

Oldtimer-Tuning: Grenzen des H-Kennzeichens Darauf kommt es beim Oldie-Tuning an



[Thomas Pfahl](#) 26.01.2023



Der Begriff Tuning ist extrem vielschichtig geworden. Im Ursprung bezeichnete er die Feinabstimmung der vorhandenen Technik. Heute umfasst "Tuning" sämtliche technischen und optischen Umbauten, die das Auto vom Serienzustand abweichen lassen. Foto: Thomas Pfahl Inhalt

Die vielen Classic Cars auf der Essen Motor Show zeigen es immer wieder: Oldtimer-Tuning ist in! Doch nicht alles, was gut aussieht, ist erlaubt – vor allem dann nicht, wenn das H-Kennzeichen erhalten bleiben soll. Wo ziehen TÜV, Dekra, GTÜ & Co. die Grenzen?

Oldtimer-Tuning – das ist erlaubt, das nicht

Der Begriff Tuning ist extrem vielschichtig geworden. Im Ursprung bezeichnete er die Feinabstimmung der vorhandenen Technik: Mit feingewuchteter Kurbelwelle, ausgewogenen Kolben und perfekter Vergasereinstellung ließ sich der Lauf eines Motors optimieren – und oft genug auch die Leistung um ein paar PS erhöhen. Heute umfasst "Tuning" sämtliche technischen und optischen Umbauten, die das Auto vom Serienzustand abweichen lassen. Mit dem Wissen betrachten wir nun das durchaus spezielle Oldtimer-Tuning. **Auch interessant:**

Tuning-Historie: erst Vergaser, dann Tiefensteuer

Als Urvater aller Spoiler gilt Karl Meier: Seine Firma Kamei stellte 1953 das sogenannte Tiefensteuer für den VW Käfer vor. Damit sollte der Anpressdruck auf die Vorderachse erhöht werden. Zwei Jahre zuvor hatte Oettinger unter dem Namen Okrasa seine (Motor-)Tuningkits, ebenfalls für den Käfer, präsentiert. Tuning – in welcher Form auch immer – ist also kein Trend der Neuzeit. Selbst die Breitbauten der 80er- und 90er-Jahre sind mittlerweile im H-tauglichen Alter angekommen. Die grundlegende Forderung, dass alle Umbauten in den ersten zehn Jahren nach Zulassung erfolgt oder möglich gewesen sein müssen, lässt also einen gewissen Spielraum. Doch wie sieht es aus, wenn ein moderner Motor in ein klassisches Fahrzeug implantiert werden soll? Ist eine extreme Tieferlegung gewünscht, vielleicht sogar ein Luftfahrwerk? Hier soll es jetzt nicht um die Frage der Philosophie gehen: "Darf" man das mit einem Oldtimer aus nostalgischen Gründen überhaupt machen? Vielmehr steht der persönliche Geschmack im Vordergrund, für manche wird das Projekt auch zur technischen Herausforderung. Moderne Technik im alten Gewand – die Form von Oldtimer-Tuning kann durchaus reizvoll sein.

Grundsatzentscheidung: Tuning oder Classic Car?

