



Swiss Classics REVUE



DAS OLDTIMERMAGAZIN DER SCHWEIZ



PONTIAC-ENDE: Verlust für die US-Fans



MFK: Rezept gegen Prüfungsangst

SMVC-Clubnachrichten

weitere Themen:

- DAMENWAHL: Lotty Sommer
- PORTRÄT: Rita Rampinelli
- DIE KURVE GENOMMEN:
Peugeot 504

- PIC-PIC: Noblesse Genevoise
- MOTOSACOCHE: Nur fliegen ist schöner
- HISTORISCHE VERSEHRTENFAHRZEUGE:
Mobil trotz Behinderung

Modellhistorie

ALFA ROMEO

GIULIETTA

FORD CAPRI

Der Brave und der Schnelle





Was verstehen kantonale Fahrzeugexperten von und unter «ursprünglicher Ausführung»? Ist die Betriebssicherheit durch das berüchtigte Öltröpfchen an der Wanne wirklich gefährdet? Und wird der viel diskutierte FIVA-Pass nun verlangt oder nicht?

Text und Bilder: Jürg Flückiger

Wir wollen es genau wissen und stehen zu diesem Zweck vor der Prüfbahn D des kantonalen Strassenverkehrsamtes Aargau in Schafisheim. Sowohl das Prüfobjekt, ein 1958er Vauxhall Victor, als auch sein Besitzer Bill Neuweiler befinden sich augenscheinlich im verlangten Originalzustand. Letzterer unterstreicht dies zusätzlich durch einen passenden Werkstatt-Overall aus den Fünfzigerjahren. Es sollte also nichts schiefgehen, doch wie der Swiss-Classics-Redaktor sind auch Bill und Victor etwas nervös. Denn was jetzt kommt, ist keine Simulation für schöne Fotos, sondern eine echte Veteranenprüfung.





Kundenfreundlich:
Begrüssung durch den Fahrzeugexperten Alois Schwegler.



Immer geradeaus: Auf der Spurplatte werden Spur und Sturz gemessen.
Ab 8 m/km wirds unsicher.

Spur, Reifen und Lenkung

Pünktlich zum vereinbarten Prüftermin werden wir vom Fahrzeugexperten Alois Schwegler freundlich per Handschlag begrüsst und sogleich gebeten, über die Spurplatte zu fahren. «Hier werden Spur und Sturz der Vorder- und Hinterräder geprüft», erklärt der Prüfer. «Eine Abweichung von 8 m/km wird toleriert. Was mehr ist, führt nicht nur zu Reifenverschleiss, sondern auch zu einem unsicheren Fahrverhalten.» Während er dies sagt, kontrolliert er auch schon mit routiniertem Blick die Weisswandreifen des Vauxhall. Die Bereifung muss auf allen vier Rädern einheitlich sein, und die Reifen müssen die Mindestprofiltiefe von 1,6 mm und dürfen keine altersbedingten Schwachstellen wie Risse oder Blasen aufweisen. So viel zur Sicherheit. Doch wie steht es mit der Originalität? Muss der Vauxhall auf Diagonalreifen stehen, um den Veteraneneintrag zu erhalten? «Umbereifungen von Diagonal- auf Radialreifen sind grundsätzlich möglich, allerdings darf die Reifengrösse maximal zwei Dimensionen breiter sein als beim Original. Unterschiedliche Reifengrössen vorne und hinten werden nur akzeptiert, wenn ab Werk bereits so vorgesehen.» Entgegen einem landläufigen Vorurteil entstammt diese Aussage nicht der persönlichen Interpretation des prüfenden Experten. Sie ist Teil eines Kriterienkatalogs für die Beurteilung von Veteranenfahrzeugen, den die Vereinigung der Strassenverkehrsämter ASA ausgearbeitet hat (siehe Kasten am Schluss).



Reifenprüfung: keine Risse, keine Blasen, genug Profil.
Die Diagonalreifen des Vauxhall sind einwandfrei.

