

FLUCH DER NISCHEN

EXOTEN UND NISCHENAUTOS HABEN ES NICHT LEICHT, WENN ES UM DIE ZULASSUNG FÜR DEN ÖFFENTLICHEN STRASSENVERKEHR GEHT. WIR SPRACHEN MIT GUNTHER SCHLEYER VON CCK IN DURACH, DEM FÜHRENDEN ZULASSUNGSEXPERTEN IN DEUTSCHLAND.

TEXT MARCUS SCHURIG **FOTOS** MARCUS SCHURIG; CCK KEMPTEN

Wer sie mal gefahren ist, der liebt sie: die Radicals, Caterhams, Westfields, die Monos und Donkys und wie sie alle heißen. Wer mit dem Kauf eines solchen Exoten oder Nischenautos liebäugelt, sollte aber vorher seine Hausaufgaben machen. Denn die Zulassung für den Straßenverkehr kann ihre Tücken haben. Niemand weiß das besser als Gunther Schleyer, der mit seiner Firma CCK in Durach bei Kempten seit über 40 Jahren mit Kleinserienautos zu tun hat.

Zurzeit hat Schleyer deutsche Einzelzulassungen für Zenvo Cars, Westfield, ListerBell, JE Engineering und Backdraft Cobra in der Mache. „Wir haben 1973 in der Kitcar-Szene begonnen und sind auf dem Weg nach oben gerutscht. In den letzten zehn Jahren haben wir uns auf die Zulassungsthematik spezialisiert.“ Schleyer kennt in der Szene jeden, und jeder kennt ihn – es ist eine kleine Welt.

Springen wir sofort ins kalte Wasser: Welche Optionen hat ein Kleinserienhersteller bei der Zulassung? „Je

nach Stückzahl hat man zwei Möglichkeiten: erstens die Einzelzulassung, da beträgt das Kontingent maximal 20 Autos pro Jahr und Land. Für Hersteller, die mehr als 20 Autos pro Jahr bauen, empfiehlt sich die europäische Kleinserie, das sogenannte Certificate of Conformity (COC). Hier liegt die Obergrenze bei 1000 Autos pro Jahr. Als Faustregel kann man sagen, dass man für das COC 80 bis 120 Autos pro Jahr bauen und verkaufen muss, sonst steht die Höhe der Homologationskosten in keinem Verhältnis zur Stückzahl“, so Schleyer. Die Kosten für ein europäisches Certificate of Conformity belaufen sich auf circa 200 000 bis 250 000 Euro.

Kleinserie für die Großserie?

Die Bandbreite links und rechts des Korridors ist groß: Am rechten Rand nutzen Hersteller wie Porsche oder McLaren das COC-Regelwerk, das für Kleinserien- und Nischenhersteller konzipiert wurde, um limitierte Sonderserien wie Senna oder 918 Spyder zu homologieren. Schleyer hat sich mit seinem Team auf deutsche Einzelzulassungen spezialisiert und operiert sozusagen auf der gegenüberliegenden Seite dieses Korridors. Die Einzelzulassung greift immer dann, wenn kein europäisches Certificate of Conformity vorliegt, der Kunde das Auto aber trotzdem zulassen will.

Gunther Schleyer macht sofort klar, dass die Grundvoraussetzungen für beide Zulassungsformen identisch sind: „Die Rahmenbedingungen wie Euro-6-Norm oder Vorbeifahrgeräusch von 74 dB muss man auch bei der Einzelzulassung erfüllen. Der Bonus liegt darin, dass bei der Einzelzulassung keine zerstörenden Maßnahmen durchgeführt werden dürfen, damit entfallen zum Beispiel Crashtests. Dazu gibt es kleine Zugeständnisse bei anderen Regularien wie Fußgängerschutz, Reifendrucküberwachung oder Leuchtweitenregulierung.“ Natürlich ist die Einzelzulassung billiger als das COC-Papier, aber auch nicht günstig: 30 000 bis 40 000 Euro Kosten können hier anfallen!

Nehmen wir mal an, man hätte ein Nischenauto erworben, für das es kein COC-Papier gibt und bisher auch keine deutsche Einzelzulassung. Was, werter Herr Schleyer, wäre zu tun? „Für die deutsche Einzelabnahme gibt es eine Vorschrift, die ‚Technische Anforderung Einzelabnahme‘, das ist eine Art Richtschnur, da stehen aktuell 63 Punkte drin. Dort ist im Detail

„DER LEISE AUSPUFF FÜR DIE RENNSTRECKE - ODER DER LAUTE FÜR DIE STRASSE?“

festgelegt, welche Richtlinien zu beachten sind oder welche Ausnahmen geben kann.“

Die entscheidenden Baustellen für die Zulassung sind Abgas und Geräusch: „Bei Motor und Abgas hat man viel Spielraum, man muss die aktuellen Euro-6-Normen erfüllen, und wenn es sich um einen Direkteinspritzer handelt, dann muss auch noch ein Partikelfilter (OPF) mit an Bord sein.“

Weil Kleinserienhersteller oft Großserienmotoren verwenden, könnte man nun denken, die Umsetzung sei eher ein Kinderspiel. Doch das Gegenteil ist der Fall: „Wir müssen sogar scharfe Details wie den Verschlechterungsfaktor der Motoren bezogen auf ihre Zulassungswerte über einen längeren Zeitraum abbilden, obwohl Kleinserienautos als Spaßobjekte nie hohe Laufzeiten erzielen.“ Großserienmotor bedeutet also nicht Plug-and-play: „Grob gesagt nehmen wir aus den Serienmotoren die Regelelektronik raus, die in der Kleinserie nicht gebraucht wird. Dazu müssen wir meist die Abgasanlage, Katalysatoren, OPF und ECU-Steuergeräte anpassen oder komplett neu aufsetzen“, erklärt Schleyer.

