

## Zulassungsverschärfung bei Replikas

Aus gegebenem Anlass will ich über die verschärften Bestimmungen für die mögliche Zulassung sogenannter Replikas informieren.

Replikas sind ja mehr oder weniger originalgetreue Nachbauten von Originalfahrzeugen. Jeder kennt die Replikas der Auto-Ikonen Ford Cobra, Ford GT40, Jaguar C- oder D-Type oder Porsche 356.

Um die Geschichte und Entwicklung der Replikas zu verstehen, muss man einige Jahrzehnte zurückschauen und den Blick auf England richten. Damals waren in England hohe Steuern auf Autos zu entrichten. Diese Steuern entfielen, wenn man sich das Auto als Bausatz kaufte und daheim in der Garage zusammenbaute. Das bekannteste Beispiel hierfür war der Lotus S7, eine motorisierte Seifenkiste mit 4 Rädern. Als parallele Entwicklung begann sich eine lebhaftere Replika-Szene zu entwickeln. Hunderte !! kleiner und Kleinstfirmen entwickelten und boten sogenannte Fahrzeugkits an. Die meisten dieser Kits umfassten ein Fahrwerk mit Karosserie. Dementsprechend günstig war der Einstieg in die eigene Motorisierung. Oft waren diese Kits originalen Vorbildern nachempfunden. Um ein fertiges Auto zu erhalten mussten sich die Besitzer solcher Kits ein Spenderfahrzeug besorgen ( vorzugsweise vom Schrottplatz ), dessen Antriebseinheit in die Kits

eingebaut wurde. Nun wurde es interessant, da zur Zulassung die Fg.Nr. und das Baujahr des Spenderfahrzeuges übernommen wurde.

Diese Grauzone in der Gesetzgebung sorgte dafür, dass in späteren Jahren alle Bestimmungen die an das Baujahr geknüpft waren, umgangen wurden. Sprich, alle Zulassungshürden wie Abgasbestimmungen, Sicherheitsvorschriften usw. konnten elegant umgangen werden, da diese Fahrzeuge ja immer ein altes Baujahr auswiesen. In unserer Jaguar- Scene etablierten sich daher einige Firmen die zum Teil großartige Replikas der C- und D-Typen anboten. Firmen wie Protheus, Lynx oder Suffolk boten und bieten noch heute Bausätze oder ganze Fahrzeuge an. Am Anfang gab es noch alte XK-Briefe zur Zulassung dazu, als diese rar wurden wick man auf Briefe von Limousinen aus, die ja reichlich vorhanden waren. Aktuell werden die meisten Replikas mit frühen XJ Briefen ausgestattet.

Das war alles bisher kein Problem, viele Replikas erlangten sogar das H-Kennzeichen weil als Baujahr ja das Baujahr des Spenderfahrzeugs eingetragen wurde.

Ich selbst hatte schon etliche C-Types von Protheus und einen SS100 von Suffolk im Kundenauftrag aus England geholt und ohne Probleme durch den deutschen TÜV gebracht und erfolgreich zugelassen.

Vor einem Jahr zeichnete sich allerdings ab, dass komplett neu gebaute Replikas nicht mehr so einfach zuzulassen waren.

Dann kam ein Kunde mit der Anfrage zu uns, ob wir die Abnahme einer C-Type Replika für ihn durchführen könnten. Die Replika stammte aus USA, war sichtlich schon älter und hatte einen amerikanischen Titel eines S-Type Jaguars aus dem Jahre 1966. Bei der Vorführung beim TÜV kam es dann dick. Es wurde ein Nachweis verlangt, von wem und vor allem wann die Replika gebaut wurde. Die Replika stammte aus einem amerikanischen Museum, die Vorgeschichte verlor sich allerdings im dunkeln. Trotz aller Versuche, die Entstehungsgeschichte des Fahrzeuges nachzuvollziehen, ließ sich nicht mehr feststellen wer die Replika wann gebaut hatte. Böses Erwachen.

Durch vorsichtiges Nachfragen erfuhr ich, dass eine interne Anweisung bestand, solche Fahrzeuge nur noch mit absolut glaubhafter und einwandfrei dokumentierter Vorgeschichte zuzulassen. Und es waren nicht nur die Replikas betroffen. Auch die sogenannten Specials haben dasselbe Problem. Specials sind ja Fahrzeuge zum Beispiel von Alvis oder Riley, die auf original Fahrgestellen von Limosinen zu Sportwagen umgebaut werden. Auch hier muss eine

dokumentierte Historie vorhanden sein, das der Umbau mindestens vor über 30 Jahren stattgefunden hat.

Ich setzte mich dann mit verschiedenen Firmen in Verbindung, die Cobras, GT40 vertrieben. Es stellte sich heraus, das alle das gleiche Problem hatten. Wenn überhaupt, gelangten den meisten die Zulassung nur über dunkle Kanäle.

Auch mein Kunde erlangte die Zulassung nicht über uns, sondern auf andere Weise. Keine Ahnung wie.

Meine Erfahrung muss nicht allgemeingültig sein, es hängt mit Sicherheit auch vom jeweiligen Prüfer ab. Trotzdem kann ich nur jedem raten, im Falle einer Überlegung zum Kauf einer Replika, vorher genauestens die Zulassungsmöglichkeit zu prüfen.

Diese Zulassungsschwierigkeiten umgeht man, wenn man sich schon eine in Deutschland zugelassene Replika kauft. Doch Achtung! Auch hier besteht die Möglichkeit, das bei einer alle zwei Jahre fälligen Hauptuntersuchung vielleicht das H-Kennzeichen entzogen wird, wenn der Prüfer anzweifelt das die Replika älter als 30 Jahre ist.

Man sieht, Replikas sind mittlerweile ein heikles Thema. Als kleine Randnotiz sei erwähnt, das die ganzen originalen Nachbauten die Jaguar verkauft,

keine Zulassungsmöglichkeiten haben, da sie ja nachweislich jetzt neu gebaut wurden.

Mit besten Grüßen aus dem Ölsumpf

Jochen Extra