



TÜV SÜD

Anforderungskatalog für die Begutachtung von Oldtimern

Für Fragen zur Begutachtung von Oldtimern wenden Sie sich bitte an Ihr TÜV Service-Center. Ihr nächstgelegenes Service-Center finden Sie unter www.tuev-sued.de

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der TÜV Süddeutschland Holding AG.
Weitergabe an Dritte, insbesondere in elektronischen Medien, nur unter deutlicher Kennzeichnung des Urhebers TÜV Süddeutschland.

TÜV Verkehr und Fahrzeug GmbH, Westendstraße 199, 80686 München



Anforderungskatalog
für die
Begutachtung von Oldtimern gem. § 21c StVZO

Präambel

Im Rahmen von Begutachtungen gem. § 21c StVZO treten häufig Unsicherheiten bei der Beurteilung der Fahrzeuge auf. Gerade der Begriff „kraftfahrzeugtechnisches Kulturgut“, der in der Richtlinie für die Begutachtung von „Oldtimer“-Fahrzeugen (VkBl 1997, S. 515) genannt ist und als Grundvoraussetzung für die Zulassung als Oldtimer gilt, wirft Probleme bei der Begutachtung von Fahrzeugen gem. § 21c StVZO auf.

Deshalb wurde ein Anforderungskatalog erstellt, der einer Begutachtung zugrunde gelegt werden soll.

Dieser Anforderungskatalog wurde vom TÜV Süddeutschland in Zusammenarbeit mit dem Bundesverband Deutscher Motorveteranen-Clubs e.V. (DEUVET) erarbeitet und bundesweit mit den Technischen Prüfstellen abgestimmt.

Grundlage ist die Richtlinie für die Begutachtung von „Oldtimer“-Fahrzeugen, die im Verkehrsblatt 1997, S. 515 bekanntgemacht wurde.

Der Anforderungskatalog dient der Entscheidungsfindung im Rahmen einer Begutachtung von Fahrzeugen aller Klassen gem. § 21c StVZO. Er hat das Ziel, einheitliche Anforderungen zu definieren, um einheitliche Beurteilungskriterien zu schaffen.

Inhalt

1. Allgemeine Voraussetzungen
2. Anforderungskatalog
3. Entscheidungsmatrix zur Beurteilung von Abweichungen



Voraussetzungen für eine positive Begutachtung gem. § 21c StVZO:

Grundsätzliches zum Geltungsbereich der Richtlinie für Oldtimerfahrzeuge:

- Nur Fahrzeuge, die vor mehr als 30 Jahren erstmals in den Verkehr gekommen sind, können als Oldtimer positiv begutachtet werden und die Schlüsselnummer „98“ erhalten. Die Nachweispflicht liegt beim Fahrzeughalter. Bei der Festlegung des Fahrzeugalters legen manche Zulassungsbehörden nicht das exakte Datum der Ersterzulassung zugrunde, sondern nehmen lediglich Bezug auf das Jahr der Ersterzulassung. Z.B. wird am 15. Januar 1999 ein VW Käfer mit einer EZ vom 28. November 1969 anerkannt. Da die Vorgehensweise diesbezüglich unterschiedlich ist, wird empfohlen, bereits im Vorfeld mit der zuständigen Verwaltungsbehörde im Einzelfall Kontakt aufzunehmen.
-
- Gleichzeitig zur Begutachtung nach § 21c StVZO erfolgt eine Untersuchung im Umfang einer HU nach § 29 StVZO, wenn das Fahrzeug eine gültige Betriebserlaubnis besitzt und die letzte HU mehr als zwei Monate zurückliegt. Liegt keine gültige Betriebserlaubnis vor, ist ein Gutachten gem. § 21 StVZO und eine Begutachtung gem. § 21c StVZO erforderlich.
- Die Originalität (siehe „Anforderungskatalog“) muß gegeben sein. Bei einigen Merkmalen kann im Einzelfall davon abgewichen werden (Absprache mit dem zuständigen Oldtimer-Fachmann).
- Anerkennungsfähige Umbauten müssen in den ersten 10 Jahren der Zulassung erfolgt sein (Abmeldezeiträume unterbrechen diese Zehnjahresfrist nicht), d.h. sie müssen mindestens 20 Jahre alt sein. Sogenannte „Hot-Rod“-Fahrzeuge werden grundsätzlich nicht anerkannt, es sei denn, der Umbau erfolgte vor mehr als 20 Jahren. Ausnahmen sind in den Fällen möglich, in denen im Anforderungskatalog ausdrücklich ein anderer Sachverhalt aufgeführt wird. Die Fahrzeuge und deren Umbauten müssen immer den Vorschriften der StVZO genügen. Z.B. sind scharfkantige Originalteile trotz Originalität nicht zulassungsfähig.
- Das vorgestellte Fahrzeug muß in einem erhaltungswürdigen Zustand sein. Als Voraussetzung dafür gilt eine bestandene HU und mindestens ein Zustand 3 aus den einschlägigen Bewertungsstufen der Oldtimerliteratur.



