
Ratgeber: Tuning beim Oldtimer

Tuning liegt im Trend – und gerät zunehmend auch in den Blick der Oldtimerszene, denn gerade in den 80er und 90er Jahren waren Veränderungen am Fahrzeug beliebt. Da für die Erteilung eines H-Kennzeichens unter anderem gilt, dass der Klassiker weitgehend dem Originalzustand entsprechen und zur Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturguts beitragen muss, stellt sich die Frage: Sind nachträgliche Änderungen in diesem Fall erlaubt?

„Zeitgenössisches Tuning“ stellt das H-Kennzeichen nicht in Frage, wenn die erst viel später durchgeführten Fahrzeugmodifikationen bereits in den ersten zehn Jahren nach der Erstzulassung eines Autos üblich waren und mehrfach an Fahrzeugen dieses Typs durchgeführt worden sind. Die Gesellschaft für Technische Überwachung (GTÜ) empfiehlt daher, vor den Modifikationen einen Sachverständigen zu Rate zu ziehen oder auch notwendige Nachweise zu recherchieren. Das kann helfen, unliebsame Überraschungen zu vermeiden. Umgekehrt stellt sich zeitgenössisches Tuning für gewöhnlich als unproblematisch dar, wenn es vor mehr als 30 Jahren nachweislich ausgeführt worden ist: Wurde ein Klassiker bereits damals modifiziert und geht dies aus einem Eintrag in den Fahrzeugpapieren hervor, dürfte der Erteilung eines H-Kennzeichens nach Paragraph 23 der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) nichts im Wege stehen.

Zum Tuning von älteren Fahrzeuge können größere Räder zählen, tiefergelegte Fahrwerke und stärkere Motoren. Im Oldtimer-Ratgeber der GTÜ, der in diesen Tagen in einer neuen Auflage erscheint, sind viele Beispiele aufgeführt. Da geht es um die in den 1970er-Jahren beliebten Spoiler, um kürzere Federn, Sportlenkräder oder breitere Reifen mit entsprechenden Rädern. „Höhenverstellbare Gewindefahrwerke können zu den Vorgaben eines H-Kennzeichens passen, schließlich gab es sie schon zu Neuwagenzeiten eines VW Golf II, eines Mercedes-Benz 190 oder Opel Calibra“, heißt es in dem rund 120 Seiten umfassenden Ratgeber.

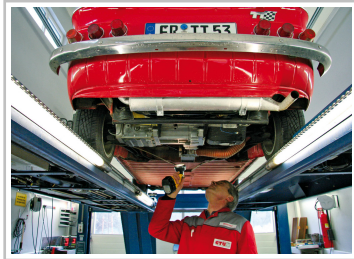
Auch das Nachrüsten von Scheibenbremsen etwa ist möglich, wenn sie in der Modellfamilie eines Fahrzeugtyps bei der Erstauslieferung zum Ausstattungsumfang gehörten oder in der Fahrzeugbaureihe angeboten wurden, zum Beispiel als Sonderausstattung mit Nachweis über die Preisliste. Folierungen oder Aufkleber sind gestattet, wenn das Erscheinungsbild zeitgenössisch ist. Auch mehr Leistung wird von vielen Tuningfreunden gewünscht. Mancher Motor erhält andere Kolben und Ventile, „schärfere“ Nockenwellen oder Doppelvergaser. Selbst der Einbau eines stärkeren Triebwerks ist nicht ausgeschlossen, wenn dieser nachweislich vor mehr als 30 Jahren eingebaut wurde oder aus der Fahrzeugbaureihe stammt, so die Stuttgarter Prüf- und Sachverständigenorganisation.

Alle verwendeten Teile müssen nachweislich der StVZO entsprechen. Das kann durch eine allgemeine Betriebserlaubnis, ein Teilegutachten, oder eine Abnahme nach § 19 (2) StVZO geschehen. Hin und wieder komplizierter ist hingegen der Nachweis, dass die vorgenommenen Tuningmaßnahmen vor Jahrzehnten bei Fahrzeugen eines Typs tatsächlich ausgeführt worden sind. Hier hilft alles, was Alter und Eignung von Anbauteilen belegt. Dazu können alte Prospekte, Werbeanzeigen und Testberichte in Fachzeitschriften ebenso gehören wie Anfragen beim Hersteller der Tuningteile. Gleichfalls können eine Rechnung oder die damalige Eintragung in die Fahrzeugpapiere eines baugleichen Fahrzeugs helfen. Gute Argumente liefern auch historische Quellen über den Import von Teilen wie Lenkrädern oder Auspuffanlagen nach Deutschland.

Für viele Tuning-Bauteile liegen eine Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) oder ein Teilegutachten vor – dann genügt oftmals eine Änderungsabnahme nach § 19 (3) StVZO. Ist für ein Bauteil allerdings keine ABE und kein Teilegutachten bereit vorhanden oder sind darin beschriebene Auflagen nicht eingehalten, kann eine so genannte Einzelabnahme in Verbindung mit einer Einzelbetriebserlaubnis weiterhelfen.

Doch auch für neue Fahrzeuge gilt natürlich: Kein Tuning ohne Sicherheit. Für das Thema sensibilisieren auch die „Track & Safety Days“, die jedes Jahr bundesweit angeboten werden (www.track-safety-days.de/tourstopps). Sie richten sich vor allem junge Tuningfans im Alter zwischen 18 und 35 Jahren. Neben dem Fahrtraining gehören auch von der GTÜ angebotene Workshops dazu. „Was ist legal, was überschreitet dies Grenzen?“, „Welche Befugnisse hat die Polizei?“ oder „Welche Rechte hat der Fahrer?“ sind nur einige Fragen, die beantwortet werden. Auch vor minderwertigen Tuningteilen wird gewarnt, denn neben vielen seriösen Anbietern gibt es auch viele Verkäufer schlechter oder sogar illegaler Produkte. Ihr Einbau kann zu Lasten der Sicherheit gehen. (aum)

Bilder zum Artikel



GTÜ-Prüfingenieur an einem Oldtimer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GTÜ



Oldtimer-Ratgeber der GTÜ.

Foto: GTÜ
