

Dr. Filiz Aksöz

DIE ÜBERSETZUNG HERSTELLERSPEZIFISCHER TERMINI IN TECHNISCHEN TEXTEN am Beispiel Kraftfahrzeugtechnik

Dr. Filiz Aksöz
MEÜ Fen Edebiyat Fakültesi, Çeviri Bölümü

ÖZET

Bu çalışmada otomotiv sektöründen ürün belgelerinde yer alan, üretici firmaya özgü terimler çeviri açısından irdelenmektedir. Öncelikle teknik metinler ve metin tipleri ele alınmaktadır. Örnekler, teknik alanlardan motorlu kara taşıtları alanı içerisinde seçilmiştir. Mercedes-Benz, BMW ve FIAT katalog ve kılavuzlarında yer alan Almanca terimlerle Türkçe karşılıkları karşılaştırılarak, motorlu kara taşıtları alanında yapılan çevirilerde üreticiye özgü terimlerin çeviri stratejisi gösterilmeye çalışılacaktır.

Anahtar sözcükler: teknik çeviri, çeviri sorunları, üreticiye özgü terimler, motorlu kara taşıtları alanı.

ZUSAMMENFASSUNG

In dieser Arbeit wird der Versuch unternommen, die Übersetzungsstrategie der herstellerepezifischen Termini im Fachbereich Kraftfahrzeugtechnik zu zeigen. Als erstes werden die Begriffe „technische Texte“ und „technische Texttypen“ erläutert. Die untersuchten Beispiele wurden aus dem technischen Fachbereich Kraftfahrzeugtechnik entnommen. Die herstellerepezifischen Termini in den Produktinformationen der Hersteller Mercedes-Benz, BMW und FIAT, sowie die türkischen Übersetzungen dieser sind verglichen und die Vergleichungsergebnisse übersetzungsstrategisch bewertet worden.

Stichwörter: technische Übersetzung, Übersetzungsprobleme, herstellerepezifische Termini, Kraftfahrzeugtechnik

EINLEITUNG

Als Verbraucher benutzen wir jegliche Art von technischen Geräten. Während einige von ihnen leicht zu handhaben sind, sind andere ohne einen Einblick in die Bedienungsanleitung komplexe Geräte. Doch kommt es manchmal auch vor, dass der Benutzer trotz Bedienungsanleitung das jeweilige Gerät nicht benutzen kann. Der Grund dafür sind gelegentlich die unbekanntenen Fachbegriffe, die teils vom Hersteller und teils vom Übersetzer benannt worden sind.

Obwohl für die Benennung der Termini in bestimmten Bereichen Normungsinstitute (z.B.: ISO, DIN, TSE etc.) Regeln für die Normung aufgestellt haben, benennen sämtliche Hersteller dieselben Produkte verschiedenartig, um ihr eigenes Produkt von der Konkurrenz abheben zu können. Besonders bestimmte große Hersteller zeigen als Werbungs- und Wettbewerbsstrategie die Tendenz ihr Produkt mit einem andersartigen Begriff zu benennen.

Als Untersuchungsgegenstand dieser Arbeit wurden Beispieltex te aus dem technischen Fachgebiet „Kraftfahrzeugtechnik“ herangezogen, die von den Herstellern Mercedes-Benz, BMW und FIAT verfasst und übersetzt worden sind. Dabei ist die Übersetzung der herstellerepezifischen Termini unter die Lupe genommen worden.

Das Ziel ist, der im Sprachenpaar Deutsch-Türkisch vorhandenen Lücke hinsichtlich der

technischen Übersetzung einen Beitrag zu leisten und zukünftigen Übersetzern die Spezifik in diesem Fachbereich anhand der Untersuchungsergebnisse zu zeigen.

Als Untersuchungsgegenstand wurden als Textsorte „Betriebsanleitungen“ aus dem Fachbereich „Kraftfahrzeugtechnik“ bevorzugt, da sich nach Marktuntersuchungen in der BRD (1989-1992) ergeben haben, dass auf dem Übersetzungsmarkt %33 Prozent des Übersetzungsbedarfs auf den Fachbereich „Maschinenbau“ entfällt (Schmitt, 1999b, S. 5-6). Als Textsorten sind nach Schmitt „die diversen Erscheinungsformen von Benutzerinformationen (Anweisungen und Anleitungen jeglicher Art) [...] mit großem Abstand [die] wichtigste Textsorte“ (1999b, S. 9).

