Der STANDARD

Cadillac - The Standard of the World

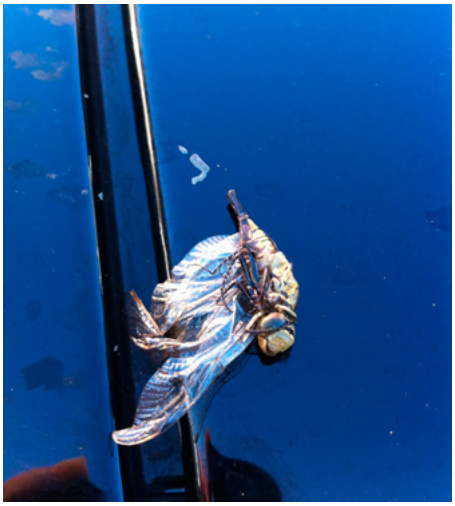
Der Weg ist das Ziel
Zulassung 2010 Lincoln MKT

März 2012

Die Zeitschrift des Classic Cadillac Club Deutschland e.V.

Der Weg ist das Ziel

Bei der Abholung in Bremerhaven, müssen noch die Felgen für den Winter ins Auto verladen werden. Im Container rechts werden gerade Mustangs entladen.



Dieser blinde Passagier aus Florida hat die Verschiffung nicht überlebt

Mein Lincoln MKT ist mittlerweile zugelassen und rollt über die Straßen des Starnberger Fünfseen-Landes. Dass er auf deutschen Straßen ein Exot ist war mir bewusst, dass er so viel Aufmerksamkeit erregen wird nicht. Zwei mal schon bin ich am Ausparken „gehindert" worden weil „Mann" mehr über das Auto in Erfahrung bringen wollte. Das die Zulassung nicht ganz einfach werden würde war mir klar. Machbar ist es aber trotzdem wenn man weiß an wen man sich wenden und was man alles beachten muss.

Der erste Lincoln MKT in Deutschland. Viele sagten mir, dass eine Zulassung entweder unmöglich oder sehr teuer zu realisieren sein werde. Trotzdem nahm ich das Wagnis auf mich und musste feststellen, unmöglich war es nicht und wirklich teuer auch nicht.

Glücklicherweise hatte ich von Anfang an eine fantastische Unterstützung durch die DEKRA aus Dessau, welche auch die Internetseite www.importcertificate24.com betreut.

Was ist alles für eine Zulassung notwendig?

Da die StVZO in Deutschland Ländersache ist, gibt es kleine Unterschiede. Im Grundsatz ist sie jedoch nahezu überall identisch. Alle für die StVZO relevanten Komponenten (z.B. Scheinwerfer, Nebelscheinwerfer, Blinker, etc.) müssen eine Zulassung besitzen. Diese wird durch ein E-Prüfzeichen auf den jeweiligen Bauteilen nachgewiesen. Ist das Prüfzeichen nicht vorhanden, muss das entsprechende Bauteil entweder ausgebaut, gegen ein zugelassenes Bauteil mit E-Zeichen getauscht oder eine entsprechende Einzelzulassung durchgeführt werden.

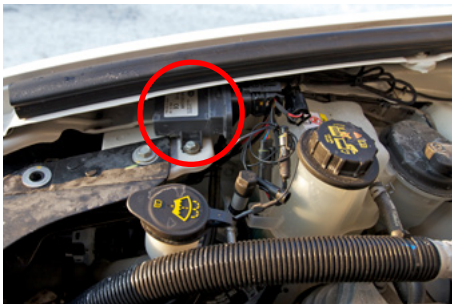
Die Front

Die Scheinwerfer meines MKT sind mit Xenon (amerik. HID) Leuchtmitteln ausgestattet. Diese sind aber lt. StVZO nicht ohne weiteres zulässig. Ich hatte die Möglichkeit den im Gehäuse vorhandenen Leuchtkörper gegen einen Halogenleuchtkörper aus dem Zubehörhandel aus zu tauschen. Das E-Prüfzeichen vorausgesetzt wäre dies ohne Eintragung im Fahrzeugbrief zulässig gewesen. Da dass austauschen der modernen Klarglasscheinwerfern, die sich in die Form der Karosserie einfügen nicht so ohne weiteres mög-

Die selbstgebaute Klappe für die Scheinwerferreinigungsanlage im Einsatz. Sie wird noch in Wagenfarbe lackiert

Der Ultraschallsensor für die Leuchtweitenregulierung ist vor der Hinterachse montiert

Der Stellmotor der LWR ersetzt die manuelle Leuchtweiteneinstell-schraube



Die Steuerbox für die LWR konnte ich in einen Zwischenraum des Kot-flügels im Motorrraum verbauen

lich ist, und ich außerdem nicht auf das integrierte Kurvenlicht verzichten wollte, kam diese Option für mich nicht in Frage. Und ob ich den Leuchtkörper so einfach hätte tauschen können möchte ich bezweifeln.

