



Wir bewegen Tradition

DAS „HISTORISCHE FAHRZEUG“

EINE DOKUMENTATION DER ÖSTERREICHISCHEN GESELLSCHAFT FÜR HISTORISCHES KRAFTFAHRWESEN

www.austria-motor-veterans.at

Das „Historische Fahrzeug“

Was bisher erreicht wurde

Auszug aus dem Mängelkatalog und Kommentar zur wiederkehrenden Begutachtung gemäß § 57a KFG überarbeitete und ergänzte Neuauflage (Mängelkatalog 2005) - betreffend historische Fahrzeuge.

Mit der 1. Novelle der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung (PBStV), die mit 25.4.2001 in Kraft getreten ist (BGBl II 2001/165) wurden grundlegende Neuerungen auf dem Gebiet der wiederkehrenden Überprüfung nach § 57a eingeführt. Sämtliche Bestimmungen des KFG 1967 idF der 23. Novelle, die KDV idF der 49. Novelle und der PBStV (2. Novelle) sind berücksichtigt. (Mängelkatalog 2005)

Historische Fahrzeuge

Konkret auf die wiederkehrende Begutachtung bezogen, ergeben sich maßgebliche Unterschiede, ob es sich tatsächlich um ein "Historisches Fahrzeug" handelt, oder ob das gegenständliche Fahrzeug lediglich "alt" ist. (Achtung: Nicht jeder "Oldtimer"- das Gesetz kennt diesen Begriff gar nicht - ist somit schon ein historisches Fahrzeug).

Für die wiederkehrende Begutachtung ist in erster Linie die Eintragung "Historisches Fahrzeug" in der Zulassungsbescheinigung bzw. in den Genehmigungsdokumenten ausschlaggebend. Ohne diese Eintragung gilt das vorgeführte Fahrzeug nicht als "Historisches Fahrzeug".

Gemäß § 2 Abs. 1 Z 43 KFG ist ein "historisches Fahrzeug ein erhaltungswürdiges, nicht zur ständigen Verwendung bestimmtes Fahrzeug,

a) mit Baujahr 1955 oder davor, oder

b) das älter als 30 Jahre ist und in die vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) approbierte Liste der historischen Fahrzeuge eingetragen ist. (§ 131 b)."

Hinsichtlich der erwähnten Liste (diese wird von der Firma EurotaxGlass's aufgelegt und vertrieben) und den oben angeführten Begriffen sei auf den Erlass des BMVIT vom 2.5.2006, GZ BMVIT : 190.500/0002-II/ST4/2006 hinzuweisen (der hier aus Platzgründen nicht wiedergegeben werden kann).

Als Kriterium für die Erhaltungswürdigkeit ist die Eintragung des betroffenen Kraftfahrzeuges in die vom Beirat für historische Fahrzeuge approbierte Liste der Fa. EurotaxGlass's notwendig, die auf Basis der bisher gültigen Stückzahlbegrenzungen erstellt wurde. Daher sind Massenmodelle mit großer Verbreitung auf dem Markt auch dann nicht darin enthalten, wenn sie schon das Mindestalter für historische Fahrzeuge erreicht haben. Fahrzeuge, die ein Mindestalter von 30 Jahren erreicht haben und aus Seltenheitsgründen