Auf dem Übersetzermarkt für technische Benutzerinformationen sind sämtliche Sprachenkombinationen in unterschiedlichem Maße nachgefragt. Doch ist anhand der vorhandenen Menge der übersetzten technischen Texte und der Realität, dass die Türkei einen wesentlichen Teil ihres Industriebedarfs aus Deutschland importiert, zu schließen, dass deutsche Betriebsanleitungen aus dem Fachbereich „Kraftfahrzeugtechnik“ öfters ins Türkische übersetzt werden.

TECHNISCHE FACHTEXTE

Der Begriff „Technik“ bezeichnet nach Meyers die „Gesamtheit aller Objekte (Werkzeuge, Geräte, Maschinen u.a.), Maßnahmen und Verfahren, die vom Menschen durch sinnvolle, zielgerichtete Ausnutzung der Naturgesetze und –prozesse, sowie geeigneter Stoffe hergestellt bzw. entwickelt werden und sich [...] zweckmäßig und in einem jeweils als nützlich betrachteten Ausmaß insbes. bei der Arbeit und in der Produktion, aber auch im Bereich des Informations- und Kommunikationswesens anwenden lassen.“ (Schmitt, 1999a, S. 106).

Die Technik wird in einzelne Fachgebiete und Unterfachgebiete gegliedert, wie z.B. Maschinenbau, Elektrotechnik etc. Doch die einzelnen Sachbereiche der Technik überschneiden sich häufig so stark, dass die meisten technischen Objekte je nach Perspektive mehreren Teilbereichen zugeordnet werden können, wie z.B. „Cockpit“, der im Flugwesen die „Kabine des Piloten im Flugzeug“ (Duden) und in der Kraftfahrzeugtechnik den „Fahrersitz in einem Rennwagen“ (Duden) bezeichnet.

Während Meyers den Bereich der Kraftfahrzeugtechnik (Kfz-Technik) dem Fachgebiet Verkehrstechnik zuordnet, verweist Göpferich (1995, S. 13) auf zwei Grundwerke (*Systematik der Fachgruppen in der Freihand* der Universitätsbibliothek Karlsruhe sowie auf das Maschinenbau-Standardwerk *Dubbel*), in denen die Sachbereiche der Kfz-Technik als Subdisziplin des Maschinenbaus aufgeführt sind. Schmitt (1999a, S. 107) führt als Beispiel die *Fachkunde Kraftfahrzeugtechnik* der Europa-Lehrmittel-Reihe vor, die überwiegend in Berufsschulen eingesetzt wird und Grundkenntnisse in den folgenden Bereichen vermittelt: Prüftechnik, Fertigungstechnik, Werkstofftechnik, Maschinen- und Gerätetechnik, Steuerungstechnik, Informationstechnik, Elektrotechnik. Aus diesem Grund wird in dieser Arbeit der Begriff „Kraftfahrzeugtechnik“ bevorzugt.

In technischen Fachbereichen sind Terminologienormungen nach bestimmten Regeln festgesetzt und die Verwendung von Synonymen zerstört die Einheitlichkeit in den jeweiligen Fachbereichen. Trotz dieser Gefahr kann man nicht behaupten, dass die Terminologie der Kfz-Technik systematisch und genormt ist. Aus sämtlichen Gründen herrscht eine

Benennungsvielfalt in der Kfz-Technik. Einer dieser Gründe ist, wie auch oben schon erwähnt, die herstellereigene Ausdrucksvariante, deren Zweck die Abhebung des eigenen Produktes ist. So werden z.B. für „athermische Scheiben“ bei Herstellern sämtliche Benennungen bevorzugt: bei Mercedes-Benz *wärmedämmendes Glas*, bei BMW *Wärmeschutzglas*, bei VW und Toyota *Wärmeschutzverglasung*, bei Nissan *getönte Scheiben*, bei Lancia *Colorglas*.

