

THOMAS BAUER (BJ. 1971)

Der Autor ► wurde bereits als Baby mit dem Auto-Virus infiziert, bastelte als Kind mit seinem Bruder an Fahrzeugen und drehte mit zehn Jahren Runden auf dem Verkehrsübungsplatz. Noch heute schraubt er an seinen Fahrzeugen und nimmt an Messen, Fahrertrainings und Fortbildungen teil.

Unser Experte ► ist seit etwa 25 Jahren bei der Bayerischen Polizei. Hier hat er sich auf „Fahrzeug-Tuning“ spezialisiert. Thomas Bauer weiß, welche Fehler beim Schrauben gemacht werden und welche Folgen sie haben können.

Getreu dem Motto ► „Tuning is not a crime“ will Thomas Bauer Vorurteile bei Tunern und Rennleitung abbauen und für Verständnis und Respekt werben. Sein Handbuch „TUNING: street legal“ soll Licht in den Paragraphen-Dschungel bringen.

Exklusiv für TUNING ► gibt Thomas Bauer ab sofort in jeder Ausgabe Tipps.



© www.tuning-street-legal.de

ES MUSS NICHT GLEICH EXTREMER BREITBAU SEIN: AUCH DEZENTE KAROSSERIE-UMBAUTEN UNTERLIEGEN KLAREN NORMEN UND REGELN.

Karosserie

„Hubraum statt Spoiler“ – dieses Statement war Anfang der 90er Jahre auf vielen Fahrzeugen zu lesen und traf vor allem jene Fahrzeugbesitzer, die nicht vorhandene Leistung durch mehr oder weniger gelungenes Spoilerwerk kompensieren wollten. Extreme Breitbauten sind heute eher selten anzutreffen und aus Sicht vieler Tuner zeugt es eher von vorhandenem Können, wenn nötige Verbreiterungen in Blech gearbeitet und nicht durch das Ankleben von Kunststoffteilen erzielt werden. Wie nicht anders zu erwarten, hat der Gesetzgeber natürlich auch im Bereich Karosserie-Tuning dem Spieltrieb Grenzen gesetzt.

Abstehende Außenkanten

Alle Teile, die fünf Millimeter oder mehr nach außen abstehen, müssen einen Krümmungsradius von mindestens 2,5 Millimeter aufweisen. An Teilen, die zwischen 1,5 und 4,9 Millimeter nach außen abstehen, müssen die nach außen gerichteten Kanten gebrochen sein. Hierdurch scheiden schon einmal bestimmte Anbauteile von vorne herein aus...

Leuchtet dies bei vielen Teilen auf Anhub ein, trifft das auch auf andere Dinge zu, von denen man das nicht sofort denken würde, wie zum Beispiel Nabenabdeckungen oder Antennen. Natürlich sollen sich Fußgänger bei einem Unfall nicht zusätzlich an ausladenden Anbauteilen verletzen, doch wirken manche Begründungen schon sehr konstruiert.

Türgriffe

Aber nicht nur bei dem, was an das Fahrzeug montiert wird, hat der Gesetzgeber klare Vorgaben auf Lager. Auch die Demontage von verschiedenen Teilen ist nicht zulässig. Bestes Beispiel hierfür sind Türgriffe. Klar geregelt ist hingegen das Entfernen von Abschlepphaken, die aus Sicht vieler Tuner die Optik des Fahrzeuges stören. Fakt ist: mehrspurige Fahrzeuge mit mehr als einer Achse müssen vorne eine ausreichend bemessene Einrichtung zum Befestigen einer Abschleppstange oder eines Abschleppseils haben. Hinten ist der Abschlepphaken nur dann Pflicht, wenn in den Fahrzeugpapieren eine Anhängelast eingetragen ist.

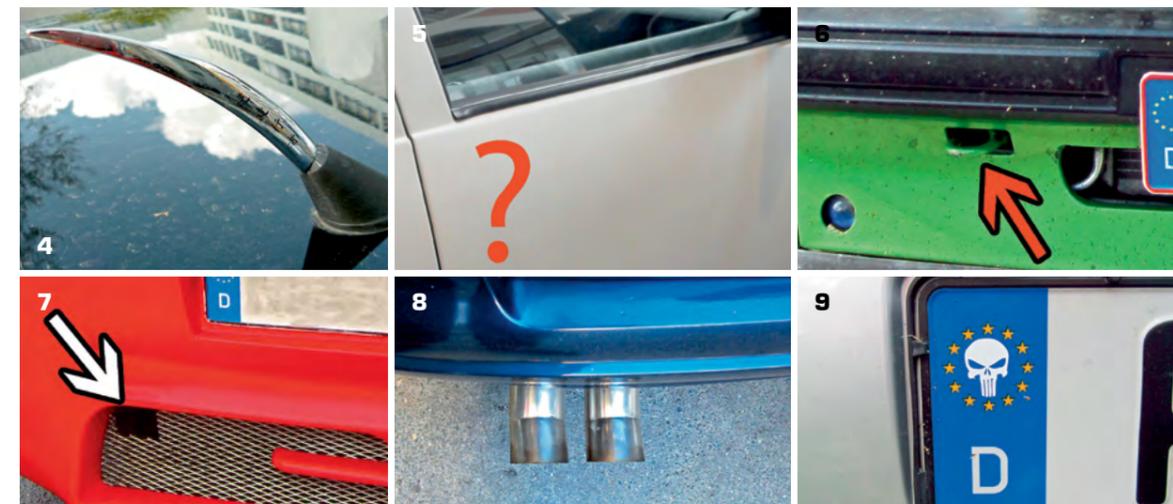
Haken, die bei Bedarf in ein vorhandenes Gewinde eingedreht werden, müssen jederzeit und ohne vorherige Demontage von Anbauteilen (mit Ausnahme der Abdeckungen) zugänglich sein. Da ein liegende gebliebenes Fahrzeug als mögliche Gefahrenquelle nicht schnell genug von der Fahrbahn gebracht werden kann, wird das Fehlen des vorderen Abschlepphakens meist als Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit gewertet. Aktueller Ahndungssatz: 90 Euro und ein Punkt!

