

Die HU ist fällig, oder warum auch immer es solche und solche Prüfer geben muß

Diese Geschichte ist in keinsten Weise übertrieben, gestellt oder erfunden. Sie ist mir am Mittwoch den 22.09.04 so bei der DEKRA Prüfstelle München in der Hufelandstraße passiert. Um es gleich vorne weg zu sagen: Ich habe die Plakette erhalten, wenn gleich sich das mit dem Prüfbericht widerspricht. Wie es zu diesem Bericht kam, möchte ich nun schildern, mit aller wörtlichen Rede, wie sie mir gegenüber geäußert wurde.

Es begab sich also, daß ich mal wieder mit'm Mopped zur HU mußte. Die Tatsache, daß ich eine DEKRA in der Nähe meiner Arbeitsstätte habe, bringt es mit sich, daß ich seit Jahren hierher fahre. Sei es für die HU oder auch „nur“ für diverse Abnahmen meiner getätigten Umbauten. Einer der Herren sagte mir mal, daß sich der TÜV + DEKRA intern so geeinigt haben: „**Wir von der DEKRA machen Eintragungen direkt in den Schein in den neuen Bundesländern und der TÜV in den Alten. Anders herum werden nur Abnahmebescheinigungen ausgestellt, die mitzuführen, aber genauso gültig sind.**“ In wie weit das nun stimmt, kann ich nicht sagen... ist mir auch so was von egal. Warum ich das sage: ganz einfach, ich habe derzeit 4 Zettel für meine Umbauten (Stahlflex, Vorgelegte, Konis, großer Tank) von der DEKRA in meinem Koffer + ein Fax von Bridgestone (Technische Bescheinigung zur Vorlage beim Technischen Überwachungsverein) damit ich vorne den BT 45 in der metrischen Größe fahren kann. Die meisten Eintragungen im Schein hat mein Vorgänger machen lassen, von mir kam nur die Vorgelegte, die dann leider von der Seeger in eine Burchard geändert wurde (Rostproblem nach einem ¾ Jahr)..... daher der Zusatzzettel im Koffer.

Fahrzeugschein
FS-CX50

Das vorstehende amtliche Kennzeichen ist
Vorname, Name (ggf. auch Geburtsname), Pinn
**ALEXANDER
FRANKE**

geb.am 30.09.45
Postleitzahl, Wohnort, Firmenname, Straße und Haus-Nr.
**BOSS HALLBERGMOOS
BIRKENHECKER STR. 15**
ggf. Postleitzahl, Standort, Straße und Haus-Nr.

Für das nebenstehend beschriebene Fahrzeug
zugeordnet werden
Anmeldung zur nächsten HU im: 09.94

12.10.92
Unterschrift

090002 7100 147001 4
K037/09000
00473
00218 000418
ZIFF.20+21: N.LM-RÄDER GEZ.DID NUR REIFENPAAR.EINES
HERST.ZUL.*M.LENKERVERKLEIDG.ALCO TYP 55000*M.TELEFIX
GABELSTABILISATOR*M.VORVERL.FUßRASTENANL.US 97 TYP 56C
XIX

Es gibt noch eine kleine Vorgeschichte, die ich hier erwähnen muß. Ohne die fehlt die rechte Würze dieses Berichts und es würde die „Brisanz“ nicht recht rüber kommen. Ich bin Ende Juli wegen des großen Tanks und dem veränderten Vorderreifen zur Prüfstelle gefahren und der Hr. Schellack (Dipl. Ing.) hat alles für gut befunden. Zum Reifen meinte er ganz lapidar: „**Sie haben ja die Freigabe vom Hersteller, das reicht uns und sie brauchen den Zettel nur bei der nächsten HU vorzeigen.**“ Das freute mich natürlich, denn so hatte ich mir wieder Kohle gespart.