Veteranen mit und ohne FIVA-Pass

«Der Veteraneneintrag hat zum Ziel, technisches Kulturgut zu erhalten», erklärt Paul Sutter, Chef Technik und stellvertretender Leiter des Strassenverkehrsamtes des Kantons Aargau, die Philosophie hinter dem Veteraneneintrag. «Dabei soll vermieden werden, dass jemand sein 30-jähriges Alltagsfahrzeug als Veteran zulassen kann, nur um es sechs Jahre ohne Prüfung weiterzufahren.»

Gemäss Weisung des Bundesamtes für Strassen Astra gilt ein Motorfahrzeug als Veteran, wenn es die folgenden Voraussetzungen erfüllt:

- Die erste Inverkehrsetzung erfolgte vor mehr als 30 Jahren.
- Das Fahrzeug wird nur für rein private Zwecke verwendet.
- Das Fahrzeug ist nicht regelmässig in Betrieb (ca. 2000 bis 3000 km pro Jahr).
- Das Fahrzeug entspricht der ursprünglichen Ausführung.
- Das Fahrzeug ist optisch und technisch in einwandfreiem Zustand.

Seit dem 3. November 2008 sieht die Weisung ausserdem vor, dass zur Beurteilung der ursprünglichen Ausführung und des einwandfreien Zustands eine FIVA ID-Card der Fédération Internationale des Véhicules Anciens verlangt werden kann. Im Kanton Aargau wird davon nur in Ausnahmefällen Gebrauch gemacht. «Wenn Zweifel an der Originalität bestehen, beurteilen wir das Fahrzeug anhand der vom Besitzer mitgelieferten Dokumentation. Nur wenn daraus die Originalität nicht eindeutig hervorgeht, wird allenfalls der FIVA-Pass verlangt. Wenn ein Fahrzeug bereits den Veteraneneintrag hat und seit der letzten Prüfung nicht verändert wurde, gibt es für uns keinen Grund, den FIVA-Pass zu verlangen.»



Spieltrieb: Wenn die Lenkung bis zum Anschlag bewegt wird...



...sieht der Experte, ob sie Spiel hat oder die Manschetten undicht sind.



Steter Tropfen höhlt den Asphalt: Ölwanne und Getriebe müssen so dicht sein, wie sie bei der Erstinverkehrsetzung waren.

Weiter gehts auf die Rüttelplatte. Bevor jedoch gerüttelt wird, wird gerührt. Und zwar an der Lenkung. «Drehen Sie das Lenkrad von links nach rechts und wieder zurück, immer bis zum Anschlag», lautet die Anweisung, und der Sachverständige verschwindet in der Grube. Unten angekommen prüft er mit Stablampe und routiniertem Auge das Lenkungsspiel. «Bei der Bewegung sehe ich gut, ob die Gelenke Spiel haben und die Manschetten intakt und staubdicht sind.» Undichte Gelenkmanschetten werden beanstandet. «Dies ist im Interesse des Kunden, denn durch Wasser und Schmutz beschädigte Gelenke müssen für teures Geld vorzeitig ersetzt werden.» Kein Thema beim Vauxhall. Die Lenkung sieht aus wie neu und hält auch unter der Belastung durch die eingeschaltete Rüttelplatte, was sie verspricht.

Nicht ganz dicht?

