

Mehr als nur heiße Luft

Nach der AUK-Einführung steht fest: Die ‚Abgasuntersuchung an Krafträdern‘ ist auch für Kfz-Betriebe interessant – doch es gibt einiges zu beachten

Seit dem 1. 4. 2006 müssen die meisten im Verkehr befindlichen Zweiräder einer Abgasuntersuchung unterzogen werden. Stimmt die technische Ausrüstung und ist der Werkstattbetrieb entsprechend autorisiert, ist die AUK eine lohnende Zusatzoption, um Neukunden zu gewinnen. KRAFTHAND hat im nachfolgenden AUK-Spezial die aktuellsten Rahmenparameter zusammengestellt und die wichtigsten Arbeitsanweisungen beschrieben.

Bisher sind die Erfahrungswerte mit der neu eingeführten AUK als ‚durchwachsen positiv‘ zu bezeichnen oder schlicht nicht vorhanden. Viele Kfz-Werkstattinhaber sind verunsichert ob des technischen Zusatzaufwandes, der anfallenden Kosten sowie der nötigen Schulungsaufwendungen.

Zu viele mehr oder wenig brauchbare Tipps zur Durchführung der AUK, zu Abgasungs-, Tester- und Adapter-Lösungen



Zusatzgeschäft mit Motorradfahrern: Die AUK bringt Kunden in die Werkstatt und dient als Bindungsinstrument. Bild: Würth



CO-Messgerät: Das am Auspuff neben anderen schädlichen Gasen austretende geruchlose Kohlenmonoxid ist in erhöhter Konzentration hochentzündlich und giftig. Bild: Heckmann

kursieren. Andererseits sei kein Geld zu verdienen. Vordergründig richtig, betrachtet man den Umstand, dass teilweise Überwachungsorganisationen die AUK für unter zehn Euro anbieten und die Prüfung für Pkw-Werkstätten im Durchschnitt erst ab 30 bis 40 Euro kostendeckend zu realisieren ist. Dennoch, intelligent beworben kann die AUK so manchen Zweiradfahrer zum dauerhaften Werkstattkunden machen.

Fakt ist, die AUK ist Bestandteil der Hauptuntersuchung nach § 9 StVZO. Zusätzlich benötigt man als Werkstatt für die ‚eigenständige Teiluntersuchung‘ eine zusätzliche Befähigung zur Durchführung. Die Befähigung, eine Pkw-AU durchzuführen, genügt für den Zweiradbereich nicht. Diese wird regelfällig über ein Anerkennungsverfahren zur AUK-Prüfstelle bei der zuständigen Kfz-Innung (mit Unterstützung durch die örtliche Zweiradmechanikerinnung) erworben. Die Inhalte des ‚Ein-Tages‘-Seminars sind dabei deutschlandweit einheitlich definiert. Die Kosten belaufen sich auf 150 bis 250 Euro. Schulungsstätten und Angebote finden Sie auf der Internetseite der Akademie des Kraftfahrzeuggewerbes unter www.tak.de.

Auch ‚Trikes‘ und ‚Quads‘ sind betroffen

AUK-pflichtig sind grundsätzlich alle motorisierten Kraftäder, die ab dem 1. 1. 1989 erstmalig zugelassen wurden. Das heißt konkret, alle Motoräder mit einem Zwei- oder Vier-Takt-Fremdzündungsmotor, einem Hubraum von mehr

als 50 cm³ und einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h.

Auch die sich wegen der vermeintlich kleinen ‚Einstieghürden‘ immer größerer Beliebtheit erfreuenden ‚ATVs‘ (All Terrain Vehicles) wie ‚Trikes‘ und ‚Quads‘ fallen unter die Regelung. Allerdings beschränkt sich diese hier auf Fahrzeuge mit einem Leergewicht bis 400 kg und einer Leistung bis maximal 15 kW. Insgesamt dürften damit über 2.000.000 Kraft-

räder unter die Prüfpflicht fallen. Eine separate Plakette für die AUK ist nicht vorgesehen, vielmehr muss bei der eigentlichen Hauptuntersuchung (HU) der entsprechende Nachweis der Prüfung erbracht werden, so dass es Sinn macht, die AUK in kurzem zeitlichem Abstand zur Hauptuntersuchung durchzuführen. Fahrzeuge mit einer Erstzulassung vor dem 1. 1. 89 werden durch die Umweltuntersuchung nicht erfasst.

Wertediskussion

Vorgeschrieben ist im ersten Schritt (anders als bei Personen- und Lastkraftwagen) nur die Messung des CO-Gehalts, also das austretende Kohlenmonoxid. Zu Verunsicherungen in der Branche tragen allerdings die in der Verordnung nicht klar definierten Folgeschritte bei, was auch die Entscheidung zur Anschaffung eines Abgas-Testgerätes beeinflusst. Achtet man auf Zukunftssicherheit und entwickelt sich die AUK ähnlich wie im Pkw-Bereich (was in naher Zukunft aber nicht zu erwarten ist) sollte man auf Mehrgas-, PC- und OBD(On-Board-Diagnose)-Fähigkeit achten.

