

TÜV Rheinland Stellungnahme vom 22.11.2022:

-----Original-Nachricht-----

Betreff: AW: Dacia Spring Trägeradapter,-Antwort (Gruß)

Datum: 2022-11-22T12:10:58+0100

Von: "..... @de.tuv.com>

An: "..... >, "..... @de.tuv.com>, ".....
@srl.adac.de>, "..... @adac.de>

Sehr geehrter Herr.....,

abschließend möchte ich Ihnen mitteilen das die verschiedenen Protagonisten alle hier aufgeführten Überlegungen letzten Endes wirklich doch bitte auf das bei Beladung/Hecktragesystem verändertes Fahrverhalten richten sollen. Denn genau dies stellt die mögliche, abstrakte Gefährdung im Bereich der StVO/StVZO dar, die es ja eben zu vermeiden gilt.

Die definierte technische Festigkeit eines anzubringenden Bauteils in gebotener gleichmäßiger Qualität setze ich hier voraus. Ob dies dann in den Fahrzeugpapieren eine Stützlast ohne Anhängelast in Ziffer 13 der ZB 1 wäre oder eine als maximale Gesamtmasse eines Hecktragesystems an der Stelle einer Anhängerkupplung unter Ziffer 22 Ihrer ZB1 ist der Fahrphysik Ihres Fahrzeug dem Prinzip nach völlig egal.

Es ist physikalisch nun einmal so dass bei einem kleinen Fahrzeugtyp diese Masseverschiebung in Heckrichtung einen ganz anderen Einfluss hat wie bei einem deutlich größeren Fahrzeug.

Denn wo genau ist der Nachweis in Form eines validen realen Versuches/Berechnung der Haltbarkeit/Befestigung für Ihren genauen Fahrzeugtyp ?

Denn der Fz-Hersteller hat so eine Belastung/Krafteinleitung konstruktiv nicht berücksichtigt.

Und wo genau ist der Nachweis des dann immer noch sicheren Fahrverhaltens bei verminderter Fahrdynamik Ihres Fahrzeugtyps in gebotenen / standardisierten Fahrzeugtests und von wem genau der dafür auch die rechtliche Verantwortung übernimmt ?

Denn dies hat ein Fahrzeughersteller sonst bei Festlegung von Stütz/Anhängelasten üblicherweise sicher und belegbar festgestellt. Wo genau ist dieser Nachweis ? Die Fa. Dacia hat Ihn nicht erbracht weil sie dies auch nicht braucht.

Weiterhin möchte ich anmerken, selbst wenn beide oben genannten Punkte positiv festgestellt werden könnten, wer sagt Ihnen dann weiterhin genau was Sie wo mit welchen Massen ohne Überladung der ZGM/Einzelachslasten noch im Fahrzeug mitführen können ?

Schließlich bedeutet die dauerhafte Befestigung von solch einer Aufnahmeeinrichtung eine gewisse technische Veränderung Ihres Fahrzeugs die sich dann bei Nutzung auch in anderen Verhaltensweisen des Fahrers/Beladung niederschlagen muss.

Bisher habe ich leider keinerlei konkrete Unterlagen von akkreditierten Stellen zu genau diesen Punkten vorgelegt bekommen.

Erst nachdem diese Ergebnisse vorliegen kann man mögliche Einflüsse bewerten und Aussagen treffen. Andere Vorgehensweisen abweichend der einschlägigen VDTÜV Merkblätter sind abzulehnen.

Freundliche Grüße

.....

Tel.Büro:

Mobil:

Fax Büro:

Email:

TÜV Rheinland Kraftfahrt GmbH
Merkurstraße 45
67663 Kaiserslautern

Von:>

Gesendet: Montag, 21. November 2022 18:22

An:@de.tuv.com>;@de.tuv.com>;@srl.adac.de;
.....@adac.de

Cc:@tuvsud.com

Betreff: Dacia Spring Trägeradapter,/.....-Antwort (Gruß.....)

Sehr geehrter Herr(ADAC, Saarland), sehr geehrter Herr(TÜV Rheinland),
sehr geehrter Herr(TÜV.....),

da muss man als Verbraucher und Laie erst einmal tief durchatmen. Ich möchte Ihnen die
Antwort-eMails des Geschäftsführers Herrn der GmbH und der
.....GmbH auf meine erneute Anfrage (siehe unten) wegen der TÜV-Expertise nicht
vorenthalten. Den Geschäftsführern standen die Ihnen bekannten pdf-Dateien (siehe Anlagen,
TÜV Rheinland Expertise, ADAC-Info-Blatt) zur Verfügung. Für mich als Verbraucher
bricht sich die Angelegenheit auf eine **einfache Frage** herunter, **bekomme ich eine
unproblematische TÜV-Betriebserlaubnis (HU) des Fahrzeuges mit Adapter oder
nicht?** Vielleicht hilft hier gegebenenfalls ein runder Tisch mit allen Beteiligten.