Technische Texte sind im allgemeinen Fachtexte, deren Textsorten (Anleitungen, Normen etc.) je nach Zweck und Adressatenkreis unterschiedliche Merkmale aufweisen können.

Die technischen Textsorten haben primär die kommunikative Funktion Informationen zu vermitteln. Nach der Art der Informationen und demmittlungszweck differenziert Göpferich (1998, S. 89-91) vier Fachtexttypen:

1. Juristisch-normative Texte haben die kommunikative Funktion, Informationen zur Schaffung einer Rechtsgrundlage bzw. einer eindeutigen Bezugsgrundlage zu vermitteln; z.B.: Spezifikation, Norm, Patentschrift etc.

2. Fortschrittsorientierte-aktualisierende Texte haben die kommunikative Funktion, Informationen zu dem Zweck Wissen und Technik voranzutreiben, zu vermitteln; z.B.: Bericht, Fachzeitschriftenartikel, Dissertation etc.

3. Didaktisch-instruktive Texte haben die kommunikative Funktion, den aktuellen Wissensstand zur intellektuellen Bereicherung oder zum Zweck der praktischen Anwendung zu verbreiten; z.B.: Lehrbuch, Produktinformation, Anleitung etc.

4. Wissenszusammenstellende Texte haben die kommunikative Funktion einen Überblick über das in Texten der drei anderen Fachtexttypen vermittelte Wissen und in der Schaffung von Zugängen zu ihm zu vermitteln; z.B.: Lexikon, Katalog etc.

Nach der angegebenen Reihe der Texttypen ist von oben nach unten tendenziell eine Abnahme des Fachlichkeits- und Abstraktionsgrads und sowie eine Vergrößerung des Adressatenkreises zu beobachten.

Wie auch in der Einleitung erwähnt wurde, sind auf dem Übersetzermarkt als Textsorten die diversen Erscheinungsformen von Benutzerinformationen die wichtigste Textsorte. Die Benutzerinformationen werden von Göpferich didaktisch-instruktive Texte genannt,

die die kommunikative Funktion haben, den aktuellen Wissensstand zur intellektuellen Bereicherung oder zum Zweck der praktischen Anwendung zu verbreiten. Aus diesem Grund sollten sie verständlich, eindeutig, unkompliziert und zweckmäßig sein, um ihrem Zweck gerecht werden zu können.

DIE ÜBERSETZUNG TECHNISCHER FACHTEXTE

Bei der Übersetzung von technischen Texten, wird als Grundlage gelegentlich die Skopostheorie herangezogen (vgl. hierzu Dal, 1999; Göpferich, 1998; Schmitt, 1999).

Nach Schmitt (1999, S. 43) lässt nur die Translationsdefinition von Vermeer (Skopostheorie) die Freiheit, die beim Übersetzen technischer Texte unbedingt benötigt wird: „Translation ist ein Informationsangebot in einer Zielkultur und deren Sprache über ein Informationsangebot aus einer Ausgangskultur und deren Sprache.“ (Reiss/Vermeer, 1984, S. 105)

Bei der Übersetzung von Benutzer- und Produktinformationen im technischen Bereich hat der Übersetzer jedoch nicht soviel Freiraum wie man glaubt. Es hängt vom Auftraggeber ab, ob der Übersetzer frei handelt oder ob er den Anweisungen des Auftraggebers hinsichtlich der AS-/ZS-Terminologie und Werbestrategie folgen muss.

Da die Translation eine Handlung ist, wird sie als solche von ihrem Zweck (Skopos) bestimmt. Demnach ist das Beurteilungskriterium für die Qualität eines Translats nicht die Wirkungs- oder Funktionsgleichheit von Ausgangstext und Zieltext, sondern, „ob das Translat seinem Zweck gerecht wird“ (Schmitt, 1999, S. 43-44).

Nach Göpferich (1998, S. 24-25) muss der Zieltext keineswegs dieselbe Funktion wie der Ausgangstext haben. Der Übersetzer braucht bei der Wahl der Entsprechungen Kriterien, die von der Funktion des Zieltextes in der betreffenden Adressatengruppe abhängig sind. Die Relevanz der Zielkultur zeigt, dass die Kultur in der Skopostheorie einen besonderen Stellenwert bei der Bestimmung der Funktion einnimmt (vgl. hierzu Dal, 1999, S. 56).

