

## Inhalt

### Oldtimer: Der Preis ist heiß

„Was ist mein Schätzchen wert?“ – wenige Fragen werden bei den Liebhabern von Klassikfahrzeugen so heiß diskutiert wie diese, und selbst vom Fachmann ist sie nicht en passant zu beantworten. Ein Blick in einschlägige Bewertungslisten, die Zuordnung einer Zustandsnote - und Ablesen des Fahrzeugwertes? „Das wäre zu schön um wahr zu sein“, sagt Andreas Lahne vom DEKRA Classic Service.

### Kindertransport im Auto: Wenn die Sicherheit auf der Strecke bleibt

Nach der Schule schnell die Hausaufgaben erledigen, dann weiter zum Sportverein, in den Schwimmkurs, zum Jazzdance oder in die Musikschule: Das Programm vieler Kinder und Jugendlicher weist oftmals nur wenige Lücken im alltäglichen Kalender auf. „Bei diesem Stress bleibt leider viel zu oft die Sicherheit auf der Strecke“, konstatiert Markus Egelhaaf, Unfallforscher bei DEKRA.

### Motorradhelm: Keine Anschaffung für die Ewigkeit

„Ein Motorradhelm kann äußerlich noch ganz ordentlich aussehen, ob er Biker noch ausreichend schützt, ist eine ganz andere Frage“, sagt Achim Kuppinger, Sachverständiger bei DEKRA. Selbst an gut gepflegten Helmen geht der Alterungsprozess nicht spurlos vorüber. Bei den verwendeten Kunststoffen kommt es im Laufe der Jahre zu Materialermüdung, die Elastizität lässt nach - und damit auch die Schutzwirkung.

### Weitere Themen

- Fahrradverkehr: In gemeinsamen Zonen gilt Schrittgeschwindigkeit
- „Toter Winkel“: Nicht neben großen Fahrzeugen warten
- Reifenpanne: Pannenspray schließt Reparatur aus



*Jeder Oldtimer ist ein Unikat:  
Das macht die Bewertung  
anspruchsvoll*

### Was ist mein Oldtimer wert?

#### **Der Preis ist heiß**

„Was ist mein Schätzchen wert?“ – wenige Fragen werden bei den Liebhabern von Klassikfahrzeugen so heiß diskutiert wie diese, und selbst vom Fachmann ist sie nicht en passant zu beantworten. Ein Blick in einschlägige Bewertungslisten, die Zuordnung einer Zustandsnote - und Ablesen des Fahrzeugwertes? „Das wäre zu schön um wahr zu sein; dafür hat das Thema einfach zu viele Facetten“, sagt Andreas Lahne, bei DEKRA für den Classic Service verantwortlich.

Der Grund: Im Unterschied zum normalen Gebrauchtwagen kommen bei Old- und Youngtimern einige Besonderheiten ins Spiel. „Jeder Klassiker ist auf seine Weise ein Unikat mit einer einzigartigen Lebensgeschichte und Individualität. Für die Bewertung kommt es darauf an, ob er Seltenheitswert hat, ob und wie aufwendig er restauriert wurde. Bei Liebhabern steht auch hoch im Kurs, zu welchem Grad das Fahrzeug noch dem Originalzustand nahekommt und ob es so etwas wie die legendäre 'Patina' besitzt“, erklärt der Klassik-Experte.

Eine fundierte Bewertung ist damit deutlich aufwändiger und muss breiter angelegt werden: ein Job für Spezialisten, die eine Menge Know-how und Erfahrung mitbringen. Bei DEKRA etwa haben sie Aus- und Weiterbildungen durchlaufen, sind oft selbst vom Klassiker-Virus befallen und in der Garage steht häufig das eine oder andere Schätzchen.

Für die Bewertung des Zustandes stellen sie den Oldie auf den Prüfstand, nehmen ihn von außen, von innen und von unten in Augenschein und prüfen seine Qualitäten bei einer Probefahrt. Die Ergebnisse der einzelnen Baugruppen fließen in eine Gesamtnote ein. Auch der Fahrzeugwert speist sich aus unterschiedlichen Quellen: aktuelle Marktdaten spielen ebenso eine Rolle wie die Ergebnisse von Auktionen, Verkaufsangebote von Fachhändlern, Anzeigen von Privatleuten sowie einschlägiger Plattformen im Internet.