Bei der AUK ist kein maschineller Ausdruck der Prüfwerte nötig. An den Prüfablauf selbst sind keine Bedingungen geknüpft. Ein exakt definierter Ablauf ist nicht vorgesehen.

Technische Voraussetzungen

Das zentrale Messgerät für die AUK ist ein CO-Prüfgerät (Bild) oder ein 4-/5-Gas-Tester. Beide müssen der ‚OIML-Klasse 1‘ (Organisation Internationale de Métrologie Légale) entsprechen. Zusätzlich ist für die CO-Messung ein Adapter (Sondenadaption) für den Endtopf und die entsprechende Feinfiltration der Abgase erforderlich. Bauartbedingt muss die Sonde gewisse Anforderungen erfüllen (siehe Absatz ‚Probleme mit der Abgassonde‘).

Zudem erforderlich ist ein Drehzahlerfassungsgerät und ein Temperaturmessgerät (sie-



Heißes Eisen: Prüfung der Motortemperatur mittels IR-Pistole (Pfeil). Bild: Heckmann



Status quo: Eine Abgas-Absauganlage ist aufgrund der Vorschriften unter anderem aus dem Arbeitsschutzgesetz auch für Betriebe, die Motorräder in der Werkstatt reparieren, Stand der Technik.
Bild: Heckmann



Dampfhammer: Die abgasseitig starke Pulsation bei großvolumigen Einzylindermaschinen kann bei unzureichender Anbringung der Messsonde das Messergebnis verfälschen. Bild: Blenk

he Bild). Um Ablesefehler etwa durch nachträglich angebrachte Drehzahlmesser, beispielsweise an Enduro-Maschinen, zu vermeiden, ist vom Ablesen der Drehzahl über das Bordinstrument abzuraten. Allerdings entstehen schnell Zusatzkosten für das Drehzahlmessgerät von bis zu 1.000 Euro.

Die AUK muss grundsätzlich in geschlossenen Prüfräumen mit entsprechender Absaugung der schädlichen Gase erfolgen. Eine Absauganlage ist ohnehin in den meisten Werkstätten vorhanden. Ansonsten bietet sich ein mobile Absaugeinheit an. Eine Durchführung der AUK im Freien ist nicht zulässig.

Probleme mit der Abgassonde

Absolute Dichtheit, sehr hohe Abgastemperaturen und letztendlich eine leichte Handhabung sind die Anforderungen an die Adaption der Abgassonde. Um die Verdünnung durch ‚Fremdsauerstoff‘ zu vermeiden und die Verfälschung des Prüfergebnisses beziehungsweise die Richtigkeit von Einstell- und Wartungsarbeiten zu gewährleisten, muss die Abgassonde mindestens 30 cm in den oder die Endschalldämpfer eingeführt werden. Ist dies nicht möglich, so muss eine mindestens 40 cm lange Rohrverlängerung luftdicht an dem Endschalldämpfer angeschlossen werden. Die Messsonde wird dann in diese

Exakt auf Touren

Bei einigen Motorrädern sind Messungen der Motordrehzahl mit der Triggerzange über Impulse an der Elektrik oder über die Batterie wegen schwerer Zugänglichkeit, Direktzündanlagen oder mehrerer Zündvorgänge pro Arbeitstakt nicht mehr möglich. Ebenso reicht die ‚Oberwelligkeit‘ bei neueren Generationen von Lichtmaschinen nicht mehr aus, um die Drehzahl abzunehmen. Anbieter von Diagnosegeräten wie AVL, Bosch, Gutmann, Sun, Techmess oder Würth haben mobile Drehzahlerfassungsgeräte im Programm, die eine feinfühlig Abnahme an der Lichtmaschine gewährleisten und die Protokollierbarkeit sicherstellen. Teilweise müssen auch die Motorradverkleidungen durch moderne Messsondennik nicht mehr demontiert werden.

Verlängerung eingebracht (siehe Bild). Bei mehreren Endschalldämpfer-Rohren, die nicht miteinander verbunden sind, werden Messungen an allen Endrohren durchgeführt und die Einzelergebnisse gemittelt.

Ein zusätzliches Problem stellen großvolumige Einzylindermaschinen, wie beispielsweise die KTM 640 Adventure, dar, die abgasseitig eine extreme Pulsation aufweist und bei nicht korrekter Anbringung der Abgassonde am Endtopf das Messergebnis stark verfälschen könnte.

Zwei-Takt-Maschinen erzeugen betriebsbedingt einen hohen Anteil an unverbrannten Kohlenwasserstoffen beziehungsweise Ölpartikeln, die das Abgassondensystem und damit auch die Messsonde stark verschmutzen können. Bei der Auswahl der Filtereinheit ist demnach auf gute Filtereigenschaften und leicht zu wechselnde und kostengünstige Filtereinsätze zu achten.

Welche Grenzwerte sind einzuhalten?

Da die neue Bestimmung wider Erwarten ohne Übergangsfrist sehr schnell Anwendung gefunden hat, sind offensichtlich nicht alle Prüfinstitutionen ausreichend mit den einzelnen Daten der Motorradhersteller (CO-Daten) versorgt. Man kann aber davon ausgehen, dass sich der Informationsstand der Prüfinstitutionen weiterhin deutlich verbessern wird. Eine Übersicht der Abgaswerte verschiedener Hersteller bietet beispielsweise die Firma Autodata mit einer eigenen ‚AUK-CD‘.

