

Zwei Fragen an ...



**Jürgen Wolz, Leiter Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr in Bayern**

**Herr Wolz, sind Diskussionen über mangelnde „Verkaufunterstützung“ der TÜV-Prüfer an der Tagesordnung?**

Das nicht, aber das Thema begegnet unseren Mitarbeitern in Prüfstützpunkten häufiger. Ich kann das teilweise sogar nachvollziehen. Der Prüflingenieur genießt eine hohe Glaubwürdigkeit und Vertrauen bei Autofahrern. Gerade deshalb muss er sich streng an gesetzliche Regelungen halten, und die untersagen ihm jede Form von Reparaturempfehlung im Rahmen einer HU-Prüfung. Das ist Aufgabe der Werkstatt und ein Kernelement des dualen Systems in Deutschland. Der TÜV stellt einen Mangel fest und die Werkstatt empfiehlt dem Kunden die für ihn beste Strategie zur Beseitigung.

**Würde eine gesetzliche Regelung, die den paarweisen Austausch bestimmter Bauteile vorschreibt, helfen?**

Ich denke, es ist nicht sinnvoll, alles in Gesetze gießen zu wollen. Solche Entscheidungen sind auch vom Einzelfall abhängig. Schlitzt sich beispielsweise jemand einen fast neuen Reifen auf, wäre eine gesetzliche Vorschrift zum paarweisen Austausch eher kontraproduktiv. Hier ist die Beratungsleistung der Werkstatt entscheidend. Sie kann in der Regel sehr gut entscheiden, welche Lösung für die Sicherheit des Kunden die beste ist.

Hauptuntersuchung

**TÜV-Prüfer sind keine Serviceberater**

Ein Kunde kommt mit seinem sieben Jahre alten Auto in seine Stammwerkstatt. Der Wagen hat keinen Wartungsstau und ist trotz einer Kilometerleistung von knapp 200.000 optisch gut in Schuss. Auch technisch scheint alles zu passen. Bis der TÜV-Prüfer bei der fälligen Hauptuntersuchung feststellt, dass eine der Fahrwerkfedern an der Vorderachse gebrochen ist. Er notiert den erheblichen Mangel im Prüfprotokoll und weist den Kunden darauf hin, dass er eine Plakette für weitere zwei Jahre erst bekommt, wenn dieser Mangel fachgerecht beseitigt wurde. Der Kunde erkundigt sich sofort beim Serviceberater der Werkstatt über die zu erwartenden Kosten und gibt dann den Auftrag, die eine defekte Feder gegen eine neue auszutauschen.

Noch am Abend führt der Kunde sein Fahrzeug erneut zur HU-Nachprüfung vor. Der Prüfer kontrolliert, ob der erhebliche Mangel beseitigt wurde, und erteilt dann die Plakette nach § 29.

Alles gut, Kunde zufrieden, TÜV zufrieden, Werkstatt zufrieden, könnte man meinen. Doch weit gefehlt, denn kaum ist der Kunde vom Hof, gerät der Werkstattunternehmer mit dem Prüfer in Streit. Streitpunkt ist die Frage, ob es nicht die Pflicht des Prüfers gewesen wäre, den Kunden davon zu überzeugen, nicht nur die gebrochene, sondern beide Federn an der Vorderachse tauschen zu lassen. Schließlich sei angesichts des Alters und der Kilometerleistung des Wagens davon auszugehen, dass auch die zweite Feder, wenn nicht defekt, so im Laufe ihres Lebens doch erheblich an Leistung eingebüßt habe. Darum sei davon auszugehen, dass das Fahrverhalten des Fahrzeugs durch zwei in ihrer Wirkung unterschiedliche Bauteile auf einer Achse nach der Reparatur sogar negativ beeinflusst werde, schimpft der Werkstattunternehmer. Aus technischer Sicht kann der Prüfer dem Unternehmer nicht widersprechen. Denn bei sicherheitsrelevanten Bauteilen wie Federn, Dämpfern, Bremsbelägen oder -scheiben, Reifen, ja selbst Lampen oder Bremsleuchten ist der paarweise Austausch durchaus zu empfehlen. Nur sind Prüfern aller Prüforganisationen derartige Empfehlungen oder

