

# Sauber in die Stadt

Umgerüstet dürfen Young- und Oldtimer in die Umweltzone

■ Seit immer mehr Kommunen Umweltzonen einrichten, sind die Strecken im Klassiker mit Bedacht zu wählen.

Denn für Modelle ohne Plakette gibt es mitunter strikte Fahrverbote, warnt Hans-Georg Marmit von der Sachverständigenvereinigung KÜS. „Oldtimer, die älter als 30 Jahre sind und ein H-Kennzeichen haben, dürfen zwar auch ohne Plakette in die Umweltzone“, sagt Marmit. Und für sogenannte Youngtimer, die mindestens 20 Jahre alt sind und bereits vor April 2006 ein rotes Oldtimerkennzeichen hatten, gebe es ebenfalls eine Ausnahmeregelung. „Doch für alle anderen Klassiker gelten die ganz normalen Regelungen, egal wie selten oder sammelnswert sie sind. Ohne Plakette müssen sie draußen bleiben.“

Entsprechende Sperrgebiete sind nach Angaben des ADAC bereits in 13 Städten eingerichtet, darunter Berlin, Köln und Hannover. Weitere Städte haben Umweltzonen angekündigt.

Besitzer von Autos an der Schwelle zum Klassiker, die auf die Fahrt ins Stadtzentrum nicht verzichten wollen, haben laut Marmit bei dieser Rechtslage nur eine Möglichkeit: „Sie müssen ihren Wagen nachrüsten.“

Für Fahrzeuge, die bereits einen geregelt, aber noch nicht ausreichend leistungsfähigen Katalysator besitzen, gibt es dabei laut ADAC die Option eines Aufrüst- oder Upgrade-Katalysators (ab etwa 350 Euro), Kaltlaufregelsystems (etwa 150 Euro) oder Zusatzkatalysators (min-



**Freie Fahrt:** Renault bietet für den Klassiker R4 einen Nachrüstkatalysator an. FOTO: RENAULT

destens 70 Euro). Dabei müssen jeweils noch die Montagekosten hinzugerechnet werden. Bei Benzinern ohne Kat müsse dieser komplett nachgerüstet werden (ab 700 Euro). Beim Diesel führe am Partikelfilter kein Weg vorbei, sagt KÜS-Sprecher Marmit. Um die üblichen Spezialunternehmen kommen Youngtimer-Besitzer daher nicht herum, denn die Fahrzeughersteller und Importeure haben dieses

Thema für sich bislang noch nicht entdeckt. Die Stückzahlen sind zu klein und der Aufwand ist zu groß, heißt es bei den meisten Unternehmen.

„Aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten macht das für uns und den Kunden keinen Sinn“, sagt zum Beispiel Mercedes-Sprecher Florijan Hadzic. „Für eine Typfreigabe müssten wir alle Prüfkriterien nachweisen und Fahrzyklen und Ver-

brauchsmessungen vornehmen.“ Da sei eine Einzelabnahme billiger. Das Unternehmen helfe Kunden bei der Suche nach Nachrüstlösungen auf dem freien Markt, sagt Hadzic und nennt noch ein weiteres Problem: „Natürlich wirft eine solche Lösung immer auch Fragen nach der Originalität des Fahrzeugs auf. Für Puristen kommt der Umbau deshalb ohnehin nicht in Frage.“ Dennoch gibt es erste Unternehmen, die ihren Youngtimer-Kunden direkt weiterhelfen. So hat jetzt Renault in Brühl mit dem Ersatzteilerhändler „Der Franzose“ und dem Zulieferer Matrix eine Nachrüstlösung für den R4 und den R5 der ersten Generation entwickelt. Das Katalysatorsystem ist für alle Motorvarianten mit 0,956 bis 1,108 Liter Hubraum zugelassen und hebt die Kultmobile in die Schadstoffnorm Euro 1.

„Damit ist ihnen die grüne Plakette sicher“, sagt Renault-Sprecher Thomas May-Englert. Mit demselben Paket, das zwischen 849 und 889 Euro plus Montage kostet, können auch die noch älteren Modelle R6, R8, R10, Caravelle und Floride sowie der Renault 5 Rapide aufgerüstet werden. „Und 10,30 Euro Kfz-Steuer pro 100 Kubikzentimeter spart man obendrein.“

Auch wer weder beim Hersteller noch beim Nachrüster fündig wird, bleibt nicht zwingend aus der Stadt ausgesperrt, sagt KÜS-Sprecher Marmit: „Wenn es keine Nachrüstlösung gibt, erlassen einzelne Bundesländer unter Umständen eine Ausnahmegenehmigung für das betreffende Fahrzeug.“

Zwar müssten sich Halter bei den Verwaltungsbehörden durchfragen, doch könnte sich der Anruf lohnen. mid