

# H-Spalterei





Tuning – ein Schockthema an deutschen Schnauferl-Stammtischen. Dabei ist in Sachen Felgen, Fahrwerk, Auspuff und Motortuning weitaus mehr möglich, ohne gegen die H-Kennzeichen-Richtlinie zu verstoßen, als den meisten bekannt ist. GTÜ-Prüfingenieur Alex Piatscheck steht uns Rede und Antwort im Hinblick auf einen radikalen Opel Commodore A, den er vor kurzem als Oldtimer für zulässig erklärt hat...

In Zukunft nicht nur irgendwie im Verkehr mitschwimmen, sondern das Feld anführen. Nach ungezählten Nächten in der kalten Schrauberhalle wird der Wagenheber abgesenkt und das fertige Projekt steht zum ersten Mal auf den brandneuen 225ern. Die Radhäuser sind endlich satt gefüllt, das Sportfahrwerk macht Lust auf mehr als nur abzubiegen. Die Weber-Vergaser schnorcheln, der größere Motor reißt an den Motorlagern und will einem ab sofort ein Leben auf der linken Spur ermöglichen.

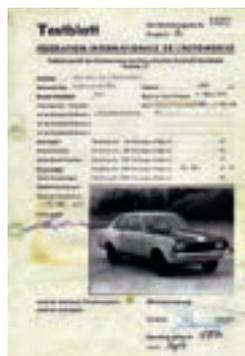
Voller Besitzerstolz noch schnell die Freude mit anderen Oldie-Freunden im Netz teilen und ein, zwei Handyfotos hochladen, dann ist Feierabend. „So bekommt der aber kein H!“, lautet nach wenigen Sekunden der erste selbstzufriedene Kommentar eines unzufriedenen Zeitgenossen, und vielleicht auch von Neid getrieben, pflichten direkt weitere Nutzer der Aussage bei.

**Hartnäckig halten sich** bei manchen Mitmenschen Fehlannahmen, dass nur ein absoluter Originalzustand oder eine original-

getreue Nachbildung dessen, eine Oldtimerzulassung ermögliche. Dabei ist in der Richtlinie für die Begutachtung von Oldtimern nach §23 StVZO des *Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung* nirgends vom Auslieferungszustand die Rede, sondern lediglich davon, dass die „Hauptbaugruppen an den damaligen Originalzustand angelehnt oder zeitgenössisch ersetzt sein müssen“.

**Die Richtlinie** fordert, dass „Die Originalität in allen Hauptbaugruppen gegeben sein muss“, versteht dabei unter Originalität aber eher Plausibilität.

Denn im weiteren Verlauf heißt es: „Änderungen, die nachweislich innerhalb der ersten zehn Jahre nach Erstzulassung oder gegebenenfalls Herstellungsdatum erfolgt sind oder hätten erfolgen können, sowie Ände-



Wertvolle Quelle: FIA-Homologationspapiere finden sich online unter [www.historicdb.fia.com](http://www.historicdb.fia.com)

rungen innerhalb der Fahrzeugbaureihe, sind zulässig.

Und ungewöhnlich für eine deutsche Richtlinie, räumt diese freundlicherweise Oldtimerfahrern mit ganz konkreten Vorstellungen weitere Freiheiten ein, indem sie besagt, dass sogar „Nicht zeitgenössische Änderungen, die nachweislich vor mindestens 30 Jahren durchgeführt wurden“, auch zulässig sind.

**Sollte jemand** also noch einen 1936er DKW F5 besit-

zen, der 1984 mit Airbrush-Motiven und einem Breitbau-Kit aus GFK ausgestattet wurde – sofern sich die Rechnung von D&W noch findet, beziehungsweise der Brief mit der Eintragung noch existiert oder sepia-stichige Fotos vom Umbau im Familienalbum kleben, stünde einem H nichts im Wege.