Nun aber zum Dienstag (22.9.04)

Ich bin um 07:28 am Gelände der DEKRA eingetroffen und hatte 2 Personen/Fzg vor mir: ein Linienbus der Stadtwerke München und einen älteren Herrn mit einem ebenfalls älteren Opel Vektra. Von meinem

Freund/Nachbarn Alois wusste ich (er war 2 Wochen zuvor auch hier zur HU), daß seit neuestem ein offensichtlich sehr versierter Moppedfahrer dort seinen Dienst versieht. Er wäre leicht zu erkennen: ca. 185 cm, Vollbart und mit Lederjeans. Tja genau den sah ich gegen 07:36 zum Bus gehen !! Schade, denn ich hatte schon gehofft ihn zu bekommen. Schief gegangen, dafür kam sein Kollege und versorgte den Vektra..... und zwar eine geschlagene ¾ Stunde !!!!! Was der alles „geprüft“ hat, ging auf keine Kuhhaut, mich hätte es nicht gewundert, wenn er noch die Farbe der Zündfunken kontrolliert hätte. Sogar seinen Kollegen am Linienbus hat er noch wegen einer Kleinigkeit in die Grube unter den Opel geholt. Aber endlich (so gegen 07:50) durfte der leidende Besitzer des Wagen aus der Halle fahren,... und der Prüfer gleich mit, denn er verschwand mit Fzg. und Halter bis 08:15 spurlos. Mittlerweile waren noch drei weitere „Prüflinge“ hinter mir und selbst der Bus-Tester meinte etwas verlegen, daß es gleich weiter gehen würde. Endlich tauchte der gute Hr. Chrtek (ja ja, der heißt wirklich so !!) auf und fragte wo es weiter gehen würde. Jetzt war ich an der Reihe und ich hatte irgendwie überhaupt kein gutes Gefühl bei der Sache. Als erstes den Schein und die Rahmennummer am Lenkkopflager kontrolliert, soweit noch alles normal, dann die Frage ob die Scheibe eingetragen wäre..... ääähm, wer hat denn den Fzg-Schein momentan in der Hand ?? Wer lesen kann ist klar im Vorteil, aber ich sagt ihm JA und damit war es gut... meinte ich !!! Etwas skeptisch betrachtete er meine geklebten Risse im Windschild und suchte verzweifelt das Typenschild. Ist auch ziemlich schwer, ein schwarz/silbernes 3,5 x 2 cm großes Metallschild auf einer kpl. durchsichtigen Scheibe zu finden !



Nachdem ich ihm das gezeigt hatte, begann die Inkompetenz ihren Lauf zu nehmen: Jetzt meinte er: „***Ja, da möchte ich schon ganz gern noch den genauen Typ und die exakte Nummer haben, die sollte schon noch eingetragen werden.***“ Ja Herrschaften, was den noch ?? Im Schein steht ganz deutlich (siehe oben): **Lenkerverkleidg. Alco Typ S5000**. Die Nummer die er wohl meinte, befand sich am Rand der Scheibe und bezeichnet meiner Meinung nach den verwendeten Materialtyp, der dann aber in der BE nachzulesen wäre.



Seit ich die CX nun habe, ist diese Scheibe der Firma Alco aus Holland dran. Ich habe sie seinerzeit so gekauft und habe mittlerweile beim Spaett in München schon eine 2. geholt. Sie wird von der Fa. Schuh vertrieben und ist für die CX500C so zugelassen. Seit der Zeit (1988) fahre ich zum TÜV/DEKRA und NIE wollte einer diese dämliche (und wohl auch sinnlose) Nummer eingetragen sehen. Das stimmt doch sehr nachdenklich...

Von soviel Sachverstand überwältigt, ließ ich ihn weiter machen und er folgte dem Scheinwerfer (ohne Kontrolle) nach unten zum Reifen. Da blieb sein Blick an meinem an/durch gerostetem Schutzblech hängen.



„Ja, das ist ja schon durch gerostet.... das muß ich als geringen Mangel notieren.“ Bitte schön, wenn er meint, ich habe das Ersatzteil schon in der Garage liegen, aber ich wollte halt bis in den Winter warten, da ich einiges von Diesem auf das Andere umbauen will. Von meiner Gleichgültigkeit etwas verwirrt, stocherte er noch ein bissl mit seinem Kuli dran rum, ohne jedoch ein Stück des so begehrten Prüfer-Oxyds abbrechen zu können.