Einmal unter dem Wagen, prüft Alois Schwegler eine Reihe weiterer Punkte. Als erstes ist die Dichtheit an der Reihe, und wir können endlich die Frage stellen, die uns alle bewegt: Wie ist das denn nun mit dem Öltröpfchen an der Wanne? «Ein Veteranenfahrzeug muss dem technischen Stand der Erstinverkehrsetzung entsprechen», erläutert der Experte. Das heisst, der Fahrzeughalter wird nicht gezwungen, den Originalzustand zu verändern. «War ein Getriebe ursprünglich durch eine Filzdichtung oder eine Rücklaufnut abgedichtet, darf es auch weiterhin so ausgerüstet sein, auch wenn dadurch die Dichtheit nicht hundertprozentig gewährleistet ist.» Was nicht akzeptiert wird, ist stetiges Tropfen im Stillstand. «Niemand schätzt es, wenn der Gartenvorplatz mit Ölflecken übersät ist, weder der Oldtimerbesitzer selber noch sein Nachbar», lautet die plausible Erklärung. Werg glaubt, durch einen unauffälligen Griff unter den Wagen mit dem Taschentuch liessen sich Undichtheiten vertuschen, der irrt: «Wenn die Ölwanne trocken ist, aber der Auspuff voller Brandflecken, spricht dies Bände», weiss der erfahrene Veteranenprüfer. Auch verschleudertes Fett um die Kardanwelle fällt dem geübten Auge sofort auf.



Lebensversicherung: Die Bremschläuche des Victor bereiten Alois Schwegler keine Sorgen.



Bodenprobe: Flugrost wird toleriert, Blasen und Durchrostungen nicht. Beim Vauxhall findet der Experte weder noch.

Keine Unterbodenbehandlung vor dem Prüftermin

Doch nicht nur Ölwanne, Getriebe und Kardanwelle werden unter die Lupe genommen. Genau überprüft werden auch Bremschläuche und Radbremszylinder, denn wenn hier etwas undicht ist, kann es schnell lebensgefährlich werden. «Hier habe ich keine Sorgen», beurteilt Alois Schwegler anerkennend die Vauxhall-Bremsen. Dasselbe gilt in Sachen Rost. Der Unterboden des Victor ist absolut rostfrei. «Flugrost wird toleriert, auch kleine Dellen, wenn sie sich nicht an tragenden Teilen befinden. Mehr nicht.» Wenn sich Blasen zeigen, muss der Fahrzeugexperte mit dem Hammer prüfen, ob keine Durchrostung zum Vorschein kommt. «Am schlechtesten ist es, wenn jemand mit frischem Unterbodenschutz zur Prüfung kommt. Darunter kann sich alles verstecken. Ich bin dann gezwungen, mit Schraubenzieher und Hammer nachzuprüfen, wobei natürlich der Unterbodenschutz beschädigt wird.» Darum lautet die Empfehlung des Experten, mit Unterbodenbehandlungen bis nach dem Prüftermin zu warten. Dass der Tank dicht und trocken sein muss, versteht sich von selber. Auch der Auspuff wird auf Dichtheit kontrolliert. Ausserdem muss seine Festigkeit gegeben sein, und er darf nicht über die hintere Stossstange herausragen. Dabei geht es nicht um die Ästhetik, sondern darum, dass sich niemand am heissen Rohr verbrennt.



Bis hierher und nicht weiter:
Der Auspuff darf nicht über die hintere Stossstange herausragen.

Augenmass bei der Ausführung

Nachdem er kontrolliert hat, ob die Stossdämpfer dicht sind und keine der Federn gebrochen ist, entsteigt Alois Schwegler der Grube und hebt als nächstes den Wagen an. «So kann ich die Lenkung auch noch manuell kontrollieren», erklärt er, während er konzentriert die Räder hin und her bewegt. Auch die Bremschläuche lassen sich bei Bedarf von oben prüfen. Schliesslich wird mit der Stablampe nach Rost in den Radkästen und im Aufhängungsbereich Ausschau gehalten. Auch hier gibt unser Prüfobjekt keinen Anlass zur Sorge. Nicht beanstandet wird auch die nachträglich eingebaute elektrische Benzinpumpe. «Streng genommen muss ein Veteranenfahrzeug der ursprünglichen



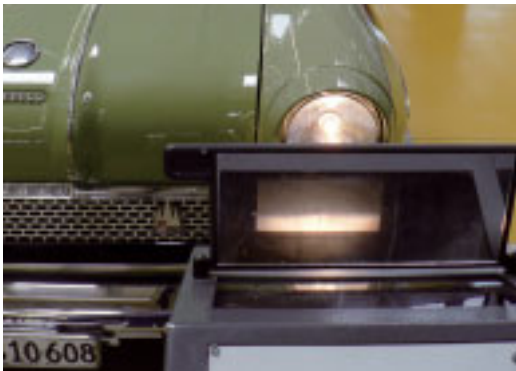
Auch die Stossdämpfer werden auf Dichtheit geprüft.