„Dieser Opel verkörpert die Grenzen des laut

### DER BESITZER



### Souvenir mit sechs Töpfen

Während einer Belgien-Tour stieß Ralf Hendeß 2014 bei Brügge durch Zufall auf diesen Commodore A. Als habe der zu dem Zeitpunkt lange abgemeldete Wagen genau auf Hendeß gewartet, lag sogar ein deutscher Fahrzeugbrief mit vielen Eintragungen vor. Der Kfz-Meister nahm den Scheunenfund mit nach Hause und stellte sechs Jahre später ein straßenzugelassenes Renngerät auf die Räder. Künftige Motorsport-einsätze nicht ausgeschlossen.



Anforderungskatalog Machbaren, weil alle Baugruppen verändert wurden, und es verschiedene Formen von Nachweisen zur Eintragung gibt“, erklärt uns Alex Piatscheck, Sachverständiger des Technischen Dienstes der GTÜ und Mitinhaber der *Oldtimer-Tankstelle Brandshof* in Hamburg, und wendet sich einem tiefen und breiten 1971er Commodore A GS zu, der sich ganz offenbar für kriegerische Handlungen gerüstet hat.

In enger Zusammenarbeit mit Piatscheck stellte Erbauer und Besitzer Ralf Hendeß eine martialische Sportlimousine auf die Räder, die nicht nur bei 6185 Umdrehungen 209 PS an die ebenfalls scheibengebremsten Hinterräder weiterreicht, sondern die auch alle Anforderungen an die deutsche Oldtimerrichtlinie erfüllt.

**Zusammen mit dem GTÜ-Prüfer** gehen wir die radikalsten Änderungen am Opel Commodore durch, und Piatscheck erklärt uns in jedem einzelnen Fall, wieso diese nicht nur eintragungsfähig, sondern darüber hinaus auch H-konform sind.



## Frikadellen tanken

**Lange Zeit achselzuckend** einfach abgerissen, erwächst zum Glück seit einigen Jahren ein immer stärker werdendes Interesse an der fluffig leichten Nachkriegsarchitektur der fünfziger und sechziger Jahre. Bereits 2010 restaurierten Alex Piatscheck und Jann de Boer die 1954 erstmals eröffnete *Großtankstelle am Brandshof*, die sich heute im Besitz der Stadt Hamburg befindet.

Vom Türgriff über Inneneinrichtung und geschwungene Lichtkästen in den Decken, bis hin zu rund ums Dach laufende Neonröhren, haben Piatscheck und de Boer die einstige Aral-Tankstelle als verkehrshistorisches Denkmal wiederauferstehen lassen. Neben einer GTÜ-Prüfstelle beherbergt die *Oldie-Tanke* den *Erfrischungsraum*, der nicht nur Getränke, sondern auch warme Küche anbietet. Außerhalb pandemischer Endzeiten ist die Tankstelle am Billhorner Röhrendamm ständiger Anlauf- und Treffpunkt für Klassikerfahrer. Und weil Oldtimer unter Vordächern moderner 24-Stunden-Tankstellen immer so deplatziert und verloren wirken, arbeiten Piatscheck und de Boer seit mittlerweile fünf Jahren daran, demnächst aus antiken Zapfsäulen wieder Benzin verkaufen zu dürfen. Nur auf das Zapfen verbleiteter Benzinsorten wird man bei aller historischer Korrektheit weiterhin leider verzichten müssen. Dafür greift sogar die Webseite grafisch die Fünfziger wieder auf: [www.tankstelle-brandshof.de](http://www.tankstelle-brandshof.de)





IN SCHALE WERFEN

## Gurte und Sportgestühl

Sicherheitsgurte, ganz gleich in welcher Ausführung, benötigen ein Prüfzeichen. Vierpunktgurte sind möglich, allerdings werden dann in der Regel die hinteren Sitzplätze ausgetragen. Wichtig ist im Hinblick auf die H-Zulassung eine zur Epoche passende Optik. Zeitgenössische Sportsitze sind genauso üblich und möglich. Auch sie finden sich in alten Opel-Umrüstkatalogen wieder.

KALTER SAFT

## Außen montierter Ölkühler

Außen montierte Ölkühler waren in den siebziger Jahren sehr gängig. Es dürfen keine scharfen Ecken und Kanten überstehen, dann ist diese Nachrüstung problemlos zulässig. Eine Eintragung ist nur erforderlich, wenn sich dadurch die Fahrzeuglänge ändert. Ölkühler sind laut Alex Piatscheck mit dem H-Kennzeichen immer vereinbar.



