

Wer hat an der Uhr gedreht?

Tachomanipulation | Gerade bei teuren Gebrauchtwagen drehen Betrüger oftmals den Tacho zurück, was für höhere Verkaufspreise sorgt. Einen Hinweis darauf kann der Service von CarVertical bieten: Nach Eingabe der VIN werden historische Tachodaten offenbart.



Foto: Adobe Stock/BillionPhotos.com

Tachomanipulationen sind gerade bei hochpreisigen Autos beliebt.

Das vermeintliche Auto-Schnäppchen kann sich schnell als Kostenfalle entpuppen, wenn Betrüger den Tacho zurückgedreht haben. Gerade bei hochpreisigen Autos ist das keine Seltenheit.

1.000 Quellen wie internationalen Fahrzeugregistern, Versicherungsunternehmen, Strafverfolgungsbehörden, Werkstätten und verschiedenen weiteren Einrichtungen zu nutzen und darauf aufbauend ein globales Fahrzeughistorien-

register zu erstellen. Bei Eingabe der Fahrzeug-Identifizierungsnummer (VIN) lassen sich die Daten für ein Fahrzeug gegen Gebühr in einem übersichtlichen Bericht abrufen.

„CarVertical wurde von vier Freunden im Jahr 2017 in Litauen gegründet, die bis heute im Unternehmen aktiv sind. Die Idee entstand aus eigener Frustration beim Gebrauchtwagenkauf. Käufer wissen oft nicht, welche Geschichte ein Fahrzeug wirklich hat – Unfälle, manipulierte Kilometerstände oder intensive Nutzung bleiben häufig verborgen“, sagt Matas Buzelis, Business Development Manager bei CarVertical in Vilnius. Das Ziel war es, den Fahrzeugverkauf transparenter zu machen und Informationen bereitzustellen – für private Käufer, aber auch für Händler und Werkstätten.

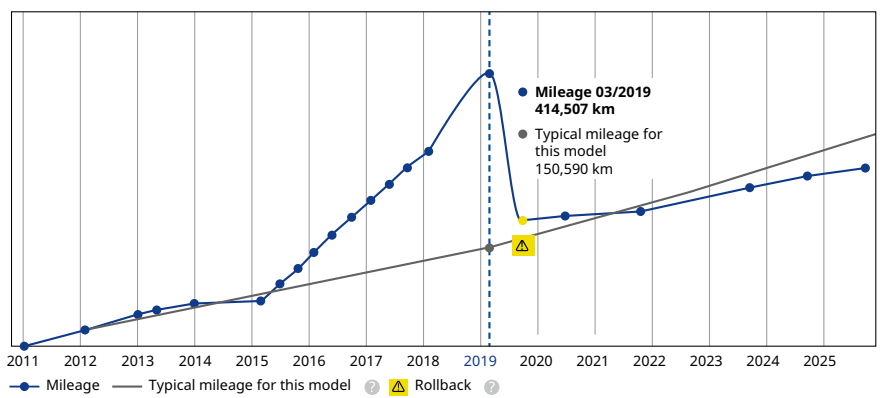
Seit der Gründung ist das Unternehmen in 37 Ländern vertreten, vorwiegend in Europa, aber auch Ländern wie den USA, Mexiko, Australien, Neuseeland und Südafrika. „Gerade der internationale Gebrauchtwagenhandel spielt für unsere Analysen eine große Rolle, da Fahrzeugexporte besonders anfällig für Betrugsversuche sind“, erklärt Buzelis. Die Berichte zur Fahrzeughistorie wer-

Transparenz erhöhen

Der litauische Anbieter CarVertical hat sich darauf spezialisiert, Daten aus über

Kurzfassung

CarVertical bietet die Möglichkeit, nach Eingabe der Fahrgestellnummer eine Service-Historie des Fahrzeugs abzurufen und manipulierte Tachostände zu erkennen. Auch Unfall-Ereignisse werden aufgezeigt.



Manipuliert: Der Knick in der Kurve offenbart, wann der Tacho zurückgedreht wurde.

Foto: CarVertical

Philip Puls

Leiter Technische Prüfstelle Bayern bei TÜV SÜD Auto Service GmbH in München

asp: Herr Puls, wird bei der HU überprüft, ob der Tacho eines Fahrzeugs manipuliert wurde?