Blick in den Kasten: Aufhängung und Bremsen werden auch von oben kontrolliert.



Mit Gefühl: manuelle Kontrolle der Lenkung.



Schau mir in die Augen, Kleines: Veteranenscheinwerfer werden bei Bedarf mit Umrechnungstabellen geprüft.

Ausführung entsprechen. Diese Nachrüstung erfüllt aber einen nachvollziehbaren Zweck und ist ausserdem fachgerecht montiert und gut versteckt.» In solchen Fällen prüft der Experte mit Augenmass. Wichtig ist, dass die Anpassung optisch unsichtbar ist.

Ein paar Meter weiter wird das Licht gemessen. Nötigenfalls erfolgt die Prüfung mit Hilfe einer Umrechnungstabelle, denn auch hier gelten als Massstab die Vorschriften bei Erstzulassung (siehe Kasten). Bei der nächsten Station kommt dann so richtig Schwung in die Sache: Eine Platte unter den Rädern bringt die Stossdämpfer gehörig in Schwingung. Sobald sie stillsteht, wird gemessen, wie die Dämpfer nachschwingen. «Toleriert wird hier eine Abweichung von maximal 30 Prozent vom höheren Wert der beiden Seiten», erklärt der Fachmann. Vorausgesetzt natürlich, die Stossdämpfer sind intakt. Das Urteil für den Vauxhall lautet rundum «neuwertig».



Swing: Die Stossdämpfer dürfen mit maximal 30% Unterschied nachschwingen...



...bei unserem Prüfobjekt sind sie rundum neuwertig.

Es gelten die Vorschriften aus dem Jahr der Erstzulassung

Jedes Fahrzeug in der Schweiz, ob Veteran oder nicht, muss den Vorschriften entsprechen, die im Jahr der Erstzulassung gegolten haben. Bis 1969 wurden diese jährlich festgelegt. Am 1. Januar 1970 traten mit der «Verordnung vom 27. August 1969 über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge» (BAV) generelle Regeln in Kraft. Dazu gehört zum Beispiel, dass die Fahrgestellnummer am Fahrzeug-Chassis eingeschlagen sein muss. Für ältere Fahrzeuge gilt dies nicht. Im Zweifelsfall hat das Aargauer Strassenverkehrsamt eine Sammlung von Gesetzbüchern aus der Vor-BAV-Zeit zur Hand. Zum Beispiel wurde schon 1930 vorgeschrieben, dass ein Automobil über zwei unabhängige Bremsen – die Fussbremse und die Handbremse – verfügen muss.

«Es gibt genau drei Ausnahmen zur Regel», präzisiert Clemens Lüthi, Chefexperte des aargauischen Strassenverkehrsamts: «Jedes Fahrzeug, egal welchen Jahrgangs, muss über Rückstrahler und einen Aussenspiegel auf der linken Seite verfügen. Ausserdem müssen Autos mit Kunststoff-Carosserien und Motorräder entstörte Kerzenstecker haben.» Wenn hingegen ein Wagen neu mit Winkern zugelassen wurde, wird eine Umrüstung auf Blinker nicht verlangt, «obwohl wir den Einsatz von Blinkern natürlich empfehlen».



Was hier steht, gilt: Der Typenschein gibt Auskunft über die technischen Daten.

