

Wegfahrsperrn: Wettrennen mit Autodieben

Wenn die Elektronik zuschlägt

Der Anlass war aktuell. Ein kleine Gruppe Tiroler Jäger reiste nach Straßburg zur letzten Sitzung der europäischen „Intergruppe Jagd und Fischerei“ am 22. April. Nach einer Übernachtung im kühlen Schwarzwald saßen frühmorgens alle wieder frisch im Bus. Sogar der Autoschlüssel war neu, weil der alte gebrochen war. Alles passte – nur leider sprang der Motor nicht an. Geradeso als sei der Tank trocken, drehte der Anlasser leer durch. Der Motor bekam nur Höhenluft. Es hatte die Wegfahrsperrung zugeschlagen.

VON FRITZ JÖRN*

Seit über zehn Jahren sind elektronische Wegfahrsperrn, förmlich „Fahrberechtigungssysteme“, Vorschrift. Die hohen Diebstahlzahlen waren schlagartig zurückgegangen. Heute passieren drei Viertel der Diebstähle mit dem Originalschlüssel, der vorher aus Haus oder Handtasche gestohlen wurde. Zur Diebstahlabwehr werden besonders teure Mietwagen bereits mit speziellen Navigationsrechnern und Mobiltelefonmeldern an der Weiterfahrt in Ländern gesperrt, die nicht im Mietvertrag stehen. Und voriges Jahr musste Volkswagen 7200 Golfs zurückrufen, weil die Wegfahrsperrung bei Hitze gern gesperrt blieb. Sperren haben ihre Haken.

Erst einmal: Die Fernsteuerung der Autotüren über Funk oder infrarot hat nichts mit der Wegfahrsperrung zu tun – obwohl sie inzwischen im gleichen Schlüssel eingebaut ist. Das eigentliche Zündschloss besteht meist aus einem Schlüssel, der mechanisch zum Herumdrehen



Foto: Jens Schiermebeck/dpa/gms

Kein leichtes Spiel für Autodiebe: Ein Fahrzeug aufzubrechen, ist – wie in dieser gestellten Szene – zwar weiter kein großes Problem. Es dann zu bewegen, ist aufgrund der zum Standard gewordenen Wegfahrsperrung aber nicht mehr so leicht.

und Lösen der Lenksperrung passen muss, und einer Funkelektronik im Griff, die nur zentimeterweit reicht, also nicht aus der Ferne zum Kopieren abgehört werden kann.

Der Schlüssel sendet auf Anforderung einen Code – einen „Schlüssel“ – zur festeingebauten Fahrzeugelektronik. Erst die gibt den Start des Motors frei. Bei Chipkarten ist das ähnlich; auch da muss die Karte in der Nähe sein. Die eigentliche Freigabe erfolgte ursprünglich an drei Stellen: bei Zündung, Kraftstoffzufuhr und Anlasser. Heute steuert allein die Motorelektronik den Start, wobei die Kommunikation mehr oder weniger verschlüsselt über das Fahrzeugbussystem (CAN-Bus, Controller Area Network) läuft, einfacher gesagt: Da mag der Anlasser laufen, drehen, orgeln – der Motor bleibt tot.

Die Online-Enzyklopädie Wikipedia vergleicht die Elektronik in den Schlüsseln mit den Transpondern unter der Haut gekennzeichneter Tiere. Solche RFID-Chips, batterie-lose Kleinallekttronik mit „Radio Frequency Identification“ (Funkidentifizierung), gibt es auch zur Warenverfolgung und

Diebstahlschutz etwa an Textilien.

Bei den Wegfahrsperrungen sind die Codes immer sicherer geworden. Waren es ursprünglich feste Codes, so werden inzwischen Wechselcodes verwendet. Wichtig ist, dass sich die Steuereinheit im Auto, also Bordcomputer oder Kombiinstrument, nicht rasch tauschen lassen, besonders nicht im gesperrten Zustand. Denn sonst könnte ein Dieb einfach nur die Autoelektronik auswechseln, sozusagen die Identität des Wagens, und dann mit „seinem“ gestohlenen Auto fortfahren.

Autoschlüssel verlieren selten ihren Code, ihr Gedächtnis – seltener jedenfalls als wir unser Gedächtnis auf der Suche nach ihnen. Trotzdem sollte man seinen Zweitschlüssel sicherheits halber vor der Fahrt in die Ferne einmal probieren – und ihn dann am besten seinem Reisebegleiter zur getrennten Aufbewahrung geben. Die Autowerkstätten haben wegen der Diebstahlgefahr oft keine Nachschlüsselrohlinge auf Lager und müssen sie erst bestellen.

In unserer aktuellen Geschichte ist dann die Delegation mit zwei schnell bestellten Taxibusen das kurze Stück nach Straßburg gekommen. Während der Südtiroler Europaparlamentarier Michl Ebner vor vollem Saal von den europäischen Jagdfreunden im Europaparlament würdig – und weidmännisch mit Jagdhornständern – verabschiedet wurde, hatte Mercedes den ursprünglichen Bus und seine Wegfahrsperrung wieder flott bekommen. **W**



* Fritz Jörn ist freier Journalist in Bonn