Die Sachverständigen analysieren zudem die angesprochene Originalität sowie Restaurierungsstatus, beziehen Aspekte wie Ausstattung, Laufleistung und selbst Farbkombinationen in ihre Expertise ein. „Mit diesem umfassenden, individuellen Ansatz schaffen wir in puncto Bewertung ein hohes Maß an Transparenz, das allen Interessierten eine fundierte Grundlage für Entscheidungen bietet, seien es Käufer, Verkäufer, Versicherer oder einfach Klassikliebhaber“, betont Lahne. (DEKRA Info)



*Klare Regeln für dem Radverkehr:  
Innerorts müssen Kfz 1,5 Meter  
Abstand lassen*

### Regeln für den Fahrradverkehr

## **In gemeinsamen Zonen im Schritttempo**

In gemeinsam mit Fußgängern genutzten Bereichen, wie etwa freigegebenen Fußgängerzonen oder auf verkehrsberuhigten Plätzen, müssen Radfahrer auf Fußgänger besondere Rücksicht nehmen. Das bedeutet: die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anpassen und höchstens Schrittgeschwindigkeit fahren; das entspricht etwa vier bis sieben km/h. Wenn es die Situation erfordert, sind sie sogar verpflichtet zu warten.

“Radfahrer dürfen sich in gemeinsamen Zonen nicht den Weg freiklingeln und nicht beliebig schnell fahren. Vor allem gegenüber Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Personen müssen Radler jegliche Gefährdung ausschließen. Das bedeutet: mit angepasster Geschwindigkeit fahren und jederzeit bremsbereit sein“, sagt Luigi Ancona, Unfallforscher bei DEKRA. Wer dort zu schnell unterwegs ist, riskiert im Übrigen ein Knöllchen.

Aber auch Radfahrer können Rücksichtnahme für sich in Anspruch nehmen. So müssen Kraftfahrzeuge beim Überholen von Radfahrern innerorts mindestens 1,5 Meter und außerorts mindestens 2 Meter Abstand halten. Auf Straßen mit Radweg besteht ein Parkverbot bereits im Bereich von acht Metern vor Einmündungen und Kreuzungen

Wichtig auch: Auf Schutzstreifen für Radfahrer gilt ein generelles Halteverbot. Die gestrichelte weiße Linie am Fahrbahnrand darf nur “bei Bedarf” überfahren werden, zum Beispiel, um einem Hindernis oder einer Baustelle auszuweichen. Ist der Streifen mittels einer durchgehenden weißen Linie von der Fahrbahn abgetrennt, handelt es sich um einen Radfahrstreifen, der von Kfz noch nicht einmal zum Ausweichen genutzt werden darf. Zu beachten ist auch, dass geradeaus fahrende Radler auf beiden Streifen Vorrang haben, wenn ein Fahrzeug nach rechts abbiegt.

“Im immer dichteren Straßenverkehr kann es nur dann mehr Sicherheit und weniger Unfälle geben, wenn alle Beteiligten wechselseitig mehr Rücksicht nehmen. Dabei kann es helfen, sich von Zeit zu Zeit in die Situation des anderen hineinzusetzen. Viele Autofahrer zum Beispiel sind öfter auch als Radfahrer unterwegs, und umgekehrt“, meint Unfallforscher Ancona. (DEKRA Info)



*Auch Motorradhelme sind Verschleißteile. Experten empfehlen einen Austausch spätestens nach sieben Jahren*

### Auch Motorradhelme altern **Kein Ding für die Ewigkeit**

„Ein Motorradhelm kann äußerlich noch ganz ordentlich aussehen, ob er Biker noch ausreichend schützt, ist eine ganz andere Frage“, sagt Achim Kuppinger, Sachverständiger bei DEKRA. Gut gepflegten Helmen sieht man es oft nicht an, wie viele Jährchen sie schon auf dem Buckel haben. Doch wie so oft im Leben ist der Alterungsprozess auch hier nicht aufzuhalten. Bei den verwendeten Kunststoffen tritt im Laufe der Jahre eine gewisse Materialermüdung ein, die Elastizität lässt nach - und damit auch die Schutzwirkung. „Deshalb empfehlen wir, den Kopfschutz nach spätestens sieben Jahren aufs Altenteil zu schicken.“

Ein Austausch kann aber auch schon früher notwendig werden: etwa, wenn die Polster im Inneren nachgegeben haben, Styroporsteile verformt sind oder Gummiteile porös werden. Dies kann sich auf die Schutzwirkung, auf den Tragekomfort und unter Umständen auch auf die Belüftung negativ auswirken. Ein Wechsel ist auch dann angezeigt, wenn der Helm harten Schlägen ausgesetzt war. Selbst wenn äußerlich keine Beschädigungen erkennbar sind, kann die Struktur geschädigt sein. Hat nur das Visier Kratzer abbekommen, lässt sich dies dagegen unter Umständen durch einen schlichten Austausch der Frontklappe beheben.