TECNO

Der neue REFLEX 4130 LX das Diagnose-Multitalent!

Eine moderne Werkstatt braucht handliche, aussagefähige und modernste Diagnosesysteme für eine effektive, tiefgehende Fehlercodediagnose.

Der neue **REFLEX 4130 LX** ist da!

Kompatible Diagnose mit wertschöpfenden Software-Updates inkl. aller notwendigen Schnittstellenkabel (29 Stk.)

- TFT Aktivmatrix Farbbildschirm
- Interner Hochleistungsakku
- Einfache Bedienung
- Integrierte Handgriffe
- Geringes Gewicht

Der **REFLEX 4130 LX** erlaubt eine flexible, interaktive Diagnose mittels OBD und EOBD. Optional sind Primär- und Sekundär-Oszilloskop, Multimeterfunktion mit Ohm-, Volt- und Amperemeter sowie die Fahrzeug-Infomationsdatenbank „EvoDataCar“ erhältlich.

Interaktiv springen Sie einfach von der Fehlercodediagnose (Pkw, Lkw, Motorrad) zum Oszilloskop und zur Infodatenbank „EvoDataCar“ mit Schaltplänen, Fotos, Reparaturanleitungen usw., und dann wieder in die Fehlercodediagnose!

REFLEX 4130 LX - Diagnose einfach gemacht!

Und durch stetige Software- und Datenbank-Updates, über das Internet oder über den automatischen Versand per CD sind sie immer auf dem neuesten Stand.

Der **REFLEX 4130 LX** - das Diagnose-Multitalent mit dem fairen Preis!



TECNO GmbH, Gerberstraße 34, 72622 Nürtingen
Telefon 07142 39004, Telefax 07142 39024
E-Mail info@tecno-gmbh.de



Wir machen gutes

Klima

SPX ROBINAIR

Der Spezialist für Klima-Service

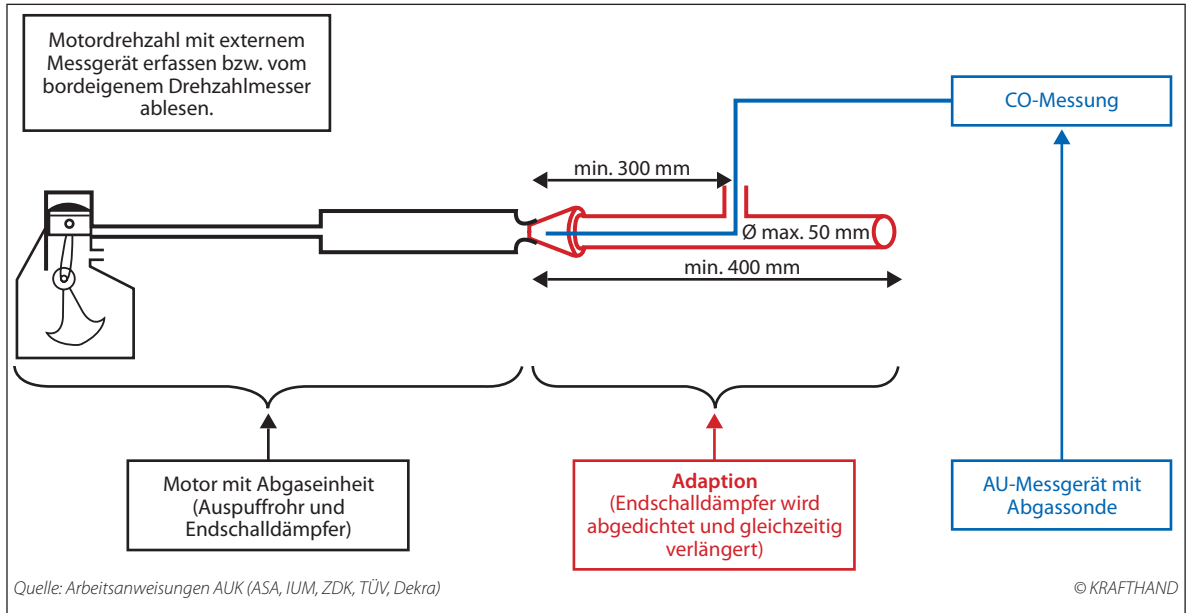


AC 650 PRO

Tecno GmbH · Gerberstraße 34 · 72622 Nürtingen · Telefon 07142 / 39004 · Fax 07142 / 39024

Besuchen Sie uns auf der automechanika 2006 in Frankfurt · Halle 8.0 · Stand B06

Falschluff ohne Chance: Prinzipskizze der erfolgreichen (Innen-)Abdichtung am Endschalldämpfer (möglich ist auch die Anbringung einer hitzebeständigen Außenmanschette) und der Entnahme der Abgase mit einer Verlängerung.