P. Puls: Offensichtliche Manipulationen am Tachometer könnten im Rahmen der Hauptuntersuchung (HU) festgestellt werden, allerdings nicht systematisch, sondern nur plausibilitäts- und sichtbarkeitsbasiert. Der Wegstreckenzähler wird im Rahmen der HU auf Zustand, Funktion und Auffälligkeiten hin untersucht. Der Kilometerstand wird dokumentiert und auf Plausibilität geprüft, beispielsweise im Vergleich mit früheren HU-Werten. Unplausible Kilometerstände werden in der Regel als Hinweis für den Halter dokumentiert. Die Einstufung eines Kilometerstands als unplausibel ist derzeit nicht eindeutig geregelt und daher weit gefasst, da eine verbindliche Definition entsprechender Abgrenzungskriterien nicht vorliegt. Der Halter kann aber aufgrund der Feststellungen bei der Hauptuntersuchung, wenn erforderlich, eigene weitere Untersuchungen durchführen lassen.

asp: Ist der HU-Adapter in der Lage, manipulierte Wegstreckenzähler zu erkennen?

P. Puls: Der HU-Adapter, der an der OBD Schnittstelle angeschlossen wird, liest diagnoserelevante Steuergeräte wie für den Motor, das ABS oder für die Airbags aus. Er hat keinen Zugriff auf herstellerspezifische Kilometer-Speicher oder redundante Kilometer-Zähler in mehreren Steuergeräten. Kurz: Der HU-Adapter kann gegebenenfalls Auffälligkeiten sichtbar machen, ist aber kein Werkzeug zur Manipulationserkennung.

asp: Gibt es Indizien, auf die TÜV-Prüfer achten, die eine Tachomanipulation erahnen lassen?

P. Puls: Prüfer erkennen natürlich, wenn beispielsweise die Abnutzung und der Gesamtzustand des Fahrzeuges nicht

zum Kilometer-Stand passen. Dem Prüfer liegen aber keine vollständigen Laufzeithistorien und Plausibilitätsabgleiche über Lebensdauer, Wartung und Nutzung vor. Eine tatsächliche Relevanz für die Hauptuntersuchung haben diese Hinweise nicht, solange die Verkehrssicherheit, Vorschriftsmäßigkeit und Umweltverträglichkeit nicht davon betroffen sind.

asp: Wird es zukünftig möglich sein, Manipulationen am Tacho erkennen zu können? Sind technische oder gesetzliche Anpassungen geplant?

P. Puls: Die EU möchte in Zukunft eine Reihe gesetzlicher, technischer und organisatorischer Maßnahmen treffen, um die Manipulation des Kilometerstands einzudämmen. Dabei verfolgt sie vor allem das Ziel, die Transparenz zu erhöhen, Manipulationen zu erschweren und grenzüberschreitenden Betrug aufzudecken. So fordert das Europäische Parlament seit 2018 ein EU-weites zentrales Register für den Kilometerstand, angelehnt an das belgische Car-Pass-System. Ziel ist die Erfassung des Kilometerstands bei Hauptuntersuchungen, Werkstattbesuchen und Reparaturen sowie ein grenzüberschreitender Datenaustausch zwischen den Mitgliedstaaten. Die EU-Kommission hat entsprechende Vorschläge in ein Gesetzespaket zur Fahrzeugüberwachung aufgenommen. Eine endgültige EU-weit verpflichtende Datenbank besteht noch nicht, befindet sich aber politisch in Vorbereitung. Dieses Jahr wird dazu voraussichtlich ein Beschluss gefasst, die Umsetzung ist ab Januar 2029 geplant.



Foto: TÜV SÜD

den dabei über Schnittstellen in Echtzeit abgerufen. Die verfügbaren Informationen werden anschließend zusammenge-

führt, chronologisch geordnet und verständlich aufbereitet. Lassen Daten Rückschlüsse auf Manipulationen zu, wird das zusätzlich markiert. Anhand einer Kurvengrafik lässt sich beispielsweise gut erkennen, ob der Tachostand konsistent ist, da die Kilometerstände chronologisch aufgelistet werden. Ein „Knick“ in der Grafik offenbart den Betrug.

Sonderfall Deutschland

Deutschland ist jedoch ein Sonderfall: Die Fahrzeug-Identifizierungsnummer bezieht sich indirekt auf personenbezogene Informationen und fällt daher unter den Datenschutz. „Für Fahrzeuge, die ihr Leben ausschließlich in Deutschland verbracht haben, sind die verfügbaren Informationen daher aktuell noch begrenzt“,

sagt Buzelis. Es werde jedoch intensiv daran gearbeitet, zusätzliche Datenquellen anzubinden.

Alexander Junk |



Foto: TÜV SÜD

Der HU-Adapter kann bei der Hauptuntersuchung keine Manipulationen erkennen.



Foto: BMW

Der BMW X6 ist laut CarVertical ein beliebter Kandidat für Tachomanipulationen.