Der Typenschein gibt Auskunft

Während der Besitzer die Motorhaube öffnet, zückt der Experte den Typenschein Nr. 2144 vom 1.3.1957. Nebst allen technischen Daten zum Fahrzeugtyp steht darin geschrieben, wo sich die Fahrgestellnummer und die Motornummer befinden müssen, und dort werden sie bei unserem Victor auch gefunden. Im Motorraum kontrolliert Alois Schwegler auch, ob die Batterie sicher befestigt und der Hauptbremszylinder dicht ist und ob der Motor keine undichten Stellen und der Motorraum keinen Rost aufweist. Als letztes folgt ein routinierter Griff an den Sicherungshaken. Er wird von der Feder zuverlässig zurückgezogen. Alles erfüllt. Die Haube kann geschlossen werden.

Am Wagenheck hat der Experte erneut einen Hinweis für Oldtimerfahrer: «Oft steht bei Veteranenfahrzeugen das Nummernschild durch einen Wechselrahmen so weit ab, dass die Nummernbeleuchtung zur Hinterleuchtung wird. Das muss ich dann jeweils beanstanden.» Ausserdem werden Rücklichter und Blinker kontrolliert und die Rückstrahler mit der Lampe angeleuchtet, um zu testen, ob sie ihre Funktion erfüllen. «Normalerweise reicht der Funktionstest aus. Wenn zusätzliche Rückstrahler vorhanden sein müssen, ist dies im Typenschein vermerkt.»



An Ort und Stelle: Das Typenschild des Vauxhall ist dort, wo es gemäss Typenschein sein muss.



Keine «Hinterleuchtung»: Das Nummernschild muss auch bei Wechselrahmen gut beleuchtet sein.



Hochspannung auf dem Bremsprüfstand.



Trommelwirbel: Beim zweiten Versuch ziehen die Vauxhall-Bremsen gleichmässig.



Seit dem 3. November 2008 wird bei Veteranen der Kilometerstand im Fahrzeugausweis eingetragen – sofern er angezeigt wird.

Bremsprüfstand und Probefahrt

Nach einer Rundumkontrolle auf Rost an der Carrosserie folgt bei Fahrzeugen ab 1966 die Abgasmessung. 4,5 Vol. % CO ist der Grenzwert, ab 1976 muss ein aktueller Abgastest vorhanden sein. Bei unserem Vauxhall mit Jahrgang 1958 kann dieser Posten übergangen werden.

Zum Schluss kommt der Bremsprüfstand. Die Fahrt auf die Rollen ist für viele Trommelbremsen die Stunde der Wahrheit. Sowohl hinten als auch vorne beträgt die Toleranz 30 Prozent des höheren Wertes der beiden Seiten. «Das Fahrzeug muss auf der Strasse gerade ziehen. Die Abweichung darf bei 50 km/h höchstens 50 cm auf 10 m betragen.» Alois Schwegler tritt beherzt auf die Bremse – und die rote Lampe an der Anzeige leuchtet auf. Das rechte Vorderrad bremst mit 1,7 Kilonewton, das linke mit 1,2. Ein Unterschied von 35 Prozent. Doch der Experte beruhigt: «Wenn ein Wagen vor der Prüfung gewaschen wurde, befindet sich oft noch Restwasser in den Bremsen. Bei Veteranen mache ich ohnehin immer eine kurze Probefahrt. Dabei geht das Wasser raus. Ausserdem bekomme ich ein besseres Gefühl für das Fahrzeug und kann nebenbei den Tacho testen.»

10 Prozent plus 4 km/h darf der Geschwindigkeitsmesser abweichen – aber nur nach oben. Mit dem Besitzer auf dem Beifahrersitz geht es auf die Teststrecke rund um das Prüfzentrum. Danach fährt der Prüfer zuversichtlich auf die Rollen zum zweiten Versuch. Gas geben – bremsen – alle Augen haften an der Anzeige: 1,3 und 1,5 Kilonewton. «Na also!»

