



Fahrzeugtransporte sicher durchführen

Manchmal muss ein Oldtimer Huckepack genommen werden. Wir vergleichen die Möglichkeiten des Transports über eine Spedition mit dem Selbsttransport und zeigen, worauf man achten sollte.

Tipps, um den Oldtimer sicher von A nach B zu bekommen

Oldtimer haben es gut: Manchmal geht es bequem Huckepack quer durch Deutschland oder Europa.

In manchen Fällen soll lediglich die Technik geschont werden, manchmal ist der Oldtimer jedoch technisch nicht dazu in der Lage, (größere) Strecken zu fahren – sei es aufgrund eines akuten Defekts oder während der Restaurierung.

Nicht immer kann der Transport in einem geschlossenen, klimatisierten Transporter bzw. Anhänger von einem Experten durchgeführt werden. Deshalb hier einige Tipps zum Thema Fahrzeugtransport:

Möglichkeit 1 - Der Transport per Spediteur

Der Einzeltransport in einem geschlossenen Transporter bzw. Transportanhänger ist die optimalste Variante: Geschützt vor Witterungseinflüssen wird der geliebte Klassiker von A nach B bugsiert. Diese Art von Transport bieten jedoch nicht alle Spediteure an. Gleichzeitig handelt es sich um die teuerste Variante.

Wer es etwas günstiger haben möchte, aber nicht selbst transportieren möchte, kann sich auch bei den großen Autospeditionen umschauen. Entsprechende Portale wie shiplly.com oder iloxx.de (z.B. Partner bei ebay) bieten einen Online-Rechner. Exemplarisch haben wir uns einmal die Dienstleistung von iloxx näher angeschaut:

Gehen wir von einem fahrbereiten PKW aus, so staffelt sich hier die Entfernungspauschale bis 250km, bis 600km bzw. bis 1.500 km.

Die Preise beginnen bei 350,00 Euro für die kurze Distanz, liegen bei 429,00 bei der mittleren und bei 539 bei der längsten Distanz.

Für Restaurierungsobjekte, die nicht anspringen, interessant: Die optionale Verladung mit einer Seilwinde berechnet iloxx mit 77,35 Euro (Voraussetzung "Fahrzeug ist roll- und lenkfähig"). Das mag anfangs viel erscheinen, doch gehen wir einmal von einer Distanz zwischen 500 und 600 km aus. Allein die reine Fahrzeit ohne Be- und Entladen liegt hier Minimum bei 10 bis 12 Stunden, d.h. kalkulieren wir hier noch Stauzeiten ein, so sollte eine solche Tour eigentlich nicht an einem Tag durchgeführt werden. Durch die hohen "Lenkzeiten" sind Müdigkeit und Konzentrationsprobleme zu erwarten. Viele Laien tun sich



ohnehin etwas schwerer mit einem schweren Anhänger im Schlepptau und fahren lange nicht so "unverkrampt" wie sonst. Hinzu kommen möglicherweise Kosten für eine Unterkunft, einen geliehenen Anhänger, Spritkosten für Hin- und Rückfahrt und - je nach Kategorie des Zugfahrzeugs - ein erhöhter Verschleiß.

Zu beachten sind folgende Punkte:

- Die maximale Anhängelast des eigenen PKW, so dass es allein schon aus Sicherheitsgründen sinnvoll ist, sich ein entsprechend größeres Zugfahrzeug zu leihen.
- Welche Fahrzeugklasse darf ich mit meinem Führerschein bewegen?
- Viele Autovermietungen bieten grundsätzlich keine Transporter wie VW T5, Ford Transit, MB Sprinter etc. mit einer Anhängerkupplung an, um erhöhtem Verschleiß im Anhängerbetrieb vorzubeugen.
- Der Spediteur bietet in der Regel auch eine Frachtführerhaftung - jedoch reicht die im Normalfall nicht für einen hochwertigen Oldtimer aus.

Wer diese Punkte berücksichtigt und die verlorene Zeit bedenkt, der kann mit einem Speditionstransport letztlich Geld und Nerven sparen.

