

30 Jahre Fahrzeugumbau

Johannes Bolliger ist eigentlich mehr durch Zufall zum Autoumbau gekommen. Als er in Paris Französisch lernen und sich dabei etwas dazuverdienen wollte, erhielt er von einem Bekannten die Adresse der Firma Kempf, welche Autos umbaute. So hat seine Karriere begonnen. Vor 30 Jahren eröffnete er sein erstes Geschäft in Dornach und vom «einfachen» Umbau eines Renault 5 hat er sich zum Spezialisten für Extrem-Fälle hochgearbeitet.

«Extrem-Fälle» waren von Anfang an seine Stärke: Er brachte damals die Servo-Lenkung für Kleinwagen in die Schweiz und ermöglichte so auch Tetraplegikern das Fahren, welchen man erklärt hatte, sie würden nie fahren können. Das ist sein Credo: Für alle eine Lösung finden, aber auch immer eine bis zwei Nasenlängen voraus sein, mithalten mit dem Fortschritt der Technik, aber unter Umständen eben auch mit dem Fortschritt der Krankheit eines Kunden, seiner sich verändernden Behinderung.

■ Vom A4-Blatt zum 50-Seiten-Dossier

Wie komplex ein Autoumbau ist heutzutage, kann sich ein Laie aber kaum vorstellen. Früher habe man einen Einbau gemacht, eine Rechnung geschrieben, fertig, erklärt Johannes Bolliger. Heute müsse alles den rechtlichen Grundlagen entsprechen. Es habe sich alles um ein Vielfaches verkompliziert, meint er, und es sei seit 2007 immer schlimmer geworden bis zum Exzess: Jetzt wollten z.B. die Importeure ihre Unterschrift nicht mehr geben für Umbauten, bei welchen gewisse elektronische Funktionen verändert werden. Werde ein Airbag ausgebaut, erklärten sie, wisse man ja nicht, ob jener des Beifahrers noch funktioniere, oder jetzt dürfe der Sicherheitsgurt nicht mehr benutzt werden, weil er zusammen mit dem Airbag geprüft worden sei.

Mit solchen Problemen schlagen sie sich herum heutzutage im Autoumbau. Es brauche dazu Dossiers von 10–20 Seiten, im Spezialfall könnten es bis zu 50 Seiten sein! Denn passiert ein Unfall mit einem umgebauten Auto, muss alles genau belegt werden können. Da muss ein Dossier vorliegen, denn da spielt die Schuldigkeit keine Rolle mehr, da fängt das

Haftungsproblem an. «Es reicht nicht, dass der Kunde erklärt, er sei sich bewusst, dass der Airbag ausgebaut worden sei weil's einfach für diese Behinderung nicht anders gehe», meint Johannes Bolliger, «bei einem Unfall will

keiner für die Kosten aufkommen. Darum geht's heute im Autoumbau.» Zudem sei auch die Technik sehr viel komplexer geworden. Früher konnte ein Blinker in einer halben Stunde angeschlossen und dann von irgendwoher bedient werden, heute brauche das manchmal einen ganzen Tag. Computersysteme könnten nicht einfach so «angezapft» werden, da gebe es unzählige Rechner im Auto. Programmiert man das eine um, funktioniert der Rest nicht mehr und oft verstünden die Kunden dann nicht, warum eine so kleine Änderung so viel Zeit in Anspruch nehme und so teuer sei.



■ Visionen für die Zukunft

So gesehen könnte sicher der Joy-Steer eine Erleichterung bringen, da wäre dann das Lenkrad weg und ein normaler Airbag auch beim Fahrer möglich. Und wenn dann – in ferner Zukunft – auch «normale» Autos damit ausgestattet wären, könnten einfach die nötigen Parameter für die verschiedenen Behinderungen eingegeben werden... das würde Etliches vereinfachen und den Autoumbau grundlegend verändern. Aber das, meint Bolliger, brauche doch noch etwas Zeit, sei noch eine Zukunftsvision. Das diese ihn aber durchaus reizt, ist ihm sehr gut anzusehen.

Gabi Bucher