Aus diesen Perspektiven folgt, dass der Zieltext in sämtlichen Fällen vom Ausgangstext abweicht und der Ausgangstext seine überragende Bedeutung als „Heiliges Original“ verliert.

Technische Texte sind Fachtexte, für deren Übersetzung Sach- und Fachwissen erforderlich ist. Dieses Fachwissen entstammt einem bestimmten Fachgebiet und ist an eine spezifische AS-Terminologie gebunden. Der Übersetzer muss sich in diese einarbeiten, um sich das notwendige Fachwissen im Rahmen des Übersetzungsauftrags anzueignen. Neben der Beschaffung der ZS-Terminologie weist Horn-Helf daraufhin, das „noch weitere Besonderheiten des betreffenden Faches zu berücksichtigen [sind], u.a. Textsortenkonventionen in bezug auf Formulierung und Strukturierung“ (1999, S. 4).

Die Beschaffung der ZS-Terminologie ist aber keineswegs leicht, weil es die ZS-Terminologie ebenso wenig gibt wie die AS-Terminologie. Zwar wird die Terminologie genormt, aber die Verwendung der genormten Terminologie ist nicht so konsequent, wie man denkt. Sämtliche Hersteller bilden eigene Fachwörter, um ihr Produkt von dem der Konkurrenz abzuheben. Dies wird gelegentlich aus Prestige- und Werbegründen gemacht.

Andererseits können Termini durch ihre Verwendung in einem konkreten Text eine Bedeutung erhalten, die ganz oder auch teilweise von der üblichen oder genormten Bezeichnung abweichen können, wie z.B. „Niere“ bei der BMW-Niere, die eigentlich ein Kühlergrill ist.

Aus den erwähnten Gründen sollte es bevorzugt werden, die beim Auftraggeber bereits vorhandene ZS-Terminologie zu verwenden.

Horn-Helf findet aus zwei Gründen die Verwendung der ZS-Terminologie des Auftraggebers für zwingend:

1. die neue Übersetzung muß mit anderen ZS-Texten des Auftraggebers kohärent sein, damit sie in die übrige ZS-Dokumentation integriert werden kann.
2. der neue ZT muß in die Textwelt der Kunden passen. Er darf nicht mit neuen Benennungen für bekannte Sachen Verwirrung stiften. (1999, S. 105-106)

Falls es sich um den ersten ZS-Text des Auftraggebers handelt und eine besondere Terminologie nicht vorhanden ist, sollten mit Absprache des Auftraggebers die üblichen Termini in dem jeweiligen Fachgebiet herangezogen werden oder auf Wunsch des Auftraggebers nach dem Vorbild der AS-Terminologie eine neue ZS-Terminologie geprägt werden.

ÜBERSETZUNGSPROBLEME IN TECHNISCHEN TEXTEN

Wilss (1977) definiert die Übersetzungsschwierigkeiten folgenderweise: „Eine Übersetzungsschwierigkeit liegt überall dort vor, wo, ausgangssprachliches Textverständnis vorausgesetzt, eine lexikalische, syntagmatische oder syntaktische Eins-zu-Eins-Entsprechung zwischen ausgangs- und zielsprachlichem Textsegment nicht möglich ist und substitutive Übersetzungsverfahren eindeutig registrierbare sprachliche Fehlleistungen zur Folge hätten.“ (S. 202-203)

Nach Wilss ist bei der Übersetzung ausgangssprachliches Textverständnis vorausgesetzt. Sonst hätte man ein Verstehensproblem, das nicht als Translationsproblem anzunehmen wäre. Dagegen meint Schmitt (1999), dass das Verstehen „unverzichtbarer Teil des Übersetzens“ (S. 51-52) ist und aus diesem Grund durchaus als Übersetzungsproblem anzusehen ist.

Schmitt stellt die Technik als eine große Pyramide vor und betont als Grundproblem beim Übersetzen technischer Fachtexte die zunehmende Interdisziplinarität in Naturwissenschaften und Technik (vgl. 1999a, S. 107).