Grundregel Nummer eins:

Verbindlich und vorab schriftlich vereinbaren, wer die Gefahren des Transports trägt - der Abschluss einer separaten Transportversicherung kann ungeheuer sinnvoll sein. Beispielsweise, wenn an einem Autotransportanhänger ein überalterter Reifen platzt und der komplette Hänger sich überschlägt, steht der Eigentümer auch bei höherwertigen Fahrzeugen meist vor einem wirtschaftlichen Totalschaden.

Wer das Risiko ausschließen möchte, mit einem Haufen verbeulten Blech ohne Entschädigung dazustehen, der sollte auf eine Transportpolice nicht verzichten!

Wer ein bereits zugelassenes und versichertes Fahrzeug überführen möchte, hat manchmal Glück - der Transport des Fahrzeugs auf einem Anhänger ist in den meisten Fällen bereits in der Teilkaskoversicherung für den Oldtimer enthalten.

Kleiner Hinweis in eigener Sache: BELMOT unterscheidet nur zwischen Grunddeckung und Allgefahrendeckung. In unserer Grunddeckung wird der Transportmittelunfall generell berücksichtigt.

Auch die (gar nicht so seltenen) Beschädigungen beim Be- und Entladen sollten auf jeden Fall in der Deckung enthalten sein! Dies ist meistens leider nicht Fall.

Auch das Thema Diebstahl bzw. Unterschlagung sollte jeder bedenken, eine 10-minütige Pinkelpause reicht locker, um an der Autobahn-Raststätte einen



Anhänger mit einem 150.000,- Euro Porsche an ein anderes Zugfahrzeug zu hängen.

UNSER FAZIT:

Der Transport per Spediteur ist sicher und muss nicht teuer sein - die Rückholung unseres BELMOT-Käfers hat von Bremen nach Mannheim 400 Euro netto gekostet und das Fahrzeug wurde direkt vor der Haustür abgeladen.

Möglichkeit 2 - Selbst ist der Transporteur

Zunächst prüfen wir VOR DEM TRANSPORT im Fahrzeugschein (also in der Zulassungsbescheinigung Teil I), ob die Anhängelast durch das Leergewicht des Anhängers zuzüglich des Gewicht des zu transportierenden Fahrzeugs nicht überschritten wird.

Ein paar Arbeitshandschuhe leisten beim Verladen gute Dienste und auch die Spanngurte sollten überprüft werden, nicht ist ärgerlicher als nach dem Verladen festzustellen, dass die Gurte eingerissen sind oder der Ratschenmechanismus defekt ist.

- **Be- und Entladen**

Fahrzeuge mit Heckmotor MÜSSEN rückwärts auf den Hänger transportiert werden – also Hinterachse voraus.

Gerade bei gesteckten Auffahrrampen ist auf korrektes Einrasten zu achten, da diese bei Belastung je nach Untergrund auch aus ihrer Position verrutschen können.

Wer die Möglichkeit hat, den Transport mit einem klassischen PKW-Transporter auch gerne "Abschlepper" genannt, durchführen zu können, macht mit Sicherheit nichts falsch.

Aber auch hier ist Vorsicht geboten: Wird das Fahrzeug mit der Seilwinde hochgezogen, ist es wichtig, das Seil korrekt zu befestigen und das Fahrzeug nicht ruckartig anzuziehen. Wird das Fahrzeug nicht korrekt angehängt, besteht die Gefahr irreparabler Schäden an der Achsgeometrie oder an der Karosserie (Verwindung). In der Folge hätte ein solches Auto keinen Geradeauslauf mehr.

- **Lebensgefahr**

Auch die Abschleppöse sollte zuvor geprüft werden. Ist sie "abgerostet" wird sie nicht nur zum lebensgefährlichen Geschoss für denjenigen, der die Seilwinde bedient, sondern es besteht auch größte Gefahr durch das unkontrolliert rückwärts rollende Auto.

