

## VSF kompakt

TUNE-IT? (Mopedtuning - Die Verlockung des Schraubens: Motivation – Möglichkeiten – Auswirkungen)

Ausgabe 53 – Forschungsband 82



Bild: BG Rein

### Zusammenfassung

Verkehrserhebungen der Polizei zeigen, dass in Österreich jedes zweite Moped „frisirt“, also technisch so verändert wurde, dass die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h überschritten werden kann. Durch „Tuning“ schaffen viele Mopeds sogar Geschwindigkeiten von 80 bis 100 km/h und mehr. Allerdings sind Reifen, Bremsen und Fahrwerk oftmals nicht für diese Geschwindigkeiten ausgelegt, und dadurch entstehen Gefahren für die eigene Sicherheit und die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer.

Informationen für das Moped-Tuning, z.B. Veränderungen an Fahrwerk und Motor, die zu Leistungssteigerungen führen, sind heutzutage leicht über das Internet oder andere Medien zu beschaffen und es werden vielfach Anleitungen und ganze Bausätze angeboten. Allerdings werden sicherheitsrelevante und rechtliche Konsequenzen oft nicht angesprochen.

In einer empirischen Erhebung wurden die Motive für das Tuning, welche Erfahrungen Jugendliche mit Tuning haben, sowie die Häufigkeit von Tuning erhoben. Ferner wurden Informationen zu den Bedürfnissen und Anforderungen Jugendliche hinsichtlich ihrer Mobilität erhoben und warum das Moped überhaupt getunt wird. Von Interesse in der Studie waren unter anderem die technischen Fähigkeiten und der Wissensstand über die sicherheitsrelevanten Risiken aber auch die rechtlichen Konsequenzen der Jugendlichen.

Durch die Einbeziehung von Jugendlichen (Peergruppenansatz) wurde eine Erhebung des Rollenverhaltens der Jugendlichen als Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Moped-Lenker ermöglicht. Da die Zusammenstellung der Fragen und auch die Befragung in Zusammenarbeit mit den Jugendlichen durchgeführt wurden, konnte ein direkter Bezug zu den Bedürfnissen und Vorstellungen der Jugendlichen hergestellt werden.

Es wurde die Problematik hinsichtlich der Verkehrssicherheit und der rechtlichen Konsequenzen aufgezeigt. Es wurden Unfallszenarien mit Mopeds aufbereitet, um in der Schule aber auch bei der Mopedprüfung auf die Risiken aufmerksam zu machen.

## **Problem**

Verkehrserhebungen der Polizei zeigen, dass in Österreich jedes zweite Moped „frisirt“, also technisch so verändert wurde, dass die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h überschritten werden kann. Informationen zum Tuning sind über das Internet leicht zu beschaffen. Allerdings werden sicherheitsrelevante und rechtliche Konsequenzen oft nicht angesprochen oder ignoriert.

## **Gewählte Methodik**

Auf Basis eines von Schüler und Schülerinnen mitentwickelten Fragebogens erfolgte eine Online-Erhebung in der 8. bis 11. Schulstufe zu Motiven und Erfahrungen Jugendlicher mit Tuning sowie der Wissensstand über die sicherheitsrelevanten Risiken und rechtlichen Konsequenzen. In Tiefenanalysen von Unfällen wurden Unfallszenarien aufbereitet.

## Ergebnisse

Für die Befragten ist Geschwindigkeit ein maßgeblicher Unfallfaktor, allerdings würden diese dennoch die Geschwindigkeit illegal erhöhen. Obwohl rund die Hälfte der Befragten die eigenen Mopedskills als „sehr gut“ einschätzten, war nur knapp die Hälfte unfallfrei. Die Angabe „Mein Fehler“ war in der Gruppe der getunten Mopeds (54%) deutlich höher als bei nicht getunten Mopeds (40%).

## Schlussfolgerungen

Tempo und Geschwindigkeit ist bei den Jugendlichen ein wichtiger Faktor, um den Kick erleben zu können. Sie nehmen aber die Konsequenzen der illegalen Manipulation in Kauf, obwohl sie die rechtlichen Konsequenzen (lückenhaft) kennen. Die meisten Eltern wissen von der Manipulation und rund drei Viertel der Eltern nehmen bewusst Gesetzesübertretungen ihrer Kinder in Kauf.

## Abstract

Police inspections show that every second moped has been tuned in Austria, that the moped is technically modified that the permitted maximum speed of 45 km/h can be exceeded and can be driven at a speed of up to 80 and 100 km/h and even more. However, tires, brakes and chassis are not developed for these speeds, and this generates danger for their own safety and the safety of other road users.

Information about moped tuning, e.g. changes to the engine and chassis that lead to increased performance are easy to obtain via the Internet or other media, and many instructions and complete kits are available. However, information about the safety-related and legal consequences are not addressed.

In an empirical study the motivation for tuning are obtained and whether the youngsters have already experience with tuning or how often this occurs. Further questions refer to their needs and requirements for mobility and why the moped is tuned? The technical skills and the level of knowledge about the safety related risks as well as the legal consequences were examined. But also possible alternatives were raised or which means of transport would be conceivable under which conditions.

The involvement of young people (peer group approach) made it possible to as-certain the role behavior of young people as road users, especially moped drivers. Since the compilation of the questions and the survey were carried out in cooperation with the young people, a direct connection to the needs and ideas of the young people could be established. The problems with regard to traffic safety and the legal consequences were shown. Accident scenarios with mopeds were pre-pared in order to draw attention to the risks at school and during the moped test.

### **Nutzen für die Verkehrssicherheit**

Aktuelle Daten zu Motiven und Erfahrungen Jugendlicher mit Tuning sowie der Wissensstand über die sicherheitsrelevanten Risiken und rechtlichen Konsequenzen.

#### **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:  
Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
E-Mail: [road.safety@bmk.gv.at](mailto:road.safety@bmk.gv.at)

Inhaltliche Erarbeitung und verantwortliche Autorin/verantwortlicher Autor:

Heinz Hoschopf, Ernst Tomasch (TU Graz)  
Peter Spitzer (Große Schützen Kleine)  
Franz Kleewein, Herbert Pregartner (Fahrtechnik ÖAMTC)  
Gudula Brandmayr, Stefan Zunzer (BG Rein, REVOST)  
Rainer Oberwallner (HTL Wels)