DISTANZIERT TIEFER UND BREITER

## Fahrwerksmodifikationen

Tieferlegungen in damals üblichen Maßen sind heute nachrüst- und eintragbar, weil sie seit den Sechzigern bei vielen Autos üblich sind. Gewindefahrwerke kamen erst in den Achtzigern auf.

Spurverbreiterungen benötigen genau wie Tieferlegungsfedern ein Teilegutachten oder eine ABE. Hier muss zusammen mit der Einpresstiefe der Felgen auf eine noch zulässige Fahrwerksgeometrie geachtet werden. Von vielen deutschen Herstellern gibt es dazu alte Merk- oder Um-

rüstblätter. Alufelgen benötigen eine ABE, Serienräder anderer Typen eine ausreichende Tragfähigkeit. Zudem darf nichts schleifen und zu Fahrwerksteilen muss eine ausreichende Freigängigkeit gewährleistet sein. Sind die gewünschten Reifen nicht abgedeckt, müssen Abdeckungen nachgerüstet werden.

Bei Änderung der Reifendimensionen ist darauf zu achten, dass der Tacho noch korrekt anzeigt. Niederquerschnittreifen muss es in der gewünschten Höhe schon damals gegeben haben.

LEICHTE KLAPPE

## Hauben aus GFK

Für das verwendete Material ist ein Prüfbericht über das Bruchverhalten und die Entflammbarkeit erforderlich. Laut Opel-Umrüstkatalog von 1975 ist so ein Umbau verfügbar und möglich gewesen, wodurch es auch eine zeitgenössische Herstellerfreigabe gibt.





#### DAS WEBERLIED

### 3 Vergaser, 3 Liter

Basis des Motortunings ist die Vergrößerung des Hubraums auf 2990 ccm und das *Steinmetz Maxi Kit*, welches bereits im alten Pappbrief dieses Commodore eingetragen war. Durch eine andere Nockenwelle hat sich die Leistung mittlerweile nochmals um 15 PS erhöht. Dafür ist eine Leistungsmessung genauso notwendig wie die Ermittlung der Höchstgeschwindigkeit. Zusätzlich muss geprüft werden, ob die Bremsanlage der Leistung gewachsen ist und ob die Geräuschwerte eingehalten werden. Alle Maßnahmen fallen unter „zeitgenössisches Tuning“.