Schmitt (1999) definiert die Translationsprobleme folgenderweise: „Unter Einbezug der Person des Translators lassen sich als Translationsprobleme mithin generell jene Schwierigkeiten bezeichnen, die ein Translator [...] in einer bestimmten Situation (...) überwinden muß, um einen zweckgerechten (skoposadäquaten) ZT zu erzeugen. Nach dem Kriterium ihrer Erkennbarkeit läßt sich also zwischen offensichtlichen (evidenten) Translationsproblemen und versteckten (latenten) Translationsproblemen unterscheiden.“ (S. 56)

Die Wirkung der evidenten und latenten Translationsprobleme auf die Kommunikation ist unterschiedlicher Art. Die evidenten Probleme, die leichter zu erkennen sind als latente, können bezüglich der translatorischen Kompetenz bewältigt werden. Dagegen kann es bei latenten Translationsproblemen zu Kommunikationsproblemen kommen, wenn sie nicht erkannt oder nicht gemeistert werden. Das führt dann dazu, dass der ZT auf den ZT-Rezipienten nicht die beabsichtigte Wirkung ausübt.

Schmitt (1999) sieht als Ursache der evidenten Probleme vor allem „AS/ZS-Defizite (mangelnde Sprachkenntnis), AT-Defekte und Fachwissensdefizite“ an (S. 57). Latente Translationsprobleme dagegen „entstehen in erster Linie durch Kulturspezifika“ (Schmitt, 1999, S. 58).

Da in diesem Aufsatz als Untersuchungsgegenstand nur Texte in schriftlicher Form in Betracht gezogen werden, wird hier von Übersetzungsproblemen statt dem Oberbegriff „Translationsproblem“ gesprochen.

DIE ÜBERSETZUNG HERSTELLERSPEZIFISCHER TERMINI

Eine der oben erwähnten Übersetzungsprobleme sind die herstellerepezifischen Termini, die sich im Ausgangstext befinden. Nach Schmitt könnten herstellerepezifische Termini als evidente Übersetzungsprobleme angesehen werden, die ein Fachübersetzer mit genügend Fachwissen und -terminologie bewältigen kann. Bei der Kraftfahrzeugtechnik handelt es sich um einen Bereich mit einem relativ konkreten und im Alltag zugänglichen Gegenstand.

Im Bereich Kraftfahrzeugtechnik heben sich die Hersteller Mercedes-Benz und BMW mit ihrer herstellerepezifischen Terminologie größtenteils sowohl von den anderen Herstellern in diesem Bereich, als auch gegenseitig, ab. Das hat natürlich zur Folge, dass auch in den übersetzten Zielsprachen deren Terminologie von den üblichen und genormten Termini abweichen. Damit der Verbraucher auch diese spezifische Terminologie versteht, enthalten einige Produktinformationen kleine Glossare mit den verwendeten Begriffen.

Bei Zusammensetzungen wie „Xenon-Scheinwerfer“ und „Bi-Xenon-Scheinwerfer“ (bei Mercedes-Benz) bevorzugt BMW die Termini „Xenon-Licht“ und „Bi-Xenon-Licht“. (vgl. Aksöz 2005). Doch in den türkischen Übersetzungen dieser Termini sind in den Produktinformationen beider Hersteller die gleichen Begriffe verwendet worden (xenon farlar und Bi-Xenon farlar). In diesem Fall hat der Übersetzer beider Hersteller die übliche Übersetzung „far“ von „Scheinwerfer“ übernommen, so dass in den AS-Texten unterschiedliche, in den ZS-Texten gleiche Termini verwendet werden. Das hat zur Folge, dass der Benutzer in der ZS-Kultur keinen

Unterschied zwischen den Xenonscheinwerfern von Mercedes-Benz und BMW sieht, was dem Zweck dieser Hersteller nicht gerecht wird.