Der Einfachheit halber habe ich Ihnen beide email Antworten (Blöcke) hier zusammengefügt.

Mit freundlichen Grüßen

.....

-----Original-Nachricht-----

Betreff: Dacia Spring Trägeradapter (Gruß.....)

Datum: 2022-11-21T13:11:06+0100

Von: ".....>

An: ".....>, ".....>, ".....>, ".....>

Hallo Herr.....,

da hat der TÜV das nicht genau gelesen. Im ADAC und auch im Gesetzestext wird
geschrieben von einer "**Verbindungseinrichtung von Fahrzeugen**". Und ein Heckträger
ist kein Fahrzeug. Auch was der ADAC schreibt, daß man u.U. den Steg absägen, kann ist
rechtlich nicht relevant und nachweisbar und interessiert auch Niemanden...denn dann könnte
man auch einen Anhänger mit einem Seil ziehen. Und ausserdem ist jeder Fahrzeugführer
verantwortlich, über das was er anhängt. Theoretisch kann man mit einem 500er Fiat, der
1000kg Anhängelast hat, **kann auch einen vollbeladenen 3500kg Anhänger ziehen und
ohne daß man einen Steg oder Bolzen abflext.** Und wo ist da die Sicherung daß man hier
keinen 3 fach großen Anhänger anhängt ?

Wir haben das bereits mit Allen EU-Herstellern abgeklärt, und die auch mit
KraftfahrBundesamt TÜV etc. Es gibt momentan für diese Art von "Adapter zur Befestigung
eines Heckträgers" keine gesetzlichen Grundlagen. Alle A.z.B.e.H. sind im Kalos-
Verfahren von den Herstellern getestet...nur kann kein EU-Prüfzeichen vergeben werden, da
die gesetzlichen Grundlagen fehlen.

Mit freundlichen Grüßen

.....
=====

-----Original-Nachricht-----

Betreff: WG: AW: WG: Stützlast, Dacia Spring, Anhängerkupplung (Gruß)

Datum: 2022-11-21T17:20:43+0100

Von: ".....>

An: ".....>

Sehr geehrter Herr.....,

vielen Dank für Ihre Email.

Folgendes kann ich Ihnen zum Sachverhalt mitteilen:

Diese Transportlösungen werden durch einen Standarttest für Fahrradträgertransportlösungen, der im Automobilsektor häufig durchgeführt und akzeptiert wird, geprüft: der Carlos-TC/BC-Test.

Bei diesem Test wird eine realistische Fahrsituation mit vertikaler Belastung der Fahrradträger-Transportlösung in einem Winkel von 75 ° bis 90 ° simuliert. Stellen Sie sich ein Auto mit einem Fahrradträger und zwei Fahrrädern darauf vor. Das Auto fährt mit 90 Stundenkilometern über eine Schwelle. Das hat erhebliche Auswirkungen auf die Anhängerkupplung und das Auto. Diese Aktion wird 100.000 Mal wiederholt. Kommt die Fahrradträger-Transportlösung intakt heraus? Dann ist die Fahrradträger-Transportlösung für den lebenslangen Gebrauch zugelassen.

Für ("Anhängerkupplungsähnliche") Fahrradträger-Transportlösungen gibt es keine europäische Regelung, da es sich nur um eine vertikale Belastung handelt, was erklärt warum für Fahrradträger-Transportlösungen (ohne Anhängelast / Stützlast, nur tragen) keine Homologation möglich ist.

Die Lastenträgervorrichtung entspricht grundsätzlich der ECE R26.03 und weiteren nationalen Prüfvorschriften bis zu einem maximalen Systemgewicht (Ladung bzw. Fahrradträger inkl. aller Fahrräder) von 60 kg (im Falle eines Fahrradträgers bis zu 2 Fahrrädern) mit einer maximalen, hinteren Ausladung eines zusätzlichen Lastenträgers von 380 mm, gemessen von Kugelmitte bis zum hintersten Ende des Trägers (im Fall eines Fahrradträgers gemessen von Kugelmitte bis zur Mitte der hintersten Fahrradbefestigungsschiene). Mit beladenem Lastenträgersystem wird eine maximale Höchstgeschwindigkeit von maximal 130 km/h empfohlen. Es muss auf die Einhaltung der zulässigen Fahrzeuggesamtmasse und der zulässigen Achslasten geachtet werden.

Ich hoffe, wir konnten Ihnen weiterhelfen.

Für weitere Rückfragen stehen wir Ihnen Montag bis Freitag von 7:00 Uhr bis 18:00 Uhr und Samstag von 8:00 Uhr bis 12:00 Uhr gerne telefonisch zur Verfügung.

Please contact us for any further questions you may have.

Mit freundlichen Grüßen

Kind regards

.....

Tel.:

Fax:
Web: