

Umbauten, Eintragungen, Zulassungen und andere Fallstricke bei Oldtimern

Nach dem Lesen des letzten JAGMAG in Bezug auf die gebrochene Ankerplatte am Bremssattel eines Jaguar-Oldtimers fragte ich mich, ob die Besitzer diverser umgebaute Fahrzeuge wissen, in was für einer Grauzone sie sich bewegen.

In unserer Werkstatt tauchen immer wieder Fahrzeuge mit zum Teil abenteuerlichen Umbauten auf. Dabei muss man unterscheiden, ob es sich um Veränderungen an relativ unwichtigen Komponenten handelt oder ob die Umbauten gravierend in das Fahrzeugkonzept eingreifen und welche rechtlichen Folgen solche Arbeiten nach sich ziehen können.

Grundsätzlich muss jede Änderung in die Fahrzeugpapiere eingetragen werden, ansonsten erlischt die Fahrzeugzulassung. Außerdem können gewisse Umbauten Auswirkung auf das H-Kennzeichen haben. In der Regel hat man mit Umbauten keine Probleme, solange nichts passiert. Im beschriebenen Fall einer gebrochenen Ankerplatte hätte sich zum Beispiel auch folgendes Szenario abspielen können. Das Auto fährt auf einer öffentlichen Straße, die Linke Bremse blockiert, das Auto fährt unkontrolliert in den Gegenverkehr, es ereignet sich ein Unfall mit Personenschaden oder im schlimmsten Fall mit Todesfolge. Bei Personenschaden wird sofort automatisch die Staatsanwaltschaft eingeschaltet, die normalerweise einen Gutachter zur Überprüfung der Unfallursache einsetzt. Jeder fähige Gutachter wird sofort erkennen, dass die Aluminiumankerplatte nicht original ist. Ist jetzt diese nachgerüstete Bremsanlage nicht in die Fahrzeugpapiere eingetragen, zahlt die Fahrzeugversicherung erstmal den nicht unerheblichen Schaden, hat aber die Möglichkeit(was sie auf jeden Fall auch machen wird) Regress beim Fahrzeughalter zu verlangen. Jeder geneigte Leser kann sich vorstellen was das bedeutet. Horrorszenario schlechthin.

Wie kann man solche Situationen vermeiden?

Es sollte sich jeder bei irgendwelchen Umbauten, Verbesserungen oder sonstigen Änderungen vorher Gedanken machen. Die Anbieter diverser Tuningkits, Umbauten, verbesserten Teilen preisen zwar immer die vermeintlichen Vorteile in den höchsten Tönen, die Tatsache, dass die wenigsten Teile einen TÜV-Segen haben wird gerne im Kleingedruckten heruntergespielt.

Etliche Umbauten haben direkt Auswirkung auf das H-Kennzeichen. Dies ist natürlich ganz stark abhängig vom jeweiligen Prüfer. Trotzdem sind die Anforderungen an das H-Kennzeichen in den letzten Jahren extrem gestiegen.

Zum Beispiel ist der Umbau von einer Gleichstromlima auf eine Drehstromlima kein gravierender Umbau, genaugenommen verliert man aber den Anspruch auf das H-Kennzeichen. Ähnlich ist es mit dem Umbau von moderneren Sitzen, der Umbau auf die beliebten Getrag 5-Ganggetriebe hat die gleiche Konsequenz.

Diese Umbauten werden allerdings von den meisten Prüfern großzügig toleriert, im Moment jedenfalls. Allerdings kann durch die Zunahme der H-Zulassungen der Anforderungskatalog auch noch verschärft werden.