Und genau an diesem Punkt des Oldtimer-Tunings ist eine erste Grundsatzentscheidung gefragt: Wie wichtig ist das H-Kennzeichen? Geht es ums Auto oder ums Hobby? Gerade bei den jüngeren Klassikern entfallen viele Vorteile, die eine Oldtimerzulassung bietet, ohnehin: Oftmals sind die Motoren bereits (ab Werk oder nachgerüstet) Kat-gereinigt. Mit grüner Plakette ist also zumindest nach aktueller Rechtsprechung auch die Fahrt in Umweltzonen kein Problem. Der mit der Zulassung verbundene Steuersatz liegt bei den meisten Fahrzeugen zudem deutlich unter dem pauschalen Oldtimer-Betrag von 191 Euro. Auf der anderen Seite ist für viele Menschen das "H" am Klassiker das Symbol für die Zugehörigkeit zur Oldtimerszene. Soll die H-Zulassung also erhalten bleiben, sind einige Regeln zu beachten – die leider nicht immer ganz exakt definiert sind. So heißt es in der "Richtlinie für die Begutachtung von Oldtimern" nach § 23 StVZO, dass "die Originalität in allen Hauptbaugruppen gegeben sein muss". Diese muss im Zweifelsfall von Fahrzeugbesitzenden nachgewiesen werden. Weiterhin gilt: "Änderungen, die nachweislich innerhalb der ersten zehn Jahre nach Erstzulassung oder gegebenenfalls Herstellungsdatum erfolgt sind oder hätten erfolgen können, sowie Änderungen innerhalb der Fahrzeugbaureihe sind zulässig." Dazu gehören auch Umbauten, die nicht unbedingt zeitgenössisch sind, aber nachweislich vor mindestens 30 Jahren durchgeführt wurden. Diese Formulierung dürfte in erster Linie die Hot-Rod-Szene betreffen: Autos aus den 20er- und 30er-Jahren, allen voran Ford Model T und Model A, wurden nach Ende des Zweiten Weltkriegs mit den damals modernen V8-Motoren ausgestattet. Der Umbau erfolgte also nach mehr als zehn Jahren und oftmals auch markenübergreifend: Ford-Achsen am Chevy oder ein Chevrolet-Motor im Ford kamen durchaus vor. Diese Fahrzeuge sind wichtige Zeitzeugen vor allem der amerikanischen Automobilkultur. Natürlich gilt die Regelung nicht für die späteren Street-Rod-Nachbauten, oftmals mit Gfk-Karosserie. Auch hier ist letztendlich wieder das tatsächliche Baujahr respektive das tatsächliche Jahr des Aufbaus maßgebend. Das gilt im Übrigen genauso für die europäischen Kit Cars der 70er- und 80er-Jahre: Meist auf Käfer-Basis entstanden Buggys, Baja Bugs oder auch Repliken diverser Vorkriegs-Fahrzeuge. Aber auch der Pontiac Fiero, der gern mal zum Ferrari mutierte, oder die GTO-Breitbauten der 90er-Jahre zählen mittlerweile zu den "Tuning-Klassikern". Wichtig ist dabei aber immer der Originalzustand, also der Zustand, in dem das Fahrzeug damals unterwegs war. Der nachträgliche Einbau eines

VR6-Motors in einen Scirocco I etwa kann zum Problem werden. Der 1981 vorgestellte Oettinger-16V-Motor hingegen könnte eine Alternative sein – wenn er denn zu bekommen ist.

Teilebeschaffung kann unabhängig vom Tuning zum Problem werden

Gerade die Teilebeschaffung gestaltet sich bei älteren Umbauten schnell als schwierig. So ist laut Anforderungskatalog "auf Originalität zu achten". Was aber, wenn die Originalteile nicht mehr zu bekommen sind? Hier gibt es einen gewissen Ermessens-Spielraum. So ist die Edelstahl-Auspuffanlage durchaus okay, wenn sie in Optik und Lautstärke dem nicht mehr erhältlichen Original entspricht. Ähnliches gilt für das Fahrwerk: Sportstoßdämpfer und -federn dürfen als Ersatz verwendet werden, wenn die Optik durch eine eventuelle Tieferlegung nicht verändert wird. Ein Blick in die alten Prospekte oder Berichte kann hilfreich sein: Für viele Modelle wurden ab Werk sogenannte Sportpakete angeboten, oft einhergehend mit einer dezenten Tieferlegung (meist ca. 20 mm). In diesem Rahmen sollte es dann beim entsprechenden Basismodell kein Problem mit der H-Tauglichkeit geben. Ähnliches gilt für die Räder: Oft waren ab Werk verschiedene Optionen erhältlich. Sind zum Beispiel bei den Breitbauten die extremen Reifendimensionen nicht mehr zu haben, kann auf andere Größen umgerüstet werden. Auch die seltenen und teuren TRX-Räder werden oft durch Standardfelgen und -reifen ersetzt. Gerade bei sicherheitsrelevanten Komponenten spielt die Originalität nur eine untergeordnete Rolle: Die Umrüstung einer Einkreis-Bremsanlage auf zwei Bremskreise wird akzeptiert, auch ein Upgrade der Elektrik von sechs auf zwölf Volt ist möglich. Voraussetzung ist natürlich immer eine fachgerechte Umsetzung der dafür notwendigen Arbeiten. Schwieriger wird es, wenn etwa die serienmäßige Trommelbremse durch Scheiben eines späteren Modells ersetzt werden soll: Handelt es sich tatsächlich um die gleiche Fahrzeuggeneration? Oder soll die Technik des Nachfolgers montiert werden? Das ist oft bei amerikanischen Fahrzeugen schwierig, die zwar den gleichen Namen tragen, technisch aber nicht viel gemein haben. Mit gewisser Regelmäßigkeit geraten PU-Buchsen und -Lager in die Kritik, die in unterschiedlichen Härtegraden ("Shore") meist ohne ABE/Gutachten ausgeliefert werden. Verändern sie das Fahrverhalten, sind sie eintragungspflichtig. Entsprechen sie in ihrer Funktion dem originalen Lager – und sind zum Beispiel dank des verwendeten Materials haltbarer –, gelten sie als Ersatzteil. Hier hilft im Zweifel vor dem Einbau und Oldtimer-Tuning ein Gespräch mit dem Anbieter beziehungsweise der Prüforganisation.