Diese Bewertungsstufen sind wie folgt definiert:

Bewertungsstufe	Definition
1	<u>Makelloser Zustand:</u> Keine Mängel an Technik, Optik und Historie (Originalität). Fahrzeuge der absoluten Spitzenklasse. Unbenutztes Original (Museumsauto) oder mit Neuteilen komplett restauriertes Spitzenfahrzeug. Wie neu (oder besser). Sehr selten!
2	<u>Guter Zustand:</u> Mängelfrei, aber mit leichten (!) Gebrauchsspuren. Original oder fachgerecht und aufwendig restauriert. Keine fehlenden oder zusätzlich montierten Teile (Ausnahme: Wenn es die StVZO verlangt).
3	<u>Gebrauchter Zustand:</u> Normale Spuren der Jahre. Kleinere Mängel, aber voll fahrbereit. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig. Nicht schön, aber gebrauchsfertig.
4	<u>Verbrauchter Zustand:</u> Nur bedingt fahrbereit. Sofortige Arbeiten notwendig. Leichtere bis mittlere Durchrostungen. Einige kleinere Teile fehlen oder sind defekt. Teilrestauriert. Leicht zu reparieren (bzw. restaurieren).
5	<u>Restaurationsbedürftiger Zustand:</u> Nicht fahrbereit. Schlecht restauriert bzw. teil- oder komplett zerlegt. Größere Investitionen nötig, aber noch restaurierbar. Fehlende Teile. Keine Wracks oder Ersatzteilträger.

- Grundsätzlich kann ein Fahrzeug die Betriebserlaubnis als Oldtimer erst nach positivem Abschluß der Untersuchung im Umfang einer HU gem. § 29 StVZO erhalten.



2. Anforderungskatalog:

Kapitel 0: IDENTITÄT

- Die originale FIN muß vorhanden sein. Fahrzeuge, die ab Werk keine FIN aufweisen, müssen mit einer TP-Nummer versehen sein. Vom Kunden ausgedachte Nummern sind nicht eintragungsfähig.
Bis 01.10.1969 war es zulässig, die FIN elektrisch einzugravieren oder auf einem separaten, aufgenieteten Blechschild anzubringen. Dies ist nicht zu beanstanden. Ist keine Identifikation möglich, ist nach § 59 Abs. 3 StVZO zu verfahren.
- Es ist ein Typschild in deutscher oder EG-Ausführung erforderlich. Das originale Schild darf natürlich montiert bleiben.
- Die Motor-Nummer bzw. der Motortyp muß nachvollziehbar sein (durch eingeschlagene Nummer/Typ, durch Gußnummern oder durch genaue Kenntnis der optischen Erscheinung, auch der Nebenaggregate etc.).
- Alle Nachweise sind im Zweifelsfall vom Halter zu erbringen.