Das muß hart für ihn gewesen sein, denn jetzt hatte er es auf meinen Gabelstabilisator abgesehen. **„Da ist ja gar keine Bezeichnung drauf!“** Ja, stimmt, und das schon seit min. 15 Jahren und keine Sau hat das interessiert !!! Weder beim TÜV in Freising, noch dieser DEKRA Station. Er ist eingetragen und fertig. Also, was soll der Scheiß jetzt und heute ?? Irgendwie hat er das mit der fehlenden Nummer/Bezeichnung dann wohl eingesehen und wir konnten uns der weiteren Prüfung widmen. Nach eingehender Recherche habe ich erfahren, daß Telefix die Teile seinerzeit nur mit einem !Aufkleber! gekennzeichnet hat. Der ist natürlich in den letzten 20 Jahren verschwunden Also hurtig erhoben und am Lenker weiter Richtung Bremsanlage, dort erschienen ihm die Leitungen als etwas seltsam:

„Was sind denn das für Bremsschläuche, oder sind das nur Metallüberzüge ?“,* mit diesen Worten deutete er auf..... meine Gaszüge !!!



Ab jetzt war mir klar, dass ich da jemand vor mir hatte, der noch nicht lange mit Moppeds arbeitete. Als ich ihm dann die wirklichen Schläuche zeigte, war die Antwort etwas frostig. Ich denke er wusste, dass er jetzt alle „Kompetenz“ verloren hatte. Auf jeden Fall hat er mich dann gefragt, ob das Stahlflex seien und ich dafür eine Eintragung hätte >>> wieder zog ich einen Zettel raus und jetzt platzte leider mein linker Daumen auf, so dass ich ein bissl Blut an einer Schlauchstelle hinterließ. Das wurde sofort mit der panischen Frage: **„Ist das Bremsflüssigkeit, ist da was undicht ?“** quitiert wurde. Als ich ihm dann die Prüfnummer für die Stahlflex mit den Worten: **„Hier oben (am Behälter) ist**

der Schraubanschluß und die Manschette mit der Nummer.“ zeigte, bekam ich die rechthaberische Antwort: **„Ja freilich ist die da oben, ich weiß doch wo die Bremsleitungen sind.“** So so.... eine sehr interessante Aussage, wenn man sich die von vorhin* noch mal durch den Kopf gehen lässt. Nach der Kontrolle der Nummern bemerkte er den milchig, trüben Vorratsbehälter, der nach 24 Jahren in der Umwelt halt nicht mehr den frischesten Eindruck macht. Allerdings: dicht ist er nach wie vor und bei genauem hinsehen kann man die Flüssigkeit schwappen sehen.



Für ihn war das aber nicht so sehr wichtig, er wollte nur wissen wann ich die das letzte Mal gewechselt hätte. Jetzt war Vorsicht angesagt und ich sagte ihm: **„Vor 2 Jahren, als ich die Bremsklötze getauscht habe.“** Zwei Jahre ist an sich kein Alter dachte ich mir, aber weit gefehlt: das sei eindeutig zu alt und er würde das vermerken. Womit er sich mit der Lampe den Klötzen widmete und „wohlwollend“ meinte: **“Ja ja, die sehen noch ziemlich neu aus, aber die Flüssigkeit muß unbedingt raus.“** .“ Jetzt wurde es in mir langsam warm, denn die Klötze habe ich....weiß der Geier wann getauscht (denke so vor 4 Jahren) und die Flüssigkeit auch !!

Da er jetzt grad beim Vorderreifen war, hat er den gleich noch mal kontrolliert und so habe ich von mir aus das mit der Größe zur Sprache gebracht. Den Bridgestonezettel raus gezogen und dann nahm das Schicksal seinen Lauf: **„Ja damit kann ich nichts anfangen, wir brauchen da eine Freigabe, oder besser eine Unbedenklichkeitsbescheinigung.“** Äääähm, wie war das vor 2 Monaten ?? Man erinnere sich an den guten Hr. Schellack (den ich mir jetzt sehnlichste herbei wünschte) und seine Aussage:(**„Sie haben ja die Freigabe vom Hersteller, das reicht uns und sie brauchen den Zettel nur bei der nächsten HU vorzeigen.“**)