Deshalb habe ich einen Scheinwerfer ausgebaut und zum Lichttechnischen Institut des TÜV Rheinland nach Berlin geschickt. Inkl. Versandkosten und MwSt. hat die Erstellung des Einzelgutachtens ganze € 720 gekostet. Bei einem negativen Ausgang, wenn also der Scheinwerfer nicht den gesetzlichen Anforderungen entsprochen hätte, hätte ich gezwungenermaßen Halogenscheinwerfer einbauen müssen.

Die europäischen Scheinwerfer haben im Gegensatz zu den amerikanischen eine sehr enge Hell-Dunkel-Grenze. Bei den US-Scheinwerfern ist diese Grenze wesentlich weicher weshalb auch deutlich mehr Bereiche oberhalb der Hell-Dunkel Grenze erhellt werden. Das kann man ganz gut auf der Autobahn beobachten. Ein Autobahnschild, das sich über der Fahrbahn befindet reflektiert bei US-Scheinwerfern wesentlich stärker als bei EU-Scheinwerfern. Die weichere Kante ist teilweise der Grund, warum US-Fahrzeuge keine Niveau- oder automatische Leuchtweitenregelung haben. So auch mein Lincoln. Für die Zulassung der Xenon-Scheinwerfer ist das neben der Scheinwerferreinigungsanlage jedoch Pflicht!

Beides habe ich zum nachrüsten im Zubehörhandel von Hella gefunden.

Die manuelle Leuchtweitenregelung habe ich gegen die automatische Leuchtweitenregelung getauscht. Prinzipiell funktioniert die elektronische Leuchtweitenregelung genauso wie die manuelle per Schraubendreher. Durch Vor- oder Zurückdrehen einer Schnecke wird der Leuchtkörper nach oben oder nach unten gekippt. Die Achse der Hella-Lösung, die den Leuchtkörper bewegt, hatte nahezu die selben Abmessungen wie die originale manuelle Leuchtweitenregelung. Um das Ganze einzubauen musste ich lediglich den originalen Halter aus Kunststoff abfräsen und die Kugel, welche die Achse in der Halterung hält so anfasen, dass diese durch die Widerhaken nicht aus dem Halter des Leuchtkörpers herausspringen kann.

Geregelt wird die Höhe der Leuchtweite durch einen Ultraschallsensor, den ich auf der rechten Seite, nahe der Hinterachse befestigt habe, dieser sendet die Signale an eine kleine Box, welche die Stellmotoren regelt.

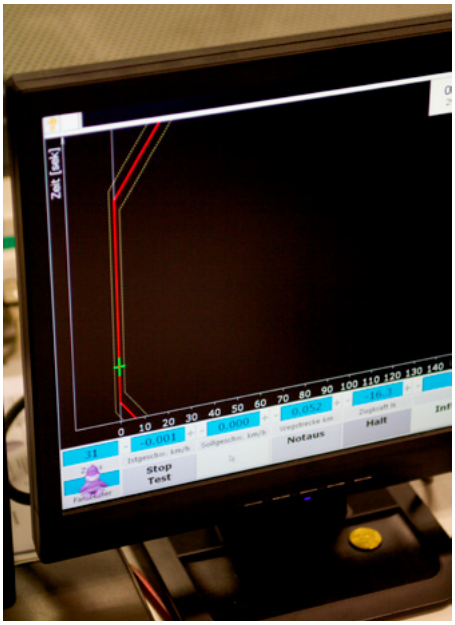
Die Scheinwerferreinigungsanlage habe ich mit zwei L-Profilen aus stabilem Kunststoff an den Stoßstangenhörnern im entsprechenden Winkel befestigt. Die Hochdruckpumpe ist direkt an den bestehenden Wischwasserbehälter angeflanscht.

Das komplizierteste war die Klappe, die den ausfahrenden Düsenkopf im Ruhezustand verdeckt. Hier hat mir meine Bastelleidenschaft geholfen.

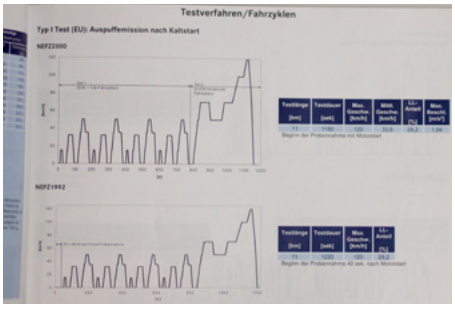
Ich wollte keinen schnöden Deckel, der auf der Stoßstange aufliegt, wie es bei vielen Fahrzeugen zu sehen ist, sondern einen der bündig mit der Karosserie versenkbar ist. Viele neueren Fahrzeuge haben übrigens genau das selbe System von Hella welches ich zum nachrüsten verwendet habe. Wer hier also nicht großartig basteln will, kann sich einfach einen Deckel seiner Wahl von einem Fahrzeughersteller besorgen.

