

25. Juni 2024

Pressemitteilung

Ihr Ansprechpartner
Frank Reichert

Leiter Unternehmenskommunikation

Tel. +49 (0)711 97676-620

Fax: +49 (0)711 97676-609

frank.reichert@gtue.de

Gilt auch für Oldtimer: Tuning mit Sicherheit

- + „Zeitgenössisches Tuning“ und H-Kennzeichen
- + Die GTÜ erklärt Fakten rund um Fahrzeugindividualisierung
- + Sechs Track & Safety Days im Jahr 2024

— Stuttgart. Tuning liegt im Trend. Eine wichtige Plattform sind dabei die vom Bundesverkehrsministerium geförderten „Track & Safety Days“, die in verschiedenen Regionen Deutschlands stattfinden. Die GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung mbH unterstützt die sichere und regelkonforme Individualisierung von Autos mit der Teilnahme an diesen Tagen.

— Ob Oldtimer oder Neuwagen: Viele der mehr als 2.600 Prüfengeure der GTÜ beraten Tuningfreunde das ganze Jahr über bei der Individualisierung ihres Fahrzeugs. Mehr als siebenhundert Unterschriftsberechtigte der GTÜ stehen zudem für die Einzelabnahme nach § 19 (2) in Verbindung mit der Einzelbetriebserlaubnis nach § 21 der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (StVZO) bereit. Dabei gilt immer: Tuning und Sicherheit gehören zusammen. Die Gefährdung der Pkw-Insassen und anderer Verkehrsteilnehmer aufgrund der Individualisierungen muss ausgeschlossen sein.

— Das Tunen von Klassikern gerät zunehmend in den Blick. Auch deshalb, weil Fahrzeuge aus den 1990er-Jahren mittlerweile als Oldtimer eingestuft werden können. In dieser Zeit wurde sehr viel individualisiert. Die GTÜ gibt daher einen Überblick über das Tuning insbesondere von Oldtimern. Relevant ist das Thema für mehr als 30 Jahre alte Fahrzeuge mit Oldtimergutachten, die eine Zulassung mit H-Kennzeichen besitzen.

1. Zeitgenössisches Tuning bei Klassikern – was versteht man darunter? Für die Erteilung eines H-Kennzeichens gelten strenge Regeln. Der Oldtimer muss vor mindestens 30 Jahren erstmals für den Verkehr zugelassen worden sein, weitestgehend dem Originalzustand entsprechen, in einem guten Pflege- und Erhaltungszustand sein und zur Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturguts beitragen. Vorteil des „H“-Kennzeichens: ein einheitlicher Kfz-Steuersatz von 191,73 Euro jährlich, unabhängig von Hubraum oder Leistung. Das gilt für Pkw, Lkw, Traktor oder Anhänger. Wird ein Oldtimer im Winter nicht gefahren, lassen sich Kfz-Steuer und auch Versicherung durch ein Saisonkennzeichen senken. Das erspart den Weg zur Zulassungsstelle in Herbst und Frühjahr, um den Oldie an- oder abzumelden.

2. Sind nachträgliche Änderungen am Klassiker mit H-Zulassung ausgeschlossen? Nicht unbedingt, wenn einige Vorgaben beachtet werden. Dazu gehört, dass „zeitgenössisches Tuning“ das H-Kennzeichen nicht gefährdet, 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 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 § 23 der StVZO nichts im Wege stehen.

3. Was gehört zum Tunen von Klassikern? Dazu 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, schicke Lenkräder 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. Das Nachrüsten von Scheibenbremsen ist dann 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.

4. Welche Nachweise sind erforderlich? Alle verbauten Teile müssen der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) entsprechen und über einen gültigen Nachweis verfügen, als beispielsweise eine allgemeine Betriebserlaubnis, ein Teilegutachten, oder eine Abnahme nach § 19 (2) StVZO. Mitunter komplizierter ist der Nachweis, dass dieses zeitgenössische Tuning vor Jahrzehnten bei Fahrzeugen eines Typs tatsächlich ausgeführt worden ist. 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.

