



Presseinformation

1/08
23. Januar 2008

Zukunft der Abgasuntersuchung

Die Verzögerungen bei der Einführung des AU-Leitfadens 4 und die vor zwei Jahren eingeführte Neuordnung der Fahrzeugüberwachung führen immer wieder zu Verunsicherungen und Irritationen im Werkstattmarkt. Der ASA-Verband zeigt die Fakten und gibt Antworten auf die wichtigsten Fragen rund um die Zukunft der AU.

Im Sinne eines besseren Umweltschutzes und eines höheren Kundennutzens wird die Fahrzeugtechnik ständig weiterentwickelt. Dem müssen auch Verfahren zur technischen Überwachung Rechnung tragen. Aus diesem Grund hat der Gesetzgeber die Vorschriften zur technischen Fahrzeugüberwachung grundlegend überarbeitet. Das geänderte Regelwerk wurde in der 41. Änderungsverordnung (ÄVO) der StVZO zusammengefasst und trat am 1.4.2006 in Kraft.

AU bleibt eigenständiger Bestandteil der HU

„Die wohl tiefgreifendsten Modifikationen der 41. Änderungsverordnung betreffen die AU“, sagt Harald Hahn, Vorsitzender des ASA-Arbeitskreises Diagnose. „Das nährt die Spekulationen im Markt, dass die AU ab 2010 entfallen wird“, weiß Hahn zu berichten. Doch das sei eindeutig falsch. „Die neue Gesetzgebung sieht lediglich eine zeitliche Zusammenlegung der AU und HU bei allen Fahrzeugen mit OBD vor. Konkret bedeutet dies, dass die AU Bestandteil der HU geworden ist, jedoch nach wie vor von anerkannten AU-Werkstätten durchgeführt werden kann. Daran wird sich auch nach dem 1.1.2010 nichts ändern, selbst wenn ab diesem Zeitpunkt die AU für alle Fahrzeuge Bestandteil der HU und die AU-Plakette am vorderen Kennzeichen entfallen wird“, erklärt der Arbeitskreisvorsitzende den Sachverhalt.



OBD-Scantool nicht ausreichend

Eine weitere wichtige Neuerung der 41. Änderungsverordnung der StVZO ist das zweistufige Prüfverfahren, das für alle Fahrzeuge mit OBD gilt, die nach dem 1.1.2006 neu zugelassen wurden. „Das zweistufige Prüfverfahren sieht vor, dass die Endrohrprüfung nur dann entfallen kann, wenn alle Readinesscodes gesetzt sind“, sagt Hahn. Das bedeute aber nicht, dass die AU mit einem einfachen OBD-Scantool durchgeführt werden kann, wie im Markt häufig zu hören sei. „Nach wie vor wird eine AU-Station aktueller Bauart benötigt, die den Ablauf der Prüfung nach den amtlichen Vorgaben steuert und das Prüfergebnis dokumentiert. Sollten nicht alle Voraussetzungen erfüllt sein, ist eine klassische AU mit Endrohrprüfung vorgeschrieben. Welche Prüfroutine notwendig ist, entscheidet nicht der Prüfer, sondern das AU-Gerät nach dem Auslesen der OBD-Daten“, stellt der Diagnose-Fachmann klar.

AU-Leitfaden 4

Da nicht alle Neuerungen der 41. ÄVO im AU-Leitfaden 3 berücksichtigt werden konnten, wird es in naher Zukunft einen AU-Leitfaden 4 geben. Dieser baut auf der bisherigen Version auf und wird das zweistufige Prüfverfahren für Fahrzeuge mit einer Erstzulassung nach dem 1.1.2006 beinhalten. Hahn: „Eigentlich sollte der AU-Leitfaden 4 schon längst in Kraft sein. Zu Verzögerungen kam es jedoch, da der Gesetzestext nicht zwischen Pkw und Lkw unterscheidet. Da es aber bei OBD-Systemen in Pkw und Lkw beträchtliche Unterschiede gibt, musste ein Kompromiss erarbeitet werden, der sowohl die OBD an Pkw als auch die Anforderungen moderner Lkw abdeckt.“ Eine Einführung des AU-Leitfadens 4 sei nun ab Mitte diesen Jahres zu erwarten. Bis dahin können Fahrzeuge mit OBD, die nach dem 1.1.2006 erstmals zugelassen wurden, noch mit dem AU-Leitfaden 3 geprüft werden, teilt Hahn mit.

Der ASA-Verband weist ferner darauf hin, dass bei der Einführung des AU-Leitfadens 4 nicht zwingend neue AU-Geräte benötigt werden. Alle AU-Tester, die heute bereits mit dem Leitfaden 3 arbeiten, werden durch ein Softwareupdate aktualisiert werden können. Bei älteren Geräten müsse allerdings geprüft werden, ob sich eine Aufrüstung noch lohnt oder ob eine Neuanschaffung nicht sinnvoller sei. Ältere Geräte, die noch nach Leitfaden 1 oder



Leitfaden 2 arbeiten, seien ohnehin nur noch bis zum 31.12.2009 einsatzfähig. Denn ab diesem Datum sind nur noch AU-Tester zulässig, die mindestens den Leitfaden 3 installiert haben.

Keine Beeinflussung der AU durch Euro 5

Die AU wird auch mit der Einführung der Euro-5-Gesetzgebung entgegen aller anders lautenden Gerüchte nicht entfallen. Laut Hahn gibt es derzeit keine Gesetzgebung und auch nicht ansatzweise Aktivitäten der Gesetzgeber, die an der bestehenden AU rütteln. Ganz im Gegenteil: In der EU-Richtlinie EC 96/96 sei die Endrohrmessung eindeutig verankert. Nach einer Erweiterung schließt diese Richtlinie auch die Möglichkeit ein, OBD-Funktionalitäten in den Prüfablauf einzubeziehen. „Die Euro 5 ändert auch nichts an den Voraussetzungen für die Abgasmessgeräte. Die heutige Genauigkeitsklasse mit einer Auflösung der Messwerte mit zwei Stellen nach dem Komma wird auch in Zukunft ausreichend sein“, betont Hahn.

AU für Zusatzgeschäfte nutzen

„Die AU bleibt auf lange Sicht den Kfz-Werkstätten erhalten und stellt für sie ein wichtiges Kundenbindungsinstrument dar“, resümiert Hahn. Betriebe, die das erkennen und umsetzen hätten viele Möglichkeiten, aus den sich daraus ergebenden Kundenkontakten Zusatzgeschäfte zu generieren. Wer die AU aber als „lästiges Beiwerk“ sehe, verschenke Umsatz und viele Chancen auf Reparaturaufträge. Desweiteren mache es Sinn, in aktuelle Prüf- und Messtechnik zu investieren, da diese nicht nur für die AU benötigt wird. „Abgastester spielen eine immer wichtigere Rolle bei der Fehlersuche an Motormanagementsystemen. Zudem lassen sich aktuelle AU-Kombigeräte meist zu kompletten Diagnosestationen ausbauen“, erklärt Hahn den Zusatznutzen, den moderne Abgasmessgeräte bieten.

Weitere Informationen:

Geschäftsstelle
ASA-Bundesverband
Wettertalstr. 37
71254 Ditzingen

Telefon: +49 (0) 71 56 / 95 83 87
Fax: +49 (0) 71 56 / 95 83 88
E-Mail: asa-geschaeftsstelle@t-online.de
Internet: <http://www.asa-verband.de>