Als ich ihm das dann sagte und auf die Freigabe verwies, folgte der Ultra-Hammer an fachlicher Aussage: **„Ja schon, das gilt für den Technischen Überwachungs- VEREIN, aber wir sind ja eine Organisation!“** Ab jetzt musste ich heftigst mein imaginäres Messer in der Tasche am aufspringen hindern. Das ist eine Erklärung, als hätte er gesagt: durch'n Wald ist es kürzer, als zu Fuß. Er hat dann den Lederjeans-Prüfer vom Bus abgezogen und ihm das Fax gezeigt (eine Maßnahme, die wieder für ihn spricht !)

BRIDGESTONE
DEUTSCHLAND GMBH

Die Post Straße 1 - 67332 Bad Homburg v.d.H.
Telefon (0 61 72) 408-01 - Telefax (0 61 72) 408-400

Bad Homburg, 19.08.04

REIFENHERSTELLERBESCHEINIGUNG

Zur Vorlage beim Technischen Überwachungsverein und anderen Organen der Verkehrsüberwachung.

Die **BRIDGESTONE**-Reifen

-vorne	: 100/90-19 57V t1	BATTILAX	BT45F
-hinten	: 130/90-16 73H t1	BATTILAX	BT45R

sind auf dem Kraftrad

-Fabrikat	: HONDA
-Typ	: CX500C

einsetzbar, soweit folgende Einsatzbedingungen nicht überschritten werden:

Normwerte:	vorne:	hinten:
-Radlast	: 189 kg	365 kg
-Geschwindigkeit	: 210 km/h	210 km/h
-Luftdruck	: 2,50 bar	2,80 bar
-Standardfelgen	: MT2.50x19	MT3.00x16
-mögliche Felgen	: MT1.85-2.75x19	MT2.15-3.50x16

