

Bei der spätestens alle 24 Monate durchzuführenden Stückprüfung kontrolliert der Sachkundige die Beschaffenheit der Flächen und überprüft die Messtechnik. Zur weiteren Nutzung müssen ggfs. vorhandene Mängel am System behoben werden. Die Datumsangaben der Überprüfungen müssen erkennbar am System angebracht sein und die Prüfberichte sind mindestens fünf Jahre aufzubewahren.

Gültigkeit und Übergangsfrist

Die neue Scheinwerferrichtlinie tritt am 1. Januar 2015 in Kraft. Sie gilt ab diesem Zeitpunkt für neue Systeme. Für bereits vorhandene Systeme sind die o. a. Anforderungen spätestens ab dem 01.01.2017 einzuhalten.



Prüfgerät mit sichtbar aufgebrachter gültiger Kalibrierungsmarke



Bundesgeschäftsstelle
 Zur KÜS 1 · 66679 Losheim am See
 Tel. +49 6872 9016-0 · Fax +49 6872 9016-123
 www.kues.de · info@kues.de



K Ü S I N F O R M I E R T

Informationen zur
 neuen Scheinwerfer-
 Prüfrichtlinie

Ein Service der KÜS überreicht durch:



Die neue Scheinwerfer-Prüfrichtlinie für die Hauptuntersuchung



an straßen- und witterungsbedingte Verhältnisse sind keine Seltenheit mehr. Diese Systeme müssen genau so überprüft werden können wie konventionelle Scheinwerfersysteme. Damit dies möglich ist, hat das Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, kurz BMVI, die Scheinwerfer-Prüfrichtlinie zur Hauptuntersuchung (Richtlinie für die Überprüfung der Einstellung der Scheinwerfer von Kraftfahrzeugen bei der Hauptuntersuchung nach § 29 StVZO) überarbeitet und angepasst.

Was ändert sich?

An die Aufstellflächen für das Scheinwerfer-Einstell-Prüfgerät und das zu überprüfende Fahrzeug werden in Zukunft besondere Anforderungen gestellt. Das Vermessen des Lichtkegels beim korrekten Ermitteln der Hell-Dunkelgrenze bedarf besonderer Genauigkeit. Die Ausrichtung des Fahrzeuges und des Prüfgerätes müssen definierten Voraussetzungen entsprechen. Fahrzeuginnenachse und die Längsachse des Prüfgerätes, also des Lichtkastens, müssen parallel zueinander verlaufen. Wenige Millimeter Abweichung können das Messergebnis deutlich verfälschen.

Der Prüfort für den Check der Lichtanlage hat gewisse Mindestanforderungen zu erfüllen. So sind die Rahmenbedingungen für Mindestabmessungen, die Unebenheiten der Aufstellflächen und die Neigung genau definiert. Die Neigung

der Aufstellflächen darf höchstens 1,5 Prozent betragen. Die Flächen müssen gleich gerichtet sein. Für die Aufstellfläche des Fahrzeuges definiert die Länge der Fahrspur die zulässige Unebenheit. Diese ist in Analogie zu DIN 18202 (Ebenheitstoleranzen mit erhöhten Anforderungen) festgelegt. Anders verhält es sich beim Scheinwerfer-Einstell-Prüfgerät. Hier ist eine maximale Unebenheit von plus-minus ein Millimeter pro Meter erlaubt. Ist das Gerät dazu messtechnisch in der Lage, Unebenheiten auszugleichen, sind die Anforderungen an die Aufstellfläche des Gerätes hierdurch bereits erfüllt.

Die Prüffläche muss nach den neuen Bedingungen festgelegt und markiert sein sowie den erwähnten Anforderungen entsprechen.

Prüfort und Scheinwerfer-Einstellprüfgerät bilden eine Einheit

Der Prüfort für den Check der Lichtanlage und das Gerät bilden nach der Richtlinie ein zusammengehörendes System. Sie sind als messtechnische Einheit zu verstehen. Das heißt auch, dass das Messgerät auf den jeweiligen, dazugehörigen Messplatz kalibriert sein muss. Eine Kontrolle ist vor der ersten Inbetriebnahme durchzuführen. Diese Überprüfung hat durch einen Sachkundigen zu erfolgen. Auch nach Änderungen an der Aufstellfläche ist diese erforderlich.

In den Mängelstatistiken der Hauptuntersuchungen belegen Fehler an der Beleuchtungsanlage der Fahrzeuge nach wie vor Spitzenplätze. So wurden von den Prüfengeuren der KÜS im Jahr 2013 rund 590.000 Mängel an der Lichttechnik aufgeschrieben. Die Liste reicht von Beschädigungen der Beleuchtungsanlage über unerlaubte Leuchtmittel bis hin zur sehr oft festgestellten falschen Scheinwerfereinstellung. Die Beleuchtung am Fahrzeug erfüllt besondere Aufgaben im Bereich der Verkehrssicherheit. Hier gilt „Sehen und gesehen werden“, jedoch ohne den entgegenkommenden Verkehr durch nicht korrekte Justierung der Anlage zu blenden und so zum Risikofaktor auf der Straße zu werden. Eine konsequente Überprüfung der Scheinwerfereinstellung im Rahmen der Hauptuntersuchung ist also dringend notwendig. Sie muss Schritt halten mit der Entwicklung moderner Lichtanlagen.

Moderne Technik und zeitgemäße Überprüfung

Die Beleuchtungsanlagen moderner Fahrzeuge spiegeln immer öfter den neuesten Stand der Technik wieder. Moderne Xenon- oder LED-Scheinwerfer als Adaptives Frontlicht Systeme (AFS) zur Anpassung des Lichtkegels