Da es um den Schutz eines der wertvolleren Körperteile geht, ist es ratsam, beim Neukauf auf Qualität zu achten. Als Mindeststandard gilt die Norm ECE-R-22.06, die 2021 eingeführt wurde und auf neuen, angepassten Prüfvorschriften beruht. Helme nach der alten Norm 22.05 dürfen jedoch weiter verwendet werden. Um festzustellen, ob der Helm passt, reicht es nicht, ihn kurz überzuziehen. Er sollte bei der Anprobe zumindest zehn Minuten oder länger oben bleiben. Er muss straff am Kopf sitzen, darf zugleich aber keine Druckstellen verursachen.

Auch das Gewicht ist ein wichtiger Aspekt. Leichtere Modelle bieten gegenüber schwereren einen größeren Tragekomfort; weniger Gewicht bedeutet bei einem Aufprall außerdem eine geringere Belastung der Halswirbelsäule. „Fehlen darf vor der Kaufentscheidung auf keinen Fall eine Probefahrt. Sie zeigt, ob man sich beim Fahren mit dem Helm wohlfühlt und ob dieser mit den Strömungsverhältnissen des Motorrades harmoniert“, erklärt Motorradexperte Kuppinger. Der Geräuschpegel im Helm darf nicht zu hoch sein, Biker und Bikerinnen dürfen aber auch nicht zu stark von Signalen und Geräuschen anderer Verkehrsteilnehmer abgeschottet sein. (DEKRA Info)



*Kinder auf dem Schulweg:  
Wie kommen wir sicher über die  
Fahrbahn?*

### Stress und Kindertransport im Auto

## Wenn die Sicherheit auf der Strecke bleibt

Nach der Schule schnell die Hausaufgaben erledigen, dann weiter zum Sportverein, in den Schwimmkurs, zum Jazzdance oder in die Musikschule: Das Programm vieler Kinder und Jugendlicher weist oftmals nur wenige Lücken im alltäglichen Kalender auf. Der sich für die Eltern ergebende Dispositionsaufwand – gerade auch bei mehreren Kindern – ist enorm. Wer muss wann wo sein? Geht es zu Fuß, mit dem Rad, Bus oder Bahn? Oder braucht es doch das Auto? Und wenn ja, wie können eventuell Mitfahrgelegenheiten organisiert werden?

„Bei diesem Stress bleibt leider viel zu oft die Sicherheit auf der Strecke“, konstatiert Markus Egelhaaf, Unfallforscher bei DEKRA. „Drei Kindersitze passen nicht auf jede Rücksitzbank, das korrekte Anschnallen wird gern den Kindern überlassen und die sperrigen Hockeyschläger und Co. landen ungesichert im Kombi-Laderaum.“ Da die Zeit ohnehin knapp ist und Parkplätze am Ziel Mangelware sind, wird schon mal auf dem Gehweg oder in zweiter Reihe gehalten. Aussteigen und Ausladen müssen hier besonders schnell gehen. Türen auf und raus.

Dass man bei weniger Stress und bei besserer Parksituation die Kinder nur zur fahrbahnabgewandten Seite aussteigen lässt und auf Passanten per Rad oder zu Fuß achtet, ist in diesen Momenten vergessen. „Gerade diese Situationen sind es, die für die eigenen Kinder und für andere Verkehrsteilnehmer große Unfallrisiken bergen“, erklärt Egelhaaf. „Wenn es hektisch zugeht, schaut sich kein Kind vor dem Öffnen der Tür um, ob von hinten jemand kommt.“

Der Ausstieg auf die Fahrbahnseite führt schnell zu unliebsamen Begegnungen mit vorbeifahrenden Fahrzeugen, das Ausladen des Kofferraums im fließenden Verkehr bietet ebenso ein erhebliches Gefahrenpotenzial, zumal gerade hier die Aufmerksamkeit der anderen Fahrenden ebenso eingeschränkt ist – auch sie müssen schnell noch ihre Kinder abliefern.