Mit freundlichen Grüßen

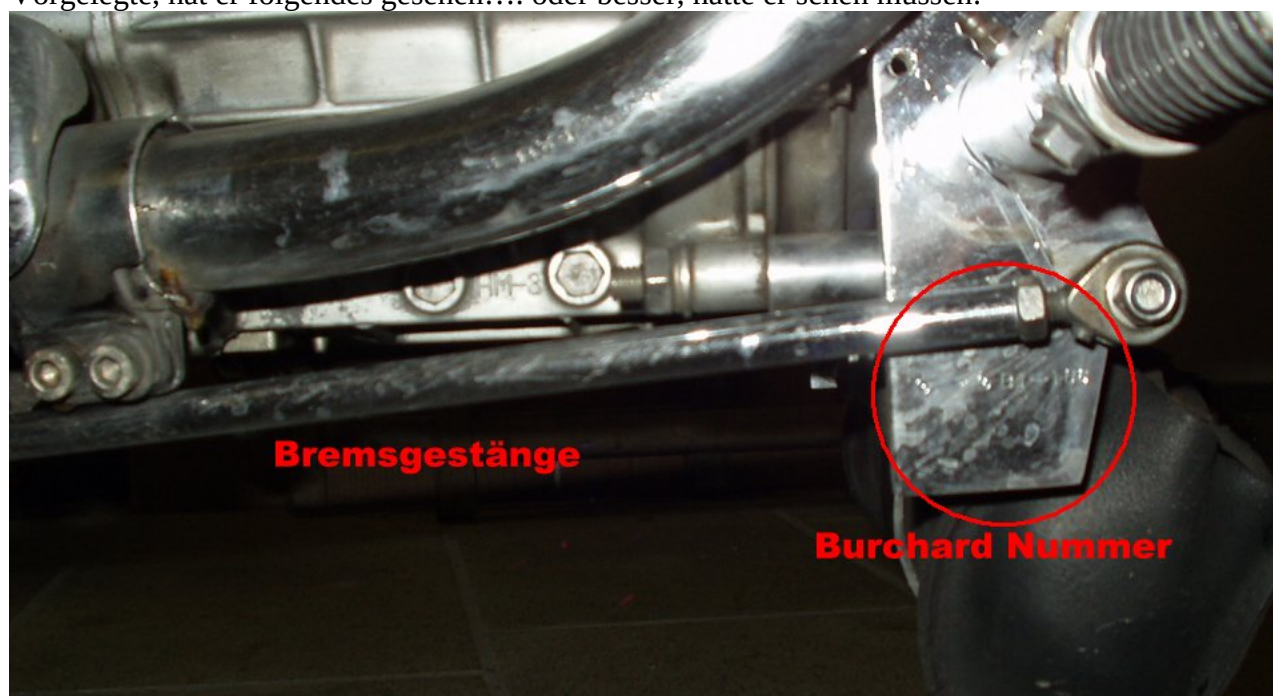
BRIDGESTONE DEUTSCHLAND GMBH
- TECHNIK / TMR -

C. Göth

Geschäftsführer: Günter F. Dittmann / Sitz der Gesellschaft: Bad Homburg / Amtsgericht Bad Homburg / Handelsregister Nr. HRG 5728

Als der das las, sagte er nur: **„Das passt, doch, der Hersteller hat damit gesagt, dass der Reifen auf der Felge für diese Maschine passt. Mit der Unterschrift steht jemand für die Richtigkeit gerade und damit ist es gut.“** Auf das angerostete Schutzblech angesprochen, kam die lapidare Antwort: **„Was willst du denn, das ist ja schon fast ein Oldtimer, steht doch noch gut da und das Teil ist nicht relevant. Laß den Reifen und das Schutzblech gut sein.“** Damit wandte er sich wieder seiner Aufgabe zu und ich hoffte auf ein Einsehen und zügige Abwicklung der restlichen Abnahme. Etwas widerwillig gab er mir das Schreiben zurück und ging langsam von rechts vorn nach hinten und begann mit der Hinterreifenprüfung. Meine beiden 12 V Anschlussbuchsen (unterm Rücklicht) ließen ihn kurz stutzen, aber er sagte nichts weiter dazu. Meine Koffer und den Träger interessierten ihn nur mit der Frage: **„Ist das ein Originalteil?“** Nach meiner letzten Erfahrung habe ich das natürlich positiv beantwortet. Er nackelte noch ein bissl dran herum, aber die Krauserhalterung, einschließlich meines V2A Anbausatzes (den er nicht bemerkte) hält bombenfest. Als er weiter links rum wanderte, folgte ein weiterer grober Schnitzer: **„Die hinteren Stahlbremsleitungen sind aber nicht eingetragen, oder?“** Äääähm hintere Leitungen ?? Ich bemerkte nur: **„Die ist mechanisch angesteuert, da braucht keine Leitungen.“** Das hatte er dann aber auch schon gemerkt und sich sofort korrigiert.

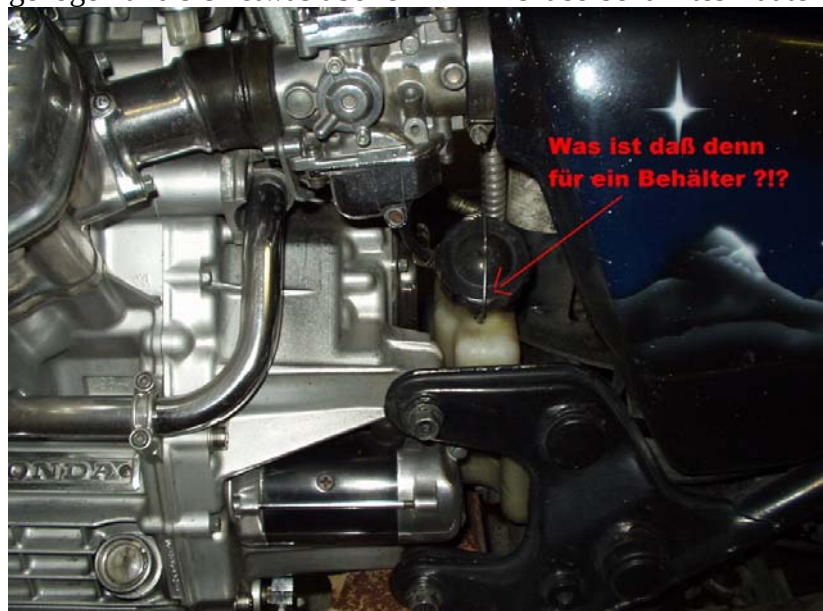
Allerdings hätte er sich die Bemerkung kpl. sparen können, denn bei der Suche nach der Seriennummer für die Vorgelegte, hat er folgendes gesehen.... oder besser, hätte er sehen müssen:



Und wenn wir schon beim „das hätte er sehen/ merken können“ sind, er ist doch grad eben am Hinterreifen gewesen und hat sich da (sah zumindest so aus) gründlich umgesehen. Sollte man da nicht auch das Teil links sehen:

Das sieht doch ziemlich heftig nach einem mechanischen Gestänge aus, oder ? Aber lassen wir das jetzt, er hat es ja gerade noch von sich aus geschnallt.

Auf dem weiteren Weg war nicht mehr viel zu kontrollieren und so hat er sich die linke Motorseite näher rein gezogen und sich etwas über ein ihm nicht so bekanntes Bauteil gewundert....



Tja, was könnte das für ein Behälter sein, wenn vorne am Motor ein ca. 22 x 30 cm großen Kühler verbaut ist !?! Hmmm... wäre es möglich, daß wir da einen Ausgleichsbehälter vor uns haben !?! Wir sind zwar in Bayern, aber ein Biernotvorrat wird es bestimmt nicht sein. Ich habe ihn dann freundlich darauf hingewiesen, daß es sich hier um ein wassergekühltes Motorrad handelt und er vor dem Ausgleichsbehälter kniet.

Jetzt waren wir beim Lenker und ich hoffte, daß er nicht auch noch den großen Tank ansprechen würde. Denn da wusste ich genau was kommen würde: Der Abstand zwischen Lenker und Tank ist zu gering, da könnte sich dann evtl. eine Biene strangulieren... oder irgend so einen Unfug. Aber weit gefehlt, mein Rückspiegel hatte es ihm angetan, was mit der Bemerkung: „**Was ist denn das für ein Gekritzel auf dem Spiegel ?**“



Ich dachte mich streift ein Bus bei dem Spruch. Was hat ihn die Ätzung im Glas zu interessieren, das Teil hat die richtige (ausreichende) Größe, ist nicht blind und vor allem.... **DRAN !!!** Also habe ich nur gesagt: „**Das ist eine Ätzung, das kann man so kaufen und ist somit original.**“

Womit wir einmal ums Mopped rum waren, jetzt kam es zur klassischen Lichttestung (die Hupe wurde vergessen) und dann die Probefahrt. Ich habe ihm das Standgas auf 1200 U/min erhöht, nachdem er den Motor zweimal abgewürgt hatte und dann ging es los. Mit der Vorgelegten schien er einigermaßen klar zu kommen, aber die Doppelscheibenbremse vorn war scheint's ein bissl zu viel, denn an der DEKRA-Ausfahrt machte er beinahe einen Handstand und der Helm kam der Scheibe gefährlich nahe. Er fuhr einmal ums Eck und war nach 3 Minuten wieder da. Als er sie (meine Mary) abstellte, drehte er sich ein bissl knapp am (bereits „bemängelten“) Rückspiegel um und stutzte. Dann nackelte er daran rum und meinte: „**Warum ist denn das Ding so locker, ist das kaputt ?**“ Worauf ich nur trocken sagte: „**Das gehört so, weil der Spiegel mit einem Vibrationsvernichter verbaut wurde, dort unten ist er gummigelagert.**“



Tja, so ein Dreck, wieder nix zu kritteln, da bleibt nur noch der Kennerblick auf die Brems Scheiben !! Bei einem sooo alten Mopped muß da was zu finden sein, also der „coole“ Spruch: „**Haben sie die Brems-scheiben schon mal ausgetauscht ? Die sehen mir schon ziemlich dünn aus.**“ „**Nein, das sind noch die Ersten und bisher sind sie auch noch nie abgedreht worden.**“ entgegnete ich. „**Ja, dann schau wir mal, meine Schieblehre hab ich jetzt zwar oben im 1. Stock, aber es geht auch so...**“ mit diesen Worten holte er einen größeren Schraubenzieher und seinen Profiltiefenmesser raus.