Wir bewegen Tradition

nicht einmal in dieser Liste enthalten sind, werden dem Beirat für historische Fahrzeuge vorgeschlagen, der in weiterer Folge drei spezialisierte Sachverständige bestimmt, die dann eine Vorselektierung zur Aufnahme in die Liste vornehmen. Zusätzlich muss eine Originalität in der Form vorliegen, dass die Hauptgruppen der Fahrzeuge im Originalzustand erhalten sind. Zeitgenössischer Ersatz gilt als dem originalen Zustand entsprechend, wenn es sich um Zubehör oder Ersatzteile handelt, die in einem Zeitraum von 10 Jahren ab dem Erzeugungsjahr des Fahrzeuges im Handel angeboten wurden. Hinsichtlich des Erhaltungszustandes wird gefordert, dass das betroffene Fahrzeug verkehrs- und betriebssicher im Sinne der Überprüfung nach § 56 KFG (Besondere Überprüfung) oder § 57a KFG (Wiederkehrende Begutachtung) ist. Zusätzlich ist es notwendig, eine Klassifizierung nach der von Sachverständigen für historische Fahrzeuge verwendeten 5-stufigen Wertskala durchzuführen, wobei lediglich die Einstufung von 1 bis 3 als erhaltungswürdig angesehen wird. Letztendlich ist zum Erlass anzumerken, dass für diese Kraftfahrzeuge eine zeitliche Benützungsbegrenzung (Kraftwagen maximal 120 Tage und Krafträder maximal 60 Tage im Jahr) vorgesehen ist und in die Genehmigung als historisches Fahrzeug sowohl im Einzelgenehmigungsbescheid als auch im Zulassungsschein eingetragen werden muss.

Die Eintragung in den Genehmigungspapieren ist somit auch ausschlaggebend für die Einstufung hinsichtlich der wiederkehrenden Begutachtung.

Obwohl historische Kraftfahrzeuge der wiederkehrenden Begutachtung unterliegen, bestehen Ausnahmen zu einzelnen Prüfpositionen. Eine Ausnahme gegenüber anderen Fahrzeugen besteht u. a. darin, dass hinsichtlich der allgemeinen Ausrüstungsbestimmungen für alle historischen Fahrzeuge der zum Zeitpunkt des erstmaligen in Verkehrbringens gesetzmäßiger Zustand gilt, mit Ausnahme jener Ausrüstungsgegenstände, für die eine Nachrüstverpflichtung besteht (z.B. Fahrtrichtungsanzeiger)

Erst die Eintragung "Historisches Fahrzeug" bringt die wesentlichen Unterschiede zum Alltagsfahrzeug.

Als Historisches Fahrzeug gilt lt. § 2 Z 43 KFG ein erhaltungswürdiges, nicht zur ständigen Verwendung bestimmtes Kfz und lt. § 131b KFG ein mindestens 30 Jahre altes Fahrzeug, das in der von EurotaxGlass's verlegte und vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie approbierten Liste der Historischen Fahrzeuge enthalten ist. Fahrzeuge, die nicht in der Liste enthalten sind, aber die Kriterien eines Historischen erfüllen, können über Beschluss des für die Liste zuständigen Beirates in die Liste aufgenommen werden.

Wer im Zulassungsschein seines Fahrzeuges nicht als Verwendungszweck "Historisches Fahrzeug" eintragen lässt, der kann künftig vor allem bei der § 57a Überprüfung aufgrund der strengen, europaweit geltenden Bestimmungen Probleme bekommen.

Daher wurden vom Beirat für Historische Fahrzeuge Ausnahmen erarbeitet und mit dem Mängelkatalog klare Kriterien geschaffen, die nun ausschließlich auf die Fahrzeuge Anwendung finden, bei denen die Eintragung als Historisches Fahrzeug im Genehmigungsdokument (Typenschein/Einzelgenehmigung) bzw. im Zulassungsschein eingetragen ist.

Bei allen Fahrzeugen, bei denen der Eintrag als Historisches Fahrzeug vorgenommen wurde, können die für die Überprüfung von Historischen Kraftfahrzeugen ermächtigten Personen lt. Mängelkatalog in einer Reihe von Überprüfungsdetails Ausnahmeregelungen



Wir bewegen Tradition

anwenden, wobei das Historische Kraftfahrzeug lediglich dem serienmäßigen Zustand bei in Verkehrsetzung entsprechen muss bzw. auch zeitgenössische Umbauten den Anforderungen an ein historisches Kraftfahrzeug entsprechen. Die Funktionalität aller Aggregate muss allerdings schon der zum Zeitpunkt des in Verkehrbringens des Fahrzeugs - trotz aller Ausnahmen - gegeben sein. Bei den Ausnahmen geht es darum, die Originalität des Fahrzeugs zu erhalten. Trotzdem sollten aufgrund der Restaurierung bzw. des guten Zustands die Werte möglichst nahe an die gesetzlichen für aktuelle Fahrzeuge angenähert werden, ohne die Originalität zu beeinträchtigen. Die Ausnahmen betreffen die Mindestbremswirksamkeit sowohl bei der Betriebs- als auch bei der Hilfs-/Feststellbremse sowie dem wesentlichen Faktor Abgase - weil das historische Fahrzeug zum Beispiel nie die modernen Anforderungen an Emissionswerten erfüllen kann.