Liegen diese Werte nicht vor, gelten folgende Richtwerte: 4,5 Volumen-Prozent Kohlenmonoxid bei Motorrädern ohne Katalysator oder mit ungeregeltem Katalysator im Leerlauf und 0,3 Volumen-Prozent Kohlenmonoxid bei Fahrzeugen mit geregeltem Katalysator im erhöhten Leerlauf. Die Öltemperatur muss bei der Messung mindestens 60 °C betragen.

Dirk Neugebauer, Geschäftsführer von DNM-Motorräder in Rinteln bei Hannover, schildert seine Erfahrungswerte: „Im Normalfall ist die ‚AUK‘ überhaupt kein Problem – der Grenzwert ist so hoch (ohne Kat), dass die meisten Maschinen leicht darunter liegen. Wir stellen die Motoren auf drei bis vier Prozent Kohlenmonoxid (CO) ein (Grenzwert 4,5 Prozent). Jedes Fahrzeug aus unserem Kundenkreis erhält schon seit vielen Jahren diese CO-Einstel-

lung im Rahmen der Inspektion, zusammen mit der Vergaser-Synchronisation. Also kein Grund zur Sorge! Der Prüfaufwand für Fahrzeuge mit Katalysator ist etwas höher (Grenzwert: 0,3 Volumen-Prozent Kohlenmonoxid), stellt aber im Regelfall ebenso wenig ein Problem dar.“

Einheitliche Arbeitsanweisungen

Ziel der federführend beteiligten Organisationen und Verbände wie TÜV, Dekra, IVM (Industrieverband Motorrad), ZDK (Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe) und ASA (Bundesverband der Hersteller und Importeure von Automobil-Service Ausrüstungen e.V.) war, die Vorgehensweise an allen Untersuchungsstellen, um Kraftfahrzeuge der Abgasprüfung zu unterziehen, zu vereinheitlichen. Die Mess- und

Umgebungsbedingungen sollten vergleichbar und reproduzierbar sein. Aus diesem Grund wurde eine gemeinsame Arbeitsanweisung zur Durchführung der AUK erarbeitet. Das vollständige Dokument steht unter www.krafthand.de im Bereich ‚Krafthand/downloads‘ zur Verfügung.

So sind zur Identifizierung des eigentlichen Fahrzeuges im Vorfeld der AUK die Fahrzeugdaten wie Kennzeichen, Hersteller, Schlüsselnummer, Typ und Ausführung, Fahrzeugidentifikationsnummer und der Kilometerstand aufzunehmen. Um die Untersuchungsart (Euro 2, Euro 3) festzulegen, ist das tatsächliche Vorhandensein beziehungsweise das Nicht-Vorhandensein eines Katalysators, eines geregelten Katalysators, einer Lambdasonde und deren Verkabelung festzustellen.

Je nach Ausrüstungsstand des Motorrades soll der Motor auf Betriebstemperatur gebracht (in der Regel 60°) und – soweit der Hersteller dazu spezielle Angaben vorhält – ‚konditioniert‘ werden. Nachfolgend, so ist dem Papier zu entnehmen, wird die eigentliche Abgassonde in den Endtopf des Krades eingeführt und die (erhöhte) Leerlaufdrehzahl nach Herstellerangaben (ansonsten 2.000 bis 3.000 Umdrehungen pro Minute) mittels Abgasmessgerät, externem Messgerät oder bordeigenem Drehzahlmesser erfasst.

Erst dann erfolgt die eigentliche Messung des CO-Wertes. Dabei ist wichtigste Voraussetzung die richtige und ‚dichte‘ Abnahme der Motorabgase und eine wiederholbare und reproduzierbare Messung. Im

„Spannende Sache“: Um die Dichtigkeit des Systems zu verbessern und das Ansaugen von Falschluff zu verhindern, werden beim Anbringen der Abgassonde auch ‚brenzlige‘ Situationen (Pfeil) in Kauf genommen. Bild: Heckmann



Detail empfehlen die Autoren der Arbeitsanweisungen, auf folgende Punkte zu achten:

- Die Entnahmesonde muss mindestens 300 mm in den Endschalldämpfer eingeführt werden. Kann dies nicht erfolgen, so ist eine Verlängerung anzubringen, die auf geeignete Weise luftdicht am Endschalldämpfer anzubringen ist, um eine Abgasverdünnung sicher zu verhindern.

- Die Verlängerung muss mindestens 400 mm lang sein und darf einen maximalen Innendurchmesser von 50 mm haben.

- Adaption und Verlängerung müssen hitzebeständig, abgasbeständig und dauerhaft sein.

- Besitzt das Fahrzeug mehrere Auspuffendrohre und ist die Abgasführung nicht

konstruktionsbedingt vor den Auspuffendrohren zusammengeführt, so ist in jedem Endrohr die Abgasemissionsmessung vorzunehmen, wobei als Messergebnis der arithmetische Mittelwert gilt. Es sind Entnahmesysteme zulässig, die alle Abgasteilströme zu einer Messung zusammenführen.

- Bei Messungen an Fahrzeugen mit 2-Takt-Motor ist mit erhöhten HC und Öl-Belastungen der Messgeräte zu rechnen. Es sind die Anweisungen des Messgeräteherstellers zu beachten.