Zum Schluss wird der Kilometerzähler abgelesen. «Gemäss der neuen Weisung des Bundes vom 3. November 2008 wird der Kilometerstand bei Veteranen im Fahrzeugausweis eingetragen.» Ein funktionierender Distanzmesser ist allerdings nicht Vorschrift. «Das Fahrzeug kann irgendeine Anzeige haben, ob Kilometer oder Meilen ist egal, es können auch Betriebsstunden sein.» Alois Schwegler ist mit dem Vauxhall zufrieden, Bill Neuweiler nimmt entspannt den Prüfbericht entgegen, der seit 2008 beim Strassenverkehrsamt elektronisch archiviert wird. Unser Testfahrzeug hat die Prüfung mit Bravour bestanden und kann für weitere sechs Jahre die Schweizer Strassen verschönern.



Prüfung bestanden: Unser Vauxhall Victor kann den Veteranenstatus sechs weitere Jahre behalten.

Was ist bei Veteranen erlaubt?

Um eine nachvollziehbare und einheitliche Beurteilung zu ermöglichen, bietet die Vereinigung der Strassenverkehrsämter ASA einen zweitägigen Kurs zur «Prüfung an Veteranenfahrzeugen» an. Fahrzeugexperten können sich dabei Kenntnisse der gültigen gesetzlichen Grundlagen und möglichen Zulassungspapiere erwerben und an Beispielfahrzeugen praktische Erfahrung sammeln. Zum Kurs gehören auch einheitliche Beurteilungskriterien für Veteranenfahrzeuge.

Hier ein paar Beispiele:

Anerkannt wird

- ⊕ Originallack mit dem Alter entsprechender Patina
- ⊕ vom Originalton abweichende Lackierung
- ⊕ Umbauten der Carrosserie, zum Beispiel vom Coupé zum Cabriolet, wenn sie in der Epoche – das heisst innerhalb von 15 Jahren nach Erstinverkehrssetzung – vorgenommen wurden
- ⊕ Ersatzmotor aus der Baureihe des Fahrzeugtyps
- ⊕ Nachrüstung mit einem Katalysator
- ⊕ Umrüstung von Schaltgetriebe auf Automatik oder von 4 auf 5 Gänge oder Overdrive, wenn das Getriebe der Baureihe des Fahrzeugtyps entspricht
- ⊕ Umrüstung von Einkreis- auf Zweikreisbremsanlage
- ⊕ Umbau von Trommel- auf Scheibenbremsen, wenn in der Baureihe des Fahrzeugs später Scheibenbremsen serienmässig waren
- ⊕ Einbau eines Bremskraftverstärkers, wenn der Umbau aus der Epoche stammt
- ⊕ Umbau auf Servolenkung, wenn in der Baureihe des Fahrzeugtyps Servolenkung erhältlich war
- ⊕ Umbereifung von Diagonal- auf Radialreifen
- ⊕ Einbau eines moderneren Radios, sofern das Erscheinungsbild nicht gestört wird
- ⊕ Nachrüstung von Blinkern (empfohlen)
- ⊕ Einbau von Glühlampen in alte Scheinwerfer
- ⊕ Ersatz der Lichtmaschine durch einen Alternator, wenn in der Epoche bereits Alternatoren erhältlich waren
- ⊕ Umbau der elektrischen Anlage von 6 auf 12 Volt
- ⊕ Anhängervorrichtung aus der Epoche. Gezogen werden darf aber nur ein Anhänger, der ebenfalls aus der Epoche stammt und den Veteranenstatus hat.
- ⊕ behindertengerechte Umbauten werden generell anerkannt

Nicht anerkannt wird

- ⊖ Fehlen der originalen Chassisnummer
- ⊖ Unfallschäden, grössere Beulen, Rost
- ⊖ Ersatz von Carrosserieblechen durch Kunststoff
- ⊖ beschädigter oder nicht fachgerecht reparierter Rahmen
- ⊖ Motor aus einer anderen Baureihe, auch Nachfolgermodelle
- ⊖ Lenkrad oder Armaturenbrett aus einem anderen Fahrzeugtyp
- ⊖ zerschlissene oder durch nicht zeitgemässes Material ersetzte Sitzbezüge
- ⊖ Einbau anderer Scheinwerfer (zum Beispiel rechteckige an einem VW Käfer)
- ⊖ nicht zeitgemässes Zubehör