5. Was sind die entscheidenden Regularien? Ein schneller Blick in den Paragrafendschudel: Für viele Tuning-Bauteile liegen eine Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) oder ein Teilegutachten vor – dann genügt oftmals eine Änderungsabnahme nach § 19 (3) StVZO. Steht für ein Bauteil allerdings keine ABE und kein Teilegutachten bereit oder sind darin beschriebene Auflagen nicht eingehalten, wird eine sogenannte Einzelabnahme nach § 19 (2) StVZO in Verbindung mit einer Einzelbetriebserlaubnis nach § 21 StVZO für den Start in den Straßenverkehr erforderlich.

6. Worum geht es bei den Track & Safety Days? Fahren, Spaß und Tuning gehören zusammen. Tuningfans im Alter zwischen 18 und 35 Jahren lernen bei den beliebten und von Juni bis September 2024 an sechs über ganz Deutschland verteilten Track & Safety Days das Verhalten ihres getunten Fahrzeugs kennen. Mehr Informationen gibt es unter www.track-safety-days.de/tourstopps. Ein Auto schneller zu machen ist der erste Schritt. Der zweite und wichtigere ist, es anschließend auch zu beherrschen. Vor den Augen zertifizierter Instruktoren werden viele Manöver auf wasserbenetztem Asphalt gefahren. Das schont aufgrund der geringeren Reibung die Reifen und lässt das Tempo nicht zu hoch werden. Die ersten Track & Safety Days

starteten als Pilotprojekt 2016. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) fördert die Track & Safety Days by TUNE IT! SAFE!.

__ Zu den Track & Safety Days gehören auch von der GTÜ angebotene Workshops zu verschiedenen Tuning-Themen. Zum Beispiel: Was ist legal, was überschreitet die Grenzen? Welche Befugnisse hat die Polizei? Welche Rechte hat der Fahrer? Auch minderwertige Tuning-Teile werden erwähnt. Denn im Markt tummeln sich neben vielen verantwortungsbewusst handelnden Unternehmen auch Anbieter schlechter oder sogar illegaler Produkte. Ihr Einbau kann zu Lasten der Sicherheit gehen.

__ Fahrwerkmodifikationen, Aerodynamikkits mit Spoilern, Splittern und Wings, breite Hochleistungsreifen auf polierten Felgen und eindrucksvolle Abgasanlagen – die GTÜ-Experten wissen genau, was innerhalb der gesetzlichen Grenzen erlaubt ist. Die Fachleute der Prüforganisation stehen den Freunden des Tunings im Dienst der Sicherheit zur Seite. Und zwar unabhängig davon, ob es sich beim Tuning-Objekt um ein neues, ein altes oder ganz altes Automobil handelt.

Die GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung mbH

__ Die GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung mbH ist die größte amtlich anerkannte Überwachungsorganisation freiberuflicher Kraftfahrzeugsachverständiger in Deutschland und zählt damit zu den größten Sachverständigenorganisationen überhaupt. Sie versteht sich als ein umfassendes Expertennetzwerk. Rund 2.400 selbständige und hauptberuflich tätige Sachverständige, mehr als 2.600 Prüfsachverständigen und Prüfsachverständigen sowie zahlreiche qualifizierte Mitarbeitende stehen an 10.300 Prüfstützpunkten in Werkstätten und Autohäusern sowie an mehr als 860 eigenen Prüfstellen der GTÜ-Vertragspartner zur Verfügung. Die GTÜ-Prüfsachverständigen und -Prüfsachverständigen sind im Sinne der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes tätig.

__ Gesellschafter der GTÜ sind die drei Sachverständigenverbände: AGS (Arbeitsgemeinschaft der Kfz-Sachverständigen e.V.), BVS-KSV (BVS-Kraftfahrzeugsachverständigen-Verein e.V.) und BVSK (Bundesverband der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e.V.).