Den Deckel selbst habe ich Rautenförmig ausgeschnitten, so dass er sich in das Design der Frontpartie einfügt. Nach der Lackierung in der Wagenfarbe sieht man das Ganze kaum noch.

Mein Lincoln bei der Abgasuntersuchung bei der DEKRA in Klettwitz



Für die ASU wird der europ. Fahrzyklus nach NEFZ2000 nachgefahren



Da auch die Nebelscheinwerfer eine Zulassung brauchen und sich ein Einzelgutachten hier in der Regel nicht lohnt, habe ich diese gegen zugelassene von Hella getauscht. Die Montage gestaltete sich hier recht einfach. Dazu habe ich die vorhandene Halterung verwendet und die Hella-Scheinwerfer mittels einer Schraube rechts und links befestigt.

Das Heck

Als Nebelschlussleuchte habe ich LED-Leuchten von ProPlast symmetrisch rechts und links vom Kennzeichen unterhalb der Stoßstange montiert. Als Schalter ist eine gelbe Signalleuchte vorgeschrieben. Damit sich diese optisch in das Design des Cockpits einfügt, habe ich den Schalter rechts an der Kunststoffverkleidung des Lenkstockes montiert.

Seit ein paar Jahren gibt es keine Ausnahmegenehmigungen mehr für rote Blinker. Das gilt natürlich auch für meinen MKT. Wenn man wie ich auf optische „Unversehrtheit“ steht, gestaltet sich die Umrüstung etwas schwieriger. Irgendwo gelbe Blinker an die Karosserie schrauben, wollte ich vermeiden. Die Lösung fand ich durch intensivere Recherchearbeiten.

Bei einigen US-Fahrzeugen können die Rückfahrscheinwerfer mit gelben Leuchtmitteln zu Blinkern umgebaut werden. Beim MKT ist das nicht möglich, da der Rückfahrscheinwerfer mittig des Leuchtbandes in LED ausgeführt ist und für Blinker gewisse Regelungen für den Abstand gelten.

Da mir die Nebelschlussleuchten von ProPlast recht gut gefallen und es diese auch als Blinker gibt lag es nahe diese ebenfalls zu benutzen. Nach einigen Überlegungen und Maß nehmen musste ich jedoch feststellen, dass diese nirgends auch nur einigermaßen akzeptabel montiert werden konnten. Mit der Idee, die Blinker in das Leuchtband des Kofferraumdeckels zu montieren hatte ich bereits beim Kauf spekuliert. Durch eine Anfrage bei ProPlast ob die LED-Nebelschlussleuchten auch unvergossen lieferbar wären wurde ich an den originalen Hersteller verwiesen. Dieser lieferte mir prompt 4 Exemplare. Diese sehr hell, gelb leuchtenden LED-Leisten habe ich dann durch an den Seiten des Leuchtbandes ausgefräste Schlitze eingeschoben. Damit man die Elektronik und die Platine der LED-Leiste nicht

So sieht die Beleuchtung bei mir vorne und hinten jetzt aus

sieht habe ich im Baumarkt eine hochwertige Spiegelfolie gekauft, Löcher im Abstand der LEDs eingestanzt und über die Platine geklebt. So erkennt man erst auf den zweiten Blick die LED-Leiste. Der gelbe Blinker fügt sich wunderbar in das rote Leuchtband ein und sieht auch beim Blinken sehr gut und modern aus.

Papierkram

Die Umbaumaßnahmen wären somit erledigt. Nun geht es an die gesetzlichen Nachweise. Aus diesem Grund bin ich nach Klettwitz am berühmten Lausitzring gefahren um dort die Abgasuntersuchung zu machen. Die dortigen Herren waren nicht nur äußerst nett, sondern auch auskunftsfreudig und hilfsbereit. Da für die Abgasuntersuchung der Motor komplett kalt sein musste bin ich bereits einen Tag früher angereist. Somit verbrachte ich die Nacht ganz in der Nähe in einem netten kleinen Hotel, das eher an ein altes Herrenhaus am Mississippi erinnerte. Dort hingebracht und am nächsten Morgen abgeholt wurde ich vom verantwortlichen Prüfer selbst. So etwas nenne ich Kundenservice!