Kapitel I: KAROSSERIE/ ÄUSSERES ERSCHEINUNGSBILD

Lack

- Eine Originalität im Farbton kann nicht gefordert werden, d.h. auch ein pinkfarbener Citroën 11CV kann akzeptiert werden.
- Unilackierungen sind in allen Farben akzeptabel. Dies gilt auch für Metallic-Lacke und Zweifarbenlackierungen. Mehrfarbenlackierungen dürfen jedoch nur dann anerkannt werden, wenn original solche angeboten wurden.
- Gemusterte Lacke und Motive (Paintbrush) werden nicht anerkannt, ausgenommen sind z.B. Reklamemotive auf Lieferwagen „aus der Zeit“ oder ihnen nachempfundene Aufschriften etc. (z.B. Historische Coca-Cola-Werbung).
- Der Lack muß sich in einem ordentlichen Zustand präsentieren. Originale Patina und kleinere Kratzer oder Minidellen sind in kleinerer Zahl akzeptabel. Die Zustandsnote „DREI“ ist für eine positive Begutachtung ausreichend. Grundsätzlich gilt: je älter das Fahrzeug, desto mehr Schönheitsfehler sind möglich.
- Eine „Rostlaube“ kann demnach nicht positiv begutachtet werden, auch wenn die Zuteilung der HU-Plakette gem. § 29 StVZO möglich wäre. Durchgerostete Türen, Radläufe, Hauben, etc. stehen also im Gegensatz zu einer Betriebserlaubnis als Oldtimer.

Blech

- Umbauten von Limousine oder Coupé zum Cabrio sind für die Einstufung als Oldtimer nicht möglich. Eine Ausnahme hiervon ergibt sich nur, wenn der Umbau mindestens 20 Jahre alt ist oder es diese Version im offiziellen Angebot des Herstellers gegeben hat, also ein Umbau in eine damals lieferbare Karosserie-



Version des gleichen Fahrzeugtyps erfolgte (z.B. Mercedes 111 Coupé in Cabrio oder Borgward Isabella Coupé in Cabrio: möglich, jedoch Mercedes 114 Coupé in Cabrio nicht möglich).

Bei Fahrzeugen mit separatem Rahmen (meist Vorkriegsfahrzeuge) ist Tausch mit zeittypischer (identischer) Karosserie (z.B. Umbau Rolls Royce Leichenwagen in Open Tourer) möglich, auch wenn sie in jüngerer Zeit hergestellt wurde.

- GfK-Kotflügel oder andere GfK-Teile werden nur anerkannt, sofern ihr Erscheinungsbild nicht vom Original abweicht und die ersetzten/zu ersetzenden Teile nicht zur Festigkeit des Rahmens beitragen. Ein ganze Karosserie aus GfK oder mehrere zusammenhängende Teile aus GfK (z.B. Flipfront) werden jedoch nicht akzeptiert.

Erscheinungsbild

- Das Fahrzeug darf keinen äußerlich sichtbaren Unfallschaden haben und keine größeren Beulen (siehe § 29 StVZO) aufweisen. Kleine Beschädigungen sind unter dem Grundsatz des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes sachverständig zu beurteilen.
- Das Fahrzeug muß weitgehend frei von Rost sein.
- Generell muß das originale Erscheinungsbild erhalten bleiben.

Umbau auf anderen Typ oder andere Ausstattung:

Beispiele: Ein Umbau vom MG B „Gummiboot“ auf „Chrommodell“ ist möglich, da beide

Fahrzeuge aus gleicher Typenreihe hervorgegangen sind.

Jedoch ist ein Umbau der Heckpartie eines Mercedes 220 SEb auf 230

SL

generell nicht möglich, es sei denn, der Umbau erfolgte vor mehr als 20 Jahren.