Wie wird aus einem Alltagsfahrzeug ein Historisches ?

Zum Erhaltungszustand sagt die Wiener MA 46 (Genehmigungsbehörde) explizit "Das Fahrzeug, bei dem der Vermerk Historisches Fahrzeug eingetragen werden soll, darf auch als historisches Kfz nicht schlechter als Zustandsklasse 3 sein". Sofern diese Bedingung erfüllt ist, macht man sich einen Termin mit dem zuständigen Sachverständigen der Genehmigungsbehörde aus und legt dort den Nachweis vor: Am besten geeignet sind ein entsprechendes SV-Gutachten – das Originalität und Klassifizierung lt. 5-stufiger Werteskala nachweist - das zum Nachweis der Erhaltungswürdigkeit durch den Auszug aus Eurotax-Liste ergänzt wird.

Es wird bei der Eintragung, betont die MA 46, in das Original-Genehmigungsdokument lediglich der (aufwertende) Vermerk "Historisches Fahrzeug" eingefügt, jedoch nicht das Originaldokument eingezogen. Mit dieser Eintragung der Genehmigungsbehörde geht man zur Anmeldestelle, die aufgrund des Genehmigungsdokuments einen neuen Zulassungsschein ausstellt, in dem in der Spalte "Verwendungszweck" Historisches Kfz eingetragen ist.

Es werden aber bei dieser Gelegenheit weder alte (schwarze) Kennzeichen noch Wunschkennzeichen eingezogen bzw. der Wiederkauf von Wunschkennzeichen notwendig.

Allerdings muss der Besitzer bereit sein, die für Historische Kraftfahrzeuge vorgeschriebene Benützungsbegrenzung (Autos an max. 120 Tagen, Motorräder an max. 60 Tagen zu benutzen) einzuhalten und dies durch Führung eines Fahrtenbuches.

Das bei der § 57a Überprüfung vorgelegt werden muss, nachzuweisen. Ist das Fahrtenbuch nicht vorhanden, wird im § 57a- Prüfprotokoll ein entsprechender Vermerk angebracht, es liegt im Ermessen der Prüfstelle, bei fehlendem Fahrtenbuch eine Begutachtung durchzuführen (d.h. es wird in der Regel hier überhaupt keine Überprüfung durchgeführt). Auch bei mangelhafter Führung des Fahrtenbuchs wird ebenfalls ein Vermerk eingetragen.

Zur Ausstellung von Fahrtenbüchern für historische Fahrzeuge sind ausschließlich folgende Vereine ermächtigt: ÖAMTC, ARBÖ, ÖMVV, ÖMVC, ÖGHK und AMV.



Wir bewegen Tradition

Generelle Leitlinien der Historischen-Überprüfung

Da einer der wesentlichsten Punkte der Mängelkatalog für die (periodisch wiederkehrende) § 57a-Begutachtung war, hat man sich mit dem Ministerium für Verkehr, Innovation und Technologie auf einen Katalog von Abweichungen geeinigt in dem die Kriterien, inwiefern das Historische Kraftfahrzeug abweichen darf, festgelegt wurden. Diese lassen sich in einem Satz generell zusammenfassen: Der Mängelkatalog nimmt auf alles Rücksicht, was zur Erhaltung der Originalität des Fahrzeugs beitragen bzw. der Tausch des betreffenden Teils eine Abweichung vom Originalzustand bedeuten könnte. Andererseits gilt: Alles was am Fahrzeug zum Zeitpunkt der in Verkehrsetzung bzw. Genehmigung serienmäßig oder als zeitgenössisches Zubehör montiert war - auch wenn es sich dabei aus heutiger Sicht um abenteuerliche Konstruktionen handelt, ist zulässig, muss aber auch in Ordnung bzw. in funktionsfähigem Zustand sein. Derjenige, der das Fahrzeug vorführt, sollte dem Prüfer idealer Weise den Nachweis bringen können, dass das Fahrzeug so genehmigt wurde, z.B. durch Typenschein, Einzelgenehmigung oder Prospekt - dies erspart Diskussionen bzw. Probleme. Keine Ausnahmen für Historische Fahrzeuge gibt es bei Bremsleuchten - diese müssen 2x vorhanden sein und rot leuchten - sowie bei den Blinkern, die ausnahmslos orange blinken müssen. Ersatzmöglichkeit ergibt sich dabei lediglich mit einem Lichtbalken, der die vorschriftsmäßigen Leuchteinheiten für das Fahrzeug aufweist.

