

„Club-Abend ÖGHK“  
28. Februar 2011

**„Aktuelles“**  
**Die §57a-Überprüfung für historische Fahrzeuge**



## **„DIE §57A-ÜBERPRÜFUNG FÜR „HIST. FAHRZEUGE“**

**kann (siehe Mängelkatalog Pkt. 6.1.3) abgelehnt werden, wenn**

- a) Papiere und Fahrzeug nicht übereinstimmen
- b) ein anderer Motor eingebaut oder der Motor verändert wurde
- c) dem Prüfer für Exoten die notwendigen Daten, Prüfgeräte oder Kenntnisse fehlen
- d) schwere Mängel wahrscheinlich nur durch Zerlegung belegt werden können

**Der Begutachtungstermin kann (6.1.4.2.) auf Antrag des Zulassungsbesitzers verlegt werden:**

Normalerweise kann die Überprüfung nicht nur im Zulassungsmonat des Fahrzeugs, sondern auch einen Monat davor sowie 4 Monate danach durchgeführt werden. Lässt man den Termin – in einem unbürokratischen Vorgang bei der Zulassungsbehörde – verlegen, dann gilt für das Fahrzeug immer dieser Monat als Termin.

**Anbringen der Begutachtungsplakette am Fahrzeug (7.3):**

Beim historischen Fahrzeug, das z.B. eine zu kleine Scheibe oder außergewöhnliche Maße hat, kann es vorkommen, dass man bei der Anbringung improvisieren muss. Normalerweise ist die Plakette außen am Fahrzeug so anzubringen, dass ab ihr unterster Punkt mindestens 40 cm und ihr oberster Punkt höchstens 1,90 m über der Straße ist.

## Beim hist. Fahrzeug sind z.B. (ohne Anspruch auf Vollständigkeit) folgende Ausnahmen erlaubt

Beim Historischen Kraftfahrzeug sind beispielsweise (ohne Anspruch auf Vollständigkeit!) folgende Ausnahmen erlaubt

### Bremsen (1.):

Änderungen an der Bremsanlage (in erster Linie bei Vorkriegsfahrzeugen bzw. Fahrzeuge, deren Konstruktion aus der Vorkriegszeit stammt, sofern der Umbau sach- und fachgerecht durchgeführt wurde, z.B. um deren Leistung zu verbessern – wie der Umbau von Seilzug- auf Gestänge- oder Hydraulik-Bremsanlage). Diese sind unproblematisch, auch wenn sie später gemacht oder eingetragen wurden. Die Bremsleitungen historischer Fahrzeuge dürfen bei Ersatz in Kupfer ausgeführt sein. Die Wirksamkeit der Bremsanlagen kann im Zuge einer Probefahrt (und muss nicht auf der Rolle) überprüft werden (dies trifft vor allem auf Vorkriegsfahrzeuge und Dreiräder zu (1.4.1/**Feststellbremse** bzw. 1.2.2/**Betriebsbremse**), punkto **Wirksamkeit der Hilfsbremse** (2. Bremskreis) genießen die Historischen Kraftfahrzeuge, die diesen vielfach nicht haben, eine Ausnahme (1.3.2.)

## **Lenker/Lenkrad (2.2)**

Lenkräder mit einem Außendurchmesser unter 33 cm, wenn diese so genehmigt wurden, wie z.B. bei Mini Cooper oder Lotus Super 7 sowie Lenkstangen mit einer Lenkerbreite kleiner als 40 cm und größer als 80 cm, sofern deren Genehmigung nachgewiesen wird (z.B. haben Indian und Henderson größere Lenker als 80 cm)

### **Genehmigungszeichen oder Vorhandensein von Ausstattung (3. und 4.)**

Da beim Historischen Kfz später erfundene oder vorgeschriebene Details noch gar nicht vorhanden sein konnten, bringt ihr Fehlen keinen Mangleintrag im Protokoll, sofern diese Abweichungen mit der Genehmigung übereinstimmen. Dies gilt generell für die

- **E-Genehmigungszeichen**, deren Sichtbarkeit im Sichtfeld (3.1.),
- **Sicherheitsglas/Scheiben** mit E-Genehmigungszeichen im Auto eingebaut (3.2.),
- das Fehlen des **Rückspiegels** (innen und außen, 3.3.),
- das Fehlen oder die nicht den Vorschriften entsprechende **Scheibenwischer-Funktion** (mind. 30/maximal 90 Arbeitsgänge in der Minute; 3.4.),
- das Fehlen der **Scheibenwaschanlage** für die Windschutzscheibe (3.5.),
- das Fehlen einer **Defrosteranlage** (3.6.), das gilt sinngemäß für *Scheinwerfer oder andere Leuchten* – z.B. wenn diese nicht vorhanden sind oder der Anbau nicht vorschriftsmäßig ist (z.B. Abdeckung durch Anbauten; 4.1.), deren Anbringung sowie
- das Fehlen der **Leuchtweitenregulierung** (4.1.2.),
- die für die Lichtanlage verwendeten **Schalter** – Lichtthupe, Fernlichtkontrolle (4.1.3), Anhänger-Kontroll-Lampe (4.4.3)