Kapitel II: RAHMEN UND FAHRWERK

An Rahmen und Fahrwerk sind folgende Anforderungen zu stellen:

Rahmen

- Nur originale Rahmen, keine Nachfertigungen oder Replikas.
- Reparaturen nur in fachgerechter Ausführung, keine mehrfach übereinander geschweißten Bleche (Patchwork).
- Der Rahmen darf nicht verbogen oder gebrochen sein (geringfügige Eindellungen, z.B. von falscher Benutzung des Wagenhebers herrührend, sind im Einzelfall zu beurteilen).
- Moderner Korrosionsschutz wird akzeptiert.

Fahrwerk

- Das Originalfahrwerk ist gefordert.



- Keine Tiefer- oder Höherlegung (wenn nicht schon damals als legales Zubehör angeboten).
- Keine Verstell-Achsen (z.B. VW-Käfer-Vorderachse).
- Es dürfen nur Originalfedern oder originalgetreue Ersatzteile (auch härtere Dämpfer erlaubt, aber nur mit gleichen Anbaumaßen) Verwendung finden.

Kapitel III: MOTOR UND ANTRIEB

Motor

- Es können ausschließlich Motoren aus der Baureihe des jeweiligen Fahrzeugtyps anerkannt werden.
 - Beispiele: - Jaguar XK mit allen in der XK-Reihe erhältlichen Motoren
 - Mercedes Pagode 230 SL bis 280 SL, nicht aber der Doppelnockenwellenmotor der späteren Modelle
 - Corvette Sting Ray (1963-1967) nur mit originalen Motoren oder gleichen Motoren aus benachbarten Baureihen (Chevelle, Camaro, Impala), **nicht** aber die Nachfolgemaschine mit 350 CID (cubic inch displacement: amerikanische Einheit für Hubraum).
 - Insbesondere ist bei US-Fahrzeugen generell auf die korrekte Motorenbestückung zu achten. Der Motortyp ist in den Fahrzeugbrief einzutragen.
- Ausnahmen:
 - Soll ein anderer Motor des gleichen Herstellers eingebaut werden, so muß dieser Motor mindestens 30 Jahre alt sein (ein Einbau in jüngerer Zeit ist möglich).
 - Soll ein Motor eines anderen Herstellers positiv begutachtet werden, so muß es sich bei diesem Aggregat um einen gem. StVZO zulässigen Motor handeln, der bereits vor mindestens 20 Jahren eingebaut worden sein muß.
 - Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, einen baugleichen Motor (gleicher Hersteller) neuerer Produktion, aber mit gleichem Hubraum und gleicher Leistung positiv zu begutachten.
 - z.B.: - Mercedes 200 D (Flosse) mit 200 D-Motor vom 123er mit gleicher Leistung
 - Ford P5 mit 2,0-Liter-V6 mit baugleicher Maschine bis Ende 1971 oder mindestens 20 Jahre alt (2,0-Liter V6 mit gleicher Leistung und gleichem Basis-Motor-Typ)
 - In Zweifelsfällen sollte ein Oldtimer-Spezialist zu Rate gezogen werden.
- Vergaser und Ansaugtrakt müssen original sein (auch bei den oben genannten Motoren). Ein Umbau ohne Leistungssteigerung (+/- 5% Toleranz) ist möglich.



Offene Ansaugtrichter können nur dann akzeptiert werden, wenn derartige Teile bereits im Basisfahrzeug original verbaut wurden.

- Nicht originale Vergaser können nur dann positiv begutachtet werden, wenn:
 - es sich um die gleiche Bauart (z.B. Steigstrom, Doppelvergaser) handelt, oder
 - ein zeitgenössischer Umbau vorliegt. Es ist ein Nachweis über den zeitgenössischen Umbau zu führen (im Zweifelsfall Rücksprache mit einem Oldtimer-Spezialisten, z.B. bei englischen oder US-Fahrzeugen).
- Bei Nachrüstung mit einem Katalysator werden die im Gutachten aufgeführten abgasrelevanten Bauteile akzeptiert.

Getriebe

Eine Umrüstung der Getriebeart mittels Automatik-Getriebe ist nur dann möglich, wenn in der Baureihe des vorliegenden Fahrzeugtyps Automatik-Getriebe vom Fahrzeughersteller angeboten wurden.

