

20.11.2008

Schwierige Suche nach passender Umrüttlösung

Sauber in die Stadt: Youngtimer in der Umweltzone

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



Freie Fahrt für den Klassiker: Renault bietet für den R4 einen Nachrüstkatalysator an - damit darf der Youngtimer in Umweltzonen fahren. (Bild: Renault/dpa/tmn)

dpa/tmn LOSHEIM AM SEE/BRÜHL. 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 in Losheim am See im Saarland.

"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 draußenbleiben." Entsprechende Sperrgebiete sind nach Angaben des ADAC aus München 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 geregelten, 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 (mindestens 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. Klassiker-Clubs, Vereine und Verbände verweisen auf Firmen wie HJS, Twintec, Oberland-Mangold, Wurm, Matrix oder Vitkus. 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 in Stuttgart. "Für eine Typfreigabe müssten wir alle Prüfkriterien nachweisen und Fahrzyklen und Verbrauchsmessungen vornehmen." Da sei eine Einzelabnahme billiger. Das Unternehmen helfe Kunden bei der Suche nach Nachrüttlösungen 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 Ersatzteihändler "Der Franzose" und dem Zulieferer Matrix eine Nachrüttlösung 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](#) fünf 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 Nachrüttlösung 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. Und selbst wenn das nicht funktioniert, gibt es laut Marmit noch einen Trick: "Wartungs- oder Einstellungsfahrten mit roter Nummer sind zumindest in manchen Bundesländern erlaubt."

Von der Umrüstung profitieren nicht nur Fahrer von Youngtimern. Auch für ältere Klassiker mit sogenanntem H-Kennzeichen ist die Umrüstung eine Überlegung wert. "Oldtimer sind aktuell zwar von einer Plakettenpflicht befreit", sagt May-Englert. "Allerdings weiß kaum einer, dass es auch für sie ein Limit gibt." Ohne Katalysator dürften sie bis Ende 2009 nur 700 Kilometer pro Jahr durch Umweltzonen gefahren werden. Ab 2010 erlaube der Gesetzgeber sogar nur noch 500 Kilometer. Und jede einzelne Strecke müsse in einem Fahrtenbuch eingetragen werden. "Wer da nicht jeden Kilometer zählen und sich den Papierkram sparen will, ist mit einer Nachrüstung gut beraten."

Link zum Artikel: <http://www.handelsblatt.com/technologie/technik/sauber-in-die-stadt-youngtimer-in-der-umweltzone;2033051>

© 2008 ECONOMY.ONE GmbH - ein Unternehmen der [Verlagsgruppe Handelsblatt GmbH](#)

Verlags-Services für Werbung: www.gwp.de (Mediadaten) | Verlags-Services für Content: [Content Sales Center](#) | [Sitemap](#) | [Archiv](#)

Powered by [Interactive Data Managed Solutions](#)

Keine Gewähr für die Richtigkeit der Angaben. Bitte beachten Sie auch folgende [Nutzungshinweise](#), die [Datenschutzerklärung](#) und das [Impressum](#).