

Fragen an ...


Foto: TÜV SÜD

Thomas Sieber, Technischer Leiter der Überwachungsorganisation bei TÜV SÜD Auto Service GmbH

Kann das bewährte System der HU/AU künftig wie gewohnt weiterlaufen?

Ja. Die Akkreditierung des Kfz-Gewerbes war Grundvoraussetzung dafür, das bewährte System weiter zu betreiben. Dank der Anstrengung aller Beteiligten ist das jetzt möglich.

Ist TÜV SÜD schon auf das neue Messverfahren Partikelzählen ab 01.01.2023 vorbereitet?

TÜV SÜD ist weitgehend vorbereitet. Zwar sind die Gerätschaften heute noch nicht verfügbar. Wir stehen in ständigem Austausch mit unseren Lieferanten. Demnach werden die Geräte im vierten Quartal verfügbar sein. Die Auslieferung aller erforderlichen Geräte könnte sich über einen längeren Zeitraum, also über den 01.01.2023 hinaus, erstrecken. Wir gehen davon aus, dass TÜV SÜD ab 01.01.2023 in der Lage sein wird, Abgasuntersuchungen mit dem Partikelzählverfahren anbieten zu können.

Möglicherweise gibt es eine Übergangsregelung. Was raten Sie Werkstätten?

In jedem Fall ist eine frühzeitige bzw. baldmöglichste Bestellung der Messtechnik anzuraten. Abhängig vom Lieferanten und dem jeweiligen Status sollte unbedingt darauf geachtet werden, dass die erforderlichen Anforderungen wie gültige Baumusterprüfung und gültiger Softwarestand, aber auch die Funktionalität im Zusammenspiel mit der vorhandenen Messtechnik vertraglich festgehalten wird.

AÜK-Akkreditierung – ein Erfolg

Abgasuntersuchung | Seit 1. Juli 2022 dürfen Prüfengeure nur noch solche AU-Nachweise anerkennen, die in einer Werkstatt durchgeführt wurden, die in ein akkreditiertes System eingebunden ist. Die gute Nachricht lautet: Der gesamten Kfz-Branche ist es gelungen, die neuen Anforderungen an die technische Fahrzeugüberwachung rechtzeitig zu erfüllen. Dies darf als Gemeinschaftsleistung von Verordnungsgeber, Verbänden, den Innungen, den Prüforganisationen und den Kfz-Werkstätten betrachtet werden. Mit der Einbindung der Werkstätten in das AÜK-System konnte erreicht werden, dass die von anerkannten Werkstätten durchgeführten Prüfungen als eigenständiger Teil der Hauptuntersuchungen (HU) weiterhin erbracht werden können. Dazu gehören die Abgasuntersuchung (AU), die Sicherheitsprüfung (SP) und die Gasanlagenprüfung (GAP).

Laut Auskunft des ZDK waren bis Anfang August 30.520 Stützpunkte dem Qualitätsmanagementsystem des Bundesinnungsverbands des Kfz-Handwerks (BIV) beigetreten. Davon erfüllen 29.619 Stützpunkte alle Anforderungen und können AU, SP und/oder GAP unter akkreditierten Bedingungen durchführen und bescheinigen.

Hintergrund ist die Umsetzung der europäischen Vorgaben für das Qualitätsmanagement bei der technischen Fahrzeugüberwachung nach Richtlinie 2014/45/EU. Vorgesehen ist unter anderem die Einführung eines Akkreditierungssystems nach ISO 17020. Weil die Werkstattuntersuchungen/-prüfungen (AU, AUK, SP und GAP) in §29 StVZO geregelt sind und damit die ISO 17020 anzuwenden ist, musste auch das Kfz-Gewerbe ein entsprechendes Qualitätsmanagementsystem entwickeln, das die Anforderungen der ISO 17020 erfüllt.

Damit nicht jeder Fachbetrieb einzeln bei der Deutschen Akkreditierungsstelle (DAkkS) eine kostspielige und zeitaufwendige Akkreditierung durchlaufen muss, wurde vom ZDK das akkreditierte System „AÜK“ ins Leben gerufen. AÜK steht für Akkreditierte Überprüfung im Kfz-Gewerbe. Alle Kfz-Werkstätten/-Unternehmen, die auch nach dem Stichtag 1. Juli 2022 hoheitliche Fahrzeuguntersuchungen/-prüfungen selbst durchführen und ihren Kunden anbieten wollen, mussten daher entweder selbst nach ISO 17020 akkreditiert sein oder sich dem nach ISO 17020 akkreditierten System des Bundesinnungsverbandes des Kraftfahrzeughandwerks anschließen.



Foto: ZDK

Auch künftig können akkreditierte Werkstätten die AU als beigestellte Prüfung anbieten.

E-Autos: Nicht am Reifen sparen



Foto: auto-illustrierte

Schmäler schwimmt nicht so schnell: Der 225er-Reifen siegt beim Aquaplaning-Test.

