



Det er på et testcenter lignende dette, hvor bilerne bliver afklimatiseret til 20 grader, at bilfabrikerne får målt emission på nye biler og som AutoConsult samarbejder med. (Foto: EIS)

Om AutoConsult

Ingeniørvirksomheden Preben Egelund er et mindre firma som er specialiseret i konstruktion af vejkkøretøjer, samt dokumentation til myndighederne for opfyldelse af gældende krav til typegodkendelse af køretøjer. Vi udfører også dokumentation til synsvirksomheder (prøverapporter), som kan indeholde dokumentation for opfyldelse af myndighedernes krav til et nyt køretøj /brugt/ importeret eller konstruktivt ændret køretøj.

Konsulenter vil teste tunede biler

AutoConsult har ansøgt Færdselsstyrelsen om at blive godkendt som testcenter om emissionsmålinger af chiptunede biler.

Af Jakob Schultz

TUNING I Danmark har man siden 1984 haft regler der betyder, at ændringer, herunder chiptuning på bilen i hele bilens levetid skal overholde de emissionsnormer, der var da bilen rullede ud fra fabrikken. Det betyder, at enhver ændring skal dokumenteres overfor synshallen. En dokumentation, der indtil videre ikke har kunnet foretages i Danmark. Det vil AutoConsult nu lave om. Firmaet har ansøgt Færdselsstyrelsen om at blive godkendt til at lave de emissionsmålinger, som reglerne kræver, for at en bil kan godkendes efter en ændring af motorstyringen eller andre justeringer, der ændrer bilen.

- Vi ser frem til at høre fra Færdselsstyrelsen og regner da med at vi får en godken-

delse, siger Preben Egelund der er indehaver af Autoconsult.

Samarbejder med tysk center

AutoConsult vil konkret benytte faciliteter til emissionstest på et testlaboratorium i Essen i Tyskland. Prisen er 10.000 kroner pr. bil for at få den testet på det tyske laboratorium, som bilfabrikerne også bruger. Det er en såkaldt NEDC-test af luftforurening, der udføres i et klimarum, hvor bilen skal gennemkøre en køre-cyklus med simuleret by-kørsel, kørsel på landevej og motorvejskørsel. Øvrige test sker på forskellige lokationer i Danmark, f.eks. støjafprøvninger, som udføres på firmaets egen teststrækning.

- Der er ikke ræsonnement til at bygge et lignende testcenter herhjemme som pri-

vat firma. Det koster 2 – 3 mio. kr. at få etableret sådan et center og det betyder, at der skal mere end 200 biler igennem om året for at det er rentabelt. Markedet herhjemme er nok for lille til at det bliver en realitet, siger Preben Egelund og forklarer, at de 10.000 kroner dækker selve testen. Transporten af bilen til Essen skal ejeren selv stå for.

- Vi har brugt testcenteret i Essen mange gange i forbindelse med emissionstest af de motorcykler, personbiler, busser og lastbiler vi ombygger, hvor vi laver dokumentation til brug ved syn for vores kunder. Vi kan se, at der er et behov for at kunne få sin bil testet på et godkendt center, hvis man f.eks. får den chiptunet herhjemme, og vi kan gøre det til en pris der er væsentlig lavere end

de 25.000 kroner, som det er blevet nævnt flere steder, at det koster, siger han og forklarer at laboratoriet i Essen løbende tester fem biler om ugen for de svenske myndigheder, som en del af markedsovervågningen i Sverige.

Der kører hver uge et vognlæs biler til Essen for kontrol af udledningen, og næste uge byttes de med fem andre biler til test.

Fair at bilen skal testes

Autoconsult har i årevis lavet dokumentation til brug ved syn af blandt andet lastbiler, busser, amerikanerbiler, motorcykler og hot rods og har opbygget en større viden om hele området. Preben Egelund peger på, at det er rimeligt at der er krav til at bilen kan overholde de forskellige nor-

mer, når de bliver modificeret.

- Det er stadig et minimum af de danske bilejere, der vælger at ændre noget på deres biler, så det er fair, at det kræver nogle grundige test, hvis man vil ændre noget, siger han og forklarer, at en emissionstest på laboratoriet i Tyskland er meget krævende.

- Det er ikke bare noget man lige gør. Det tager otte timer pr. bil. De 20 minutter er bilen på rullefelt. I de resterende timer afklimatiseres bilen inden testen i et specialindrettet rum, så man opnår en temperatur på præcis 20 grader, for at få testen helt nøjagtig, siger han.

