



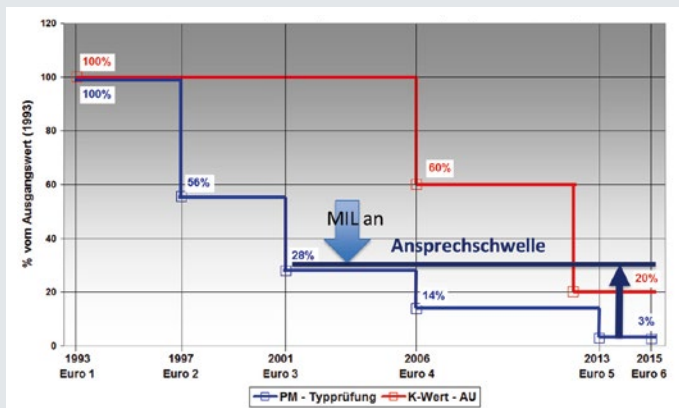
ENDROHRPRÜFUNG

Das OBD-Märchen

„Es gibt kein Weiter wie bisher“, „Wir brauchen die verpflichtende Endrohrprüfung“, „Denn es geht nicht nur um werksseitige Manipulationen, sondern auch darum, dass es im Laufe des Lebenszyklus eines Fahrzeugs natürlich auch zu Veränderungen kommen kann, die nicht dem Recht entsprechen. Das können wir bei den Abgasuntersuchungen zukünftig durch Endrohrmessungen überprüfen und feststellen und es gegebenenfalls auch ahnden“. Alles dies sind Zitate oder Ausschnitte aus Interviews, die Verkehrsminister Alexander Dobrindt als Konsequenz aus dem Abgasskandal gegeben hat. Der ASA-Verband weist gut begründet seit Jahren auf die Schwachstellen der OBD hin und dass diese nicht dazu eingeführt wurde, um die Endrohrprüfung zu ersetzen. Ein Beispiel ist die Ansprechschwelle eines OBD-Systems. Diese kann zum Beispiel bei der Partikelmasse um den Faktor 10 höher liegen als der reguläre Grenzwert für Euro-5- oder Euro-6-Fahrzeuge. Dies bedeutet, dass ein Euro-6-Fahrzeug einen Partikel-ausstoß eines Euro-3-Fahrzeugs produzieren kann (5 mg/50 mg) und erst dann per Definition die MIL (Malfunction Indicator Light, Motorkontrollleuchte) angehen muss (siehe Grafik). Weiterhin ist aus zahlreichen Studien bekannt, dass die Schnittmenge von „Fehlercode gesetzt“ und „Überschreiten der Abgasgrenzwerte gegeben“ sehr gering ist. Viele Fahrzeuge, die erhöhte Abgaswerte aufweisen würden unerkannt bleiben, da kein Fehlercode ge-

setzt ist, obwohl der bei der AU verwendete Grenzwert überschritten wird. Aus diesen zwei Argumenten kann man eindeutig entnehmen, dass nur mit einer Endrohrprüfung in Kombination mit OBD eine effiziente und wirkungsvolle Erkennung von Gross-Polutern möglich ist. Ein weiteres Argument, das für die Endrohrprüfung spricht, ist die Tatsache, dass mit zunehmendem Fahrzeualter das „Nicht-Vorhandensein“ des Partikelfilters im Bereich von mindestens fünf bis sieben Prozent liegt. Untersuchungen der holländischen TNO haben das ergeben. Dies ist auch nicht verwunderlich, weil bei der derzeitigen AU diese Manipulation, hervorgerufen durch den Fahrzeualter, nicht erkannt wird. Die Kosten für den Einbau eines neuen Partikelfilters übersteigen leicht den Zeitwert eines Fahrzeuges, so dass die Wahrscheinlichkeit mit zunehmendem Fahrzeualter steigt, dass diese Bauteile nicht mehr vorhanden sind. Nur eine Endrohrprüfung mit angepassten Grenzwerten kann dies zuverlässig und sicher erkennen. Solche Grenzwerte sollten im Bereich $0,2 \text{ m}^{-1}$ liegen. Neue Messtechnik ist dazu nicht notwendig, betont der ASA-Verband. Ein hoher Anteil der im Feld befindlichen Geräte ist in der Lage diese Werte ohne Mühe zu messen. Von daher ist der vorliegende Entwurf zur generellen Wiedereinführung der Endrohrprüfung nur zu begrüßen. Es ist extrem wichtig, dass diese so rasch wie möglich eingeführt und die Richtlinie umgehend verabschiedet wird.

ENTWICKLUNG DER GRENZWERTE



Quelle: ASA

Grenzwerte der Typprüfung und AU (D). Dieselmotor, Pkw (Partikelmasse PM bzw. K-Wert)

KOMPAKT



Neues ASA-Mitglied

Die Cosber GmbH mit Firmensitz in München-Grasbrunn ist eine 100-Prozent-Tochter der Shenzhen Cosber Industrial Ltd. mit Sitz in Shenzhen/China und seit April Mitglied im ASA-Verband. Das Unternehmen vertreibt Bremsprüfstände, Prüfstraßen, Abgastester, Lichteinstellgeräte, Werkstatt-Service-Geräte, Leistungsprüfstände, Software und deren Dienstleistungen. Ein weiterer Fokus ist das Projektgeschäft, das den Kunden Komplettlösungen im Bereich Prüfgeräte und kundenspezifische Software für die periodische Hauptuntersuchung anbietet.

Weitere Infos: www.cosber.net

KONTAKT

Geschäftsstelle
 ASA Bundesverband
 Tel. 0 89/80 07 19 92
 Fax 0 89/84 00 58 56
geschaeftsstelle@asa-verband.de
www.asa-verband.de