

➤ 18. Oldtimer und Sicherheit

Nicht nur für Neueinsteiger ins Oldtimer-Hobby eine nahe liegende Fragestellung: Wie sieht es eigentlich mit der Sicherheit aus, wenn wirklich einmal etwas passiert? Klar ist: Ältere Automodelle sind zwangsläufig mehr oder weniger weit von dem Sicherheitsstandard entfernt, den wir heute als selbstverständlich ansehen. Scheibenbremsen, Antiblockiersysteme, Airbags, elektronische Fahrstabilitätsregelungen, Sicherheitsgurte, Gurtstraffer, Kopfstützen und crashoptimierte Karosseriekonzepte sucht man meist vergebens – auch wenn sich bereits in den 50er Jahren einige Hersteller intensiv mit dem Thema Fahrzeugsicherheit beschäftigten.



18.1. Allgemeines

Crashversuch: Aus Anlass seines 100-jährigen Jubiläums hatte der ADAC zwar kein Modell aus seinem Gründungsjahr, mit einem VW Käfer aber dennoch ein Vorkriegskonzept auf die Crashbahn gestellt.

Die Anforderungen waren topaktuell: Nach dem Euro NCAP-Verfahren, in dem sich normalerweise neue Modelle bewähren müssen, trat der Käfer Baujahr 1983, also immerhin schon mit Sicherheitsgurten, zum Vergleich mit einem Golf II und einem Golf IV im Frontal- und Seitencrash an. Während beim jüngsten Modell nur die Füße des

Fahrers einem deutlichen Verletzungsrisiko ausgesetzt waren, hätte der Frontalaufprall für den Käfer-Fahrer, neben etlichen anderen Blessuren, deutliche Kopfverletzungen zur Folge gehabt. Da tröstet es nur wenig, dass die Dummy-Belastungswerte im Seitenaufprall moderat ausfielen und, zur Überraschung der Experten, der Golf II wesentlich schlechter abschnitt.

Fazit: Welches Modell man auch betrachtet, etliche Jahrzehnte Automobil-Entwicklung sind hier nicht einfach wegzudiskutieren.

Oldtimer sind in Sachen Crashesicherheit absolut nicht vergleichbar mit modernen Fahrzeugen. Entschärfend wirkt aber, dass Oldtimer-Fahrer eigentlich ideale Verkehrsteilnehmer sind: Die Fahrweise ist (überwiegend) deutlich defensiv, die zurückgelegten Kilometer pro Jahr sind meist gering, bei extrem ungünstigen Wetter- und Verkehrsverhältnissen dürfen die Fahrzeuge in der Garage bleiben. Dies schlägt sich auch in vorteilhaften Haftpflichtprämien der Spezialversicherer nieder – der Oldtimer als Unfallverursacher ist eine absolute Rarität. Die Ergebnisse aus der Unfallforschung belegen, dass das Risiko eines Unfalls mit einem Oldtimer rund 11-mal seltener ist als mit einem modernen Pkw. Im Fall der Fälle ist das Verletzungsrisiko im Oldtimer allerdings ca. 30 % höher.

Einen wesentlichen Faktor bei der Sicherheit bestimmt der Fahrer selbst: und zwar durch eine vorausschauende Fahrweise! Nach einer Statistik ist nämlich der Mensch in 98 Prozent aller schweren Unfälle die Ursache. Aufmerksames und vorsichtiges Fahren ist deshalb bei weniger Fahrzeugsicherheit sehr wichtig!

Kann man Sicherheit nachrüsten?

Ein besseres Crashverhalten der Karosserie ist durch nachträgliche Maßnahmen nicht zu erzielen, und auch auf all die elektronischen Helfer, die das Fahren und Bremsen sicherer machen, müssen wir verzichten. Die nachfolgenden Beispiele zeigen aber, dass es schon einige Möglichkeiten gibt, den Oldtimer sicherer zu machen.