Ansonsten gelten sinngemäß die Aussagen zur Rubrik „Motor“.

Kapitel IV: BREMSEN, LENKUNG, REIFEN/RÄDER, AUSPUFFANLAGE

Bremsen

- Siehe Motor.
Es gibt jedoch für einige Vorkriegsfahrzeuge schon seit sehr langer Zeit Umbausätze von Seilzug- auf Hydraulikbremsen (BMW Dixi oder Ford A). Diese sind akzeptabel.
- Die Umrüstung von Einkreis- auf Zweikreisbremsanlage kann akzeptiert werden.
- Der Umbau von Trommel- auf Scheibenbremse ist nur dann positiv zu begutachten, wenn in der Baureihe des vorliegenden Fahrzeuges später eine solche Ausrüstung serienmäßig war (z.B.: Mercedes 300 SL W198, Jaguar XK).
Dies ist z.B. nicht möglich bei einem Ford Thunderbird, Bj. 57, mit Scheibenbremse vom Modell 70, da es sich dabei um zwei vollständig unterschiedliche Fahrzeuge (Fahrzeug-Konzept) handelt.
- Eine Änderung der Pedalanordnung ist erlaubt.
- In Zweifelsfällen sollte Rücksprache mit einem Oldtimer-Spezialisten gehalten werden.

Lenkung

- Nachfertigungen von Originallenkrädern sind akzeptabel.
- Ein Holzlenkrad ist nur zulässig, wenn es sich dabei um ein Original bzw. um einen originalgetreuen Nachbau handelt. Es sind keine Nachfertigungen zu akzeptieren, die keine Originalmaße aufweisen (Moto-Lita Holzlenkräder sind z.B. grundsätzlich nicht zulässig!).
- Zeitgenössische Sport- oder Sonderlenkräder sind nur möglich, wenn diese wahlweise ab Werk angeboten wurden oder nachweislich aus der Zeit stammen (Nachweis z.B. durch Rechnung oder Katalog-/Bildmaterial aus dieser Zeit). In beiden Fällen muß das Lenkrad vorschriftsmäßig gem. StVZO sein.



- Der Umbau auf Servolenkung kann dann akzeptiert werden, wenn es in der Baureihe des vorliegenden Fahrzeuges serienmäßig diese Ausstattungsvariante gegeben hat. Darüber hinaus kann auch eine servounterstützte Lenkanlage aus einem anderen Modell vom gleichen Hersteller (z.B.: Jaguar XK mit Servoaggregat vom XJ) nachgerüstet werden, wenn diese vorschriftsmäßig gem. StVZO ist. Die Ausführung des Lenkgetriebes (z.B. Schnecken-, Zahnstangen- oder Kugelumlauflenkgetriebe) ist dann jedoch beizubehalten.

Reifen/Räder

Folgende Voraussetzungen sind der Begutachtung zugrunde zu legen:

- Originalausrüstung oder zeitgenössisches Zubehör, das der StVZO entspricht.
- Nur dem Erstzulassungszeitraum entsprechend zeitgemäße und mögliche Umrüstungen (Liste A aus altem § 36 StVZO beachten, z.B. grüne TÜVIS).
- Werksfreigegebene Umrüstungen
- Reifengröße max. 2 „Nummern“ breiter als am Original.
Beispiel: MG-B
Grundausstattung: 165SR14
mögliche Umrüstung: 185/70SR14 (Felgenbreite beachten!).
- Umrüstungen, die nachweislich bereits vor 20 Jahren, bezogen auf den Zeitpunkt der Oldtimerbegutachtung, vorschriftsmäßig durchgeführt worden sind.
- Umbereifungen von Diagonal- auf Radial-Reifen sind grundsätzlich möglich.
- Unterschiedliche Reifengrößen vorne/hinten nur, wenn ab Werk bereits vorgesehen oder im Räderkatalog bzw. zeitgenössischen Prüfberichten aufgelistet (also keine „Hot-Rod-Fahrzeuge“).
- Alle im Räderkatalog für den betreffenden Fahrzeugtyp aufgeführten Umrüstungen sind möglich, auch wenn sie nicht bereits vor 20 Jahren eingetragen waren.