Daher werden § 57a - Prüfung und ihr Ergebnis bei ein und demselben Kraftfahrzeug völlig anders sein, wenn es als "Alltags-" oder als Historisches Fahrzeug zur Prüfung vorgeführt wird.

Die § 57a - Überprüfung für "Historische Fahrzeuge"

Die **Überprüfung** kann (siehe Mängelkatalog Pkt. 6.1.3.) abgelehnt werden, wenn

- a) Papiere und Fahrzeug nicht übereinstimmen
- b) ein anderer Motor eingebaut oder der Motor verändert wurde
- c) dem Prüfer für Exoten die notwendigen Daten, Prüfgeräte oder Kenntnisse fehlen
- d) schwere Mängel wahrscheinlich nur durch Zerlegung belegt werden können

Der **Begutachtungstermin** kann (6.1.4.2.) auf Antrag des Zulassungsbesitzers verlegt werden: Normalerweise kann die Überprüfung nicht nur jeweils im Erst-Zulassungsmonat des Fahrzeugs, sondern auch einen Monat davor sowie bis zu 4 Monate danach durchgeführt werden.

Anbringen der Begutachtungsplakette am Fahrzeug (7.3.): Beim historischen Fahrzeug, das z. B. eine zu kleine Scheibe oder außergewöhnliche Masse hat, kann es vorkommen, dass man bei der Anbringung improvisieren muss. Normalerweise ist die Plakette außen am Fahrzeug so anzubringen, dass ihr unterster Punkt mindestens 40 cm und ihr oberster Punkt höchstens 1,90 m über der Straße ist.



Wir bewegen Tradition

Beim Historischen Fahrzeug sind beispielweise (ohne Anspruch auf Vollständigkeit !) folgende Ausnahmen erlaubt:

Bremsen (1.)

Änderungen an der Bremsanlage (in erster Linie bei Vorkriegsfahrzeugen bzw. Fahrzeugen, deren Konstruktion aus Vorkriegszeit stammt, sofern der Umbau sach.- und fachgerecht durchgeführt wurde, z. B. um deren Leistung zu verbessern - sowie der Umbau von Seilzug- auf Gestänge- oder Hydraulikbremsanlage). Diese sind unproblematisch, auch wenn sie später gemacht oder eingetragen wurden. Die Bremsleitungen historischer Fahrzeuge dürfen bei Ersatz in Kupfer ausgeführt sein. Die Wirksamkeit der Bremsanlagen kann im Zuge einer Probefahrt (und muss nicht auf der Rolle) überprüft werden (Dies trifft vor allem auf Vorkriegsfahrzeuge und Dreiräder zu. (1.4.1./ Feststellbremse bzw. 1.2.2./ Betriebsbremse)), punkto Wirksamkeit der Hilfsbremse (2. Bremskreis) genießen die historischen Fahrzeuge, die diesen nicht haben, eine Ausnahme (1.3.2.)

Lenker/Lenkrad (2.2.)

Lenkräder mit einem Außendurchmesser unter 33 cm, wenn diese so genehmigt wurden, wie z.B. bei Mini Cooper oder Lotus Super 7 sowie Lenkstangen mit einer Lenkerbreite kleiner als 40 cm und größer als 80 cm, sofern deren Genehmigung nachgewiesen wird. (z. B. haben Indian und Henderson größere Lenker als 80 cm)

Genehmigungszeichen oder Vorhandensein von Ausstattung (3. und 4.)