18.2. Sicherheitsgurte im Oldtimer

Ob Erwachsener oder Kind: Sich ungesichert im Fahrzeug in den Straßenverkehr zu begeben, ist äußerst riskant. Gerade bei älteren Automodellen, die sowohl beim Knautschverhalten als auch in Bezug auf die harten Innenraum-Konturen etliche Entwicklungsepochen vom aktuellen Standard entfernt sind, kann bereits ein banaler Auffahrunfall mit geringer Geschwindigkeit äußerst fatale

Folgen haben. Während ein Erwachsener in der Lage ist (oder sein sollte), diese Risiken für sich selbst abzuschätzen, hat ein Kind als Beifahrer diese Chance nicht. Auch wenn der Oldtimer ein Hobby für die gesamte Familie sein soll (Ausflüge etc.), sollte man die Kindermitnahme gut überlegen. Auf jeden Fall sollte man sich genau informieren, inwieweit Gurtnachrüstungen beim konkreten Automodell machbar sind. Bei vielen Modellen aus den 60er und 70er Jahren kann man Sicherheitsgurte leicht nachrüsten: Befestigungspunkte dafür waren häufig schon hinter Türsäulen-Verkleidungen und am Unterboden vorhanden. Insbesondere wer seine Kinder ins Oldtimer-Hobby einbeziehen möchte, sollte die Möglichkeiten einer Gurtnachrüstung für eine sichere Befestigung von Kindersitzen nutzen.

Die Kindermitnahme in gurtlosen Fahrzeugen wurde mittlerweile neben einigen anderen Vorgaben gesetzlich schärfer gefasst (Ausrüstungsvorschriften § 35a StVZO und Anschnallpflicht § 21a StVO):

- In Kraftfahrzeugen dürfen grundsätzlich nur noch so viele Personen mitgenommen werden, wie mit Sicherheitsgurten ausgerüstete Sitze vorhanden sind.
- In Kraftfahrzeugen ohne Sicherheitsgurt (zum Beispiel Oldtimer) dürfen nur so viele Personen befördert werden, wie Sitzplätze vorhanden sind. Kinder unter 3 Jahren dürfen ohne Rückhaltesysteme (Kindersitze) nicht mitgenommen werden.
- Kinder ab drei Jahren dürfen bei fehlenden Rückhaltesystemen nur auf der Rückbank Platz nehmen. Vorne dürfen sie ab einer Körpergröße von 1,50 m sitzen.
- Wenn aus Platzgründen auf der Rücksitzbank die Verwendung einer dritten Kinderrückhalteinrichtung nicht möglich ist, kann ein drittes Kind ab einem Alter von drei Jahren mit dem Erwachsenengurt ohne Kindersitz gesichert werden. Dies sollte aber als dringender Rat des ADAC nur in Ausnahmefällen geschehen!

- Hat das Auto zwar Rücksitze, aber nur vorne Gurte, ist es hingegen nicht nur erlaubt, sondern sogar geboten, die Kleinen im Kindersitz auf den Beifahrersitz zu packen.
- Ältere Kindersitze, die noch nicht mit der Prüfnorm UN ECE Reg. 44/03, 44/04 oder UN ECE Reg. 129 (i-Size) gekennzeichnet sind, dürfen seit April 2008 nicht mehr verwendet werden. Kindersitze mit Top Tether oder Stützfuß können in Oldtimern oft nicht verwendet werden.

Aufgrund zahlreicher nationaler Ausnahmen können die Regelungen im europäischen Ausland geringfügig abweichen. Wenn Kinder auf der Urlaubsreise jedoch wie in Deutschland vorgeschrieben gesichert werden, sollte es im europäischen Ausland keine Probleme geben.

18.3. Umrüsten des Bordnetzes von 6 V auf 12 V

Ein kontrovers diskutiertes Thema unter Oldtimer-Fahrern: Soll man auf die Originalität verzichten und die bis in die 50er Jahre weit verbreiteten 6-Volt-Bordnetze auf zeitgemäße 12 Volt umrüsten? Der Aufwand ist nicht zu unterschätzen: Ob Anlasser, Scheibenwischer, Innenraum-Gebläse, Relais, Radio – mit Ausnahme der Verkabelung muss die Elektrik weitgehend umgebaut werden. Vergleichsweise einfach geht das nur bei frühen Nachkriegsmodellen wie dem VW Käfer, bei dem man auf passgenaue Baukomponenten späterer Baujahre zurückgreifen kann.

Die „sichtbare Originalität“ zumindest leidet kaum: Nur die Batterie mit ihren sechs (anstelle von drei) Zellen-Stopfen offenbart die Aufrüstung – dass auf manchen Bauteilen oder Glühlampen ein höherer Spannungswert steht, würde sich erst nach einer peniblen Kontrolle zeigen.

Aus reinem Modernitätswahn heraus wird sich freilich niemand mit der Thematik befassen. Hier



geht es vielmehr darum, dass ein optimiertes Bordnetz die elektrischen Verbraucher leistungsfähiger macht. Präzise ausgedrückt: Die Scheinwerfer können heller strahlen, der Scheibenwischermotor kann schneller laufen. Die Spannungsverluste sind aufgrund der halbierten Ströme auch in den Leitungen niedriger. Dies gilt umso mehr, als mit fortschreitendem Alter des Fahrzeuges Übergangswiderstände in maroden Kabelsträngen sowie an korrodierten Steckverbindungen (auch an die Masseanschlüsse denken!) zunehmen, womit am Verbraucher nur noch ein Teil der benötigten Spannung ankommt.

Ein 12 Volt-Bordnetz bietet weitere Vorteile: Es kann modernes Zubehör wie etwa Navigationsgeräte, Unfallmeldestecker und Diebstahlwarnanlagen angeschlossen werden.

Natürlich kennen und akzeptieren wir die Grenzen zeitgenössischer Autotechnik, über Defizite bei Licht und Sicht sollte man sich aber durchaus Gedanken machen.

Besser sehen bedeutet mehr Sicherheit, aber auch das „gesehen werden“ wird immer wichtiger. Fahren mit Licht am Tage (bzw. mit Tagfahrlicht) ist gängig und zu empfehlen. In etlichen europäischen Ländern ist dies bereits Vorschrift, auch in Deutschland wird eine Einführung diskutiert. „Licht an“ dürfte dann auch ohne gesetzliche Verpflichtung für den Oldtimer-Fahrer ratsam sein, um im Straßenverkehr gut erkennbar zu sein. Womit wir wieder bei unserem Spannungsthema wären: 12-Volt-Lichtmaschinen arbeiten mit einem wesentlich besseren Wirkungsgrad, der höhere Energiebedarf ist dann kein Problem mehr.

18.4. FIVA Drivers Code

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist seit vielen



Jahrzehnten ein Anliegen des ADAC sowie anderer internationaler Institutionen und Verbände. Die hohen Unfallzahlen der 70er Jahre sind passé, aber dennoch ist es ein Ziel, die Zahl der Verletzten und Getöteten im Straßenverkehr weiter zu reduzieren. 2004 wurde die Europäische Charta für die Straßenverkehrssicherheit ins Leben gerufen, mit der Zielsetzung, die Anzahl der Verkehrstoten zu reduzieren. Die Europäische Union hat sich hier ein ehrgeiziges Ziel gesetzt: Die Zahl der Verkehrstoten soll bis 2020 im Vergleich zum Jahr 2010 halbiert werden. Dabei wurden schon wichtige Erfolge erzielt. Während 2001 noch 54.000 Personen auf Europas Straßen starben, waren es 2010 nur noch 31.500 Menschen und 2015 laut EU-Bericht nur noch 26.000. Neben dem ADAC und anderen zahlreichen Institutionen ist auch der Oldtimer-Weltverband FIVA als Vertragspartner dieser „Road Safety Charter“ beigetreten.

Unfälle mit historischen und klassischen Fahrzeugen sind zwar eher selten, aber der FIVA ist es ein wichtiges Anliegen, dieses von den Oldtimer-Fahrern erreichte hohe Niveau der

Straßenverkehrssicherheit aufrechtzuerhalten. Vor diesem Hintergrund hat die FIVA einen Leitfaden zur Nutzung von historischen und klassischen Fahrzeugen entwickelt.

Dieser „Drivers Code“ stellt eine Sammlung von Verhaltensregeln dar, die Oldtimer-Fahrer beachten sollten, um zur allgemeinen Verkehrssicherheit beizutragen. So sollte ein Oldtimer-Besitzer sich vor jeder Fahrt vergewissern, dass sein Fahrzeug ordnungsgemäß instand gesetzt ist. Der Fahrer muss selbstverständlich auch die fahrtechnischen Eigenschaften und die Grenzen seines Fahrzeuges genau kennen und sich am besten vorher mit allen Bedienelementen vertraut machen. Einige der Punkte des Leitfadens sind für viele Selbstverständlichkeiten, aber er ist als Zusammenfassung aller Regeln ein sehr guter Verhaltenskodex für alle Oldtimer-Fahrer. Eine deutsche Fassung des kompletten FIVA Drivers Code findet sich im Internet unter www.adac.de/klassik.

Europäisches Aktionsprogramm für Straßenverkehrssicherheit: Um das Oldtimer-Fahren trotz der jedem wohl bekannten geringeren Sicherheitseigenschaften früherer Fahrzeugentwicklungen auch künftig zu ermöglichen, wurde in das Aktionsprogramm folgende von der FIVA eingebrachte Textpassage eingeführt: „... tritt nachdrücklich für die Erhaltung des kulturellen Erbes, das historische Fahrzeuge darstellen, ein; fordert deshalb dringend, dass die vorgeschlagenen Rechtsvorschriften jeglichen ungewollten, möglicherweise aber negativen Auswirkungen auf die Nutzung – und daher auch die Erhaltung – historischer Fahrzeuge Rechnung tragen; ...“



18.5. ADAC Oldtimer-Trainings

Der ADAC bietet auf zwei Trainingsanlagen (ADAC Fahrsicherheits-Zentrum in Hannover/Laatzten sowie in Grevenbroich) Oldtimer-Fahrern spezielle, auf die Besonderheiten der Fahrzeuge abgestimmte Trainings an. Die Inhalte entsprechen im Wesentlichen dem klassischen ADAC Fahrsicherheits-Training. Natürlich wird beim Oldtimer-Training sowohl in der Theorie als auch in der Praxis auf die technischen Besonderheiten der Fahrzeuge eingegangen.

Ein weiteres Spezifikum besteht darin, dass zur Schonung der Fahrzeuge keine Wasserhindernisse eingesetzt und einige fahrpraktische Übungen



nur „abgeschwächt“ gefahren werden, wie z. B. das Befahren der Dynamikplatte.

Die Kursinhalte im Überblick

Zum Programm gehören (fahr-)physikalische Grundlagen, die optimale Sitzposition und die Verfeinerung des Blick- sowie Lenkverhaltens. Sie erproben verschiedene Bremsstechniken auf unterschiedlichen Geschwindigkeiten, bei griffigen und glatten Fahrbahnverhältnissen.

Auch das Beibehalten der Richtungsstabilität wird in Theorie und Praxis erörtert. Kurven fahren sowie das kombinierte Manöver „Bremsen und Ausweichen“ runden die Programminhalte ab. Am Ende des Tages kann auf Wunsch und je nach Voraussetzung der jeweiligen Trainingsanlage ein spezieller Parcours durchfahren werden. Gerne werden bei Gruppentrainings auch individuelle Wünsche im Training berücksichtigt oder ein spezielles Rahmenprogramm angeboten.

Weitere Infos unter:
www.fsz-grevenbroich.de
www.fsz-hannover.de



Sicher mit dem „Oldie“ unterwegs



ADAC Fahrsicherheitstraining für Oldtimer

Inhalte:

- > Slalomfahren
- > Bremsverhalten und Richtungsstabilität
- > Bremsen auf verschiedenen Untergründen bei wechselnder Geschwindigkeit
- > Ausweichmanöver
- > Kurvenfahren in der Kreisbahn
- > Über- und Untersteuern

Kusdauer: Ca. 5 Stunden

Preis 89,00 €

*Jetzt
Wunsch-
termin
sichern!*

Buchen Sie online unter www.fsz-hannover.de oder rufen Sie uns an: 05102 9306-0

ADAC

**Fahrsicherheits-
Zentrum**
Hannover/Laatzten

PARTNER

FÜR MEHR FAHR SICHERHEIT

ADAC

Continental 

www.fsz-hannover.de

ADAC Fahrsicherheits-Zentrum
Hannover/Laatzten GmbH
Hermann-Fulle-Straße 10
30880 Laatzten
Telefon 05102 9306-0