- Durch das Anbringen des Adapters und der Verlängerung darf sich das Betriebsverhalten des Motors nicht verändern, das heißt, die Endschalldämpfer-Verlängerung sollte so ausgeführt sein, dass der Gegen- druck so gering wie nur möglich ansteigt.

- Die Abdichtung zwischen Endschalldämpfer und Endschalldämpfer-Verlängerung muss während der gesamten Abgasmessung vorhanden sein.

- Beschädigungen am Motorrad oder Teilen davon, insbesondere der Auspuffanlage, sind zu vermeiden.

Um sicherzustellen, dass alle Abgasuntersuchungen auf gleichem Qualitätsniveau durchgeführt werden, sind die AUK- anerkannten Werkstätten zusätzlich anhalten, qualitätssichernde Maßnahmen festzulegen und diese zu dokumentieren. Diese Dokumentation, wie beispielsweise die Erfassung der bei den Prüfungen festgestellten abgasrelevanten Mängel, kann von der qualifizierten Person sowohl in Papierform als auch elektronisch erfolgen.

Zuteilung der Plakette

Wenn die ‚AUK‘ von der autorisierten Werkstatt oder einer entsprechenden Prüforganisation (Dekra, TÜV, GTÜ, KÜS) positiv abgeschlossen wurde, erstellt diese einen speziellen ‚fälschungserschwerten‘ Nachweis. Dieser offizielle AUK-Nachweis muss die wichtigsten Parameter zur Fahrzeugidentität und die Fahrzeug-Soll- und -Ist-Daten (Ergebnisse der Einzelprüfung) beinhalten. Zusätzlich behobene Mängel und Abweichungen beziehungsweise ‚besondere Merkmale‘ müssen ebenso dokumentiert werden. Das nun vorliegende Papier wird dann an den zuständigen HU-Prüfer weitergeleitet und dient als



Von Amts wegen geeicht

In der Branche kursiert der ‚Geheimtipp‘, auch mit älteren CO-Testern sei die Abgasuntersuchung ohne Probleme durchzuführen und man könne durchaus auf eine Neuanschaffung verzichten. So liefern beispielsweise der ‚SGA 9000‘ von Sun, der ‚Junkulator 1201‘ (Typ ‚Longus‘) des ehemaligen ‚VEB Junkalor‘ oder der ‚Infrarot CO 880 A‘ von Hofmann, alle aus den frühen achtziger Jahren, durchaus probate Messergebnisse. Voraussetzung allerdings, und dies ist oftmals durchaus strittig, ist die Eichfähigkeit der Geräte. Befindet sich ein Eichsiegel, wenn auch älteren Datums, auf dem Gerät, kann man davon ausgehen, dass ein Gerät diese Bedingung erfüllt. Ein ‚Update‘ ist aber allemal nötig.

Gerhard Schnappinger vom Bayerischen Landesamt für Maß und Gewicht in München zum Thema ‚Eichung von Abgastestgeräten‘: „Aufgrund der eichrechtlichen Vorschriften müssen Messgeräte für die Abgasuntersuchung von Motorrädern jährlich geeicht und regelmäßig gewartet werden. Die Wartung muss, abhängig von der Art der Wartung (jährlich, halbjährlich), durch entsprechende Wartungsdienste (siehe Gebrauchsanweisung des Gerätes) oder durch fachkundiges Personal des Gerätebesitzers durchgeführt werden. In der Regel erfolgt die jährliche Wartung mit kurzem Vorlauf zur Eichung durch das zuständige Eichamt. Für die Ersteichung kann der Werkstattbesitzer persönlich mit dem Gerät beim zuständigen Eichamt erscheinen oder dort einen Termin vereinbaren, um vor Ort das Messgerät eichen zu lassen. Üblicherweise wird aber das Eichamt die Werkstätten im Jahresturnus aufsuchen. Hält das Messgerät die Vorschriften und die Fehlergrenzen ein, wird es mit der Eichmarke gekennzeichnet.“

Das nötige Eichzeichen (siehe Bild) besteht im Wesentlichen aus der ‚Bande- role‘ mit Kennziffer des Bundeslandes (so hat beispielsweise Bayern die Kenn- ziffer 23) und dem Jahreszeichen. Beide Zeichen befinden sich auf einer runden oder eckigen Klebmarke, die zusätzlich mit der Aufschrift ‚geeicht bis...‘ versehen ist. Die Farben der Eichmarke ist abhängig vom Gültigkeitsjahr. Ist die Eichung bis Ende 2006 gültig, so ist das Zeichen in Braun gehalten, für das Jahr 2007 blau.