#### VERSORGUNGSINSTALLATIONEN

### E-Benzinpumpe

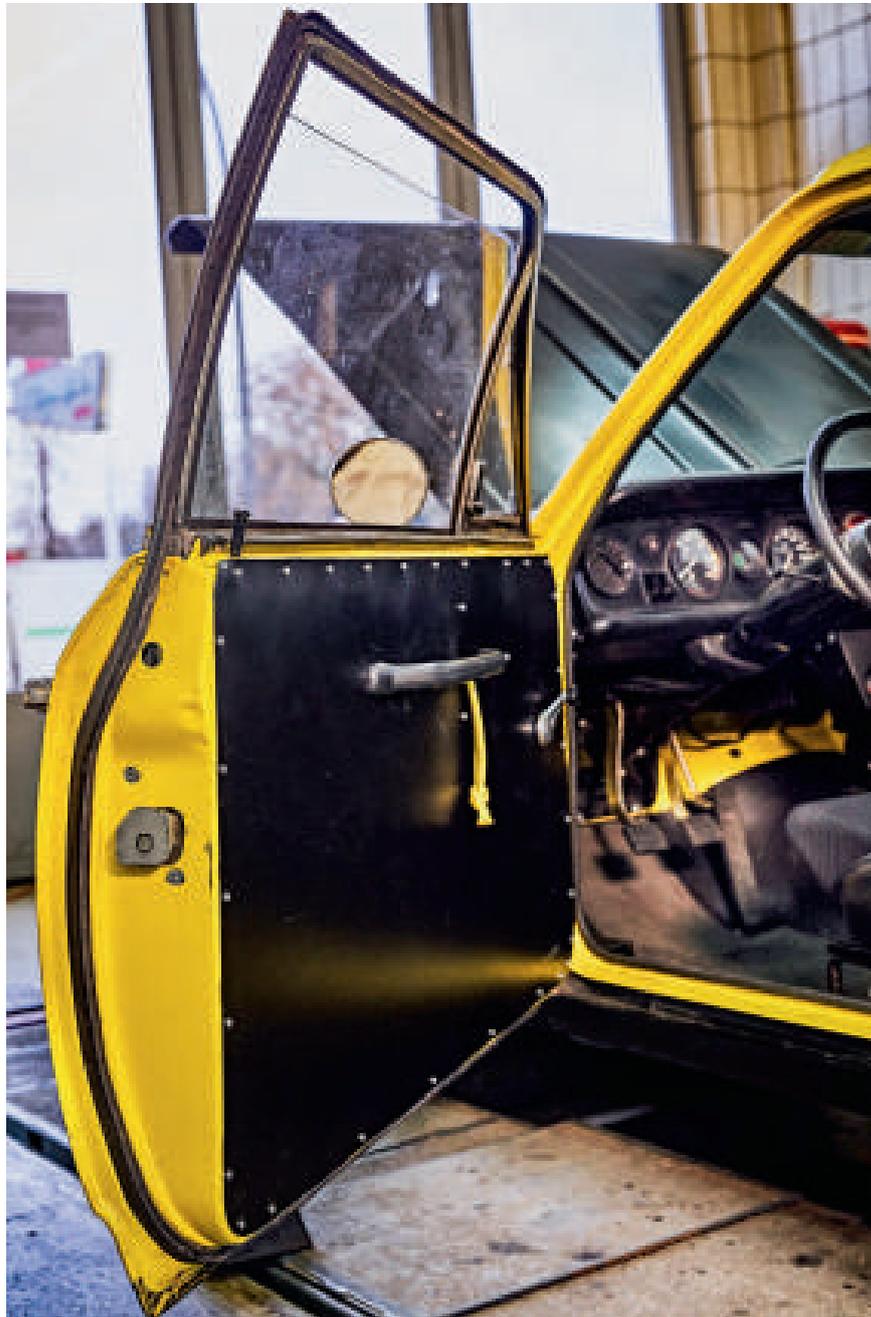
Die Standard-Benzinpumpe von Pierburg verändert nicht das Erscheinungsbild und kann genutzt werden. Wichtig beim Einbau ist allerdings die korrekte elektrische Schaltung. Benzinpumpenrelais müssen eine Dauerförderung verhindern, wenn der Motor zwar ruht, die Zündung jedoch eingeschaltet ist. Wenn die maximal benötigte Durchflussmenge zwei Pumpen erforderlich macht, so ist dies auch möglich. Auch zeitgenössische Catch-Tanks sind zulässig.

#### EWIG ROSTFREIE PORTALE

### Türhäute aus GFK

Genau wie bei Kofferraumklappe und Motorhaube liegt auch für die Türhäute ein Prüfbericht über Bruchverhalten und Entflammbarkeit vor. Solche Leichtbautüren waren ebenfalls laut dem Opel-

Umrüstkatalog von 1975 bereits damals möglich und zulässig und sind somit auch historisch korrekt. Die einfachen, selbstgebaute Türverkleidungen sind zeitgenössisch und nicht eintragungspflichtig.



#### SPLITTERFREIE TRANSPARENZ

### Seitenscheiben aus Kunststoff

Auch in den siebziger und achtziger Jahren war es im Rallyebereich üblich, Kunststoffscheiben zu fahren. Die Scheiben müssen ein Prüfzeichen aufweisen. Eine explizite Eintragung ist hier nicht notwendig, aber möglich.

### VERSTEIFTE ART

## Karosserieverstärkungen

Wenn Verstärkungen nach Werksvorgabe erfolgen, ist dies kein Problem. Zum Teil sind sie sogar bei extremen Leistungssteigerungen ab Werk vorgeschrieben. Eigens durch Schrauber „erfundene“ Verstärkungen müssen sachverständig begutachtet werden.



