



Was Prüfern in der Praxis auffällt

In der Nachrüstung von Autogasanlagen sind einige technische Feinheiten zu beachten, damit es kein Pfusch wird. Bei der Hauptuntersuchung wurden von den Kfz-Sachverständigen der KÜS gravierende Mängel aus nicht fachgerechter Umrüstung auf Autogasbetrieb entdeckt. Eine Situationsbetrachtung der KÜS.

Die Nachrüsttechnik kann ihre Tücken haben, wenn sie nicht qualifiziert durchgeführt wird. In der Vergangenheit ist es zu Motorschäden an Fahrzeugen gekommen, bei denen Gasnachrüstsysteine eingebaut wurden, wenn wichtige technische Veränderungen nicht durchgeführt wurden. Der wichtigste Punkt bei der geplanten Nachrüstung eines Fahrzeuges mit Autogas ist für den Kunden die Wahl des Umrüstbetriebes, weshalb nur autorisierte und fachkompetente Werkstätten mit dem Umbau beauftragt werden sollten. Dazu können die Auskünfte des Kfz-Handwerks weiterhelfen oder die einschlägigen Internetforen, rät man bei der KÜS. Ein weiterer Punkt ist die Verwendung der verbauten Teile. Diese müssen für LPG die Nummer ECE-67 und für CNG die Nummer ECE-110 deutlich aufgedruckt zeigen. Gegebenenfalls sollte eine Herstellerfreigabe für das jeweils umzurüstende Fahrzeug eingeholt werden.

Keinen Pfusch beim LPG-Umbau zulassen

„Grundsätzlich sollten nur geschulte und speziell ausgebildete Mitarbeiter der Betriebe den Gas-Umbau vornehmen. Dazu sollten die Gewährleistungs- und Garantieansprüche vorher abgeklärt werden. Herstellerfreigaben und Herstellervorgaben für den Umbau auf LPG müssen unbedingt beachtet werden, ebenso die Verwendung von ECE-gekennzeichnetem Material. Die Betriebe sollten ihre Kunden auch ausführlich beraten um so eventuelle Bedienungsfehler auszuschließen,“ rät Dipl.-Ing. Jörg Schwinn, stellv. Technischer Leiter der KÜS. 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. Die Prüferingenieure der KÜS erleben seinen Worten zu Folge einiges bei der Kontrolle der LPG-Anlagen. So wird etwa für die Befestigung des Tanks Material aus dem Baumarkt verwendet. Das hält den Tank bei einem Crash nicht in der Verankerung. Die Gasleitungen bestehen auch oft nicht aus dem vorgeschriebenen Material, sind aber billiger und nicht geeignet. Neben häufig zu bemängelnden Schutzanstrichen, unzulässigen Einbaulagen, unterdimensionierten Spannbändern, unzureichenden Befestigungsbolzen und Undichtigkeiten der Gasanlage erleben die Prüferingenieure 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-Prüferingenieur die Befestigungsmethode. Bemängelt wird auch oft, das 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. Ein positives Prüfungsprotokoll gibt es mit diesen Mängeln nicht, der Ärger mit dem Kunden ist so vorprogrammiert.