Unabhängig vom Alter des verwendeten Messgerätes ist die jährliche Kontrolle von einem Beamten der zuständigen Eichbehörde dringend notwendig, wie der Auszug aus dem Eichgesetz belegt:

„Nach § 19 Abs.1 Nr. 4 Eichgesetz in Verbindung mit § 74 Nr. 2 der Eichordnung handelt ordnungswidrig, wer vorsätzlich oder fahrlässig das unter (...) genannte Messgerät ungeeicht verwendet oder bereithält (...). Die von der zuständigen Behörde beauftragten Personen sind befugt, (...), Betriebsräume (...) des Auskunftspflichtigen (...) zu betreten (...) und Proben und Besichtigungen vorzunehmen.“

Nachweis über die Untersuchung der Abgase an Kraftfahrzeugen nach Nummer 3.1.1.1 Anlage VIII StVZO

1. Ausführende Stelle (Name und Anschrift) _____

2. Datum, Uhrzeit _____

3. Amtliches Kennzeichen _____

4. Fahrzeughersteller und Schlüssel-Nr./Code _____

5. Typ und Ausführung, Schlüssel-Nr./Code _____

6. Fahrzeug-Ident.-Nr. _____

7. Stand des Wegweckerschilder _____

7a. Ergebnis der Schprüfung in Ordnung (i. O.) nicht in Ordnung (nicht i. O.)
(nur bei Untersuchungen nach § 41 Abs. 2 StVZO)

8. Untersuchungsgeräte:

Beschreibung	Schwert ± Toleranz	Istwert	Soll-Ist-Vergleich* i. O. nicht i. O.
Motor-/Öltemperatur	_____	_____	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Leertaktfrequenz (min)	_____	_____	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Erdhoh-Leertaktfrequenz (min)	_____	_____	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
CO-Gehalt bei Leerlauf (% Vol)	_____	_____	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
CO-Gehalt bei erhöhter Leertaktfrequenz (% Vol)	_____	_____	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

8. Nachweis über die Untersuchung der Abgase* in Ordnung (i. O.) nicht in Ordnung (nicht i. O.)

10. Ablauf der Prüf für die nächste Untersuchung der Abgase: _____ (Monat/Jahr)

11. Mängel nach Nr. 2 AU-Richtlinie, die behoben wurden:
 ja, Mängel-Nr. 813 _____

12. Erkenntis, aber nicht behobene Mängel nach Nr. 6 der AU-Richtlinie: _____

13. Messgerättyp und AU-Prüfungswert: _____

14. Bemerkungen: _____

Angabe der Kontrollnummern: _____

Hier
Prüfung
abgeschlossen

Unterschrift der für die Prüfung verantwortlichen Person _____

Zur Beachtung: Dieser Nachweis ist dem HU-Prüfer vor der Hauptuntersuchung nach § 29 StVZO zu übergeben.
 Prüfbescheinigungen sind dem Fahrzeughalter oder seinem Beauftragten auszuhändigen;
 es gelten die Vorschriften des § 47a Abs. 4 StVZO. * Zutreffendes ankreuzen

Nachweis der bestandenen AUK und ist zusätzlich Bedingung zur Erlangung der eigentlichen HU-Plakette. Die AUK sollte deshalb entweder mit der Hauptuntersuchung zusammen oder in enger zeitlicher Nähe (vorgesehen ist vom Gesetzgeber maximal ein Monat) erfolgen.

Letztendlich bescheinigt allein der HU-Prüfer mit der bekannten Plakette der Hauptuntersuchung das Ergebnis des AUK-Prüfers und bestätigt zugleich die durchgeführte Geräuschemessung (diese erfolgt entweder subjektiv nach Empfinden des Prüfers oder anhand einer Nahfeldgeräuschemessung).

Fazit: Die Motorrad-AU lohnt sich

Beachtet man einige grundlegende technische Details, was das Messverfahren betrifft, ist man bereit, in eine Eintageschulung und gegebenenfalls in etwaige Zusatzgeräte zu investieren (Ein CO-Tester ist ohnehin in jeder Werkstatt zu finden), so eröffnet sich fast ‚nebenbei‘ die neue Zielgruppe der Motorradfahrer.

Einige Kfz-Werkstätten haben bereits erkannt, dass selbst größere Motorradhändler vor Neuinvestitionen in komplette Abgastestsysteme zurückschrecken. Kooperationsansätze sind längst gefunden: Der Motorradfachmann schickt den Kunden in die Partnerwerkstatt – ebenso empfiehlt der Kfz-Händler bei größeren Reparaturen den Motorradbetrieb. Eine gelungene Melanche aus gegenseitigem Nutzen und Umweltschutz für beide Seiten.

Georg Blenk

Erfolgreich bestandene Abgasprüfung: Offizielles Formular des ZDK zum Nachweis der Untersuchung der Abgase an Kraftfahrzeugen.



Ihre Sicherheit liegt uns am Herzen

Mit vielen Partnern führt der ASA-Bundesverband Studien und Untersuchungen zu aktuellen Themen durch. Sie verfolgen alle das gleiche Ziel: Sicherheit – für die Mitarbeiter in Autohäusern und Werkstätten, die sich auf die Qualität ihrer Werkstattausrüstung verlassen dürfen. Sicherheit für die Autofahrer, deren Fahrzeuge auf modernen Anlagen zuverlässig geprüft werden. Sicherheit für die Werkstattbesitzer, die in zukunftsweisende Technologie investieren.

