

Editorial::



Besser als nichts

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

die Tachomanipulationsmöglichkeit final in den Griff zu bekommen, scheint offenbar nicht einfach. Zwar ist die Problematik hinlänglich bekannt (jedes dritte Auto in Deutschland soll vor dem Verkauf gedreht werden) und auch die wirtschaftlichen Auswirkungen werden beziffert (circa 6 Mrd. Euro volkswirtschaftlicher Schaden in Deutschland), doch bis auf Absichtserklärungen und Forderungen, gegen die Tachomanipulation vorgehen zu wollen, passiert nicht viel. Darunter leiden auch Kfz-Sachverständige, die fast täglich mit dem Kilometerstand eines Fahrzeugs konfrontiert werden, fundiert Auskunft geben sollen, aber auch nie genau wissen, ob sie mit der Angabe tatsächlich richtig liegen. Denn vielen aktuellen Autos, vor allem wenn sie nur von einer Person und im Außendienst bewegt werden, sieht man die tatsächliche Laufleistung nicht mehr an. Da finden sich weder abgegriffene Lenkräder noch verschlissene Pedalgummis und wer dem Vordermann nicht permanent im Heck saß, hat sogar recht wenig Steinschläge gesammelt.

Zwar könnte der Fahrzeughersteller dafür Sorge tragen, dass sich der Kilometerstand nicht mehr binnen Sekunden über die OBD-Schnittstelle neu justieren lässt und stattdessen mehr Aufwand notwendig ist oder der Tacho sogar verplombt wird, doch Ambitionen in diese Richtungen sind nicht in Sicht, weil der Hersteller in der Regel nicht den Schaden hat.

Kurz vor Redaktionsschluss hat das EU-Parlament über die Tachomanipulation beraten und eine zentrale Datenbank vorgeschlagen, in der die Kilometerstände bei einer Reparatur, Inspektion oder Hauptuntersuchung (HU) dokumentiert werden. Im Prinzip also das, was es in einigen Ländern schon gibt, darunter zum Beispiel Carfax aus den USA. Dem ADAC geht so eine Datenbank aber nicht weit genug und man bezweifelt den Nutzen. Denn wer betrügen will, könnte immer vor einer Inspektion oder HU den Kilometerstand frisieren und bekommt den manipulierten Eintrag dokumentiert. Nun, dieser Sachverhalt ist nicht neu und wird ja schon heute von den Manipulationsprofis praktiziert, damit das Serviceheft immer passt. Für die Mehrzahl ist es aber zu aufwendig und vor allem unseriöse Händler, die das Auto erst nach mehreren Jahren bekommen, hätten es viel schwerer als heute. Eine Kilometerstand- und Service-Datenbank mit verknüpfter VIN wäre auf jeden Fall besser als nichts! Das Ganze kombiniert mit höheren Strafen und mehr Strafverfolgungsdruck für Tachodreher könnte die heutigen Schlupflöcher ein Stück enger machen.

Mit besten Grüßen, Ihr

Thomas Seidenstücker, Chefredakteur VKU

Inhalt::

Aktuell

Nachrichten	122
Veranstaltungen	125
EVU-Nachrichten	126

Fachbeiträge

Titelthema: Ermittlung des Nutzenpotenzials von Fahrerassistenzsystemen für schwere Lkw auf Basis des Schaden geschehens der Deutschen Versicherer	
2.2 Unfallforschung	
<i>Matthias Kühn, Thomas Hummel, Jenö Bende</i>	128

Experimentelle Untersuchung von Krad-Pkw-Kollisionen zur Validierung von verschiedenen Rechenmodellen zur Rekonstruktion von Gegenverkehrsunfällen – Teil 1	
2.3.4 Unfallrekonstruktion	
<i>Hendrik Fischer, Michael Weyde</i>	140

Steigende Herausforderungen bei der Bewertung und Instandsetzung von mechatronischen Systemen bei Unfallschäden	
1.6 Elektrische Anlage/Elektronik	
<i>Holger Enge</i>	153

Datenblätter

Audi A3	157
Opel Mokka	159
Impressum	123
Redaktionsbeirat	122



Bild: Daimler AG