Da beim historischen Kfz später erfundene oder vorgeschriebene Details noch gar nicht vorhanden sein konnten, bringt ihr Fehlen keinen Mangleintrag im Protokoll, sofern diese Abweichungen mit der Genehmigung übereinstimmen. Dies gilt generell für die

- E-Genehmigungszeichen, deren Sichtbarkeit im Sichtfeld (3.1.),
- Sicherheitsglas/Scheiben mit E-Genehmigungszeichen im Auto eingebaut (3.2.),
- das Fehlen des Rückspiegels (innen und außen)
- das Fehlen oder die nicht den Vorschriften entsprechende Scheibenwischer-Funktion (mind. 30 / maximal 90 Arbeitsgänge in der Minute; 3.4.)
- das Fehlen der Scheibenwaschanlage für die Windschutzscheibe (3.5.),
- das Fehlen einer Defrosteranlage (3.6.) das gilt sinngemäß für Scheinwerfer oder andere Leuchten - z. B. wenn diese nicht vorhanden sind oder der Anbau nicht vorschriftsmäßig ist (z.B. durch Abdeckung durch Anbauten; 4.1.) deren Anbringung sowie
- das Fehlen der Leuchtweitenregulierung (4.1.2.),
- die für die Lichtanlage verwendeten Schalter-Lichthupe, Fernlichtkontrolle (4.1.3), Anhänger-Kontroll-Lampe (4.4.3.)

Optischen Wirkungsgrad (4.1.4.1.)

der Scheinwerfer - z. B. wird eine Ausnahme gemacht, wenn das Licht nicht exakt gleich bzw. nicht einstellbar ist oder die Leuchtkraft nicht so optimal gegeben ist.

Dagegen gibt es generell keine Ausnahmen bei Bremsleuchten/Blinker



Wir bewegen Tradition

Bremsleuchten müssen 2x vorhanden sein und rot leuchten (mit 1. Jänner 1973 wurde das orange Bremslicht verboten).

- Zugmaschinen die vor dem 1. Jänner 1968 erstmals zugelassen wurden, brauchen nur eine Bremsleuchte
- Blinker müssen immer vorhanden sein und orange leuchten (weißes bzw. rotes Blinklicht sind seit 1. Jänner 1973 verboten). Ersatzmöglichkeit besteht in Form eines Lichtbalkens.



Ausnahmen werden z. B. gemacht wenn ein Teil der anderen Leuchten (also z.B. Begrenzungs-, Seitenmarkierungs- oder Schlussleuchten beim historischen Fahrzeug fehlen, wenn deren Anbringung von den Vorschriften abweicht oder wenn Anbaugeräte oder Fahrzeugteile mehr als 40 cm über die Leuchten herausragen. Dies gilt sinngemäß auch für



Begrenzungs-Umriss-Leuchten (4.2.1.)

Punkto Lichtfarben und optischer Wirkungsgrad (4.2.2.) werden beim historischen Fahrzeug z. B. Ausnahmen gemacht, wenn (serienmäßige) Anbauten die Leuchten verdecken, gleiches gilt für die Bremsleuchten (4.3.1. bzw. 4.3.2.)

Keinen **Warnblinker** (4.4.1.) brauchen Fahrzeuge bzw. Typen, die vor dem 22. Dezember 1977 genehmigt wurden (Zustand und Funktion).

Ausnahmen werden bei der Blinkerfrequenz (4.4.4.) gemacht wenn diese beim historischen Fahrzeug nicht im gesetzlichen festgelegten Bereich zwischen 60 und 120 Perioden/Minute liegt.

Für Nebelscheinwerfer und Nebelschlussleuchten (4.5.) gilt, dass alles was angebaut ist, funktionieren muss.

Bei Stoßdämpfern (5.1.4.)

gibt es z.B. Ausnahmen, sofern diese - wie eine Reihe von Fahrzeugen der 20er- und 30er Jahre und Motorräder bis in die Zeit des 2. Weltkriegs - nicht am Fahrzeugtyp vorhanden waren.