Auspuffanlage

- Nur originale Auspuffanlagen oder originalgetreue Nachbauten (auch in Edelstahl) können positiv begutachtet werden.
- Zudem kann eine Fremdanlage, die optisch etwa der Originalanlage entspricht, akzeptiert werden, wenn sich daraus keine Änderung des Geräusch-/Abgas- und Leistungsverhaltens ergibt.
- Umbauten generell nur auf zeitgenössisches Zubehör. Die Vorschriftsmäßigkeit gem. StVZO muß gewahrt bleiben.
- Die Nachrüstung mit einem Katalysator ist grundsätzlich möglich.

Kapitel V: AUSSTATTUNG, ELEKTRIK/BELEUCHTUNG, ZUBEHÖR

Ausstattung

- Es wird weitgehende Originalität verlangt.



- Ein Armaturenbrett, das aus einem anderen Fahrzeugtyp entstammt, ist nicht zulässig.
Beispiel: VW Käfer mit Porsche-Armaturen nicht möglich.
Stammen die Armaturen jedoch vom gleichen, aber jüngeren Fahrzeugtyp, können sie akzeptiert werden (siehe auch Kapitel I, Umbauten und Kapitel III, Motor).
- Der Ersatz des originalen Sitzbezugmaterials durch Zebrafell o.ä. ist nicht positiv zu begutachten, während Schonbezüge aus Fell keine Veränderung darstellen und demnach zulässig sind.
- Eine Umrüstung der Innenausstattung auf Kunstleder/Leder oder andere Stoffe ist möglich. Diese Aussage gilt auch für den Einbau von Sitzen aus späteren Modellen des gleichen Herstellers, die optisch nicht zu sehr differieren. Der komplette Umbau anderer Sitze aus anderen Modellen (z.B. Mercedes-Sitze in VW-Bus o.ä.) ist jedoch nicht zu akzeptieren.
- Eine zeitgenössische Umrüstung ist jederzeit möglich (mit Nachweis).
- Der Einbau von Recaro-Sitzen ist dann möglich, wenn es sich um zeitgenössisches Zubehör handelt (mit Nachweis).
- Der Umbau einer vorderen durchgehenden Sitzbank auf Einzelsitze muß im Einzelfall sachverständig beurteilt werden.
- Behindertengerechte Umbauten können aufgrund sozialer Aspekte nicht abgelehnt werden. Dies gilt sowohl für zeitgenössische als auch für moderne Varianten.
- In Zweifelsfällen sollte Rücksprache mit Oldtimer-Spezialisten gehalten werden.

Elektrik und Beleuchtung

- Ein moderneres Radio kann akzeptiert werden.
- Modifikationen des Kabelbaums, sowie der Umbau der elektrischen Versorgung von 6V auf 12V sind grundsätzlich möglich.
- Der Einbau anderer Scheinwerfer (z.B. Rechteckscheinwerfer an Käfer) kann nicht positiv begutachtet werden, es sei denn bei der Umrüstung handelt es sich um zeitgenössisches Zubehör.
- Zusätzliche vorschriftsmäßige Scheinwerfer sind möglich.
- Der Umbau von Beleuchtungsteilen, der für die Zulassung erforderlich ist, muß anerkannt werden. Ein genereller Umbau von Beleuchtungsteilen (z.B. Manta-Rückleuchten an einem Mercedes) ist hingegen nicht statthaft.

Zeitgenössisches Zubehör

- Die Vorschriftsmäßigkeit muß gewährleistet sein (Beispiele: „Sonnenblendschute“, „Brooklands-Rennscheiben“).
- Zur Beurteilung ist ggf. ein Nachweis über Herkunft und Alter zu führen.

