

Quelle: oeamtc.at

Adresse: <https://www.oeamtc.at/presse/oeamtc-zu-abgastests-beim-pickerl-computer-diagnose-zuverlaessiger-als-endrohrmessung-22976416>

Datum: 30.06.2024 (Da es immer wieder Änderungen gibt, bitte für aktuelle Infos die Website besuchen.)

ÖAMTC zu Abgastests beim Pickerl: Computer-Diagnose zuverlässiger als Endrohrmessung

Kritik zeugt von Unwissenheit, Endrohrmessung kann Motorschäden verursachen

Wien (OTS) - Hohe Wellen schlägt derzeit eine geplante Änderung bei der Pickerl-Überprüfung: Im Zuge einer Novelle der Prüf- und Begutachtungsstellen-Verordnung soll die Endrohrmessung für bestimmte Fahrzeuge durch moderne Prüfmethode ersetzt werden. Die gestern von Greenpeace und anderen geäußerte Kritik an dieser Umstellung zeugt jedoch von technischer Unwissenheit. "Bei der §57a-Überprüfung wurden bisher mittels Endrohrmessung lediglich Feinstaubwerte, jedoch keine NOx-Werte gemessen. Bei dieser Form der Überprüfung ist technisch auch nicht mehr möglich. Und für die Überprüfung des Abgassystems ist die Onboard-Diagnose bei modernen Fahrzeugen wesentlich genauer", stellt Bernhard Wiesinger, Leiter der ÖAMTC-Interessenvertretung, klar. Von einem Rückschritt bei der Überwachung der Einhaltung von Abgasnormen kann also nicht die Rede sein. "Bei neueren Fahrzeugen ist die Überwachung der Motorelektronik und der Abgasnachbehandlung so weit entwickelt, dass mögliche Fehler durch eine Computer-Diagnose bereits erkannt werden können, bevor sie bei einer Abgasprüfung auffallen."

Konkret soll mit der Novelle der Prüf- und Begutachtungsstellen-Verordnung bei Fahrzeugen der Klassen Euro 5 und Euro 6 die Funktionsfähigkeit des Abgassystems mit Hilfe der Onboard-Diagnose bestimmt werden statt wie derzeit mit einer Endrohrmessung. Die Onboard-Diagnose ist nicht nur die modernere Prüfmethode, sondern hat auch den Vorteil, dass es nicht mehr zu Motorschäden kommt. "Bei der Endrohrmessung läuft das Fahrzeug ohne eingelegten Gang einige Sekunden auf Vollgas. Für den Motor ist das eine Extrembelastung, und leider gibt es immer wieder Motoren, die das nicht aushalten", bedauert der ÖAMTC-Vertreter. Pro Jahr hat der ÖAMTC etwa 20 Fälle, bei denen es beim Abgastest im Rahmen der Pickerl-Überprüfung zu einem Motorschaden kommt. Auf den Kosten bleibt, weil von niemandem ein Fehlverhalten vorliegt, im Normalfall der Fahrzeugeigentümer sitzen. "Die geplante Gesetzesnovelle, die übrigens bereits von Jörg Leichtfried in Begutachtung geschickt wurde, bietet nun zumindest für 40 Prozent der Fahrzeuge – also Euro 5 und Euro 6-Bestand – eine moderne Prüfmethode, die derartige Schäden ausschließt", begrüßt der Leiter der ÖAMTC-Interessenvertretung die Neuerungen ausdrücklich.

Große Unterschiede von Abgasmessungen bei Pickerl und am Rollenprüfstand

Im Übrigen muss klargestellt werden, dass zwischen der Abgasmessung beim Pickerl und der Abgasmessung am Rollenprüfstand technisch große Unterschiede bestehen. "Ziel der Pickerl-Überprüfung ist es, defekte Bauteile aufzufinden. Ziel der Abgasmessung am Rollenprüfstand ist es, den konstruktionsbedingten Abgasausstoß exakt zu bestimmen", stellt der Leiter der ÖAMTC-Interessenvertretung klar.

ÖAMTC - Fakten zur Messung von Stickoxiden (NOx)

- * Stickoxide entstehen erst bei erhöhter Motorlast, also beispielsweise bei Beschleunigungen oder Bergfahrten. Erhöhte Leistungsanforderungen können auf einem Rollprüfstand simuliert werden. Somit kann dann ein realistischer NOx-Ausstoß bestimmt werden.
- * Bei der Endrohrmessung im Rahmen der §57a-Überprüfung wird der Motor ohne Belastung auf hohe Touren gebracht. Dabei kann kein realistischer NOx-Wert gemessen werden. Es wird lediglich der Partikel-Ausstoß bestimmt.
- * Eine Messung des Stickoxidausstoßes erfolgt im Zuge des Genehmigungsverfahrens von neuen Fahrzeugmodellen.
- * Seit der jüngsten Reform der EU-Typengenehmigungs-Regeln werden auch Bestandsfahrzeuge verstärkt überprüft. Diese Tests führen alle EU-Länder stichprobenartig für alle genehmigten Fahrzeuge durch. Dabei wird mit einem erneuten Test am Rollenprüfstand die Einhaltung der Abgas-Grenzwerte überprüft.
- * Die von der VW-Diesellaffäre betroffenen Fahrzeuge haben den Rollenprüfstandtest erkannt und den Schadstoffausstoß darauf angepasst. Wäre im Rahmen der §57a-Überprüfung ebenfalls ein Rollenprüfstandtest durchgeführt worden, hätte dieser keine negativen Ergebnisse gebracht.
- * Eine Einführung von Rollenprüfstandtests im Rahmen der §57a-Überprüfung ist mit einem vertretbaren Aufwand nicht realisierbar. Die TU Wien verrechnet für einen Test pro Fahrzeug ca. 10.000 Euro.