„Bei all dem Stress, den die ‘Kinderlogistik’ mit sich bringt, dürfen die Standards der sicheren Verkehrsteilnahme nicht auf der Strecke bleiben“, betont der Unfallforscher. „Dazu gehören, dass jeder und jede Mitfahrende vorschriftsmäßig angeschnallt ist und bei Bedarf einen geeigneten Kindersitz hat; dass der Ausstieg aller Kinder ausschließlich zur fahrbahnabgewandten Seite erfolgt, nachdem man sich vergewissert hat, dass die Tür gefahrlos geöffnet werden kann; dass die Ladung sicher verstaut ist und dass am Zielort ein geeigneter Parkplatz gesucht wird. So viel Zeit und Verantwortung muss sein.“ (DEKRA Info)





*Attention: Angles Morts!  
So warnen Schilder an Bussen  
und Lkw vor den Gefahren im  
Toten Winkel, etwa beim  
Ampelstopp*

Vorsicht, „Toter Winkel“

### **Nicht neben großen Fahrzeugen warten**

Die Unfallexperten von DEKRA warnen Radfahrer davor, beim Ampelstopp unmittelbar rechts neben einem Lkw oder Bus zu warten. In solchen Situationen haben sich in der Vergangenheit viele Unfälle ereignet, bei denen Radfahrer von Rechtsabbiegern im "Toten Winkel" übersehen wurden und oft schwerste Verletzungen erleiden mussten. Mittlerweile dürfen Kraftfahrzeuge über 3,5 Tonnen beim Rechtsabbiegen innerorts nur noch höchstens Schrittgeschwindigkeit fahren. Außerdem sind viele Lkw und Busse mit aufwendigen Spiegel-, Radar- und Kamerasystemen ausgestattet, damit die Fahrer die Situation unmittelbar neben dem Fahrzeug besser im Blick behalten können. „Trotz aller Technik in diesen Fahrzeugen kann es vorkommen, dass Radfahrende daneben nicht wahrgenommen werden“, warnt Unfallforscher Luigi Ancona. „Deshalb ist es ratsam, nicht seitlich an großen Fahrzeugen vorbeizufahren, sondern dahinter zu bleiben, bis sie den Kreuzungsbereich verlassen haben.“ (DEKRA Info)



*Achtung bei der Reifenpanne:  
Wer Pannenspray einfüllt, muss  
den Reifen danach austauschen,  
eine Reparatur ist dann nicht  
mehr möglich*

Reifenpanne

### **Pannenspray schließt Reparatur aus**

Wer sich bei einer Reifenpanne die Option einer Reparatur des Pneu offenhalten möchte, darf den Reifen nicht mit einem Pannenspray wieder flott machen. „Wird ein Durchstich von innen her abgedichtet, kann der Reifen anschließend nicht mehr repariert werden, sondern muss komplett ausgetauscht werden“, sagt der DEKRA Reifensachverständige Christian Koch. Auch darf mit plattem Reifen selbst über kurze Strecken nicht weitergefahren werden; dies würde den Reifen zerstören. Es ist auch nicht ratsam, eingefahrene Fremdkörper aus dem Reifen ziehen, denn das hat unmittelbar einen Druckverlust zur Folge. Wichtig zu wissen: Wer im Pannenfall zum Beispiel einen Pannenspray verwendet oder zum Abdichten gummierte Schnüre von außen einbringt, muss zügig eine Werkstatt aufsuchen. „Solche Lösungen sind für nur kurze Strecken geeignet. Es handelt sich nicht um eine Reparatur, sondern lediglich um eine zeitlich begrenzte Wiederherstellung der Gebrauchseigenschaften“, so der Experte. (DEKRA Info)

Foto: DEKRA  
Abdruck honorarfrei.  
Beleg und Urhebervermerk  
erbeten.

Hinweis für die  
Redaktion: Das Motiv kann  
bei der DEKRA Presseabteilung  
angefordert werden.  
Tel. +49 711 7861-2122

Foto: DEKRA  
Abdruck honorarfrei.  
Beleg und Urhebervermerk  
erbeten.

Hinweis für die  
Redaktion: Das Motiv kann  
bei der DEKRA Presseabteilung  
angefordert werden.  
Tel. +49 711 7861-2122