Bundesverband der Hersteller und Importeure von Automobil-Service Ausrüstungen e.V.
 Geschäftsstelle: ASA-Bundesverband
 Wettstraße 14 37 • 71 25 • Ditzingen
 T +49 (0) 71 56 / 95 83 87 • F +49 (0) 71 56 / 95 83 88
 25@geschaeftsstelle@t-online.de • www.asa-wirland.de

Service am Automobil
 Qualität – Innovation – Sicherheit



Besuchen Sie uns auf der auto-mechanika: Halle GAL1, Stand B 26

Nachgefragt bei . . .

Hans Jürgen Weinrich (Vorsitzender der ‚Fachgruppe Motorrad‘ beim ZDK, ehrenamtlicher Richter und Inhaber des Motorradhauses Winckler in Dortmund), Mitgesellschafter Michael Kujanek (Werkstattleiter) sowie Mitgesellschafter Holger Peuckert (Zweiradmechanikermeister).



Mit Zusatzservice die Nase vorn: „Firmen, die alles anbieten, werden neue Kunden gewinnen“, so Weinrich. (V. l.) Hans Jürgen Weinrich, Michael Kujanek, Holger Peuckert. Bild: Heckmann

Herr Weinrich, was ist unter der neuen AUK zu verstehen, was kostet sie und ist sie ihrer Meinung nach sinnvoll? Macht es zudem Sinn, sie den Kunden anzubieten? Sind die Werkstätten und vor allem die Innungen auf ihre hoheitlichen Aufgaben vorbereitet?

Die Hauptuntersuchung und die neue Abgasuntersuchung sind seit dem 1. 4. 2006 zusammengelegt worden. Der Andrang bei den Schulungsstätten ist sehr groß. Bundesweit müssen nicht nur die zirka 4.000 betroffenen Zweiradmechanikerbetriebe, von denen voraussichtlich rund 2.000 teilnehmen werden, sondern auch alle diejenigen Mitarbeiter von den 40.000 Kfz-Betrieben, welche die AUK anbieten wollen, geschult werden.

Die Befähigung für die Abnahme im Pkw-Bereich genügt für den Motorradbe-

reich nicht. Zur Frage, ob das alles sinnvoll ist: Es ist aus meiner Sicht ganz vernünftig, auf Abgase und Geräusche zu achten. Kundenverluste oder Gewinne erwarte ich wegen der Begründung der Neuregelung nicht, denn das Umweltbewusstsein in der Bevölkerung ist sensibilisiert. Auf die Kunden kommen Kosten in der Motorradwerkstatt in Höhe von rund 20 bis 30 Euro zu den normalen Kosten der Hauptuntersuchung hinzu. Verschiebungen des Kundestammes kann es allerdings deswegen geben, weil nicht alle Betriebe die Kosten für die Umsetzung tragen werden und Kunden dann abwandern. Viele (beispielsweise Rollerhändler) werden wohl nicht mitmachen. Hier liegt wiederum eine Chance für Betriebe, die den Vollservice bieten, also HU und AUK zusammen.

Herr Peuckert, die Überwachungsorganisationen bieten teilweise für unter 10,00 Euro die AUK an. Fürchten Sie, Kunden werden das langfristig nutzen?

Ich denke, Kunden werden sich überlegen, ob sie den Prägestempel sofort erhalten wollen oder erst zur Überwachungsorganisation fahren wollen, dort gegebenenfalls feststellen lassen, dass das Motorrad eingestellt werden muss, dann zur Werkstatt, Motor einstellen, natürlich nur da, wo ein Testgerät vorhanden ist, und dann wieder zur Überwachungsorganisation. Warum es vorteilhaft ist, sofort in die Fachwerkstatt zu kommen, das muss dem Kunden eben erklärt werden. Vollservice kostet ein bisschen mehr. Am Ende ist noch offen, was teurer ist, denn neben den Fahrtkosten muss der Kunde auch viel Zeit für die andere Variante opfern.

Herr Weinrich, was wird benötigt, um die AUK durchführen zu dürfen, und wie schätzen Sie die Kosten ein?

Man benötigt einen eichfähigen CO-Tester. Der kostet etwa 500 Euro. Ein 2-Gas-Tester ist schon teurer, ein 4-Gas-Tester kostet etwa 5.000 Euro, aber die beiden zuletzt genannten sind noch kein Thema, es sei denn, die Entwicklung nimmt dieselbe wie im Automobilbereich. Zusätzlich muss ein separater Prüfraum vorhanden sein. Das kann die Werkstatt selbst sein. Draußen dürfen die CO-Abnahmen nicht erfolgen. Für die Innenabnahme ist ohne Zweifel eine Absauganlage erforderlich. Schon aus Gründen des Arbeitsschutzes, ist diese ohnehin Vorschrift. Einfach einen Schlauch nach draußen legen, das geht heute nicht mehr. Absaugtechnik kann von der Einzelplatzabsaugung bis zur schienengeführten Mehrplatzanlage mit Überdachabsaugung und Filtern zwischen ca. 1.500 (inklusive Schlauchrollen und Tüllen) und zirka 10.000 Euro kosten.

Herr Kujanek, gibt es darüber hinaus noch weitere Aufwendungen?

Plaketten beziehungsweise Klebesiegel und Prägestempel müssen gekauft werden. Zusätzlich sind verschiedene Adapter nötig. Die Schulungen kosten Geld. Geräte zur Messung der Öltemperatur, Drehzahl und Sonden müssen ebenso vorhanden sein.

