Die Sache mit der Glühwendel

Interview | Während Leuchtdioden in modernen Scheinwerfern inzwischen fast schon Standard sind, werden H7-Ersatzlampen weiterhin nur mit Glühwendel verkauft. Wir haben mit Christian Prell von Osram darüber gesprochen, warum das so ist.

asp: *Herr Prell, in neuen Autos kommen fast nur noch LED-Scheinwerfer zum Einsatz. Warum gibt es keine H7-Lampen als LED-Version für den Aftermarket?*
C. Prell: Da muss ich widersprechen. Es gibt LED-Scheinwerferlampen im H7-Format und es gibt auch Lösungen, die im Scheinwerfer gleichwertig oder sogar besser funktionieren. Osram bietet qualitativ hochwertige LED-Retrofit-Lampen, aber ohne ECE-Zulassung. Deshalb wird man diese auch nicht in Deutschland finden, da sie hierzulande so nicht vertrieben werden dürfen. In Ländern außerhalb des ECE-Geltungsbereiches ist man da schon weiter.

asp: *Liegt das an technischen Einschränkungen?*
C. Prell: Unsere LED-Retrofit-H7-Lampe erfüllt im Prinzip alle relevanten Vorgaben, die sicherstellen, dass die Leuchte nach Norm funktioniert. Die Retrofit-Lampe an sich ist aber leider nicht ECE-konform, weil sie beispielsweise keine Glühwendel mehr hat. Die ECE-Norm besagt aber, dass in einer Halogen-Lampe immer eine Glühwendel enthalten sein muss. Man müsste nun diese Glühwendelform mit den eingebauten LEDs simulieren, um der ECE-Norm überhaupt näher zu kommen. Das stellt erstens eine große technische Herausforderung dar und ist zweitens immer noch keine Glühwendel im normtechnischen Sinn.

Kurzfassung

LED-Retrofit-Lampen sind außerhalb Europas bereits erhältlich, in Deutschland aber noch nicht zugelassen. Christian Prell von Osram erklärt im Interview, warum das nichts mit technischen Einschränkungen zu tun hat.

Foto: Osram

Christian Prell ist Head of Sales Aftermarket bei Osram und für Europa zuständig.

asp: *Warum ändert man nicht einfach die ECE-Norm entsprechend?*
C. Prell: Für Veränderungen oder neue ECE-Normen gibt es Fachgremien in Brüssel. In diesen sind verschiedene Industriegruppen vertreten. Hier gibt es aktuell Vertreter, die eine LED-Retrofit-Lösung als unvorteilhaft für ihr Geschäft ansehen und somit blockieren. Wir kämpfen seit Jahren dafür, LED-Retrofit-Lampen in die ECE-Norm zu bringen beziehungsweise die bestehenden Normen für LED-Retrofit-Lösungen zu erweitern. Bislang gibt es keine Annäherung auf europäischer Ebene und die Aussichten sind nicht wirklich gut. Im Endeffekt wird der Endkonsument so leider von einer neuen Technik ferngehalten, die heute schon ausgereift ist, aber in den nächsten Jahren noch enorme Fortschritte erzielen wird. Minderwertige LED-Produkte würden mit einer Normierung ebenfalls im Sinne der Verkehrssicherheit unterbunden.

asp: *Was müsste geschehen, um LED-Retrofit-Lampen in Deutschland auf den Markt bringen zu können?*
C. Prell: Die bestehende ECE-Norm müsste so erweitert werden, dass LED-Retrofit-Lampen erlaubt sind, wenn sie mindestens die vorgegebenen Eigenschaften der Ursprungstechnologie mit Glühwendel erfüllen und in allen Automodellen sicher funktionieren. Da wir hier wie gesagt in nächster Zeit nicht unbedingt auf einen Durchbruch hoffen können, wird sich zeigen, inwieweit einzelne Länder in Zukunft vielleicht lokale Lösungen suchen. Wir unterstützen weiterhin Normierungsformen dieser wirklich vorteilhaften Technik für das Auto.

asp: *Benötigt man überhaupt noch LED-Retrofit-Lampen als Halogenersatz, wenn die Autohersteller immer mehr auf ganze Scheinwerfersysteme ohne konventionelle Lampen setzen?*
C. Prell: Ja. Rein von den Stückzahlen her sinkt der Bedarf an konventionellen Halogenlampen durch die steigende LED-Ausstattung der Fahrzeuge bereits, der Marktbedarf befindet sich aber immer noch auf hohem Niveau. Für innovative Mehrwertprodukte zahlt der Kunde gerne auch mehr, dieses Produkt-Segment steigt immer noch. Wertmäßig ergibt sich somit immer noch ein wachsender Lampen-Aftermarket. H7-Lampen werden sich also von einem Premiumanbieter noch eine ganze Weile gut verkaufen lassen.

asp: *Sie bieten auch komplette LED-Scheinwerfer für Autos an, die in Deutschland zugelassen sind. Warum sind die momentan nur für einige VW-Golf- und Ford-Focus-Modelle erhältlich?*
C. Prell: Das hat keinen technischen oder Normierungsgrund, wir können schlichtweg nicht jedes Automodell sofort abdecken. Dieses Produktfeld ist recht neu für uns. Es birgt eine gewisse Herausforde-

„Wir kämpfen seit Jahren dafür, LED-Retrofit-Lampen in die ECE-Norm zu bringen."

Christian Prell, Osram

rung, ein komplexes Aftermarket-Produkt zu entwickeln, das lichttechnisch besser ist als das Original, topmodernes Design bietet, sich mit dem Bordcomputer älterer Autos versteht und Plug & Play einfach montierbar ist. Und alles natürlich in Osram-Qualität. Das ist uns für einige Modelle schon gelungen, wir werden das Angebot aber bestimmt zukünftig ausweiten. Zur Essen Motor Show kommt beispielsweise ein neuer LED-Nachrüstscheinwerfer für den VW Amarok und den 1er-BMW. Zudem bieten wir dann auch erste Voll-LED-Rückleuchten an – beispielsweise für den Ford Fiesta MK 7 und den VW Golf VI. Wir haben auch schon einen dynamischen LED-Spiegelblinker für den VW Golf VII im Angebot, der sehr gut mit den LED-Scheinwerfern harmoniert.

asp: *Ein kompletter LED-Scheinwerfer kostet deutlich mehr als eine Scheinwerferlampe. An wen richtet sich das Angebot?*
C. Prell: Eine wichtige Klientel sind natürlich tuningbegeisterte Autofahrer, die sehr viel Wert auf ihr Auto-Design legen. Aber die größere Zielgruppe sind Fahrer, die die Lichtleistung ihrer Frontbeleuchtung steigern möchten oder nach einem Unfall mit dem Fahrzeug den Scheinwerfer austauschen müssen. Im Vergleich zum OE-Ersatzteil ist unser Scheinwerfer nur unwesentlich teurer, wenn man die Mehrleistung berücksichtigt. Aber die Lichtleistung ist gegenüber dem OE-Scheinwerfer deutlich besser. Darüber hinaus hat unser LED-Scheinwerfer eine längere Lebensdauer und einen geringeren Stromverbrauch.

Interview: Alexander Junk