Während Mercedes-Benz den weit verbreiteten Begriff „Kühlergrill“ benutzt und diese ins Türkische wieder mit dem allgemeinverständlichen „panjur“ übersetzt worden ist, hat BMW dafür den Begriff „BMW-Niere“ vorgezogen, da ihr Kühlergrill die Form zweier Nieren hat und diese ist ins Türkische nach dem gleichen Vorbild als „BMW böbreği“ übersetzt worden.

Die „Einparkhilfe“ von FIAT ist bei Mercedes-Benz „PARKTRONIC“, bei BMW „Park Distance Control (PDC)“, die in den türkischen Übersetzungen „park sensörü“ (FIAT), „PARKTRONIC“ (Mercedes-Benz) und „Park Mesafe Kontrolü PDC“ (BMW) lauten.

Das „aktive Kurvenlicht“ (Mercedes-Benz und FIAT) leuchtet Kurven durch eine elektromechanische Steuerung der beweglichen Scheinwerfer optimal aus, sobald der Fahrer in sie einlenkt. BMW verwendet dafür die Bezeichnung „adaptives Kurvenlicht“. Bei den türkischen Übersetzungen herrscht keine Übereinstimmung: „uyarlamalı fren lambası“ bei Mercedes-Benz, „adaptif farlar“ und „viraja uyumlu farlar“ bei BMW und „Follow me home farlar“ bei FIAT.

Die „Klimaautomatik“ bei BMW und FIAT ist bei Mercedes-Benz die „THERMOTRONIC“. Während die Bezeichnung bei BMW und FIAT ins Türkische mit „klima otomatigi“ übersetzt worden sind, lautet die Übersetzung bei Mercedes-Benz „klima otomatigi THERMOTRONIC“, manchmal auch nur „THERMOTRONIC“.

Das „Glasdach“ bei BMW wird von Mercedes-Benz „Panorama-Lamellenschiebedach“ und „Panoramadach“ benannt, die bei FIAT „Panorama-Glasschiebedach Sky Dome“ heißt. Die Übersetzung bei Mercedes-Benz lautet „lamelli sürgülü panorama tavan“ und „panorama tavan“, bei BMW „açılır cam tavan“ und bei FIAT „Skydome“.

Neben Fachbegriffen weichen gelegentlich Abkürzungen, die größtenteils für mechanische Teile der Kraftfahrzeuge benutzt werden, voneinander ab. Z.B. ist die Abkürzung „ESP“ von Mercedes-Benz und FIAT das gleiche elektronische Stabilitätsprogramm „ASC+T“ bei BMW. Beide sind aus englischen Wörtern

abgekürzt worden, die ins Türkische ohne Änderung aufgenommen worden sind.

Auch die Abkürzung „BAS“ (Bremsassistent) bei Mercedes-Benz für Bremskontrolle ist bei BMW „DBC“, bei FIAT „HBA“ benannt worden und werden in den türkischen Übersetzungen mit denselben Abkürzungen benutzt.

SCHLUSSFOLGERUNG

Bei der Betrachtung der türkischen Texte im Bereich Kfz-Technik, kann gesagt werden, dass es sich besonders bei der Textsorte Betriebsanleitungen sowohl inhaltlich als auch strukturell um eine Wiedergabe des übersetzten Textes handelt. Obwohl für den Inhalt von türkischen Anleitungen eine öffentliche Vorschreibung (Resmi Gazete, 14.06.2003) vorhanden ist, gibt es für den strukturellen Aufbau derer keine Vorschriften. Aus diesem Grund kommen Abbilder des jeweiligen AT bei der Übersetzung ins Türkische zustande, aus dessen Folge strukturelle Abweichungen innerhalb dieser Textsorte entstehen.

Der Fachübersetzer eines technischen Textes hat als erstes Einblick in die ZS-Textwelt bzw. in die jeweilige ZS-Terminologie zu verschaffen. Denn im Rahmen der technischen Übersetzung und besonders im Fachgebiet Kraftfahrzeugtechnik werden die AS-Termini eher in der ZS von Fachleuten gebildeten ZS-Termini ersetzt, statt übersetzt zu werden. Bei den herstellerspezifischen Termini werden sie gelegentlich nach dem Abbild des AS-Termini als Lehnübersetzung der Terminusconstituenten oder auch gleichfalls (gelegentlich bei Abkürzungen) in die ZS übernehmen.

