

Mit dem Nachwuchs im Oldtimer unterwegs



Familienfahrten mit dem historischen Fahrzeug zählen zu den größten Freuden unseres Hobbies: zum Stolz auf das mühevoll restaurierte oder teuer gekaufte Fahrzeug kommt die Freude, wenn Frau und Kinder die Neigung des Vaters teilen und gemeinsam die Anerkennung der Umwelt genießen. Die euphorische Ausflugsstimmung führt leider oft dazu, dass Sicherheitsaspekte verdrängt werden: so konnte man kürzlich bei einer Gleichmäßigkeitsprüfung beobachten, wie im Formel-Rennwagen ein Vierjähriger auf Vaters Schoß ins Fahrerlager transportiert wurde.

Der Gesetzgeber hat die Sicherung von jugendlichen Passagieren im § 21 der Straßenverkehrsordnung eindeutig geregelt: Kinder bis zum Alter von 36 Monaten dürfen in gurtlosen Fahrzeugen grundsätzlich nicht transportiert werden. Diese Bestimmung gilt für alle Fahrzeugklassen vom Messerschmitt Kabinenroller über den Opel Olympia oder MG A bis zum Horch 853. Ist der Nachwuchs kleiner als 150 Zentimeter und im Alter zwischen drei und zwölf Jahren, muss er in Autos ohne Sicherheitsgurte oder mit Zweipunktgurten auf den Rücksitzen Platz nehmen. Sind Dreipunktgurte vorhanden, müssen die Kinder wie in jedem anderen Fahrzeug mit altersentsprechenden Kindersitzen oder Sitzerrhöhungen gesichert werden, die der seit dem April 2008 geltenden ECE-Norm R44 03 oder 04 entsprechen. Der Beifahrersitz mit Dreipunktgurt ist der Pflichtplatz für ein Kind, wenn auf den hinteren Sitzen keine Gurte vorhanden sind. Ausnahmen von diesen Regeln gibt es nur, wenn zum Beispiel drei Kindersitze nebeneinander nicht untergebracht werden können oder auf der Rücksitzbank in der Mitte ausschließlich ein Beckengurt installiert ist.

Als Besitzer einer hochwertigen Rarität aus den Anfangsjahren des Automobilismus bis in die dreißiger Jahre des letzten Jahrhunderts oder einer sportlichen Preziose auf vier Rädern wird man sicher die Originalität in den Vordergrund stellen und auf die Mitnahme von Nachwuchs-Liebhabern verzichten müssen, bis Alter und Größe über den Anforderungen des Gesetzes liegen.

Für Oldtimer der fünfziger und sechziger Jahre scheint eine Nachrüstung mit Sicherheitsgurten für alle Passagiere durchaus akzeptabel. Die Befestigungspunkte für dieses Extra besaß der Volvo P 122 Amazon schließlich schon bei der Präsentation im Jahr 1956. In den Anfangsjahren rüsteten die Volvo-Händler die Gurte auf Wunsch nach, ab Sommer 1958 gingen sie für die Vordersitze in die Serienausstattung ein und sorgten neben anderen Details für den guten Ruf der „Sicherheit aus Schwedenstahl“. Nils Bohlin, (1920-2002) der Konstrukteur des Dreipunktgurts, fand 1999 Aufnahme in die „Automotive Hall of Fame“.

Die Pflicht zum Einbau von Sicherheitsgurten für Fahrer und Beifahrer besteht in Deutschland seit 1. April 1970; für die Rücksitze war der 1. Mai 1979 der Stichtag. Oldtimer und Youngtimer aus dieser Zeit sollten in jedem Fall für alle Passagiere mit den Rückhaltesystemen nachgerüstet werden, auch wenn damit die ursprüngliche Optik des Innenraums geringfügig beeinträchtigt wird. Im Regelfall sind bei Autotypen aus diesen Jahren alle Voraussetzungen für eine unkomplizierte Installation vorhanden. Prüfung oder Austausch der Sicherheitsgurte im Zuge einer Restaurierung oder nach dem Kauf eines Oldtimers gehören nicht nur für Eltern zum Pflichtprogramm. Geringe Jahres-Kilometerleistung oder zurückhaltende Fahrweise stellen kein ernsthaftes Argument oder einen Schutz gegen das Fehlverhalten eines anderen Verkehrsteilnehmers dar. Der Ärger über den Unfall mit dem „vierrädrigen Liebling“ ist so groß, das man sich wenigsten alle Risiken für Familie und Chauffeur ersparen sollt