#### **Optischen Wirkungsgrad (4.1.4.)**

der Scheinwerfer - z.B. wird eine Ausnahme gemacht, wenn das Licht nicht exakt gleich bzw. nicht einstellbar ist oder die Leuchtkraft nicht so optimal gegeben ist.

Dagegen gibt es **generell keine Ausnahmen bei Bremsleuchten/Blinker**

- **Bremsleuchten** müssen 2x vorhanden sein und rot leuchten (mit 1. Jänner 1973 wurde das orange Bremslicht verboten).
- Zugmaschinen, die vor dem 1. Jänner 1968 erstmals zugelassen wurden, brauchen nur eine Bremsleuchte),
- **Blinker** müssen immer vorhanden sein und orange leuchten (weißes bzw. rotes Blinklicht sind seit 1. Jänner 1973 verboten). Ersatzmöglichkeit besteht in Form des Lichtbalkens.

Ausnahmen werden z.B. gemacht wenn ein Teil der anderen Leuchten (also z.B. **Begrenzungs-, Seitenmarkierungs- oder Schlussleuchten** beim Historischen Kraftfahrzeug fehlen, wenn deren Anbringung von den Vorschriften abweicht oder wenn Anbaugeräte oder Fahrzeugteile mehr als 40 cm über die Leuchten hinausragen. Dies gilt sinngemäß auch für **Begrenzungs-Umriss—Leuchten (4.2.1.)**.

Punkto **Lichtfarben und optischer Wirkungsgrad (4.2.2)**

werden beim Historischen Kraftfahrzeug z.B. Ausnahmen gemacht, wenn (serienmäßige) Anbauten die Leuchten verdecken, gleiches gilt für die **Bremsleuchten (4.3.1 bzw. 4.3.2)**.

**Keinen Warnblinker (4.4.1.)** brauchen Fahrzeuge bzw. Typen, die vor dem 22. Dezember 1977 genehmigt wurden (Zustand und Funktion).

Ausnahmen werden bei der **Blinkfrequenz (4.4.4)** gemacht, wenn diese beim Historischen Kraftfahrzeug nicht im gesetzlich festgelegten Bereich zwischen 60 und 120 Perioden/Minute liegt.

Für **Nebelscheinwerfer und Nebelschlussleuchten (4.5)**, gilt, dass alles was angebaut ist, funktionieren muss.

#### Bei **Stoßdämpfern (5.1.4)**

gibt es z.B. Ausnahmen, sofern diese – wie eine Reihe von Fahrzeugen der 20er- und 30er Jahre und Motorräder bis in die Zeit des 2. Weltkriegs – nicht am Fahrzeugtyp vorhanden waren.

#### Bei **Räder/Felgen (5.2.1.)**

(auch Alu) und Reifen sind die Historischen Kraftfahrzeuge z.B. von der Pflicht, die Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) stets mitzuführen ausgenommen, auch ist die Umrüstung von Diagonal- auf Radialreifen erlaubt, wenn es sich dabei um die richtige Dimension (lt. Umbereifungstabelle) handelt.

Bei Historischen Kraftfahrzeugen wird z.B. das Fehlen des ECE-Zeichens **(5.2.2)** akzeptiert, gleiches gilt für:

**Abgasführung – Schalldämpfer (6.1.2)**, die bei einer großen Zahl der Historischen Kraftfahrzeuge schon aufgrund des Alters der Fahrzeuge nur noch nachgebaut sein können – sie sollten aber nach Originalplänen hergestellt sein und dürfen maximal 89 dB Standgeräusch abgeben.

#### Beim Kapitel **Führerhaus und Karosserie (6.2.1)**

sind z.B. historische Zugmaschinen (Traktoren) von der Schutzkabinen-Pflicht ausgenommen und bei Einspurigen (die allerdings so genehmigt sein müssen) hochgezogene Rückenlehnen erlaubt. Bei Landmaschinen ist z.B. die deutliche Lesbarkeit des Schildes mit der **Kabinenprüfnummer (6.2.1)** nicht als Vorschriftsmangel zu werten.