Kapitel VI: BESONDERHEITEN NUTZFAHRZEUGE

Aufbau

- Der Umbau zu einem zeitgenössischen Aufbau ist generell möglich.
- Zeitgenössische Werbe- oder Firmenaufschriften sind akzeptabel.



- Umbau von Lkw geschl.Kasten in Wohnmobil ist nicht zulässig, es sei denn, der Umbau erfolgte vor mehr als 20 Jahren.
- Umbauten in eine andere Fahrzeugkategorie (z.B. Lkw in Pkw, Lkw in selbstfahrende Arbeitsmaschine, etc.) können nicht positiv begutachtet werden. Bei Feuerwehrfahrzeugen muß jedoch eine StVZO-konforme Lösung gesucht werden, da die Zulassung derartiger Fahrzeuge auf Privatpersonen zwangsläufig mit Umbaumaßnahmen (z.B. Kennleuchten für blaues Blinklicht) einhergehen. Der Umbau in ein Wohnmobil ist jedoch auch in diesem Fall nicht möglich.

Kapitel VII: BESONDERHEITEN KRAFTRÄDER

Tank

- Der Originaltank muß installiert sein.
- Abweichender Tank, z.B. von Nachfolgemodell, kann im Einzelfall akzeptiert werden. In Zweifelsfällen sollte zur Beurteilung Rücksprache mit Oldtimer-Spezialisten gehalten werden.
- Ein Zubehörtank kann nur dann positiv begutachtet werden, wenn es sich nachweislich um zeitgenössisches Zubehör handelt.
- Eigenbauten mit abweichender Optik sind nicht möglich.
- Nachbauten von Originaltanks und zeitgenössischen Zubehör-Tanks sind zulässig.

Auspuffanlage

- Es können nur Originalanlagen oder originalgetreue Nachbauten positiv begutachtet werden.
- Bei Vorkriegsfahrzeugen sind Zugeständnisse möglich, jedoch darf das originale Erscheinungsbild nur minimal verändert werden.
- Typgeprüfte Zubehör-Anlagen (z.B. „4 in 1“ bei Serie „4 in 2“) dürfen montiert werden.

Sitzbank oder Sitz

- Es wird die Ausrüstung mit einem Originalsitz oder einer Originalsitzbank (auch originalgetreue Nachbauten) gefordert.
- Desweiteren ist die Ausstattung mit Sitzen oder Sitzbänken von Nachfolgemodellen desselben Herstellers (auch deren originalgetreue Nachbauten) möglich.
- Andere Sitze oder Sitzbänke können auch dann akzeptiert werden, wenn sie sich optisch nahe am Original darstellen.

Entscheidungsmatrix zur Beurteilung von Abweichungen gegenüber dem Original-Zustand