Schlimmer ist es mit Fahrzeugveränderungen, die stark in die Fahrzeugschubstanz eingreifen. Beliebte Umbauten auf Scheibenbremsen sind zwingend eintragungspflichtig, wobei hier schon

ernste Schwierigkeiten endstehen können. Ähnlich ist es mit den gerne eingebauten Moto-Lita Holz- oder Lederlenkrädern, Webvergaseranlagen, Minilite- Alufelgen, Umbausätze von Hebelstoßdämpfern auf Teleskopstoßdämpfer, Tieferlegungssätze, Umbausätze auf hydraulische Servolenkung, Umbausätze von Schnecken- auf Zahnstangenlenkung usw. Alle diese Teile haben keine ABE (allgemeine Betriebserlaubnis) und können nur durch Einzelabnahme eingetragen werden. Dies kann in den alten Bundesländern bis jetzt nur der TÜV machen, in den neuen Bundesländern nur die DEKRA. Die Eintragung gestaltet sich dahingehend schwierig, da für die vorgenannten Teile meistens keinerlei Gutachten, ABE oder ein Materialgutachten existiert. Die wenigsten Firmen und Händler nehmen es auf sich, ein aufwendiges und sehr teures TÜV-Gutachten für Ihre Teile zu erstellen. Es gibt natürlich rühmliche Ausnahmen. Die Fa. EZ-Powersteering liefert zum Beispiel seit einiger Zeit ein Gutachten für Ihre elektr. Servolenkungen mit, wodurch diese Umbauten eintragungsfähig sind. Auch müssen für verschiedene Umbauten Arbeiten am Fahrzeug gemacht werden, für die Umbausätze auf hydraulische Servolenkung werden Halter mitgeliefert, die am Fahrzeugrahmen angeschweißt werden müssen. Rein rechtlich ein absolutes NO GO. Man kann nicht einfach am Fahrzeugrahmen Abänderungen oder Schweißarbeiten nach Lust und Laune durchführen.

Erschwert werden seit kurzem solche Eintragungen, weil der TÜV-Prüfer dies nicht mehr einfach nach eigener Entscheidung oder Abschätzung tun kann, sondern alle Eintragung durch Bilder und Begründung an eine zentrale Stelle weiterleiten muss, wo das ganze noch mal kontrolliert wird.

Man sieht, alles gar nicht so einfach. Wie schon am Anfang erwähnt, alles mehr oder weniger problemlos, solange nichts passiert.

Ein ähnliches Thema sind die Re-Importe aus England. Verschiedene Replik-Hersteller gehen ja den Weg diese C-oder D-Repliken auf einen alten Jaguar XJ Brief in England zuzulassen und dann nach Deutschland auszuliefern. Grundsätzlich muss jedes Auto, das in der EU schon mal zugelassen war auch in Deutschland zugelassen werden. Auch hier tun sich aber immer mehr Schwierigkeiten auf. Erstens wird es auch in England immer schwieriger, einen zweiseitigen, offenen Sportwagen mit einem Brief zuzulassen wo das Fahrzeug XJ als geschlossen und 4-Türig aufgeführt ist. Dann hat man das Problem, das manche TÜV-Prüfer schon stutzen, wenn sie ein vermeintlich 30 Jahre altes Auto abnehmen sollen das komplett neu hergestellt ist. Das gleiche Problem hat ja Jaguar und andere Hersteller, die sogenannte Recreations Ihrer historischen Fahrzeuge bauen und für teures Geld verkaufen. Keins dieser Fahrzeuge hat reell eine Chance auf eine Straßenzulassung. Und zum Schluss droht jetzt der Brexit, wodurch diese Fahrzeuge und Re-Importe nicht mehr aus einem EU-Land kommen und nicht mehr automatisch zulassungsfähig bei uns sind.

Man sieht, alles gar nicht so einfach. Das Thema ist natürlich viel komplexer, als das ich das hier mit ein paar Zeilen komplett abhandeln kann. Wer mehr Infos auch für spezielle Fälle braucht, kann sich gerne an mich wenden, da ich durch jahrzehntelange Arbeit mit Zulassungen und Eintragungen (auch für unsere Renn- und Rallyewagen) einiges an Möglichkeiten habe.

Mit besten Grüßen aus dem Ölsumpf.

Jochen Extra

Februar 2019