Mit der Klinge wurde die Bremsscheibe „verlängert“ und dann gings ans Schätzen (würde ich so sagen), leider waren es 4,3 mm und die Verschleißgrenze liegt bei 4,0. Mist, wieder nix, also müssen wir noch schell einen dummen Spruch ab lassen: „**Sie fahren wohl nur Autobahn, oder ?**“ Jetzt gings aber los, wer mich kennt (gut, wie sollte er das wissen), weiß daß ich ein Autobahngegner bin.

Von mir ist der Spruch: Es heißt ja schließlich Auto- und nicht Moppedbahn !!

Das hab ich ihm auch gesagt und jetzt sollte es erledigt sein, aber nicht für ihn. Jetzt mußte noch mal alles durchgekauft werden, das Schutzblech, der Reifen und gaaanz wichtig: die Bremsflüssigkeit !! Die ist viel zu alt und der Siedepunkt zu niedrig ! Wie er das festgestellt hat ?? Das bleibt wohl sein Geheimnis, denn gemessen (und nur so kann er das testen) hat er nix. Ich ließ ihn reden und während der Erläuterungen gingen wir ans Nummernschild um die Plakette zu erteilen..... Auch der Busprüfer kam wieder dazu und eine kurze Beratung bezüglich des Vorderreifens begann wieder. Wieder das gleiche Spiel, der eine hatte Bedenken, der andere beschwichtigte. Dann wurde gekratzt, geklebt und..... meine Sissybar beanstandet !!!



Ich habs nicht geglaubt, schon vor Jahren war das ein beliebtes Streitobjekt. Es gab bereits Urteile die das Ganze ad absurdum führten und vor ungefähr 5 Jahren wurde es endgültig eingesargt..... dachte ich. Jetzt stießen beide ins gleiche Horn und erzählten mir was von fahrphysikalischen Unsinn, .. beim Unfall hielt sie mich am Mopped fest.... Und das bei einer ziemlich eindeutigen Rechtslage, die sagt nämlich gar nichts dazu. Zum Thema Sissybar finden wir im §-Dschungel absolut nichts, außer der max. Höhe von 4 Metern in §32 und §30 läßt keine Teile am Umriß zu, die den Verkehr vermeidbar gefährden.

Die EWG-Vorschriften begrenzen die Höhe auf 2,50 Meter, aber irgendwie hat sich analog den Richtlinien über Topcases eine Zulässigkeit von 2 Metern durchgesetzt. Die größtmögliche Fzg.-Höhe bildet wirklich das theoretische Höchstmaß und zwar deswegen, weil die max. Breite von 2 Metern nicht überschritten werden darf. Breite ergibt sich aus der Kurvenschräglage, die dann bei Moppedts ganz schon schwankt. Da die Plakette schon erteilt war, war diese Diskussion eh hinfällig und ich habe nur noch die kleine Geschichte von einem ihrer ehem. Kollegen erzählt, der sie seinerzeit auch bemängelte, aber einen 10´er Schlüssel raus zog, das Teil entfernte (geht schnell, nur geklemmt) und sagte: „**Schmeiß sie in den Koffer, ich weiß daß du sie an der nächsten Ecke wieder dran baust.**“ Das war doch ein Wort, aber die beiden fanden das gar nicht toll. Aber abgeschlossen ist eben aus und vorbei, so gingen wir in die Prüfhalle um den Bericht zu machen und die Bezahlung zu erledigen. Bei der Erstellung hat er dann wieder einen auf Mr. Wichtig gemacht und mir mit süffisanter Stimme die Wichtigkeit seiner Feststellung/Mängel erklärt. Allerdings hat sich im nach hinein eine Sachlage ergeben, die ich und auch Alois nicht so ganz verstanden haben. Die Plakette gibt’s nur bei geringen Mängeln, geringe Mängel sind im allgemeinen nicht an der Verkehrssicherheit maßgeblich beteilig. Wenn man jedoch den hier abgebildeten Prüfbericht liest, wird’s einem schwindlig:

