

## Techno Classics: GTÜ warnt vor gefälschten Klassikern

**In den 1960er- und 1970er-Jahren vergrößerten die Fahrzeughersteller die Zahl der Derivate in ihren Fahrzeugbaureihen. Neben den Basismodellen entstanden auch leistungsstarke Topmodelle, wie der Porsche 911 Carrera RS 2,7, der BMW 2002 ti oder auch der NSU TT/TTS. Die Liebhaber dieser Baureihen suchen heute derartige Topmodelle und sind bereit, dafür deutlich höhere Preise als für Basismodelle zu bezahlen. Der Oldtimerexperte Peter Deuschle von der Gesellschaft für Technische Überwachung GTP warnte jetzt auf der Retro Classics in Stuttgart (bis 29. März 2015) vor gefälschten Topmodellen.**

Da das Produktionsvolumen der Basismodelle höher war als das der Topmodelle, sind heute deutlich mehr Basismodelle verfügbar. Die können in den meisten Fällen auch noch heute zu einem Topmodell aufgerüstet werden. Derartige Umbauten sind im Regelfall zulässig und verhindern die Einstufung des Fahrzeugs als Oldtimer nicht. Wird bei einem derartigen Umbau die ursprüngliche Fahrzeug-Ident-Nummer (FIN) unverändert belassen, so ist auf Grundlage der Herstellerdokumentation jederzeit erkennbar, dass das Fahrzeug umgebaut wurde.

Seit aber häufiger Original-Kfz-Briefe von Topmodellen (ohne Fahrzeug) zum Kauf angeboten werden, wird es für den Umbauer reizvoller, das umgebaute Fahrzeug auch gleich mit der aus dem gekauften Brief stammenden FIN eines Topmodells zu versehen. Dadurch soll der Preis für ein solches Fahrzeug vervielfacht werden. Derartige gefälschte FIN sind meist anhand vom Original abweichender Schlagtiefe und Gravur erkennbar.

Schwieriger wird es dann, wenn zum Beispiel bei einem Porsche 911 ein Stück des Gepäckraumbodens mit der original eingeschlagenen FIN in das Fahrzeug „eingebaut“ wird. In diesem Fall stimmt Gravur und Schlagtiefe der FIN mit dem Original überein. Festzustellen sind solche Fälschungen nur über erkennbare Bearbeitungsspuren im Bereich der FIN. Besondere bei neu aufgebauten und lackierten Fahrzeugen sind die Bearbeitungsspuren aber nicht ohne tiefergehende Untersuchung erkennbar. Solch einer tieferen Untersuchung, zu Beispiel mit partieller Entlackung, wird ein Verkäufer im

Regelfall jedoch nicht zustimmen.

Ist bei einem derartigen Topmodell die Fahrzeughistorie lückenlos nachvollziehbar dokumentiert und ist gerade die Lackierung im Bereich der FIN noch im Auslieferungszustand, dann wird das Risiko einer Fälschung dadurch deutlich geringer. Ist die Fahrzeughistorie nicht oder nur unvollständig dokumentiert und wurde die Karosserie erkennbar umfangreich „restauriert“, dann ist das Risiko einer Fälschung extrem hoch, warnte Peter Deuschle. (ampnet/Sm)

## Bilder zum Artikel

---



Porsche 911 Turbo (1974).

---



Reifentest für Porsche-Klassiker: 911 Turbo (1983).

---



Reifentest für Porsche-Klassiker: 911 Carrera G-Modell (1975).

---