerechter Umrüstung auf Autogasbetrieb entdeckt. Wir zeigen einige markante Fehlerquellen auf.



Die Verlegung und Isolierung der elektrischen Leitungen lässt nicht gerade auf hohe Professionalität im Hinblick auf elektrische Verkabelung schließen.

Im Normalfall verlässt der Fahrzeughalter mit seinem auf Autogas umgerüsteten Fahrzeug und den von der Werkstatt oder dem Sachverständigen unterzeichneten sowie gesiegelten Unterlagen die Werkstatt. Es gibt aber auch Werkstätten, die Autos auf Gas umrüsten, ohne dass der Halter die entsprechenden Unterlagen erhält. Das heißt, er bekommt keinen Nachweis zur Vorlage bei der Straßenverkehrsbehörde. Im schlimmsten Fall ist dem Halter noch nicht einmal bekannt, ob die verbauten Teile über eine ECE-Teilgenehmigung verfügen. Ob der Halter zum Schluss entsprechend darauf hingewiesen wird, welche Maßnahmen noch zu treffen sind, damit das Fahrzeug der StVZO entspricht, ist nicht bekannt. Diese Fahrzeuge werden dann maximal so lange im Straßenverkehr gefahren, bis sie bei einer Verkehrskontrolle beanstandet werden oder der Wagen zur Kraftfahrzeug-Hauptuntersuchung an einer Technischen Prüfstelle oder in der Werkstatt vorfährt.

Bei der Hauptuntersuchung zeigt es sich dann, wie die Umrüstung auf Gasbetrieb in einer anerkannten Fachwerkstatt, einer Hinterhofwerkstatt oder sogar im Do-it-yourself-Verfahren durchgeführt wurde. Rückläufig ist die Zahl der Fahrzeuge, bei denen der Gasbetrieb noch nicht in den Fahrzeugpapieren eingetragen ist. [...]

Die Sachverständigen der KÜS fanden bei einem umgerüsteten Fahrzeug eine eigenwillige Do-it-yourself-Konstruktion für die Halterung eines Gastanks, der quer zur Fahrtrichtung eingebaut war. Im Normalfall wird ein solch eingebauter Gastank mit Spannbändern an einem Montagerahmen befestigt. In diesem Fall waren die mitgelieferten Bänder wohl nicht für den verbauten Tank geeignet. So wurde kurzerhand eine Verlängerung mittels zweier Schrauben gebastelt, die man miteinander verschweißte, damit der Gastank im Kofferraum des Wagens gesichert sein sollte. Dass Bauteile nicht korrekt verbaut wurden, betrifft in der Mehrzahl Verdampfer und Gastanks. Bemängelt wird aber auch oft, dass bei manch einer Umrüstung die Tankposition im Fahrzeug da gewählt

wird wo gerade Platz ist, ohne dabei die dynamischen Kräfte zu berücksichtigen, die beim Fahren auftreten können. Zugleich werden die Leitungen auf dem kürzesten Wege quer durch das Fahrzeug verlegt.

Eine interessante Methode stellen die KÜS-Sachverständigen bei einer Gassystemeinbauprüfung fest, um den Verdampfer zu sparen. „Die Flüssiggasleitungen wurden nicht mit dem vorgeschriebenen Mindestabstand von 100 Millimeter zu der Abgasanlage verbaut. Dadurch leiden die Leitungen und das noch flüssige Gas wird schon vor dem Verdampfer gasförmig. Nicht das dies schon gefährlich genug wäre“, sagte Hans-Georg Marmit, Pressesprecher der KÜS, „die Gasleitungen wurden zusätzlich am beweglichen Stabilisator befestigt.“

Kurioses bei umgerüsteten Autos

Neben häufig zu bemängelnden Schutzanstrichen, unzulässigen Einbaulagen, unterdimensionierten Spannbändern, unzureichenden Befestigungsbolzen und Undichtigkeiten der Gasanlage erleben die Prüffingenieure nach dem Öffnen der Motorhaube eines Autos mit nachträglich eingebauter Flüssiggasanlage manch böse Überraschung. Da werden stromführende Elektroleitungen teilweise sogar am Verdampfer und an dessen Zu- und Ablaufleitungen mit Klebeband befestigt. Kommt es zu einem Kurzschluss, kann dies im Gasbetrieb böse Folgen haben, kommentiert der KÜS-Prüffingenieur die Befestigungsmethode. Solche Einbauten lassen nicht gerade auf eine hohe Professionalität im Hinblick auf elektrische Verkabelungen schließen. „Man sollte bei der Absicht



Sind die Spannbänder zu kurz, wird kurzerhand eine Verlängerung mittels zweier Schrauben angeschweißt. Eine Maßnahme, die dem Sachverständigen die Worte raubte.



Fotos: KÜS

eine Gasanlage in sein Fahrzeug nachzurüsten, auf keinen Fall nur auf den Preis achten. Vielmehr ist es wichtig, sich an eine qualifizierte und anerkannte Kraftfahrzeug-Werkstatt zu wenden und sich eingehend beraten zu lassen“, empfiehlt Marmit.

[...]

Die im Arbeitskreis abgestimmten Lösungen zu den aufgetretenen Fragen werden in einem Fragenkatalog zusammengestellt. Der Katalog soll dabei helfen, dass bei auftretenden Fragen und Diskussionen zwischen Fahrzeughaltern, Werkstätten und Fahrzeugüberwachern einvernehmliche Lösungen gefunden werden. Der Fragenkatalog wird nach Abstimmung im Arbeitskreis „Gas“ kontinuierlich erweitert und kann auf der Internetseite der Akademie des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes (TAK) unter www.gapplus.de eingesehen werden.

Hans Rosarius



www.amz.de/Autogas-Einbau

INFOS IN KÜRZE

Fahrzeughalter sind verpflichtet, die Umrüstung ihres Kraftfahrzeugs auf Gasbetrieb unverzüglich der Straßenverkehrsbehörde zu melden und die Änderung der Kraftstoffart in den Fahrzeugpapieren vornehmen zu lassen. Für die erforderliche Änderung verlangt die Behörde die Vorlage „Nachweis nach Anlage XVII Nr. 2.4 StVZO, Gassystemeinbauprüfung (GSP), Gasanlagenprüfung (GAP)“, die unter anderem auch den Vorschlag zur Änderung der Angaben in den Fahrzeugpapieren enthält. Verfügt das Nachrüstsystem über eine Teilgenehmigung nach ECE-R 115 ist kein weiteres Gutachten erforderlich. Ist dies nicht der Fall, muss ein Einzelgutachten nach § 21 der StVZO durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen erstellt werden. Erst mit diesen Unterlagen werden die Fahrzeugpapiere von der Straßenverkehrsbehörde entsprechend geändert.

Der kürzeste Weg der Flüssiggasleitung ist nicht der sicherste. In der Nähe der Abgasanlage hat die Gasleitung nichts zu suchen und dass sie nicht an einem beweglichen Stabilisator zu befestigen ist erübrigt sich von selbst.

