

Explosive Statistik

PRÜFDIENSTE – Nach Untersuchungen der KÜS fallen rund 20 Prozent der nachgerüsteten Gasanlagen bei der regelmäßigen Prüfung durch Mängel auf. Viele Beanstandungen resultieren aus nicht sachgerechten Einbauten.



Gruselkabinett der KÜS-Prüfer: Tankanschluss direkt im Kofferraum.

Die Nachrüstung von Gasanlagen – insbesondere Flüssiggas (LPG) – kann für Werkstätten und Autohäuser ein sehr gutes Geschäft sein. Doch so viele positive Beispiele es gibt, genauso viele frustrierte Werkstätten findet man. Motorschäden, Einstellprobleme, genervte Kunden, verklebte Rails und Injektoren, mangelnder Support vom Systemlieferanten etc. – mancher wünscht sich, nie damit angefangen zu haben, denn der Spaß am kostensparenden Gasbetrieb wird durch solche Tiefschläge kräftig vermässelt.

Jeder Fünfte fiel durch

Dennoch ist die Zahl der aktuellen Alternativ-Kraftstoff-Fahrer nicht unbedeutend und wird bei hohen Spritpreisen weiter steigen: Zum 1. Januar 2009 waren laut KBA 367.146 Gasfahrzeuge gemeldet, darunter 60.744 mit Erdgas und 306.402 mit Flüssiggas. Die meisten davon dürften nachträglich mit einer Gasanlage ausgerüstet worden sein. Doch egal ob die Gasanlage ab Werk installiert war oder nachträglich eingebaut wurde: Alle zwei Jahre ist die Gas-Anlage einer wiederkehrenden Gasanlagenprüfung zu unterziehen (GAP), die als Teiluntersuchung im Rahmen der

HU nach §29 StVZO stattfindet oder bis zu 12 Monate davor durchgeführt werden darf. Dabei identifiziert der Prüflingenieur die Gasanlage und prüft sie auf Zustand (z. B. Umschaltfunktion, Motorlauf) und Dichtheit (mittels Gasetektor und Lecksuchspray).

Laut einer Statistik der KÜS (Kraftfahrzeug-Überwachungsorganisation freiberuflicher Kfz-Sachverständiger e.V.) nicht immer zur Freude der Sachverständigen. Denn bei den in 2008 insgesamt von der KÜS durchgeführten, 7.038 wiederkehrende Gasanlagenprüfungen, fielen 1.342 mit erheblichen Mängeln auf. Das heißt, fast 20 Prozent bzw. jede fünfte Gasanlage schaffte die Prüfung nicht! Die Hauptmängel laut der KÜS: Dichtheitsprobleme und nicht eingetragene Gasanlagen.

Einfacher mit ECE-R-115

Vor allem die grundsätzliche Einbauabnahme der Gasanlagen im Rahmen einer Gassystemeinbauprüfung (GSP) scheint sich mancher Autofahrer sparen zu wollen – zumindest so lange bis es bei der HU auffällt. Denn Gasanlagen in Fahrzeugen müssen auf Grundlage der Regelungen ECE-R-67/1 (für Flüssiggas) oder ECE-R-110 (für Erdgas) bauartgenehmigt sein. Es muss also eine EG-Typgenehmigung, eine ABE oder eine Einzelbetriebslaubnis vorliegen. Bei Nachrüstsätzen ist in jedem Fall eine Abnahme nach §21 StVZO notwendig.

Die GSP kann von amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern (aaSoP) der technischen Prüfstellen, von den Prüflingenieuren der amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen sowie anerkannten GSP-Werkstätten durchgeführt werden. Für die GSP zertifizierte Fachkräfte in der Werkstatt müssen die GSP-Schulung alle 36 Monate wiederholen, da sonst die Berechtigung zur Durchführung der GSP erlischt.

Von Vorteil, weil einfacher bei der Abnahme, sind Gasanlagen, die nach der ECE-R-115 genehmigt sind. Nachrüstsätze, die keine ECE-R-115-Genehmigung haben, müssen nach den technischen Vorgaben der ECE-R-67 eingebaut sein und immer ein Abgasgutachten des Herstellers für das spezielle Kraftfahrzeug enthalten. Ist diese Hürde genommen, lohnt sich noch ein genauer Blick auf die Gastanks. Ältere Gastanks, die nicht die ECER-67 (LPG-Tanks) bzw. ECE-R-110 (CNG-Tanks) erfüllen, sind noch von der Druckbehälterprüfung betroffen. Diese steht in der Regel nach zehn Jahren an bzw. nach drei oder fünf Jahren – je nachdem welches Datum das Siegel auf dem Tank angibt. ts