Die Aufgabe des Übersetzers ist es, sich beim Auftraggeber zu erkundigen, ob es eine bereits vorhandene ZS-Terminologie gibt. Wenn keine vorhanden ist, da es sich um den ersten Übersetzungstext des Herstellers bzw. Produktes handelt, gibt es je nach Wunsch des Auftraggebers zwei Möglichkeiten: entweder wird die übliche ZS-Terminologie in dem jeweiligen Fachgebiet herangezogen oder (wie es die meisten Hersteller bevorzugen) der Übersetzer greift zu Lehnübersetzungen der AS-Terminologie. Die neu erstellte ZS-Terminologie wird dann bei den weiteren Übersetzungen des Auftraggebers benutzt, um Verständnisprobleme bei den Verbrauchern zu vermeiden.

Dr. Filiz Aksöz

Wenn der Hersteller kein Glossar für die weiteren Übersetzungsaufträge erstellt hat, ist es sinnvoll, die vorhandenen AS- und AS-Texte des Herstellers heranzuziehen. Falls der Übersetzer die Bremskontrolle „BAS“ bei Mercedes-Benz in einem ZS-Text von BMW benutzt, die dafür die Abkürzung „DBC“ bevorzugen, könnte es zweifach schaden: erstens wäre der Auftraggeber damit nicht zufrieden und zweitens würde es Missverständnisse bei den Verbrauchern verursachen.

LITERATURVERZEICHNIS

- Aksöz, F. (2005). Almanca Teknik Metinlerin Türkçeye Çevirisinde Ortaya Çıkan Çeviri Güçlükleri ile Teknik Çevirinin Çeviri Eğitimindeki Yeri ve Önemi. Unveröffentlichte Dissertation. Mersin: Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- BMW. Betriebsanleitung. www.bmw.de. 28.01.2007.
- BMW. Tanıtım Kılavuzu. www.bmw.com.tr. 28.01.2007.
- Dal, F. Mine (1999). Çeviribilim ve Anlaşılabilirlik Araştırmaları Açısından Buzdolabı Kullanma Kılavuzları. Unveröffentlichte Dissertation. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Dudenredaktion (Hrsg.). DUDEN Deutsches Universalwörterbuch. 4. neu bearbeitete und erweiterte Auflage. Mannheim: Duden Verlag.
- FIAT. Betriebsanleitung. www.fiat-punto.de. 28.01.2007.
- FIAT (2006) Punto Kataloğu. İstanbul: Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş.
- Göpferich, S. (1995). Textsorten in Naturwissenschaften und Technik: Pragmatische Typologie – Kontrastierung – Translation. Forum für Fachsprachenforschung 27. Tübingen: Narr Verlag.
- Göpferich, S. (1998). Interkulturelles Technical Writing: Fachliches adressatengerecht vermitteln. Tübingen: Narr Verlag.
- Horn-Helf, B. (1999). Technisches Übersetzen in Theorie und Praxis. Tübingen: Francke Verlag.
- Mercedes-Benz. Betriebsanleitung. www.mercedes-benz.de. 28.01.2007.
- Mercedes-Benz. Tanıtım Kılavuzu. www.mercedes-benz.com.tr. 28.01.2007.
- Resmi Gazete (2003). Sayı: 25138. Sanayi ve Ticaret Bakanlığında: Tanıtma ve Kullanma Kılavuzu Uygulama Esaslarına Dair Yönetmelik. 14.06.2003.
- Schmitt, P. (1999a). Translation und Technik. Tübingen: Stauffenburg Verlag.
- Schmitt, P. (1999b). *Marktsituation der Übersetzer*. in: Handbuch Translation. Hrsg. Mary Snell-Hornby u.a., S. 05-13. Tübingen: Stauffenburg Verlag.
- Snell-Hornby, M., Höning, H.G., Kußmaul, P. u.a. (Hrsg.) (1999). Handbuch Translation. 2. verbesserte Auflage. Tübingen: Stauffenburg Verlag.
- Wilss, W. (1977). Übersetzungswissenschaft: Probleme und Methoden. Stuttgart: Klett Verlag.