Daher sollte sich bei der Verladung eine Person dauerhaft im Fahrzeug befinden um notfalls die Fußbremse bzw. Handbremse zu betätigen.

Gleichzeitig können so Korrekturen am Lenkrad durchgeführt werden, um sicher zu stellen, dass das Auto gerade, sowie mittig auf dem Transporter bzw. Anhänger transportiert werden kann.

- **Fahrzeug richtig sichern**

Ist das Fahrzeug verladen, Gang einlegen und Handbremse ziehen.

- **Besonderheit Anhänger**

Am allerwichtigsten ist es, das Fahrzeug nicht zu weit vorne und auf keinen Fall zu weit hinten zu verzurren.

Wird das zu transportierende Fahrzeug zu weit vorne platziert, sinkt das Heck des Zugfahrzeugs und die Vorderachse wird gleichzeitig entlastet. Das heißt, bei starken Bremsmanövern ist nicht die maximale Verzögerung erreicht.

Noch schlimmer ist es, wenn das zu transportierende Fahrzeug deutlich zu weit hinten abgestellt wird oder Käfer, Bulli, Porsche und anderen Heckmotorautos in Fahrtrichtung auf dem Anhänger positioniert werden.

In diesem Fall wird nämlich die Hinterachse des Zugfahrzeugs entlastet, was permanent zu einem schlingernden Fahrverhalten führt. Im Falle einer Notbremsung würde der Anhänger das Auto schräg stellen, da die Hinterachse keine Seitenführungskräfte mehr übertragen kann.

- **Auf die richtige Sicherung kommt es an**

Wichtig ist auch, das Fahrzeug an allen vier Rädern fest zu verzurren, mit stabil ausgeführten Spanngurten.

Der direkte Vergleich zwischen unseren beiden transportierten Saab 96 macht diesen Unterschied erschreckend deutlich. Das orangene Fahrzeug wurde nur vorne links und hinten rechts gesichert, da nur eine Strecke von 65 km zurückgelegt werden sollte.

Auch hier wurden wie bei dem weißen Pendant direkt die Räder gesichert, bei dem weißen Saab jedoch alle vier Räder.



Der Unterschied, nach ca. 50km vorsichtiger Autobahnfahrt mit 80 km/h ist erschreckend, man kann auf dem Foto direkt erkennen...

... dass das Fahrzeug trotz der doppelten Sicherung vor dem Entladen schräg auf dem Anhänger steht.

Das ist nicht nur für den Transport als solches von eklatanter Bedeutung, da ein Spanngurt sich lösen könnte aufgrund zu geringer Spannung oder im Umkehrschluss reißen könnte.

Gerade beim Entladen passieren mehr Zwischenfälle als beim Beladen, da viele irrigerweise der Ansicht sind, das Fahrzeug stünde exakt so auf der Ladefläche wie zu Beginn. - Also Lenkrad festhalten und runterrollen - aber das kann - wie wir hier sehen - "richtig schief gehen".

Daher gerade bei Fahrten über 100km regelmäßig den Sitz und die Spannung der Gurte überprüfen. Auch nach dem Abladen auf korrekten Sitz und richtige Befestigung der Rampen achten.

Spanngurte ordentlich aufrollen. Dabei kann man am besten die Beschädigungen feststellen, ggfs. Ratschenmechanismus mit Multiöl einsprühen - als Rostschutz - und evtl. eingerissene Gurte möglichst zeitnah ersetzen.

Tempolimits und Sicherheitsabstände einhalten!

Ein Fahrzeug mit Anhänger besitzt andere Fahreigenschaften und der Bremsweg verlängert sich deutlich, wer zu schnell fährt riskiert nicht nur seinen Führerschein, sondern gefährdet sich und andere. Gleiches gilt für einen zu geringen Sicherheitsabstand.

UNSER FAZIT:

Wer all diese Tipps und Anregungen beherzigt, kann relativ sicher sein, dass sein Oldtimer auch per Huckepack sicher am Ziel ankommt.