

## AKKREDITIERTES VERFAHREN

# Scheinwerferprüfplatz

2018 erschien eine neue Richtlinie zur Kalibrierung von Scheinwerferprüfplätzen. Während Bestandsplätze nach wie vor nach der „alten“ geprüft werden können, müssen erstmals eingerichtete Plätze seit 1.1. nach der „neuen“ abgenommen werden.



Bild: Dominsky/Kfz-betrieb

Bei der Kalibrierung von HU-Scheinwerferprüfplätzen gab es zum 1.1.2021 Änderungen. Die betreffen jedoch nur erstmals abgenommene Plätze.

**E**nde letzten Jahres kursierten Informationen über Änderungen bei der Kalibrierung von HU-Scheinwerferprüfplätzen, die zum 1.1.2021 anstanden. Auch einige Innungen griffen diese Meldungen auf und kommunizierten sie an ihre Mitglieder. Tenor: Alles wird schlimmer, und vielen Werkstätten drohe der Lockdown in Sachen HU. Dem ist nicht so! Denn das, was sich jetzt zum 1.1.2021 geändert hat, ist erstens nicht wirklich „gravierend“ und betrifft zweitens nur „Neuabnahmen“. Das heißt, die Richtlinie Nr. 174/2018 (mit Ergänzung Nr. 7/2019) kommt lediglich bei den Plätzen zum Tragen, die erstmals für die Anwendung als Scheinwerferprüfplatz im Rahmen der HU kalibriert werden. Diese neue Version der HU-Scheinwerferprüfrichtlinie gilt für „wieder in Betrieb genommene“ Plätze übrigens bereits seit einem Jahr. Alle anderen,

bis zum 31.12.2020 erstmals eingerichteten Prüfplätze werden nach wie vor nach der alten Richtlinie Nr.4 4/2014 abgenommenen.

## Nicht per se strenger

Alte Richtlinie, neue Richtlinie, wo ist da der Unterschied? „Das in der neuen Richtlinie beschriebene ‚alternative Verfahren‘ definiert zum einen ein neues Messraster. Das heißt, das Niveau der Kfz-Aufstellfläche wird nun nicht mehr alle 100, sondern alle 25 Zentimeter ermittelt“, weiß Philip M. Fleischmann, Vorstand Technik bei Europas größtem Kalibrierlabor, der ESZ AG, zu berichten. Böse Zungen sehen darin eine „Verschärfung“ durch die neue Richtlinie, was man pauschal so nicht sagen kann. Zum anderen berücksichtigt die Richtlinie nun angepasste Toleranzgrenzen nach DIN 18202:2013-04. „Diese Toleranz erlaubt

sogar einen größeren Spielraum als die bisherige. Denn nun sind positive und negative Abweichungen zulässig, während bislang ausschließlich positive oder negative möglich waren“, erklärt Fleischmann. Vereinfacht ausgedrückt: Ein Platz, der bisher „durchfiel“, kann gemäß der neuen Richtlinie bestehen. Umgekehrt ist es zwar möglich, dass ein Platz, der nach der alten Richtlinie „i. O.“ war, nach der neuen „nicht i. O.“ ist. Das ist aber nur der Fall, wenn der Stückprüfende von Ebenheits- und Neigungsdefinitionen der DIN 18202 abgewichen ist.

## Es gibt sehr wohl Dienstleister

Auch wurde in genannten Schreiben verbreitet, dass aktuell kein Dienstleister akkreditiert sei, Prüfplätze gemäß Richtlinie 174/2018 abzunehmen. „Auch das ist falsch“, erklärt Christian Thalheimer, Leiter des Fachbereichs Prüfstände beim Werkstattausrüsterverband ASA. Richtig ist, dass aktuell neben der ESZ AG auch der TÜV Nord sowie der TÜV Süd akkreditiert sind. Andere Anbieter sind von der Deutschen Akkreditierungsstelle (DAkkS) bereits geprüft worden, warten aber noch auf ihre Anerkennungsurkunde.

Ein Tipp für Kfz-Betriebe, die dabei sind, einen Scheinwerferprüfplatz erstmals einzurichten oder einen solchen an anderer Stelle wieder in Betrieb nehmen möchten: Fragen Sie Ihren Kalibrierdienstleister, ob er gemäß Richtlinie 174/2018 zertifiziert ist. Kalibrierscheine ohne DAkkS-Logo mit Bezug auf 174/2018 werden hier nicht mehr anerkannt. Und damit sind Protokolle im Rahmen sogenannter „interner Messmittlerückführung“ nicht mehr zulässig – einige Prüforganisationen stellten diese bis vor Kurzem immer noch aus.

Die nicht zutreffenden Informationen haben die Innungen in einem weiteren Schreiben bereits eingeräumt.

STEFFEN DOMINSKY