Endrohre

Im Gegensatz zu Abschlepphaken eher gerne sichtbar, sind die Endrohre der Auspuffanlage. Sie dürfen nicht über den äußersten Fahrzeugumriss hinausragen (Bild links). Innerhalb des Fahrzeugumrisses dürfen sie vorstehen, sofern der Krümmungsradius mindestens 2,5 Millimeter beträgt.

Kennzeichen

Nicht selten stehen die Kennzeichenschilder bei Karosserieumbauten im wahrsten



4. Aussage eines Prüfers: "Hier könnten sich Radfahrer verletzen, die von hinten auf das Fahrzeug auffahren und nach vorne über das Dach stürzen" 5. Insgesamt fünf verschiedene Richtlinien und Vorschriften finden bei Türgriffen Anwendung, von denen keine eine klare Aussage trifft, ob sie vorhanden sein müssen oder nicht. Aktuell wird das Cleanen der Türgriffe meist nicht mehr eingetragen, weil verunglückte Insassen nicht gerettet werden können 6. Pflicht an jedem Pkw – Abschlepphaken vorne 7. Nur bei eingetragener Anhängelast vorgeschrieben – Abschlepphaken hinten 8. In der Kürze liegt die Würze – Endrohre dürfen nicht nach hinten über die Karosserie ragen 9. Das Kennzeichen ist als Urkunde zu sehen und die Veränderung somit als Urkundenfälschung

Sinne des Wortes im Weg und werden kurzerhand an die neuen Gegebenheiten angepasst. Ich traue es mich schon gar nicht zu sagen, aber auch hier müssen

bestimmte Anbringungs Vorschriften beachtet werden. Amtliche Kennzeichen stellen eine zusammengesetzte Urkunde dar. Zeichen und

Einrichtungen aller Art, die zu Verwechslungen mit Kennzeichen oder dem Unterscheidungszeichen für den Zulassungsstaat führen oder deren Wirkung beeinträchtigen können, dürfen nicht verwendet werden. Bei Veränderungen an den amtlichen Kennzeichen versteht der Gesetzgeber überhaupt keinen Spaß. Die Sanktionen hierfür reichen von einem einfachen Verwarnungsgeld bis hin zu einer Anzeige wegen Urkundenfälschung oder Kennzeichenmissbrauch, wofür schnell einige Tagessätze fällig werden! Neben den hier gezeigten Beispielen gibt es noch jede Menge weitere Teile, bei deren Modifikation ihr schnell an die Grenzen der Zulässigkeit stoßen könnt. Mehr dazu findet ihr im Buch TUNING: street legal ab Seite 119.

Fazit

Karosserieumbauten beschränken sich nicht nur auf Front- oder Heckspoiler. Wer unbedarft ans Werk geht, riskiert schnell ein Verwarnungs- oder Bußgeld und Punkte. Wie immer gilt natürlich auch bei Anbauteilen: Achtet darauf, dass ihr qualitativ hochwertige Teile erwerbt, die über eine Bauartgenehmigung verfügen und zu eurem Fahrzeug passen. Und auch bei solchen Teilen, die keiner Bauartgenehmigungspflicht unterliegen, solltet ihr euch vor dem Anbau Gedanken machen, ob ihr diese auch tatsächlich verwenden dürft. Im Zweifelsfall hilft die Rücksprache mit einem Prüfer, wobei es auch hier vorkommen kann, dass ihr unterschiedliche Aussagen (siehe Türgriffe) bekommt!

Vorschriften zur Anbringung von amtlichen Kennzeichen		
	vorderes Kennzeichen	hinteres Kennzeichen
Höhe	Unterkante mind. 20 cm über der Fahrbahn	Unterkante mind. 30 cm über der Fahrbahn
Neigung	max. 30 ° nach oben – max. 15 ° nach unten. Nur wenn es die Form des Fahrzeugs erfordert und die Oberkante max. 1,20 m hoch liegt!	max. 30° gegen die Fahrtrichtung nach oben geneigt
Ablesbarkeit/Winkel	vorderes und hinteres Kennzeichen müssen in einem Winkelbereich von je 30° beiderseits der Fahrzeuglängsachse auf ausreichende Entfernung lesbar sein	
Anbaulage	nicht definiert	Mitte des Kennzeichens darf nicht rechts von der Fahrzeugmitte liegen
Sonstiges		Kennzeichenbeleuchtung darf nicht direkt nach hinten abstrahlen; Leuchtmittel müssen eine Bauartgenehmigung besitzen

1. Fußgängerschutz dürfte hier bei der Entwicklung keine Rolle gespielt haben 2. Abtrieb ist durch nichts zu ersetzen, aber in diesem Fall auch nicht eintragbar 3. Sieht der Prüfer gar nicht gerne: spitze Nabenabdeckel, die hinausragen





Mehr zum Thema "TUNING: street legal" gibt's im dazugehörigen Buch.

Einfach bestellen unter www.keba-verlag.de



TUNING-Leser können bei der Bestellung sparen, wenn sie den Rabatt-Code TUNING eingeben.