Punkte **Türen und Schlösser (6.2.3)** sind z.B. auch Konstruktionen zulässig, die heute nicht mehr zugelassen würden – oder auch, dass Fahrzeuge gar keine Türen oder Schlösser haben, sofern das original ist. Analog sind z. B. auch **Sicherheitsgurte (7.1.1)**, ihr Zustand (**7.1.2** und **7.1.3**) oder Glasart von den aktuellen Prüfungsbedingungen ausgenommen – das heißt z.B. sofern Fenster- oder Plexiglas dem Originalzustand oder einem zeitgenössischen Umbau eines Historischen Kraftfahrzeuges, dessen Status auch in den Papieren eingetragen wurde, entspricht, dann kann dies der Prüfer bei der wiederkehrenden Begutachtung auch akzeptieren.

Ebenso wird es z.B. bei den **Sitzen (6.2.5)** eines Historischen Kraftfahrzeuges akzeptiert, wenn diese nicht nach den jetzt gültigen Vorschriften ausgeführt sind – und daher z.B. keine Arretierung und keine Kopfstützen aufweisen. Analog gilt das für **Sicherheitsgurte (7.1.1; 7.1.2 und 7.1.3/Zustand der Gurte)**.

Bezüglich **Schlösser, Diebstahlsicherung (7.3)** ist der Zustand maßgebend und erlaubt, wie das Fahrzeug in Verkehr gebracht wurde – das heißt, auch wenn Schlösser oder Diebstahlsicherung z.B. fehlen oder sie als „abenteuerliche Konstruktion“ bezeichnet werden können.

Die Ausnahme punkto **Unterlegkellen (7.6)** ist wohl eher theoretisch, da Besitzer Historischer Fahrzeuge Unterlegkeile schon aus Eigeninteresse und Vorsicht selbst mitführen. Ausnahmen werden bei Historischen der Klassen N2 und N3 z.B. aber gemacht, wenn bei ihnen der (sonst für die Klasse vorgeschriebene) **Rückfahrwarner (7.7)** oder bei Kraftfahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h und Motorfahräder der **Geschwindigkeitsmesser (Tacho, 7.8)** oder der **Fahrtschreiber/Kontrollgerät** fehlen – Voraussetzung ist jeweils, dass das Historische Kraftfahrzeug dem Zustand entspricht, in dem es genehmigt wurde.

Auch bezüglich **Ständer** und **Fußrasten** von Motorrädern (7.13) gilt: Die Konstruktion, die das Fahrzeug hatte, und sei sie noch so abenteuerlich, wird akzeptiert, muss aber funktionieren, sofern sie nicht gegen eine den Vorschriften entsprechende ausgetauscht wurde. Gleiches gilt für die im Mängelkatalog angeführte Rückholfeder. Beim historischen Motorrad kann z.B. auch akzeptiert werden, wenn bei der **Kette** (7.14) z.B. der Kettenschutz fehlt – sofern dies dem Originalzustand zum Zeitpunkt der Genehmigung entspricht.

Auch das Fehlen einer **Anlassvorrichtung** (7.17) wird z.B. beim Historischen Kraftfahrzeug akzeptiert (bis zum 1. Weltkrieg war ein Starter Luxus). Einzelne Fahrzeuge wurden noch in den Sechzigerjahren mit der Kurbel angeworfen, wenn die Batterie einmal nicht mehr Kraft genug hatte, den Anlasser durchzudrehen. Bei Historischen Omnibussen wird z.B. auch das Fehlen der **Haltegriffe** (7.18) toleriert.

Punkto **Lärmentwicklung** (8.1) gilt: Akzeptiert werden beim Historischen Kraftfahrzeug **89 dB Standgeräusch** und – altersbedingt – der Ersatz der Originalanlage durch eine Anlage die die Lärmgrenzen einhält.

#### Bezüglich **Auspuffgase – Rauchentwicklung** (8.2)

Fahrzeuge, die keine moderne Abgasreinigungsanlage (Katalysator) hatten, werden auch ohne Ausrüstung mit Katalysator akzeptiert und haben folgende Grenzwerte einzuhalten:

- Bei Autos mit 4-Takt-Motor die **vor dem 1.10.1973** und **Krafträder mit 4-Takt-Motor, die vor dem 28. September 1985 genehmigt** wurden, darf der CO-Gehalt max. **4,5 Vol-%** betragen. Sollte der Motor aber bei Einhaltung des Wertes von **4,5 Vol-%** wesentlich weniger Leistung abgeben, darf der Wert auch überschritten werden – siehe dazu die jeweiligen Herstellervorschriften.
- **Alle übrigen 4-Takt-Motorräder** haben sonst **generell** den Grenzwert von **4,5 Vol-% CO-Gehalt** zu erreichen.