Elektroautos und Reifendimensionen – dieses Thema hat die Schweizer Fachzeitschrift *auto-illustrierte* auf dem Goodyear Testgelände im französischen Mireval unter die Lupe genommen. Mit auf dem Testgelände waren die neutralen Sachverständigen von TÜV SÜD. „Reine Reifen für E-Autos gibt es nur selten. E-Autofahrer möchten beim Reifenkauf heute auf die gesamte Palette zugreifen können“, sagt TÜV SÜD-Reifenexperte Michael Stamm. Das liegt am breiten Spektrum verfügbarer Fahrzeuge und an den unterschiedlichen Fahrprofilen. Wer im E-Auto lange Strecken unterwegs ist, möchte selbst mit dem Stromer sportlich daherkommen. Für den Einsatz in der Stadt eignen sich dagegen eher kleindimensionierte Reifen.

Beim Testfahrzeug setzte die *auto-illustrierte* mit einem BMW i4 auf die sportliche Variante. Beim Test wurden verschiedene Reifen-Dimensionen unter die Lupe genommen. Darunter einen Low-Budget-Reifen der Marke Matador. Die Probanden im Test: Der Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6 in 18 und 19 Zoll, der Matador MP 47 Hectorra 3, ebenfalls in 19 Zoll, und der Goodyear Efficient-Grip Performance 2 (17 Zoll). Vor allem beim Bremstest auf nasser Fahrbahn aus

80 Stundenkilometern zeigt der Reifen aus der Slowakei (Matador) deutliche Schwächen. Er bringt das Testfahrzeug erst nach 41,1 Metern zum Stehen. Zum Vergleich: 31,4 Meter der 18er Goodyear, 31,5 Meter der Goodyear in 19 Zoll. Der 17-Zöller braucht 37,8 Meter.

Auch beim Trockenbremsen schneiden die Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6 (18/19 Zoll) am besten ab. Von hundert auf null stehen sie bei 32,4 beziehungsweise 33 Metern. Der Matador braucht 35,2 Meter, beim 17 Zöller steht die BMW-Tachonadel nach 35,5 Metern auf null. Beim Aqua-

planing in etwa acht Millimeter tiefem Wasser zeigen dagegen der schmalere 17 Zöller und der Reifen aus Bratislava die besten Werte. Der Kleinere schwimmt bei 84,5 km/h auf, der 18er-Low-Budget-Reifen aus dem Hause Continental bei 83,9 km/h.

Bei allen weiteren Tests verfestigt sich allerdings der hintere Platz des Matador. Er ist in den Disziplinen Trocken- und Nasshandling wesentlich langsamer unterwegs und zeigt vor allem auch in Sachen Fahrstabilität deutlich weniger Performance. Und leider konnte die günstige Alternative auch beim Test im Prüflabor von TÜV SÜD nicht überzeugen. Beim gerade für E-Fahrzeuge so wichtigen Test des Rollwiderstands landete er auf dem letzten Platz. Fazit von TÜV SÜD-Reifenfachmann Stamm: „Wer neue Reifen für sein Elektroauto braucht, sollte neben den allgemeinen Sicherheitsparametern ein besonderes Augenmerk auf Rollwiderstand und Laufruhe legen. Zudem besteht natürlich immer die Möglichkeit, wieder den vom Hersteller erstmontierten Reifen zu kaufen. Er ist in der Regel optimal für das Modell abgestimmt. Die ausführlichen Ergebnisse des Reifentests stehen in der August-Ausgabe der *auto-illustrierte* sowie online auf www.auto-illustrierte.ch.

Expertentipp

Verhalten beim Autobrand

Was im Action-Film für Spannung sorgt, ist im echten Leben meist weniger spektakulär. Explodierende Autos sind auf der Straße eher die Ausnahme. „So schnell brennt nach einem Unfall ein Fahrzeug normalerweise nicht und selbst wenn, kommt es nur äußerst selten zu einer Explosion“, weiß Eberhard Lang von TÜV SÜD. Es bleibt also ausreichend Zeit zur Brandbekämpfung.

Grundsätzlich empfehlen Fachleute, einen Feuerlöscher an Bord zu haben, der die DIN EN 3 erfüllt. Besonders geeignet sind Zwei-Kilogramm-ABC-Pulverlöscher. Feuerlöscher sollten alle zwei Jahre vom Fachmann überprüft werden. Zumeist entstehen Fahrzeugbrände nicht durch Unfälle, sondern durch Kurzschlüsse, undichte Ölleitungen, also durch technische Defekte. Deshalb können sie, bevor auch der Innenraum brennt, mit einem Handfeuerlöscher wirksam niedergehalten werden: „Die Flammen müssen im Brandherd immer von unten bekämpft werden“, weiß TÜV SÜD-Fachmann Lang. Die Motorhaube darf dabei nur einen Spalt geöffnet werden, um mit kurzen Löschstößen in den Motorraum zu sprühen. Keinesfalls darf man die Haube ganz aufreißen. Verpuffungen können die Folgen sein. Der zusätzliche Sauerstoff facht das Feuer an. Untersuchungen haben gezeigt, dass Flammen sich relativ langsam ausbreiten. Bis ein Wagen komplett in Flammen steht, vergehen mehrere Minuten. Rettungsversuche sind daher möglichst und Erfolg versprechend.



Foto: Stephan Dinges/stock.adobe.com

TÜV SÜD Division Mobility, Philip Puls, Tel. 0 89/57 91-23 20, Fax -23 81, philip.puls@tuvsud.com
Zentraler Vertrieb, Tel. 07 11/7 82 41-2 51, MO-Vertrieb@tuvsud.com