## Was muss eingetragen werden?

„Alles, was eingetragen werden muss und alles, was eingetragen werden kann“, so Alex Piatscheck. Ein Fahrzeug muss in den Zulassungspapieren richtig und vollständig beschrieben sein. Bei jeder Änderung muss geklärt werden, ob diese zum Erlöschen der Betriebserlaubnis führt. Existiert zur jeweiligen Änderung ein Teilgutachten oder eine ABE, so bleibt die Betriebserlaubnis bestehen, eine Eintragung ist trotzdem meistens notwendig. In allen anderen Fällen, muss eine Einzelabnahme nach §21 vorgenommen werden. Bei Autos mit H-Kennzeichen muss darüber hinaus überprüft werden, ob Änderungen mit der Oldtimer-Richtlinie nach §23 harmonisieren.

### SCHALTZENTRALE

## Getrag-Getriebe aus einem BMW

Eingebaut ist ein Fünfgang-Sportgetriebe des Typs Getrag 265/5, wie es von BMW unterm E9, E12, E23, E24, E28 oder E30 M3 montiert wurde.

In etwas schwächerer Ausführung (Schaltgabel und Lager) wurde es auch von Opel als Sportgetriebe, unter anderem im Ascona und Manta 400, sowie im Senator und Monza verwendet. Es handelt sich demnach um einen Umbau der in den ersten zehn Betriebsjahren möglich und üblich war.

Bei einer Änderung des Getriebes ist durch abweichende Übersetzungen unter anderem



die neue Vmax zu ermitteln, sowie die Geräuschwerte zu kontrollieren, da andere Drehzahlen bei anderen Geschwindigkeiten anliegen.

### NEUES AUS DER SCHEIBENWELT

## Bremsscheiben hinten

Für geänderte Bremsen, wie hier zum Beispiel der Umbau von Trommel auf Scheibe an der Hinterachse, sollte ein alter Prüfbericht vorliegen, der zum einen für die Beibehaltung der H-Zulassung die bereits damals vorhandene Zulässigkeit belegt, andererseits weitere Rahmenbedingungen aufzeigt. Beispielsweise kann es nötig sein, dass nach der Umrüstung auf eine hintere Scheibenbremse ein anderer Hauptbremszylinder verbaut werden muss.



Alte Eintragungen verfallen nicht mehr, unabhängig davon, wie lange das Auto schon abgemeldet ist. Dementsprechend wertvoll sind die alten Briefe. Auch, weil damals Eintragungen vorgenommen oder in einer Weise formuliert wurden, wie es heute nicht mehr möglich ist. Wurde ein alter Brief bei der Ausstellung einer Zulassungsbescheinigung II entwertet und die Eintragungen nicht übernommen, so sind diese leider ungültig. Deshalb bei einer Wiederanmeldung aufpassen, dass seitens der Behörde alles übernommen wird.



### BEFREIT AUSATMEN

## Abgasanlage von Powersprint

Die damals gültigen Geräuschwerte müssen eingehalten werden. Eine Messung des Fahrgeräusches nach Montage einer sportlicheren Abgasanlage ist aufwendig und somit teuer, aber möglich. Verändert sich jedoch der eingetragene Standgeräuschwert nicht, kann angenommen werden, dass die neue Auspuffanlage auch keine Erhöhung des Fahrgeräusches verursacht.

Powersprint war ein bekannter Hersteller von Zubehör-Auspuffanlagen, von denen es für viele sogar Prüfberichte gab. Nachbauten, sogar aus Edelstahl, in selben Dimensionen sind unter Umständen zulässig, aber auch hier müssen Grenzwerte eingehalten und überprüft werden.