Art der Abweichung	Bemerkung	Oldtimer	
		JA	NEIN
Kapitel		JA	NEIN
0: Identität	nachträglich eingeschlagene TP-Nummer	x*	
	fehlendes Original-Typschild	x*	
I: Karosserie/ Äußeres Erscheinungs- bild	Lack: Abweichung von der Originalität im Farbton	x	
	Lack: Metallic oder Zweifarbenlack	x*	
	Lack: gemusterter Lack oder Painbrush		x*
	Lack: Historische Coca-Cola-Werbung	x	
	Lack: Durchrostungen an Türen, Hauben, Radlauf, etc.		x
	Blech: Umbau in Cabrio, Targa, Pick-Up		x*
	Blech: Einzelteile aus GfK	x*	
	Blech: Karosserie aus GfK oder sog. Flipfront aus GfK		x
	Erscheinungsbild: Unfallschaden oder größere Beulen		x*
II: Rahmen und Fahrwerk	Rahmen: Nachfertigung oder Replika		x
	Rahmen: nicht fachgerechte Reparatur		x
	Rahmen: Beschädigungen		x*
	Rahmen: moderner Korrosionsschutz	x	
	Fahrwerk: Tiefer- oder Höherlegung		x*
	Fahrwerk: Verstell-Achsen		x
	Fahrwerk: nicht original/Federn nicht original/originalgetreu		x*
III: Motor und Antrieb	Motor: Motor aus anderer Baureihe		x*
	Motor: Änderung Vergaser/Ansaugtrakt o. Leist.-Steig.	x*	
	Motor: Vergaser nicht original	x*	
	Motor: Nachrüstung mit Katalysator	x*	
	Getriebe: Umrüstung von Schalt- auf Automatikgetriebe	x*	
IV: Bremsen Lenkung Reifen/Räder Auspuff	Bremsen: Umbau von Seilzug- auf Hydraulikbremse	x*	
	Bremsen: Umbau von Einkreis- auf Zweikreisanlage	x	
	Bremsen: Umbau von Trommel- auf Scheibenbremse	x*	
	Bremsen: Änderung der Pedalanordnung	x	
	Lenkung: originalgetreue Nachfertigung des Lenkrades	x	
	Lenkung: Holzlenkrad		x*
	Lenkung: Zubehörtenkräder		x*
	Lenkung: Umrüstung mittels Servolenkung	x*	
	Reifen/Räder: Originalausrüstung/zeitgenössisches Zubeh.	x*	
	Reifen/Räder: Umrüstung gem. Räderkatalog	x*	
	Reifen: andere Reifengröße		x*
	Reifen: Umbereifung von Diagonal- auf Radialreifen	x	
	Reifen: unterschiedliche Reifengrößen vo/hi		x*
	Auspuff: Original oder originalgetreue Nachbauten	x	
	Auspuff: Edelstahl-Anlage	x*	
	Auspuff: Fremdfabrikat, ähnlich dem Original	x*	
Auspuff: Kat-Nachrüstung	x		



Art der Abweichung	Bemerkung	Oldtimer	
		JA	NEIN
Kapitel			
V: Ausstattung Elektrik Beleuchtung Zubehör	Ausstattung: anderes Armaturenbrett		x*
	Ausstattung: Veränderung der Fahrzeugsitze		x*
	Ausstattung: Leder-/Kunstlederausstattung	x*	
	Ausstattung: Recaro-Sitze	x*	
	Ausstattung: geänderte Sitze/Sitzbank		x*
	Ausstattung: behindertengerechter Umbau	x	
	Elektrik: modernes Radio	x	
	Elektrik: Umbau von 6V auf 12V	x	
	Beleuchtung: andere Scheinwerfer		x*
	Beleuchtung: zusätzliche vorschriftsmäßige Scheinwerfer	x	
	Beleuchtung: LTE anderer Fahrzeugtypen		x
	Beleuchtung: Umbau, der in StVZO gefordert ist	x	
	Zubehör: nicht vorschriftsmäßig (original/nicht original)		x
Zubehör: nicht zeitgenössisch		x	
VI: Nutzfahrzeuge	Aufbau: Umbau in zeitgenössische Variante	x	
	Aufbau: nicht zeitgenössische Werbe-/Firmenaufschrift		x
	Aufbau: Umbau in Wohnmobil		x*
	Aufbau: Umbau in andere Fahrzeugkategorie		x*
VII: Krafträder	Tank: Umbau vom Nachfolgemodell	x*	
	Tank: Zubehörtank		x*
	Tank: Eigenbau mit abweichender Optik		x
	Tank: originalgetreuer Nachbau	x	
	Auspuff: kein Original oder originalgetreuer Nachbau		x*
	Auspuff: typgeprüfte Zubehöranlage	x	
	Sitz/Sitzbank: Umbau vom Nachfolgemodell	x*	
	Sitz/Sitzbank: originalgetreuer Nachbau	x	
Sitz/Sitzbank: geänderte Ausführung	x*		

Hinweise:

x*: Weitere Details und Ausführungen siehe Anforderungskatalog unter jeweiligem Kapitel

In Zweifelsfällen sollte auf das Fachwissen eines Oldtimer-Spezialisten zurückgegriffen werden!