



12

SCHUTZFAKTOR

TEXT: STEFAN FRITSCHI FOTOS: SCHLÄPPI RACE-TEC (2), MERCEDES (2), VOLVO (1)

2019 feiert der Dreipunkt-Gurt von Volvo seinen 60. Geburtstag. Aber Fragen zum Thema Sicherheitsgurten führen bei Oldtimerfahrern bis heute zu Unsicherheiten. Ein Experte bringt Licht ins Dunkel.



Auf dem richtigen Weg: Zweipunkt-Schultergurt bei Mercedes Anno 1961.

Flugzeugpiloten schnallten sich schon früh an. Autofahrer folgten erst, als die zunehmende Verkehrsdichte der Massenmotorisierung in den 1950er-Jahren zu mehr Unfällen führte. Zu den Pionieren gehören Mercedes und Volvo. Nach vielen Experimenten lancierten die Stuttgarter 1957 im 300 SL Roadster den Beckengurt als Sonderausstattung «Gurt zum Anschnallen, Flugzeugbauart». Volvo brachte 1957 den Zweipunkt-Diagonalgurt, 1959 das Dreipunkt-System, wie wir es bis dato kennen.

Pflicht oder nicht?

Experte Mathias Schläppi von Schläppi Race-Tec in Meiringen kennt sich mit dem Thema bestens aus. «Vorn mussten ab 1. Januar 1971 in allen Neuwagen Gurte montiert sein, und ab

1976 waren die Dreipunkt-Gurte vorgeschrieben», sagt Schläppi. «Diese Vorschriften gelten für die Oldtimer der entsprechenden Jahrgänge immer noch.» Und er klärt auch einen weitverbreiteten Irrtum: «Sind Gurte montiert, müssen sie benutzt werden – auch wenn das Auto vor der Gurttragepflicht zugelassen wurde.»

Die Gurte müssen optisch in einem guten Zustand sein und einwandfrei funktionieren. Das wird bei der MFK geprüft. Sobald jedoch Verletzungen am Band auftreten und sie sich nicht mehr gut einrollen lassen, müssen sie ersetzt werden. «Man darf aber nicht vergessen, dass auch optisch einwandfreie Sicherheitsgurte altern,» sagt der Experte. «Besonders UV-Strahlung setzt ihnen im Laufe der Jahrzehnte zu und reduziert möglicherweise die Rückhalte-



«Gurt zum Anschnallen, Flugzeugbauart»: Der Beckengurt von Mercedes hatte 1957 noch Erklärungsbedarf.



Sicher und schnell: Hosenträgergurte wie hier im Honda S800 sorgen im Oldie für einen optimalen Schutz.

kräfte. Ein Verfallsdatum gibt es nicht, aber rechtzeitiger Ersatz ist dennoch empfehlenswert.»

Was sagt die MFK?

Ist es möglich, Gurte in einem Auto nachzurüsten, das ursprünglich keine hatte, ohne den Veteranenstatus zu verlieren? «Ja!», sagt Schläppi. «Da die Gurte ein Sicherheitsbauteil sind und nicht eine Änderung des Wagens notwendig ist, wird dies in den meisten Fällen bewilligt und dürfte keinen Einfluss auf den Veteranenstatus haben. Dies ist aber mit der MFK im Vorfeld zu klären.» Letztendlich müsse der gesunde Menschenverstand entscheiden.

Die Gurte sollten möglichst nahe am Original sein. «Es ist vieles möglich», sagt Schläppi. «Es können statische oder dyna-

mische Gurte mit Retraktor oder Sportgurte verbaut werden. Die Gurte müssen eine ECE-Zulassung haben, die gewährleistet, dass der Gurt für diesen Zweck geeignet ist.» Das ist ein sehr wichtiger Punkt. Es ist unzulässig, aus einem anderen Auto ausgebaute oder auf dem Markt angebotene, nicht ECE-genehmigte Gurte zweifelhafter Herkunft einzubauen. «Man darf da nicht auf den Goodwill der Prüfer hoffen», warnt Schläppi. «Nicht zugelassene Bauteile sind gefährlich und werden genauso geahndet wie nicht vorhandene oder nicht benutzte Gurte.»

Ein weiterer wichtiger Punkt: «Man sollte nie das Gurtband aus neuen Gurten heraustrennen und in die alten Schnallen und Halterungen einbauen. Das Ganze ist ein System, das man

nur komplett verbauen kann und an dem nicht herumgebastelt werden darf.» Fachbetriebe wie die Firma Schläppi kennen Lieferanten, die Gurte herstellen, welche optisch und technisch zum entsprechenden Veteran passen und die von der MFK akzeptiert werden.

Schonender Einbau?

Der Gang zur Fachwerkstatt ist laut Mathias Schläppi noch aus einem weiteren Grund wichtig: «Wir kennen die genauen Anforderungen und Regelungen. Denn es müssen verschiedene Einbauwinkel und -abmessungen eingehalten werden. Wenn nötig, nehmen Prüfzentren wie das Dynamic Test Center DTC in Biel den Gurteinbau ab und erstellen ein Gutachten für die Mutation beim MFK.»

Gerade bei sehr wertvollen Oldtimern will man natürlich möglichst wenig anfassen, damit er später wieder in den Originalzustand zurückversetzt werden kann. Können Gurte deshalb «schonend» und ohne Bohren nachgerüstet werden? «Dies ist fahrzeugabhängig. Aber meistens geht es nicht ohne zu bohren, da die Verankerungspunkte bis zu 1350 Kilogramm Zugkraft aushalten müssen. Darum muss die Befestigung an der Grundstruktur des Fahrzeugs erfolgen. Man kann nicht einfach im Bodenblech etwas fixieren. Dafür gibt es elegante Lösungen, die wir auch wir einbauen, ohne dass der Wagen an Wert oder gar seinen Veteranenstatus verliert, dabei aber an Sicherheit gewinnt. Der Schutzfaktor ist schliesslich das A und O bei jeder Gurt-Nachrüstung.» ■



Gewusst wie: Die Fachwerkstatt kennt die Anforderungen zum Gurteinbau.