Die eigentliche Prüfung findet in einem klimatisch exakt gleichmäßig gehaltenem Raum mit allen nötigen Messgeräten und dem Rollenprüfstand auf dem das Fahrzeug befestigt wird statt. Das Abgas wandert durch diverse Filter die schließlich sämtliche Werte liefern. Getestet wird das ganze nach dem europäischen Fahrprofil NEFZ2000 (Neuer Europäischer Fahrzyklus). Also dem Profil, mit dem alle europäischen Fahrzeuge getestet werden.

Dieser wird anhand eines vor der Windschutzscheibe angebrachten Bildschirmes, welcher das Geschwindigkeitsprofil anzeigt „nachgefahren“ was einiges an Übung abverlangt um keine Abweichung des Sollwertes zu bekommen.

Es gibt Überlegungen in Zukunft die „California Emissions“ anzuerkennen. Ob und wann das passiert liegt aber noch in den Sternen. Dann wäre aber ein Abgasgutachten nicht mehr unbedingt notwendig, vorausgesetzt das Fahrzeug erfüllt die Kriterien. Mein Lincoln kommt aus Florida und hat daher die schlechtere Federal Emissions. Erreicht wurde dadurch nur die Euro 4 Norm. Für Neufahrzeuge gilt normalerweise immer Euro 5. Bei Importen gibt es aber noch Ausnahmen und daher auch für mein Auto eine Zulassung.

Die DEKRA erstellt aufgrund der beim Abgasgutachten erhaltenen Werte eine „Bestätigung der technischen Daten für die Begutachtung einer Einzelgenehmigung nach §13 EG-FGV bzw. §21 StVZO“. Hier sind die wichtigsten Daten für den zukünftigen Fahrzeugbrief enthalten.

Mit dieser Bestätigung kann man dann in Westdeutschland zum TÜV, in Ostdeutschland zur DEKRA gehen um die Abnahme nach §21 zu erlangen. Das ist im Grunde wie eine Hauptuntersuchung bei der alle Punkte der Verkehrssicherheit geprüft werden. Dabei werden dann auch die entsprechenden Ausnahmegenehmigungen erteilt. Also für die In-etwa Wirkung der Rückleuchten, Scheiben, Sicherheitsgurte, Bremsanlage, Blinkleuchten und so weiter, welche ja in der Regel kein E-Zeichen besitzen. Daraus wird ebenfalls wieder ein „Gutachten zur Erlangung der Betriebserlaubnis“ erstellt. Fehlt noch die Messung der elektromagnetischen Verträglichkeit. Diese kann in 3 deutschen Instituten durchgeführt werden. Für Fragen dazu könnt Ihr Euch aber gerne an mich wenden.

Hat man alle Unterlagen zusammen kann man zur Zulassungsstelle fahren und sein Fahrzeug mit einem deutschen Kennzeichen zulassen.

Nach einer langen Odyssee bin ich glücklich mein amerikanisches Traumauto Lincoln MKT auf deutschen Straßen fahren zu können. Der Weg ist das Ziel.

CHRISTIAN DOERK

Kontakte:

Verschiffung:
AFL Logistic GmbH
Seegelkenkehre 1
21107 Hamburg
Tel.: +49 (40) 74 200 13-0
Fax: +49 (40) 74 200 13-13
E-Mail: info@shipafl.com
Web: www.shipafl.com

Homologation:
DEKRA Automobil GmbH
Niederlassung Dessau
Ernst-Zindel-Straße 8
06847 Dessau
Tel.: +49 (340) 5505-292
Fax: +49 (340) 5505-277
E-Mail: info@abgasdatenbank
Web: www.importcertificate24.com
bzw. www.dekra.com

Scheinwerfergutachten:
TÜV Fahrzeug-Lichttechnik GmbH
TÜV Rheinland Group
Rhinstraße 46
12681 Berlin
Tel.: +49 (30) 64 197 230
Fax: +49 (30) 64 197 233
E-Mail: kurt.anders@de.tuv.com
Web: www.tuv.com

Nebelschlußleuchten:
PRO PLAST
Fahrzeugbeleuchtung GmbH
Dieselstr. 17
61191 Rosbach
Tel.: +49 (6003) 934 - 0
Fax: +49 (6003) 934 - 19
E-Mail: info@proplast-online.de
Web: www.proplast-online.de

Hella Produkte:
Leuchtweitenregelung
Artikel-Nr.: 8XX 010 315-001
Scheinwerferreinigungsanlage
Artikel-Nr.: 8WS 008 549-10
Tagfahrlicht
Artikel-Nr.: 2PT 010 458-811
Web: www.hella.de

Blinkersplitter:
Customtronix
Strada Degil Angariari 25/19
478991 Falciano
Italien
E-Mail: info@customtronix.com
Web: www.customtronix.com

Classic Cadillac Club
Deutschland e.V.