Bei Räder/Felgen (5.2.1.)

(auch Alu) und Reifen sind die historischen Fahrzeuge z.B. von der Pflicht, die Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) stets mitzuführen ausgenommen, auch ist die Umrüstung von Diagonal- auf Radialreifen erlaubt, wenn es sich dabei um die richtige Dimension (lt. Umbereifungstabelle) handelt.

Bei Historischen Kraftfahrzeugen wird z.B. das Fehlen des ECE-Zeichens (5.2.2.) akzeptiert, gleiches gilt für:

Abgasführung - Schalldämpfer (6.1.2.),

die bei einer großen Zahl der historischen Fahrzeuge schon aufgrund des Alters der Fahrzeuge nur noch nachgebaut sein können - sie sollten aber nach Originalplänen hergestellt sein und dürfen maximal 89 dB Standgeräusch abgeben

Beim Kapitel Führerhaus und Karosserie (6.2.1.)

sind z.B. historische Zugmaschinen (Traktoren) von der Schutzkabinen-Pflicht ausgenommen und bei Einspurigen (die allerdings so genehmigt sein müssen) hochgezogene Rückenlehnen erlaubt. Bei Landmaschinen ist z.B. die deutliche Lesbarkeit des Schildes mit der Kabinenprüfnummer (6.2.1.) nicht als Vorschriftsmangel zu werten.

Wir bewegen Tradition

Punkto **Türen und Schlösser** (6.2.3.) sind z.B. auch Konstruktionen zulässig, die heute nicht mehr zugelassen würden – oder auch, dass Fahrzeuge gar keine Türen oder Schlösser haben, sofern das original ist. Analog sind z. B. auch Sicherheitsgurte (7.1.1.), ihr Zustand (7.1.2. und 7.1.3.) oder Glasart von den aktuellen Prüfungsbedingungen ausgenommen - das heißt z.B. sofern Fenster- oder Plexiglas dem Originalzustand oder einem zeitgenössischen Umbau eines Historischen Kraftfahrzeuges, dessen Status auch in den Papieren eingetragen wurde, entspricht, dann kann dies der Prüfer bei der wiederkehrenden Begutachtung auch akzeptieren.

Ebenso wird es z.B. bei den **Sitzen** (6.2.5.) eines historischen Fahrzeuges akzeptiert, wenn diese nicht nach den jetzt gültigen Vorschriften ausgeführt sind - und daher z.B. keine Arretierung und keine Kopfstützen aufweisen. Analog gilt das für Sicherheitsgurte (7.1.1.; 7.1.2 und 7.1.3. / Zustand der Gurte).

Bezüglich **Schlösser, Diebstahlsicherung** (7.3.) ist der Zustand maßgebend und erlaubt, wie das Fahrzeug in Verkehr gebracht wurde - das heißt, auch wenn Schlösser oder Diebstahlsicherung z.B. fehlen oder sie als "abenteuerliche Konstruktion" bezeichnet werden können.

Die Ausnahme punkto **Unterlegskleinen** (7.6.) ist wohl eher theoretisch, da Besitzer historischer Fahrzeuge Unterlegkeile schon aus Eigeninteresse und Vorsicht selbst mitführen. Ausnahmen werden bei Historischen der Klassen N2 und N3 z.B. aber gemacht, wenn bei ihnen der (sonst für die Klasse vorgeschriebene) Rückfahrwarner (7.7.) oder bei Kraftfahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h und Motorfahräder der Geschwindigkeitsmesser (Tacho, 7.8.) oder der Fahrtschreiber/Kontrollgerät fehlen - Voraussetzung ist jeweils, dass das historische Fahrzeug dem Zustand entspricht, in dem es genehmigt wurde.