Herr Weinrich, die Anschaffungen amortisieren sich gegebenenfalls eher langsam, für manche gar nicht. Werden viele Händler von dem Thema Abstand nehmen? Wo liegen Risiken und Chancen?

Firmen, die bereits gut ausgerüstet sind und zum Beispiel die HU durchführen und die Absauganlagen haben – eben auch Pkw-Betriebe –, werden mitmachen. Denn gleichzeitig werden Firmen von dem Zug abspringen, da sie nicht deckungsfähig arbeiten können. Die AUK selbst wird mit 20 bis 30 Euro neben den Anschaffungskosten so eben kostendeckend sein, da zum Beispiel der Zeitaufwand für die AUK hoch ist. Die Chance besteht darin, dass der für die Prüfung zugelassene Betrieb durch den Vollservice eventuell Neukunden an sich binden kann. Man muss engagiert sein und hinreichend aufklären, eben darüber, dass Überwachungsorganisationen nur messen

und nicht einstellen können. Und die Werbung für den Komplettservice sollte vorangetrieben werden.

Herr Kujanek, was ist beim Kauf der Absauganlage zu beachten?

Die Anlage darf keine zu starke Sogwirkung erzeugen, damit die Messungen nicht verfälscht werden. Sie muss mit dem CO-Tester kompatibel sein.

Herr Weinrich, was muss ein Interessent, der die AUK-Schulung absolvieren will, an Fähigkeiten und Kenntnissen mitbringen? Wie viel kostet eine Schulung, wie lange dauert sie, wo kann sie absolviert werden und ist das Thema dann erledigt?



Zunächst muss der Interessent Zweiradmechanikermeister oder vergleichbar qualifiziert sein. Der Betrieb muss selbstverständlich in die Handwerksrolle eingetragen sein und eine Betriebshaftpflichtversicherung (speziell für die AUK) nachweisen. Die Kammern und Innungen sind bundesweit für die Umsetzung der neuen Vorschriften zuständig. Die Innungen prüfen die Voraussetzungen und vergeben die Zulassung. Die Anmeldung zur Schulung erfolgt in der Regel nach Eingang der Anmeldungen. Bundesweit kann jeder an den ausgewiesenen und zertifizierten Schulungsstätten teilnehmen. Allerdings ist der Andrang schon jetzt groß. Der zugelassene Meister kann im Betrieb zum Beispiel während seines Urlaubes an einen Befähigten sein ‚Amt‘ delegieren.

Herr Peuckert, die Messdatenaufnahme ist durchaus Vertrauenssache – ist hier der ‚Mauschelei‘ Tür und Tor geöffnet?

Hinsichtlich des Zulassungsverfahrens ist zu beachten, dass Interessenten ein einwandfreies Führungszeugnis vorweisen müssen. Denn der CO-Tester druckt keine Werte aus, sondern der prüfende Meister liest die Zahlen ab und der Zahlenwert wird von ihm beglaubigt und eingetragen. Er bürgt für die Richtigkeit, die mit dem Prägestempel in die Plakette verbracht wird. Beispielsweise bieten wir im neuen Bildungszentrum auf Zeche Hansemann in Dortmund die Schulungen an. Sie kosten bei uns 195 Euro und dauern sieben Stunden. Die Schulung ist alle drei Jahre mit einer circa fünfständigen weiteren Schulung aufzufrischen.

Herr Weinrich, Sie sind ‚Herr der Fabrikate‘ beim ZDK, also Fachausschuss-Vorsitzender für den Bereich Motorrad. Bieten die Hersteller und Importeure Hilfe an? Welche Wirkung hat die AUK auf dieselben und müssen sie die Unterlagen allen, also nicht nur den Überwachungsorganisationen, sondern auch freien Werkstätten zur Verfügung stellen?

Eine interessante Frage. Natürlich müssen und stellen die Hersteller und Importeure die Daten den Vertragshändlern gerne zur Verfügung. Wir hatten ein Meeting mit der Yamaha-Geschäftsleitung und dem Yamaha-Händlerverband. Der neue Geschäftsführer Herr Boe, hatte sich auf eine sehr persönliche und sympathische Art vorgestellt. Aus erster Quelle kann ich zum Beispiel für Yamaha sagen, Herr Hoffmann, General Manager After Sales, stellte den Yamaha-Händlern alle erforderlichen Daten und Unterlagen rechtzeitig zur Verfügung. Wie die Lage der freien Werkstätten aussieht, ist schwierig zu beurteilen. Wenn die Rechtslage aus dem Autobereich übertragen wird, so müssten auch freie Werkstätten Unterlagen erhalten. Es gibt aber Importeure, dort wird gemunkelt, dass sie es auf Einzelklagen ankommen lassen wollen.

Wird es eine AUK-Mängelliste für Motorräder, dem Pkw-Bereich vergleichbar, geben?

Damit ist durchaus zu rechnen. Hersteller werden angespornt werden, saubere, leise und sparsame Motorräder zu bauen.

Das Interview führte Volker Heckmann