Die zweite große Baustelle ist das Thema Geräusch: „Es gilt: 74 dB Fahrgeräusch, ohne Wenn und Aber.“ Na ja, Insider sagen, 75 dB gehen auch, wegen der Lex Ferrari/Lexus. Ein weites Feld... Bei der Messung fährt man in eine Gasse, muss bei 50 km/h voll beschleunigen und nach 20 Metern wieder lufpen, der Prüfer steht mit dem Mikrophon in siebeneinhalb Metern Entfernung.

Die oft praktizierte Strenge beim Thema Lautstärke will dem Experten Schleyer nicht immer einleuchten: „Da werden Autos ohne Zulassung nach Hause geschickt, weil sie den Wert um 1 dB verfehlen, was schon seltsam ist, wenn man sich die serienmäßigen Abgasanlagen einiger Großserienhersteller ansieht. Da liegt der Verdacht nahe, dass mit zweierlei Maß gemessen wird.“ Die Fahrgeräuschmessung auf genormtem Asphalt kann bis zu 7000 Euro kosten.

Es gibt noch eine dritte große Hürde, die kaum jemand auf dem Schirm hat: die EMV-Prüfung, das steht für „elektromagnetische Verträglichkeit“. „Bei der Prüfung werden Störungsfrequenzen untersucht und die entspre-

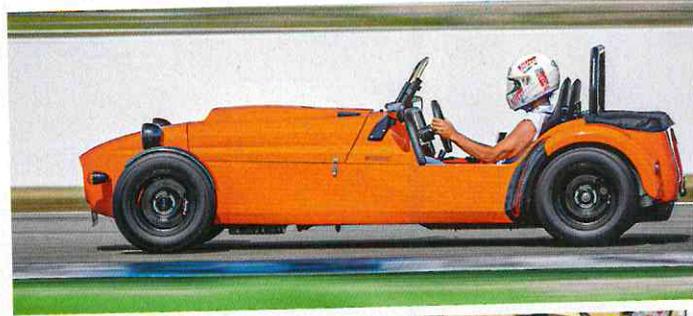
chende Abschirmung, es gibt dort gesetzlich vorgeschriebene Bereiche, die man unbedingt einhalten muss“, weiß Gunther Schleyer. „In der Großserie wird so was durch E-geprüfte Bauteile abgedeckt. Bei der Kleinserie kommen die elektronischen Bauteile natürlich oft von vielen unterschiedlichen Zulieferern – da muss man den EMV-Nachweis dann in jedem einzelnen Fall neu erbringen.“

Es ist nicht so, dass die übrigen 60 Punkte auf der Anforderungsliste für die Einzelabnahme in Deutschland Peanuts wären, aber Abgas, Geräusch und EMV sind echte Hürden. Beim Rest kann man sich auch verheddern: Ein offenes Auto braucht keine Heizung, ein geschlossenes schon... Man muss entweder den Sitz verstellen können oder die Pedalerie, und beides muss schnell gehen können... Scheiben müssen E-Markierungen haben, Heckflügel müssen innerhalb der Fahrzeuggrundmaße liegen...

Von der Wiege bis zur Bahre ...

Das größte Missverständnis in der kleinen Szene der Kleinserie: Autos, die in England zugelassen sind, können eins zu eins auch in Deutschland zugelassen werden. Das Schlupfloch wurde aber bereits 2015 eliminiert: „Bei der englischen Zulassung IVA (Individual Vehicle Approval) ist viel mehr erlaubt, das ist wie der Himmel auf Erden! Bei den großen Punkten Abgas und Lautstärke ist die IVA viel lockerer als der Rest in Europa. In England gibt es zum Beispiel keine Fahrgeräuschmessung, nur Standgeräusch, das Limit sind hier 99 dB.“ Schleyer steuert diese nette Anekdote bei: „In England fragt dich der Händler noch: Brauchst du den leisen Auspuff für die Rennstrecke – oder den lauten für die Straße?“

Großbritannien zählt also jetzt schon nicht mehr zu Europa, wobei regionale Unterschiede weiter bestehen werden. Einzelzulassungen in Deutschland werden meist anstandslos übernommen, jene aus Bulgarien eher nicht. In Bayern werden Autos zugelassen, die in Hessen durchfallen. „Aber manchmal müssen sich auch die strengen Deutschen fügen, weil es über das europäische Recht abgedeckt ist.“ Im Zweifelsfall gilt immer: Von der Wiege bis zur Bahre – Formulare, Formulare! ☹



Auf dem Weg zur Einzelzulassung

Gunther Schleyer arbeitet mit seiner Firma CCK an mehreren Zulassungsprojekten, unter anderem für Westfield, ListerBell-Stratos, Backdraft Cobra, Zenvo Cars und JE-Engineering (von oben)