gar Vorgaben an den Kunden vom Gesetz strikt untersagt. „Die gesetzlichen Regelungen sind hier eindeutig. Unsere Prüfer dürfen grundsätzlich nur als mangelhaft einstufen, was auch tatsächlich mangelbehaftet ist. Dass es technisch durchaus Sinn machen kann, gerade bei sicherheitsrelevanten Komponenten am Fahrzeug den paarweisen Austausch vorzunehmen, ist unbestritten“, sagt Jürgen Wolz von TÜV SÜD. Allerdings sei die Hauptuntersuchung eine Begutachtung des technischen Fahrzeugzustands zu einem bestimmten Zeitpunkt. „Dabei können nur Komponenten als mangelhaft eingestuft werden, die zu diesem Zeitpunkt tatsächlich beschädigt und in ihrer Funktion beeinträchtigt sind. Kunden dahingehend zu beraten, dass der Austausch beispielsweise von Stoßdämpfern mit Rücksicht auf die Fahrstabilität grundsätzlich paarweise erfolgen sollte, ist Aufgabe des Werkstattunternehmers oder Serviceberaters. Und der hat mit einem HU-Protokoll über einen erheblichen Mangel an einem Fahrwerk auf jeden Fall eine starke Argumentationshilfe zur Hand“, sagt Jürgen Wolz (siehe auch Kurz-Interview).



Bilder: TÜV SÜD

Klare Arbeitsteilung: Der TÜV-Prüfer stellt Mängel fest, die Werkstatt definiert mit dem Kunden den Reparaturumfang

## Aluräder-Reparatur

# Gefährliche Hitze-Kur

Thermische Entlackung bei der Alufelgenlackierung geht auf Kosten der Sicherheit. Das haben Experten von TÜV SÜD Automotive mit ausführlichen Tests nachgewiesen. Demnach verlieren Aluräder durch die Hitzekur nahezu 40 Prozent an Materialhärte und büßen bis zu 90 Prozent ihrer Lebensdauer ein. Anlass für die Tests der TÜV SÜD Experten ist die steigende Zahl von Anbietern für Felgenreparatur, die zum Entlacken und Lackieren Verfahren mit hoher Temperatureinwirkung anwenden. Die „Felgen-Doktoren“ erfreuen sich bei Autofahrern großer Beliebtheit, denn zumindest optisch lassen sie Kratzer und Scharten vom Parken spurlos entfernen. Alles andere als spurlos gehen die Hitzebehandlungen aber am Innenleben der Räder vorbei. Mit fatalen Folgen für die Sicherheit.

Dazu Stefan Dittmar von TÜV SÜD: „Bei den üblichen thermischen Verfahren werden die Felgen über Stunden enorm erhitzt. Das vermindert die Stabilität und die Lebensdauer sinkt um bis zu 90 Prozent“. Bei den Tests wurden mehrere Räder in Erstausrüsterausführung entsprechend den am Markt befindlichen ther-



Bilder: Diehl

Stefan Dittmar, Räderexperte bei TÜV SÜD, warnt vor den Folgen thermischer Behandlungen von Alu-Rädern.

mischen Verfahren zum Entlacken und Aufbringen neuen Granulats für drei Stunden auf über 200 Grad Celsius erhitzt. Bei der anschließenden Biegeumlaufprüfung zeigte sich, dass die thermische Behandlung die Haltbarkeit der Felgen um bis zu 90 Prozent verringert und die gesetzlichen Mindestanforderungen (§ 36 StVZO/ECE-R 124) danach nicht mehr erfüllt werden: „Die Erhitzung geht auf Kosten der Sicherheit im Straßenverkehr. So behandelte Räder können Risse bekommen oder Speichen sogar brechen“, warnt Räder-Experte Dittmar.