Lack statt Folie – alles im Sinne der Originalität

Der Hinweis auf die Originalität betrifft natürlich nicht nur die Technik, sondern zu einem wesentlichen Teil auch die Optik: Wer aus seinem Bulli einen historischen Lieferwagen machen will, muss nicht unbedingt ein konkretes Vorbild haben. Allerdings sollte der Schrifttyp – respektive das Erscheinungsbild – zum Baujahr beziehungsweise zur Generation des Autos passen, auch wenn etwa eine fünfstelligen Postleitzahl oder eine Handynummer an der Seite oder am Heck prangt. Folierungen sind ebenso tabu wie aufwendige Airbrush- oder Effektlackierungen, solange sie nicht in die jeweilige Epoche passen. Im Innenraum geht es weiter: Ein Doppel-DIN-Touchdisplay ist ebenso fehl am Platz wie moderne Sportsitze, eine Abdeckung in Nostalgie-Optik für das Radio dagegen denkbar. Und die originalen Stoffsitze dürfen auch lederbezogen sein. Im Zweifel gilt: Auch hier ist das Oldtimer-Tuning eine Frage der Absprache. Was lassen Prüforganisationen durchgehen, wann muss ich gegebenenfalls auf das H-Kennzeichen verzichten? Doch selbst dann müssen natürlich alle Auflagen der StVZO beachtet werden.

Tuning-Neuheiten für Classic Cars

Oldtimer-Tuning ist alles andere als verpönt. Fahrzeuge wurden schon immer individualisiert: ursprünglich nach Kundenwunsch bei den großen Karosseriebauern, später auf eigene Faust in der heimischen Garage. Die Zubehörindustrie besetzte den Markt schnell – und profitiert bis heute davon. Große Firmen wie H&R oder Recaro versorgen sportlich ambitionierte Autofahrende schon seit einigen Jahrzehnten mit allem, was man braucht. Die Produkte von damals sind heute meist in einer eigenen Klassiklinie wiederzufinden. H&R stellte symbolisch für sein Oldtimerengagement den Syberia RS vor, einen zum Rallye-Auto umgebauten 1986er Porsche 911. Der Wagen bekam ein komplett neu entwickeltes Fahrwerk und erinnert unter anderem an die Dakareinsätze der Marke. Die KW automotive Gruppe ist bereits seit 30 Jahren auf dem Markt und bietet eine mittlerweile etablierte Klassiklinie an. Neben der markanten Farbgebung gibt es die Fahrwerke für Old- und Youngtimer auch in dezentem Schwarz – um die originale Optik nicht zu stören. Aber auch Felgenhersteller wie Schmidt Revolution, BBS oder Ronal können an Bewährtem festhalten: Neben dem aktuellen Radsortiment werden außerdem die bekannten Designs weiterhin angeboten. Ronal bietet beispielsweise neben dem beliebten "Turbo"-Design die nicht minder gefragte "R9" im Penta-Style, die auch in der Kontrastoberfläche "Racing gold" zu haben ist. BBS hat ebenfalls eine Classic-Designlinie. Und Recaro stellte den "Classic Pole Position" in den Fokus, der klassischen Look mit heutigen Sicherheitsstandards kombiniert. Basis ist übrigens die Recaro-Schale für den Porsche 964 RS.

Nostalgie im Motorraum: Was geht (nicht) beim Oldtimer-Tuning?

So schön und sauber Oldtimer-Tuning auch sein mag: Für das H-Kennzeichen ist das erst einmal irrelevant. Mit der Einführung der H-Richtlinie 1997 wurden nur Umbauten akzeptiert, die innerhalb der ersten zehn Jahre nach Erstzulassung tatsächlich vorgenommen wurden. Seit der Überarbeitung der Anforderungen 2011 gilt die Theorie: Erlaubt ist, was seinerzeit möglich gewesen wäre. Hinzu kommt in jedem Fall die grundsätzliche Eintragungsfähigkeit. Denn egal ob Leistungssteigerung auf Basis des Originalmotors oder Motorumbau: Auch für das H-Gutachten gilt die StVZO als Grundlage.