Auch bezüglich **Ständer und Fußrasten** von Motorrädern (7.13.) gilt: Die Konstruktion, die das Fahrzeug hatte, und sei sie noch so abenteuerlich, wird akzeptiert, muss aber funktionieren, sofern sie nicht gegen eine den Vorschriften entsprechende ausgetauscht wurde. Gleiches gilt für die im Mängelkatalog angeführte Rückholfeder. Beim historischen Motorrad kann z.B. auch akzeptiert werden, wenn bei der Kette (7.14.1.) z.B. der Kettenschutz fehlt - sofern dies dem Originalzustand zum Zeitpunkt der Genehmigung entspricht.

Auch das Fehlen einer **Anlassvorrichtung** (7.17.) wird z.B. beim Historischen Kraftfahrzeug akzeptiert (bis zum 1. Weltkrieg war ein Starter Luxus). Einzelne Fahrzeuge wurden noch in den Sechzigerjahren mit der Kurbel angeworfen, wenn die Batterie einmal nicht mehr Kraft genug hatte, den Anlasser durchzudrehen. Bei Historischen Omnibussen wird z.B. auch das Fehlen der Haltegriffe (7.1.8.) toleriert.

Punkto **Lärmentwicklung** (8.1.) gilt: Akzeptiert werden beim Historischen Kraftfahrzeug 89 dB Standgeräusch und - altersbedingt - der Ersatz der Originalanlage durch eine Anlage, die die Lärmgrenzen einhält.

Bezüglich **Auspuffgase** - Rauchentwicklung (8.2.)

Fahrzeuge, die keine moderne Abgasreinigungsanlage (Katalysator) hatten, werden auch ohne Ausrüstung mit Katalysator akzeptiert und haben folgende Grenzwerte einzuhalten:

- Bei Autos mit 4-Takt-Motor die vor dem 1.10.1973 und Krafträder mit 4-Takt-Motor, die vor dem 28. September 1985 genehmigt



Wir bewegen Tradition

wurden, darf der CO-Gehalt max. 4,5 Vol.-% betragen. Sollte der Motor aber bei Einhaltung des Wertes von 4,5% wesentlich weniger Leistung abgeben, darf der Wert auch überschritten werden - siehe dazu die Herstellervorschriften.

- Alle übrigen 4-Takt-Motorräder haben sonst generell den Grenzwert von 4,5 Vol.-% CO-Gehalt zu erreichen.

Für Fahrzeuge, die zwischen dem 1.10.1973 und dem 27.9.1985 genehmigt wurden, gilt prinzipiell der max. CO-Gehalt 3,5 Vol.-%. Dieser Wert darf aber - siehe oben - dann überschritten werden, wenn durch die korrekte Einstellung Motorleistung stark herabgesetzt würde - siehe auch hierzu die jeweiligen Herstellervorschriften.

- Für Autos, deren Genehmigung nach dem 28. 9. 1985 ausgestellt wurde, beträgt der zulässige Wert maximal 3,5 Vol.-%.

- Für Krafträder und Kraftwagen mit 2-Takt-Ottomotor gibt es keine Vorschriften und daher keine CO-Messung.

- Die HC-Emissionsmessung (Grenzwert: 600 ppm HC) wird nur an 4-Takt-Motoren mit mindestens zwei Zylindern vorgenommen, Viertaktmotoren mit nur einem Zylinder sowie alle Zweitakter und Diesel sind davon ausgenommen.

- Fahrzeuge mit Dieselmotoren (8.2.2.) haben z.B. bezüglich Dieselrauch und Luftfilter die Bestimmungen bzw. im technischen Aufbau der Anlage dem Zustand zum Zeitpunkt der Genehmigung zu entsprechen. Gibt es keinen Genehmigungswert für den Dieselrauch, so darf die Schwärzungszahl um mehr als 6 Bacharach überschritten werden.

- Punkto **Rauchentwicklung** entscheidet der Prüfer bei betriebswarmem Motor aufgrund seiner Erfahrung und abhängig vorgeführten Typ, was als übermäßige Rauchentwicklung noch bzw. nicht mehr akzeptabel ist.

Funkentstörung (8.3.)

Ein Mangel an der - generell gesetzlich vorgeschriebenen - Funkentstörung ist beim historischen Fahrzeug nicht zu beurteilen.



Wir bewegen Tradition