- Für **Fahrzeuge**, die zwischen dem **1.10.1973** und dem **27.9.1985** genehmigt wurden, gilt prinzipiell der **max. CO-Gehalt** von **3,5 Vol-%**. Dieser Wert darf aber – siehe oben – dann überschritten werden, wenn durch die korrekte Einstellung die Motorleistung stark herabgesetzt würde – siehe auch hierzu die jeweiligen Herstellervorschriften.
- Für **Autos**, deren **Genehmigung nach dem 28. 9. 1985** ausgestellt wurde, beträgt der zulässige Wert maximal **3,5 Vol-%**.
- Für **Krafträder und Kraftwagen mit 2-Takt-Ottomotor** gibt es **keine Vorschriften und daher keine CO-Messung**.
- Die **HC-Emissionsmessung** (Grenzwert: 600 ppm HC) wird **nur an 4-Takt-Motoren** mit mindestens zwei Zylindern vorgenommen, Viertaktmotoren mit nur einem Zylinder sowie alle Zweitakter und Diesel sind davon ausgenommen.
- Fahrzeuge mit **Dieselmotoren (8.2.2)** haben z.B. bezüglich **Dieselrauch und Luftfilter** die Bestimmungen bzw. im technischen Aufbau der Anlage dem Zustand zum Zeitpunkt der Genehmigung zu entsprechen. Gibt es keinen Genehmigungswert für den Dieselrauch, so darf die Schwärzungszahl um mehr als 6 Bacharach überschritten werden.
- Punkto **Rauchentwicklung** entscheidet der Prüfer bei betriebswarmem Motor aufgrund seiner Erfahrung und abhängig vom vorgeführten Typ, was als übermäßige Rauchentwicklung noch bzw. nicht mehr akzeptabel ist.

### **Funkentstörung (8.3)**

Ein Mangel an der – generell gesetzlich vorgeschriebenen - **Funkentstörung** ist beim Historischen Kraftfahrzeug grundsätzlich nicht zu beurteilen.



## **KOMM. RAT FRANZ R. STEINBACHER**

**Sachverständiger für das Kraftfahrwesen**

**1100 Wien, Favoritenstraße 69/2120 Wolkersdorf, Kaiser Josef Straße 45**

**Tel. 02245/24465, Mobil 0664/206 82 20**

**Email: [oldtimer@steinbacher.eu](mailto:oldtimer@steinbacher.eu)**

**[www.steinbacher.eu](http://www.steinbacher.eu)**

## KOMMERZIALRAT FRANZ R. STEINBACHER

geboren am 7.12.1944.



### **Allgemein beedeter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für das Kraftfahrwesen, KFZ-Techniker-Meister.**

- 1962-1964 und 1966-67 bei Fa. Abarth & Co in Turin als Kraftfahrzeug-Techniker in der Versuchs-, Sport- und Rennabteilung tätig.
- Seit 1969 selbständiger Unternehmer.
- Seit 1985 Mitglied des Landes- u. Bundesgremiums f. d. Fahrzeughandel.
- Seit 1987 Mitglied des Hauptverbandes der allgemein beeedeten und gerichtlich zertifizierten Sachverständigen Österreichs
- Seit 1996 Mitglied des Beirates für historische Fahrzeuge beim Bundesministerium BMVIT für Verkehr, Innovation und Transport.
- Referent der WKÖ für historische Fahrzeuge.
- Mitglied der KFZ SV Union der allgemein beeedeten gerichtlichen Sachverständigen.
- Mitglied der Fédération Internationale des Experts en Automobiles (F.I.E.A.) Paris.
- Mitglied des Club della « Mille Miglia », Franco Mazotti..
- Registerbevollmächtigter des Österr. Motor-Veteranen-Verbandes.
- 2005/2006 Experte des Dorotheum's für Oldtimer / Vintage Cars.
- 2006 - 2007 – Mitglied im wissenschaftlichen Beirat des Techn. Museums Wien und Initiator der Sonderausstellung „Chromjuwelen“(von 25.10.2007 bis 3.3.2008)
- 2003 - 2006 Geschäftsführender Gesellschafter von DEKRA Austria Automotive GmbH.
- Jänner 2007 – Dezember 2007 Vorsitzender des Aufsichtsrates von DEKRA Austria Automotive GmbH.

**VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT.**



Ihr Franz Steinbacher