## Kraftstoffeinsparung

# Der Faktor Mensch

Leichtlauföle, Rollwiderstand-reduzierte Reifen, Zylinderabschaltung oder Start-Stop-Systeme sind nur ein paar Beispiele dafür, welche technischen Anstrengungen heute unternommen werden, um Kraftstoffverbrauch und Schadstoffausstoß von Fahrzeugen zu reduzieren. Die Technik nutzt jedoch wenig, wenn der Faktor Mensch nicht mitspielt. Denn Fahrweise und damit Fahrer haben den größten Einfluss darauf, wie effizient ein Fahrzeug bewegt wird. Darum verlangen immer mehr Fuhrparkbetreiber von ihren Mitarbeitern die Teilnahme an speziellen Trainings zum effizienten Fahren. Diese Trainings gibt es auch für Privatpersonen, die möglichst kraftstoffsparend vorankommen wollen. Und das

nicht nur von Automobilclubs. Auch TÜV SÜD bietet für Gewerbe- und Privatkunden spezielle Fahrtrainings an. Und die zahlen sich für die Absolventen in barer Münze aus. „Mit einer neuen Fahrkultur lässt sich der Kraftstoffverbrauch um bis zu 25 Prozent verringern“, ist Pascal Mast von TÜV SÜD überzeugt. Dabei sei, wer vorausschauend fahre, keineswegs länger unterwegs, so der Experte. Werkstätten und Autohäuser, die ihren Kunden einen besonderen Service mit Lerneffekt bieten wollen, können die Spritspar-Trainings von TÜV-SÜD auch als Kundenevent nutzen. Informationen zu den Trainings erhalten Interessenten unter der kostenlosen Hotline 08 00/88 84 44 oder per Mail: [Info@tuev-sued.de](mailto:Info@tuev-sued.de)

## TÜV SÜD-Kontakt

### TÜV SÜD Auto Service

Jürgen Wolz  
Tel. 0 89/57 91-23 20, Fax -23 81  
[juergen.wolz@tuev-sued.de](mailto:juergen.wolz@tuev-sued.de)

### TÜV SÜD Auto Partner

Thomas Gensicke  
Tel. 0 7 11/72 20-84 73, Fax -84 88  
[thomas.gensicke@tuev-sued.de](mailto:thomas.gensicke@tuev-sued.de)

### Zentraler Vertrieb

Tel. 07 11/7 82 41-246  
[vertrieb-as@tuev-sued.de](mailto:vertrieb-as@tuev-sued.de)

## TÜV SÜD-Training

### Weiterbildungsangebote im Netz:

- ✓ TÜV SÜD Akademie  
[www.tuev-sued.de/akademie](http://www.tuev-sued.de/akademie)

### Die Gefahrstoffverordnung im Autohaus

Das Seminar ist Bestandteil eines modularen Lehrgangskonzepts und richtet sich an Gefahrgutbeauftragte und Fachkräfte, die im Betrieb mit Gefahrstoffen umgehen. Teilnehmer erhalten in dem Seminar das notwendige Wissen zur Einstufung und Klassifizierung von Gefahrstoffen sowie zum innerbetrieblichen Umgang. Seminarinhalte sind unter anderem Kennzeichnung von Gefahrstoffen, Gefahrstoffverzeichnis, Schutzstufenkonzept, praktische Umsetzung im Betrieb, Checklisten/Hilfsmittel sowie rechtliche Grundlagen (Chemikaliengesetz, Gefahrstoffverordnung). Das Seminar findet am 17. Juli in Nürnberg, am 22. Juli in München und am 23. Juli in Stuttgart statt. Weitere Termine finden Sie auf der Homepage der TÜV SÜD Akademie.