

## Editorial::



### Spannende Felder

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

seit ein paar Wochen dominiert ein Thema die Diskussionen in der Republik und schlägt Wellen bis hinauf in die Politik: E10 und die Weigerung der Bürger, den neuen Kraftstoff mit erhöhtem Bioethanolanteil zu tanken. Umfragen zeigen: Fast 70 Prozent der Autofahrer, die E10 tanken könnten, haben noch nie E10 getankt. Der Hauptgrund dafür ist die Angst vor einem Motorschaden. Doch passiert das wirklich? Sollten sich Sachverständige verstärkt auf dieses Thema einstellen? Nach einem gut besuchten Seminar der BVSK-Akademie und den dort gehörten Referaten kann man Entwarnung geben: Denn bei E10 wird der Bioanteil tatsächlich nur sehr selten ausgereizt. Das trifft im Übrigen auch auf E5 zu. Wenn etwas passiert, so sind es Schäden am Kraftstoff- und Einspritzsystem an nicht E10-geeigneten Fahrzeugen. Für den Motor selbst soll es kein Problem darstellen. Vor allem aber schwierig: Im Regelfall gibt es zu viele unbekannte Randbedingungen, die es für Fahrzeugbesitzer und Sachverständige nahezu unmöglich machen, Schäden tatsächlich auf die Verwendung von E10 zurückzuführen. Ein anderes Betätigungsfeld ist da erfolgversprechender: Old- und Youngtimer. Die Zahl dieser automobilen Kulturgüter wächst stetig, aber nur wenige Sachverständige setzen sich damit intensiv auseinander. Eine besondere Herausforderung sind die teils gegensätzlichen Ansichten der Szene. Muss ein Oldtimer immer perfekt restauriert sein? Darf man einen Oldtimer noch optisch verändern und wie ist das zu bewerten? Was passiert, wenn man Old- und Youngtimer äußerlich alt belässt, aber unterm Blech modernste Automobiltechnik verbaut? Das Titelthema in diesem Heft greift solche und andere Fragen rund um klassische Fahrzeuge auf und wird in der kommenden VKU mit Praxisbeispielen fortgeführt.

Noch mehr aus der Praxis und nach wie vor hochaktuell: Manipulationen des Kilometerstandes. Die Polizei geht davon aus, dass heute bei rund 30 Prozent aller Gebrauchtwagen die Kilometeranzeige im Tacho nicht mit der tatsächlichen Laufleistung des Fahrzeugs übereinstimmt! Die Fahrzeughersteller könnten das mit relativ geringen Mehrkosten unterbinden, tun dies aber (noch) nicht. Das bedeutet für Kfz-Sachverständige bei Fahrzeugbegutachtungen mehr Aufwand. Die gründliche Plausibilitätskontrolle der Laufleistung gehört somit zum Pflichtprogramm. Der Beitrag ab Seite 194 zeigt interessante Analysemethoden dafür auf.

Mit besten Grüßen, Ihr

Thomas Seidenstücker, stv. Chefredakteur VKU

## Inhalt::

### Aktuell

Nachrichten	164
Veranstaltungen	167
EVU-Nachrichten	168
Navigation: Führungsqualität	170
Reifen: Unfälle durch Mischbereifung	174
BVSK-Seminar: Symposium zur E10-Verträglichkeit	198

### Fachbeiträge

#### 1.1.0 Richtarbeiten an Pkw-Karosserien

**Titelthema:** Die Oldtimer-Restaurierung im Wandel und zukünftige Bedeutung der Dokumentation

*Johann Gwehenberger* 176

#### 2.2 Unfallforschung

Crash-Serie VW Golf III: Beeinflussung des Insassenschutzes durch Modellvarianten

*Raphael Murri* 184

#### 1.7.1 Tachometer

Hinweise zu Laufleistungsmanipulationen

*Ralf Krause* 194

### Datenblätter

Citroën DS3	199
Peugeot 5008	201

Impressum	165
Redaktionsbeirat	164



Titelfoto: Martin Grimme  
Bearbeitet: O.H., Springer  
Fachmedien München