## TECHNISCHE DATEN

### Opel Commodore A GS

Baujahr 1971

#### MOTOR

**BAUART** Längs eingebauter, flüssigkeitsgekühlter Sechszylinderviertakt-Reihenmotor, zwei Ventile pro Zylinder, von oben seitlich liegender 296-Grad-Nockenwelle über Kipphebel betätigt; Nockenwellenantrieb über Duplexkette; sieben Hauptlager; Gemischaufbereitung durch drei 45er Weber-Doppelvergaser

**BOHRUNG × HUB** 95,4 × 69,8 mm

**HUBRAUM** 2990 ccm

**PS BEI U/MIN** 209 PS bei 6.185 U/min

**NM BEI U/MIN** ca. 300 Nm bei 6.000 U/min

**ANTRIEB** Mechanisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung; Fünfgang-Getrag-Schaltgetriebe; Hinterradantrieb

#### KAROSSERIE

**AUFBAU** Selbsttragende Stahlkarosserie mit Kotflügelverbreiterungen, Türblätter und Hauben aus GFK

**L × B × H** 4574 × 1820 × 1380 mm

**RADSTAND** 2668 mm

**SPUR V./H.** 1420/1435 mm

**LEERGEWICHT** 1220 kg

#### FAHRWERK

**VORDERACHSE** Doppelquerlenker mit Zugstreben, Schraubenfedern, Drehstabilisator, Teleskopstoßdämpfer, 10-mm-Distanzscheiben

**HINTERACHSE** Starrachse mit vier Längslenkern, Panhardstab, Schraubenfedern, Drehstabilisator, Teleskopstoßdämpfern, 25-mm-Distanzscheiben

**BREMSEN** Servounterstützte, hydraulisch betätigte Zweikreisbremsanlage mit Scheiben rundum (vorne innenbelüftet)

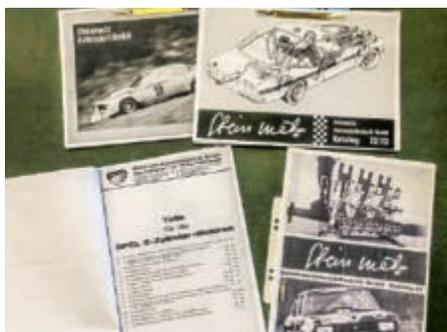
**REIFEN** 225/50 VR15

#### DATEN & MESSWERTE

**VMAX** 210 km/h



Kann nie schaden: Ein sauberer Umbau erhöht genauso die Chance auf Eintragung, wie eine nachvollziehbare Aktenlage, was die Modifikationen angeht



Alte Steinmetz-Prospekte sind ideal, um Eintragungsfähigkeit und historische Korrektheit zu belegen. Briefkopien nützen nichts



Das übersteuernde Original: Steinmetz und Irmischer nahmen sich des Commodore an, als dieser noch ein Neuwagen war

Sanft patinierter Erstlack, gealtertes Leder und ausgeblüchene Aufkleber erzählen Kurzgeschichten aus einem langen Autoleben. Nichts ist echter und faszinierender als ein *Survivor*, ein Überlebender, an dem so gut wie nichts ausgetauscht oder mit China-Teilen repariert wurde.

**Andererseits ist es fast unmöglich**, unter den wenigen verbliebenen Exemplaren einer Baureihe genau das Exemplar zu finden, bei dem eine Farbe, Ausstattung und Motorisierung zusagen, dessen Zustand den eigenen Vorstellungen entspricht, und das obendrein überhaupt zu erwerben beziehungsweise bezahlbar ist. Schön, dass die

Richtlinie für die Begutachtung von Oldtimern nach §23 StVZO einem vielfältigen Möglichkeiten einräumt, sich sein Traumauto zu erschaffen, sodass man später nicht mit einem rentnerbeigen Kompromiss durch die Gegend fahren muss, obwohl man eigentlich vom schwarz-gelben Steinmetz-Commodore geträumt hatte. Und ganz streng genommen sind in den Auslieferungszustand restaurierte Oldtimer, genau wie nachträgliche, zeitgenössische Umbauten, nicht original, sondern originalgetreu.

TEXT **Norman Gocke**

FOTOS **Volker Rost, Alex Piatscheck, Irmischer**  
[n.gocke@oldtimer-markt.de](mailto:n.gocke@oldtimer-markt.de)



**Bei diesem Commodore sind manche Eintragungen aus den Siebzigern. Prinzipiell ist die Abnahme des Umbaus aber auch auf Basis eines C-Rekord möglich.**

Alex Piatscheck