Den nuværende NEDC test har rødder tilbage til 70'erne og afspejler de biler, som kørte dengang. Målinger af brændstofforbrug afspejler

derfor ikke normal kørsel i moderne biler, men testen er reproducerbar og vil give sammenlignelige resultater, om den udføres i Tyskland, Frankrig eller Italien.

- Prisen for et periodisk syn er i Danmark meget lav i forhold til de lande, vi normalt sammenligner os med. Det er gunstigt for Hr. og Fru Jensen, men gør det lidt dyrere for dem, som vælger noget specielt. Erfaringer viser, at ældre køretøjer typisk ikke består testen, hvis man møder til test med brugt katalysator eller brændstof i tanken fra en lav-pris tankstation. Ved montering af nye sliddele som filtre, katalysatorer, tændrør og ny olie og ved at bruge højkvalitetsbrændstof øges mulighederne for at bestå testen, siger Preben Egelund.

Ombyggere skal huske lovligheden

Der kører massevis af ulovligt ombyggede biler rundt, og det kan påvirke salgspriserne, advarer SKAD.

SIKRING At ombygge en bil eller motorcykel er noget, mange brænder for. Men det er ikke altid så let, som man tror at customize, style eller tune. Man risikerer i værste fald, at forsikrings-selskabet ikke vil dække skade efter uheld, eller at politiet stopper bilisten og kalder bilen til syn. Også afgiften kan gå tabt, hvis Skat Indsats beslægtet bilen. SKAD, brancheforeningen for lak- og karrosseri, har i mange år arbejdet med netop disse forhold, da de mange ombygninger er en tikkende bombe under bilejerne. Derfor har SKAD arbejdet målrettet for at få egentlige customregler i forbindelse med godkendelser ved syn, så dem, der kører og ejer disse biler, kan føle sig sikre.

- Vi har i SKAD stor ekspertise på området og er faktisk de eneste herhjemme, der arbejder med netop customizing. Ud over at vi er en brancheforening for virksomheder inden for tuning og styling, har vi og-



ombyggede biler og motorcykler er flotte – men er de ikke lovligt synede med ændringerne, kan det give store forsikrings- og afgiftsproblemer.

så etableret en støtteforening for private personer uden tilknytning til branchen, med navnet TFTB – The Freedom To Build, der giver netop private mulighed for at få indblik i regler og forhold, siger direktør i SKAD, Thomas Krebs.

Når man udskifter konstruktive dele, så skal disse

anmeldes ved syn. Her er der typisk tale om hjulstørrelsesændringer, affjedringskomponenter, bremsekomponenter, motorer eller kits til motorer, belysning og meget, meget mere. Ved syn skal der altid fremlægges dokumentation for den del, man har monteret. Her kan



Også blot ved ændring af fælg, bremser og ophæng kan der ske ulovlig ombygning.

det eksempelvis være et TÜV Teilegutachten.

Et almindeligt syn er ikke lovligt, hvis anmelderen, altså den der kommer til syn med bilen, ikke på forhånd fortæller synsmanden om de ændringer, der er foretaget. Synsmanden syner bilen som standard, uden at tage hensyn til

ombygningerne. Derfor kører der i dag massevis af ulovlige biler på de danske veje.

Problemer ved salg

På hjemmesiden motorregister.skad.dk kan man finde alt om ens køretøj. Alle konstruktive ændringer skal være noteret under ”Dispensa-

tioner”. Er disse ikke noteret, så skal man have synsrapporter, hvor ændringerne er indført, ellers er bilen ulovlig. Det kan naturligvis også påvirke prisen for en bil, når den skal tages i bytte hos en forhandler, eller sælges privat. Problemet med ulovligheden følger bilen, og går derfor over til den nye ejer.

Ny afgift og bøde

Hvis Skat inddrager registreringsafgiften, så nulstilles afgiften, og der opkræves en ny afgift, der beregnes ud fra den anslåede værdi, som bilen har efter ombygning. Afgiften skal betales, og hvis man er blevet stoppet på vejen, så kan afgiften tillægges en bøde på ofte halvdelen af, hvad den nye afgift vurderes til. Dette er sket en hel del på motorcykelområdet, og her taler vi ved dyre motorcykler op til 250.000 kroner. En flot ombygget og customiseret bil kan trække et endnu større beløb. *kile*