

ADAC OLDTIMER-RATGEBER 2024/2025

**DAS NACHSCHLAGEWERK ZUM THEMA
HISTORISCHE UND KLASSISCHE FAHRZEUGE**





7. – 9. JUNI 2024
MESSE FRIEDRICHSHAFEN

Save the Date:
16.–18. Mai 2025



WWW.KLASSIKWELT-BODENSEE.DE

» VORWORT



Dr. Gerd Ennser
ADAC Sportpräsident

Liebe Clubmitglieder, liebe Freunde historischer und klassischer Fahrzeuge,

Oldtimer begeistern Menschen und sind ein großer Sympathieträger. Sie faszinieren uns mit ihrem Design, bringen uns mit ihrer Ingenieurskunst zum Staunen und dokumentieren Handwerkskunst vergangener Zeiten. Immer mehr Menschen lassen sich von Old- und Youngtimern in den Bann ziehen und nicht zuletzt stehen diese Fahrzeuge auch für ein Lebensgefühl. Der Bestand an historischen Fahrzeugen wächst stetig und macht Fahrkultur und unser automobiles Kulturgut erlebbar.

Für Liebhaber und Besitzer von Oldtimern auf zwei und auf vier Rädern will der ADAC ein kompetenter Ansprechpartner sein. Der ADAC steht allen Oldtimer-Freunden als Unterstützer, Berater und helfende Hand beiseite. Von Pflege und Bewahrung, technischer Hilfestellung oder auch bei Sicherheit und Recht ist der Club eine gute Adresse. National und international setzt sich der ADAC für die Interessen von Oldtimer-Freunden ein, von den viele in den knapp 70 dem ADAC angeschlossenen Korporativclubs organisiert sind. Eine Vielzahl von Veranstaltungen des ADAC, die ein geselliger Treffpunkt und Austauschort für Gleichgesinnte sind, fördern das aktive Clubleben. Die Bandbreite von Oldtimer-Events ist dabei so vielfältig wie das Hobby selbst: von Clubtreffen und eintägigen Ausfahrten bis hin zu mehrtägigen Touren in Deutschland oder im europäischen Ausland.

Zu den Höhepunkten im Veranstaltungskalender zählen, neben den vom ADAC unterstützen und organisierten klassischen Markenclub-Treffen und sportlichen Events, die Oldtimer-Wandertouren. Angefangen mit den eintägigen Youngtimer Touren, die von den ADAC Regionalclubs in der gesamten Republik organisiert werden, bis hin zu den beliebten touristischen Ausfahrten ADAC Deutschland Klassik und ADAC Europa Classic sowie der erfolgreich etablierten ADAC Classic meets für Zweiradfahrer bietet der Club passende Events für jeden Geschmack. Zu allen Themen rund um klassische Fahrzeuge finden Sie im aktualisierten und erweiterten ADAC Oldtimer- Ratgeber 2024/2025 zahlreiche Informationen, Tipps und Anregungen. Das faszinierende Oldtimer-Hobby wirft immer wieder neue Fragen auf, die der Ratgeber oft schnell beantworten kann.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen beim Lesen und eine unfallfreie, genussvolle Fahrt mit Ihren automobilen Kostbarkeiten.

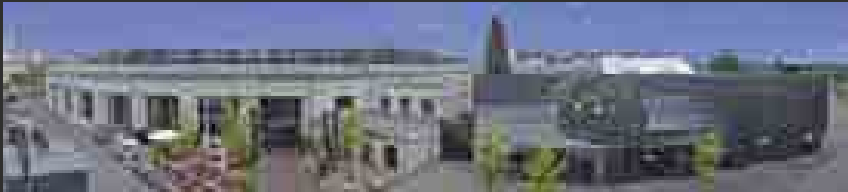
Herzliche Grüße

Ihr
Dr. Gerd Ennser
ADAC Sportpräsident



Classic Remise

Berlin | Düsseldorf



www.remise.de

» GRUßWORT



Dr. Volker Wissing MdB
Bundesminister für
Digitales und Verkehr

Liebe Leserinnen und Leser,

Ideenreichtum und Erfindergeist, Ästhetik und Technik, Ingenieurs- und Handwerkskunst, Fahrgefühl und Erlebnisse: All das fasziniert Menschen an historischen Fahrzeugen, all das begeistert sie und macht sie zu Fans. Zu solchen, die sich einfach nur am Anblick dieser Fahrzeuge erfreuen. Oftmals aber auch zu Fans, die aktiv sind – die also die Fahrzeuge pflegen und erhalten sowie Formate wie Ausstellungen und Ausfahrten, Messen und Kongresse organisieren. Sie sind es, die zu einer großen, lebendigen Oldtimerszene beitragen.

Aus dieser Gemeinschaft heraus hat sich ein bedeutender Wirtschaftsbe-
reich entwickelt, der sich um das Bewahren und Erleben des technischen Kulturguts Oldtimer kümmert. Die dafür passenden Bedingungen gestalten wir im Dialog mit der Szene. Zum Beispiel, wenn es darum geht, dass historische Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor künftig klimafreundlich unterwegs sein können. Das Bewusstsein der Oldtimerfans dafür ist ausgeprägt, das Interesse an innovativen Lösungen groß. Gemeinsam setzen wir deshalb auf erneuerbare Kraftstoffe wie etwa E-Diesel oder HVO100, das ab Frühjahr 2024 an öffentlichen Tankstellen getankt werden darf. Ich kann nur ermuntern, diese Möglichkeit zu nutzen. Denn je stärker erneuerbare Kraftstoffe nachgefragt werden, desto wettbewerbsfähiger, umfangreicher verfügbar und kostengünstiger werden sie.

Fest steht: Als Zeitzeugen für Fortschritt und Innovationen sollen historische Fahrzeuge auch künftig ihren Charme auf den Straßen verbreiten – und zwar möglichst klimafreundlich angetrieben. Diese Herausforderung werden wir nur gemeinsam bewältigen können.

Viel Spaß mit diesem Ratgeber und allzeit eine gute Fahrt.

Ihr

Dr. Volker Wissing MdB
Bundesminister für Digitales und Verkehr

INSERENTENVERZEICHNIS

ADAC AutoKredit	255	FuelMotion	215
ADAC ClassicCarVersicherung	87	GETTYGO	125
ADAC Fahrsicherheits-Zentrum	175	GLASURIT	159
ADAC Hockenheim Historic –Das Jim Clark Revival	31	Großglockner Hochalpenstraße	200–201
ADAC Klassik Facebook	195	Interclassics	81
ADAC Klassik Veranstaltungen	23	KÜS	259
ADAC Landpartie Classic	179	LIQUI MOLY	143
ADAC Nordrhein e.V.	187	Martermühle	203
ADAC Nürburgring Classic	27	Mercedes-Benz Club RC/107	237
ADAC Pendlernetz	213	Mercedes-Benz Interessen Gemeinschaft e.V. (MBIG)	227
ADAC Sunflower Rallye	183	MOR – Münchner Oldtimer Reifen	123
ADAC-1000km-Rennen	29	MOTORWORLD	103
August Horch Museum	241	Motul	119
Auto & Traktormuseum Bodensee	249	Norddeutscher ADAC Oldtimer Cup	191
Automobil-Park Auwärter	39	Nutzfahrzeug Veteranen Gemeinschaft (NVG)	217
AUTOSTADT	9	Oldtimer-Markt	83
Klassikwelt Bodensee	2	Oldtimer-Rendezvous Saarlouis	181
BMW Motorrad Welt	67	Oldtimerspendenaktion	31
Bosch Classic	121/139	Philips	173
BRUNOX	117	Pirelli	131/132–133
Classic-Analytics	260	Racing Policy	197
Classic Remise Berlin / Düsseldorf	4	Retro Classics	75
Classic Trader	88–89	Südtirol Classic Schenna	209
Classic Trader Motorcade	177	TourInsure	99
COMCO Classic Car Leasing	85	TÜV Süd Classic	111
DEKRA	95	Union Glashütte	137
Deutsche Alpenstraße	207	URLAUBS-EXPRESS	205
e-Fuel Alliance	49/147–150	WAGNER Spezialschmierstoffe	115
EDi Hohenlohe	151	Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe	37
Erwin Hymmer Museum	211	Zwischengas.com	17

HERAUSGEBER/IMPRESSUM

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC), 81360 München

Klassik Koordination, Leiter: Thomas Voss, Ressort Motorsport, Klassik & Veranstaltungen
Internet: www.adac.de/klassik, www.facebook.com/ADACKlassik, E-Mail: klassik@adac.de

Objektbetreuung und Redaktion:

Johann König, Referent ADAC Klassik Interessenvertretung
Eva Drexler, ADAC Klassikveranstaltungen und -organisation

Textbeiträge: ADAC Klassik Archiv, Bibliothek und Clubs • ADAC Klassikveranstaltungen und -organisation •

Jürgen Cüpper, ADAC Nordrhein • Konrad Deuschle, GTÜ • Hans Eberhard, RAG HBwF • Hubert Flaig, BHLd • Holger Hahn, NVG • Oliver Hammrich, ADAC Klassikveranstaltungen und -organisation • Christian Hauptmeier, ADAC Berlin-Brandenburg • Stephan Joest (Elektronik) • Tilman Kleber, ADAC Klassik Interessenvertretung • Jochen Kleine, VFV • Dieter Lammersdorf, Oldtimermuseen • Michael Nissen, ADAC Auslandsrecht • Jürgen Nöll, VFV • Max Pliefke, ADAC Verkehrsrecht • Oliver Runschke, ADAC Media Relations • Valentin Schaal, MOR • Tilman Schröder (Nutzfahrzeuge) • Herbert F. Schulze, MCOM Research GmbH • Karina Stephani, ADAC Grenzverkehr • Jochen Thoma, ADAC Klassik Interessenvertretung

Haftungsausschluss: Alle Angaben sind sorgfältig geprüft. Durch Gesetzgebung und entsprechende Verordnungen sowie durch Zeitablauf ergeben sich zwangsläufig Änderungen, so dass wir für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhalts keine Gewähr übernehmen können. Für Anregungen und Hinweise sind wir stets dankbar. Bitte richten Sie diese an eine der angegebenen Adressen.

Online: www.adac-motorsport.de/adac-oldtimer-ratgeber

Redaktionsschluss: 15.02.2024



Druckprodukt mit finanziellem
Klimabeitrag
ClimatePartner.com/12652-2401-1002



» GRUßWORT



Prof. Dr. Mario Theissen
ADAC Referent für Klassik

Liebe Klassik-Gemeinde,

nachdem die Corona-bedingten Einschränkungen überwunden waren, ist die Klassik-Szene sofort wieder sehr aktiv geworden. Messen, touristische und sportliche Veranstaltungen sowie Concours haben Teilnehmer und Besucher angezogen und die Geschichte der Motorisierung aufleben lassen. Klassische Fahrzeuge sind Kulturgut, in ihrer Technik und in ihrer historischen Bedeutung für unsere Mobilität. Dieses Bewusstsein zu pflegen und zu fördern ist angesichts des Wandels zu Elektromobilität und vernetztem Verkehr wichtiger denn je. Der Oldtimer-Weltverband FIVA und ADAC Klassik setzen sich auf EU-Ebene und in nationalen Gremien dafür ein, dass Oldtimer auch in Zukunft ihren Platz auf unseren Straßen haben.

Nachhaltigkeit ist dabei ein wichtiges Schlagwort. Ein Fahrzeug, das nach 50 Jahren immer noch fährt, ist per Definition nachhaltig. Es ist ein Statement gegen die Wegwerfmentalität. „Reuse – Rework – Recycle“ heißt das bei der FIVA, erhalten statt ersetzen.

Das zweite Thema neben der Interessenvertretung in Politik und Verbänden ist Jugendarbeit. Es gilt, die junge Generation für historische Fahrzeuge zu begeistern, sowohl als Mitglieder traditioneller Clubs als auch über neue Medien. Auch hierzu finden Sie ein Beispiel in diesem Ratgeber, zur Nachahmung empfohlen.

Die große Nachfrage nach dem ADAC Oldtimer-Ratgeber zeigt, dass er längst zum ständig aktualisierten Leitfaden geworden ist. Er gibt Neueinsteigern Orientierung, die sich gerade erst an das Hobby Oldtimer herantasten. Und er enthält eine Fülle von Daten und Fakten, die auch Experten immer wieder nachschilagen.

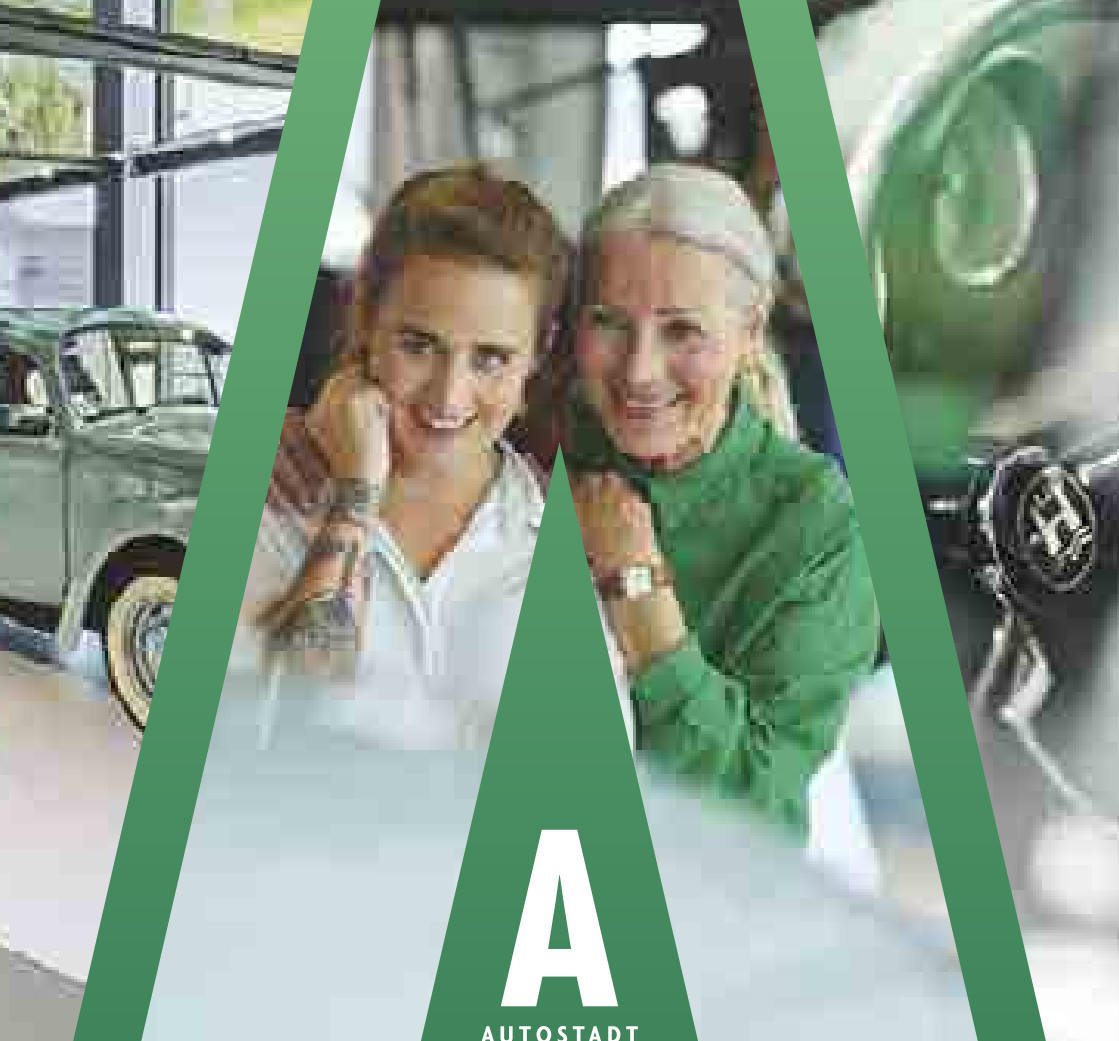
Das Schönste aber ist die Freude am Fahren, ob allein oder mit Freunden oder im Rahmen von Veranstaltungen. Auch hierzu lohnt sich der Blick in den Oldtimer-Ratgeber.

Betrachten Sie dieses Kompendium als einen Beitrag des ADAC zu Ihrem persönlichen Oldtimer-Vergnügen. Ich wünsche Ihnen eine spannende und genussvolle Saison.

Ihr
Prof. Dr. Mario Theissen
ADAC Referent für Klassik

» INHALTSVERZEICHNIS

Kapitel	Seite
Vorwort ADAC Sportpräsident Dr. Gerd Ennser	3
Grußwort Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing MdB	5
Inserentenverzeichnis / Impressum	6
Grußwort ADAC Klassik Referent Prof. Dr.-Ing. Mario Theissen	7
Der ADAC im Wandel der Zeit	10
1. Interessenvertretung	34
2. Oldtimer-Weltverband FIVA inkl. Grußwort FIVA Präsident	52
3. Definitionen und Klassifizierungen	68
4. Daten, Zahlen, Fakten	70
5. Der Weg zum Oldtimer-Hobby	82
6. Begutachtung, Kauf und Verkauf	90
7. Import und Export	96
8. Zulassungsarten und Steuersätze	102
9. ADAC Classic-Car-Versicherung	112
10. Pflege und Wartung	114
11. Reifen	122
12. Ersatzteile und Motorsteuergeräte	134
13. Motoröl	140
14. Kraftstoffe	144
15. Umweltzonen	152
16. Restaurierung	154
17. Wichtige Übergangsvorschriften	166
18. Oldtimer und Sicherheit	168
19. Oldtimer-Veranstaltungsarten	176
20. Wissenswertes über Oldtimer-Rallyes und -Ausfahrten	188
21. Reisen mit dem Oldtimer	198
22. Historische Nutzfahrzeuge	214
23. Oldtimer-, Youngtimer- und Markenclubs	226
24. Oldtimermuseen	238
25. Nützliche Adressen und weitere Tipps	252
26. Anschriften der ADAC Regionalclubs	258



A
AUTOSTADT

BEWEGEND, WAS HIER STEHT.

DAS ZEITHAUS IN DER AUTOSTADT IN WOLFSBURG.

Entdecken Sie über 130 Jahre Automobilgeschichte in unserer markenübergreifenden Sammlung von beliebten Klassikern bis zu raren Design-Ikonen. Freuen Sie sich auf interaktive Ausstellungen, spannende Fahrerlebnisse und genussvolle Momente in unseren Cafés und Restaurants.

autostadt.de/zeithaus



» Der ADAC im Wandel der Zeit

Der Allgemeine Deutsche Automobil-Club wurde 1903 von 25 begeisterten Motorradfahrern in Stuttgart als Deutsche Motorradfahrer-Vereinigung (D.M.V.) gegründet und 1911 zum ADAC umbenannt.



1904: Bei einem Treffen in Frankfurt am Main verabschiedet der Verein seine erste Satzung. Der motorsportbegeisterte Bruder Kaiser Wilhelms, Prinz Heinrich von Preußen, wird Ehrenmitglied. Diese Personalie verschafft dem Verein Zugang zu Politik und Hochadel.

1905: Die DMV hat 10.000 Mitglieder und damit mehr als alle anderen deutschen Kraftfahrervereinigungen zusammen. Neuer DMV-Vorsitzender wird Dr. Josef Bruckmayer aus München. Der Verein zieht deswegen von Stuttgart nach München.



1914: Aus dem DMV ist mittlerweile der ADAC geworden. Automobile spielen eine immer größere Rolle. 13 regionale Gründungsclubs feiern schon ihr 10-jähriges Bestehen und der wachsende, selbstbewusste ADAC erkämpft sich unter den bestehenden Automobilclubs einen führenden Platz – auf Augenhöhe mit dem Kaiserlichen Automobilclub (KAC). In der Zeitschrift „Motorfahrer“ fordert der ADAC eine gleichberechtigte Rolle unter den deutschen Kraftfahrer-Verbänden. Unterstrichen wird dieser Ruf nach Aufmerksamkeit durch einen Protesttag in Eisenach.



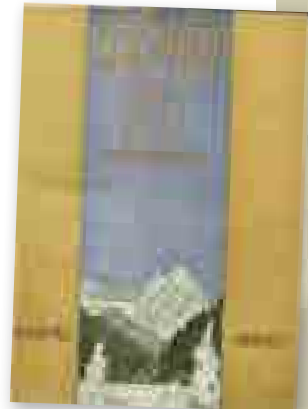
1914 – 1918: Mit Beginn des Ersten Weltkriegs ertönen auch beim ADAC kriegerische und nationalistische Töne und wie alle anderen Zeitschriften im Deutschen Reich hat auch der „Motorfahrer“ im Sommer dieses Thema auf seinen Titelblättern. Statt nüchterner Überlegung herrscht überall Pathos, Militarismus und der Glaube an die eigene Unbesiegbarkeit. Der ADAC ruft seine Mitglieder dazu auf, sich für das „Freiwillige Motorfahrer-Korps“ des Clubs zu melden, um die deutsche Armee an der Front zu unterstützen. Schon im ersten Kriegsmonat folgen mehr als 1000 Freiwillige diesem Aufruf.



1924: Der ADAC Südbayern organisiert die erste Touristikfahrt des Clubs: 62 Wagen und 20 Motorräder fahren von München über Rom und Neapel nach Sizilien. Dort besuchen die Teilnehmer das Autorennen „Targa Florio“. Damit kommt der Club dem Wunsch vieler Mitglieder nach, die am motorisierten Massensport kein Interesse haben, sondern vielmehr nach einer Möglichkeit suchen, ihr Hobby mit dem angenehmen Aspekt einer vor allem freizeitorientierten Veranstaltung zu verbinden.



1925: „Der Motorfahrer“ erscheint zum letzten Mal. Die Mitglieder des ADAC erhalten fortan zwei verschiedene Zeitschriften: zweimal wöchentlich die Zeitung „ADAC Sport“ und monatlich das Magazin „ADAC Motor-Welt“.



1934 – 1945: Zwangsvereinigung der Automobilclubs im Dritten Reich. Die Zersplitterung in mehrere Automobil- und Motorradclubs (ADAC, AvD, DTC und NDA) ist den Nationalsozialisten seit ihrer Machtübernahme ein Dorn im Auge. Unter Druck unterzeichnen die Vertreter dieser vier größten Clubs am 24. Juli 1933 ein Papier, das als „Pakt von Baden-Baden“ in die Kraftfahrtgeschichte eingeht. Darin wird die Führung im deutschen Kraftfahrtwesen dem nationalsozialistischen Kraftfahrerkorps NSKK übertragen. Am 27. September 1933 schließlich wird der Einheitsclub mit dem Namen DDAC (Der Deutsche Automobilclub) aus der Taufe gehoben. Dies unterbricht die Geschichte des selbstständigen ADAC für fast 13 Jahre.





*Hans Bretz
ADAC Präsident 1964-1972*



1954: Für eine halbe Million Mark schafft der Club 60 Motorradgespanne für die neue ADAC Straßenwacht an. In den Beiwagen befindet sich das Werkzeug für die Pannenhelfer. Hauptaufgaben der Straßenwachtfahrer – allesamt ausgebildete Automechaniker – sind die Unterstützung bei Pannen und Erste Hilfe. Allein in den ersten drei Monaten leistet die Straßenwacht 25.000-mal Beistand. Daraufhin wird der Ausbau auf 100 Fahrzeuge beschlossen. In der Presse taucht erstmals die Bezeichnung „Engel der Straße“ auf.

1955: Die stetig wachsende Zahl von Campern unter den Mitgliedern veranlasst den Verwaltungsrat, innerhalb der Touristik-Abteilung eine gesonderte „Betreuungsgruppe-Camping“ einzurichten. Damit soll den speziellen Bedürfnissen der Camper Rechnung getragen werden.

1964: Hans Bretz aus Köln wird neuer Präsident des ADAC.

1965: In einem „Manifest der Kraftfahrt“ fasst der Club seine Forderungen zum weiteren Ausbau der Straßen, ihrer Finanzierung und der staatlichen Verantwortung gegenüber allen motorisierten Bürgern zusammen. Der ADAC warnt in diesem Zusammenhang davor, die verschiedenen Verkehrsteilnehmer in einer Art Klassenkampf gegeneinander auszuspielen und den Kraftfahrer als Ursache allen Übels zu discreditierten.

1974: Der ADAC druckt eine Million Protestaufkleber mit dem Slogan „Freie Bürger fordern freie Fahrt“

1975: Die ersten Auslands-Notrufstationen werden in Paris, Athen und Rom eröffnet. Allein die italienische Dependence hilft im ersten Jahr über 1300-mal.

1984: Ein neuartiger Rettungshubschrauber nimmt den Flugdienst auf. Der vier Millionen Mark teure Helikopter vom Typ BK 117 wurde nach Anregungen des ADAC speziell für Rettungsflüge entwickelt.

1985: Der Club macht sich für bleifreies Benzin stark. Doch viele Autofahrer sind noch verunsichert. Die Entscheidung für Bleifrei soll durch eine neue Mineralölbesteuerung erleichtert werden.

1994: Der Informationsservice über Staus und Verkehrsstörungen soll verbessert werden. Zunächst 1300 private Staumelder teilen dem Club Staus und Behinderungen mit. Der Versuch wird ein riesiger Erfolg: Schon zwei Jahre später hat der ADAC über 50.000 Staumelder.

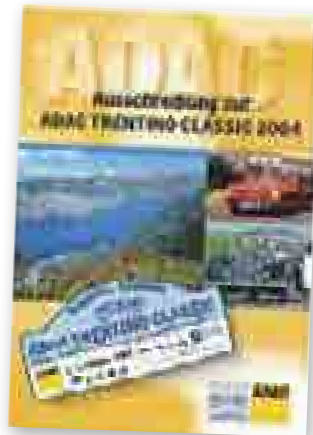
1995: Motorsport-Boom in Deutschland: Michael Schumacher und der Förderung durch den ADAC ist es zu verdanken, dass der Nürburgring nach zehn Jahren Pause wieder Austragungsort für ein Formel-1-Rennen ist.

2004: Mit Start/Zielort Riva del Garda findet die erste ADAC Trentino Classic statt. Unter dem Motto Oldtimer-Wandern mit historischen und klassischen Automobilen wird damit der Grundstein für eine erfolgreiche Veranstaltungsserie gelegt.

2014: Nach einer Vertrauenskrise startet der ADAC sein Programm „Reform für Vertrauen“ zur Neuausrichtung des Clubs.

2015: Die „Rettungsgasse“ ist im Juli Schwerpunktthema des ADAC im Rahmen seiner Verkehrssicherheitsaktion „2015 – ja sicher!“. Ziel der Aktion ist es, das Verantwortungsbewusstsein jedes einzelnen Verkehrsteilnehmers zu stärken und somit die Verkehrssicherheit in Deutschland weiter zu verbessern.

2024: Am 1. Januar zählt der ADAC 21,8 Mio. Mitglieder.



» ADAC Straßenwacht Gespann Nr.1 NSU 501 OS-T Konsul II

Am 29. November 1953 tritt das erste ADAC Straßenwacht Gespann der Geschichte, und somit auch das erste Fahrzeug der ADAC Straßenwacht überhaupt, seine „Jungfernfahrt“ an. Dabei handelt es sich nicht wie häufig angenommen um ein Motorrad von BMW, sondern um eine NSU 501 OS-T Konsul II. Vorausgegangen ist im Herbst desselben Jahres der Beschluss zur Schaffung der ADAC Straßenwacht. Ausrüstung und Optik des Prototyps entsprechen weitestgehend dem späteren Serienzustand. Nach einer bewegten Geschichte kehrt die Nummer 1 zurück nach München und erstrahlt nach aufwändiger Restaurierung in neuem Glanz.



Foto: Dörre Fotodesign

Hersteller	NSU Werke Aktiengesellschaft, Neckarsulm (D)
Modellbezeichnung	NSU 501 OS-T Konsul II
Motorisierung	Luftgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor
Hubraum	498 ccm
Leistung	21 PS
Indienststellung	1953
Stückzahl	Nr. 1 von 21 NSU Konsul

Nachdem im Herbst 1953 das ADAC Präsidium und der Verwaltungsrat die Schaffung der ADAC Straßenwacht beschlossen haben, wird im November 1953 eine NSU 501 OS-T Konsul II angekauft, um diese zum Prototyp umzubauen. Mit einiger Wahrscheinlichkeit stammt die Solomaschine, deren Fahrzeugbrief bereits am 6. Juni durch die NSU Werke AG ausgestellt wurde, aus dem Bestand der „NSU Bezirksvertretung“ von Alois Drax in der Landsberger Str. 436 in München/Pasing und wurde vermutlich von dort ausgeliefert. Alois Drax war nicht nur NSU Händler, sondern auch im ADAC e.V. aktiv, ein überaus erfolgreicher Gespann-Rennfahrer und ist darüber hinaus heute noch als „Erfinder“ des ersten Hartschalen-Motorradhelmes bekannt. Mit seinem unter der Bezeichnung „Sport-Drax“ vermarkteten Helm waren die ersten ADAC Straßenwacht Fahrer ausgestattet. Vermutlich stammen auch weitere Ausrichtungsgegenstände aus dem Hause Drax. In Rechnung gestellt wurde die Konsul dem ADAC aber am 6. November direkt von der NSU-Werke AG, Neckarsulm, mit einem Nachlass von 15,5 Prozent gegenüber dem Listenpreis. Knapp zwei Wochen später erhält die Maschine, immer noch als Solomotorrad, unter dem Besatzungskennzeichen AB-51 2868 auf den Allgemeinen Deutschen Automobil Club e.V., Königinstraße 10a in München, ihre Erstzulassung.

Wann genau mit dem Umbau der NSU zum Prototypen-Gespann der ADAC Straßenwacht begonnen wurde, ist nicht überliefert. Mit der Fertigung des Beiwagens, der sich sowohl durch die Art der Federung und die Farbgebung, als auch in Form und Abmessungen des Bootes deutlich von den später bei der ADAC Straßenwacht serienmäßig eingesetzten Beiwägen unterscheidet, wurde wohl schon deutlichfrüher begonnen, denn bereits zwei Wochen später steht das Gespann einsatzbereit parat.



Die Königinstraße 9-11 in München, bis 1973 Sitz der Hauptverwaltung des ADAC. Die Ausrüstungswerkstatt befand sich im Hinterhof.
(Foto: ADAC)



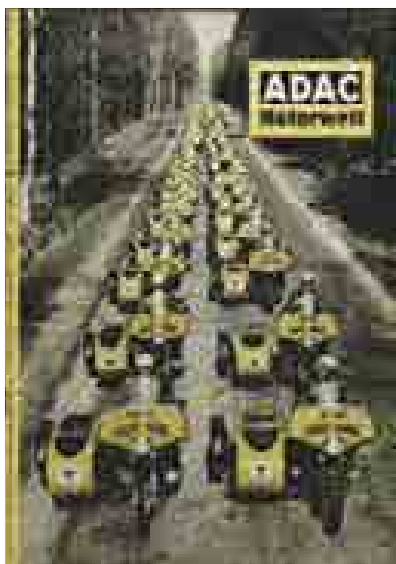
Fröhlich grüßend auf der brandneuen NSU Consul
(Foto: ADAC)



Ing. Georg Wanner, Technischer Direktor des ADAC und geistiger Vater der ADAC Straßenwacht erläutert den Präsidiumsmitgliedern des ADAC Ausrüstungsgegenstände und Bekleidung der zukünftigen Straßenwacht. (Foto: ADAC)



Das ADAC Straßenwacht Gespann Nummer 1, hier noch ohne Spiegel und ohne Erste-Hilfe-Zeichen auf dem Windschild. (Foto: ADAC)



60 Pannenhilfsgespanne bei der feierlichen Indienststellung. Im Vordergrund die Flotte der ADAC Straßenwacht auf NSU Consul, Zündapp KS 601 und BMW R 67/2, gefolgt von den Gespannen der Partnerclubs (Foto: ADAC)

Am 29. November 1953 schließlich entsendete Georg Wanner, Technischer Direktor des ADAC, den Straßenwacht Fahrer Nr. 1, Heinz Fröhlich, auf die erste Versuchsfahrt. Fröhlich, der über diesen Tag in einem 1968 in der ADAC Motorwelt erschienenen Interview berichtet, steuerte das Gespann auf seiner ersten Einsatzfahrt Richtung Augsburg, wo er auf der A8 dem ersten Havaristen begegnet.

Kurze Zeit später, Anfang Dezember, kann das voll ausgerüstete Gespann anlässlich der in München stattfindenden Arbeitstagung dem geschäftsführenden Präsidium des ADAC im Hof der ADAC Hauptverwaltung, Königinstraße 9-11 in München, vorgeführt werden. Da dieses Ereignis vom damaligen Haus- und Hoffotografen des ADAC, Alois Woda, für einen Artikel in der ADAC Motorwelt im Bild festgehalten wurde, können wir heute auf hochwertige Fotos des noch jungfräulichen Gespannes zurückgreifen.

Diese Bilder sollten sich später noch im Zuge der Restaurierung als unschätzbare Referenz für zahllose Detailfragen erweisen. Am 14. Dezember 1953 wird das Gespann schließlich bei der Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr (heute kurz TÜV)



ADAC Motorwelt komplett digitalisiert von 1925 bis 2000



adac.zwischengas.com

20% Gutschein Code: **ADAC-9F49-6AAF**

- 4200+ Fahrzeugartikel
- Aktions-Datenbank
- Fahrzeugmarktplatz
- Fahrzeughwertungen

- 390'000+ Bilder
- 720'000+ digitalisierte Zeitschriftenseiten mit www.zwischengas.com, Automobil Revue, Powerslide, auto exklusiv und weitere
- Täglich aktualisiert



60 Gespanne, aufgereiht vor der Ruine des alten Schlosses in Stuttgart anlässlich der Indienststellung der ADAC Straßenwacht am 2. Mai 1954. Vorne rechts im Bild die Konsul mit der Nummer 1.

(Foto: ADAC)

Überwachungsbezirk 12 München, zwecks Eintrag des Beiwagens der Firma Royal Seitenwagen aus München vorgeführt. Für den Beiwagenbetrieb wird dabei die Reifendimension des Hinterrades von 3.50-19 auf 4.00-19 geändert.

Im Dezember 1953 und Januar 1954 wird der Probetrieb im Raum Oberbayern fortgesetzt. So auch im Rahmen der ADAC Wintersternfahrt 1954 in Oberstdorf am 7. Januar. Im Bericht aus der ADAC Motorwelt ist Heinz Fröhlich bereits zusammen mit seinem Kollegen Josef Vordermayer, dem ADAC Straßenwachtfahrer Nummer 2, auf Zündapp KS 601 Gespann, zu sehen. Am 2. Mai 1954 wird im Rahmen der Jahreshauptversammlung in Stuttgart die ADAC Straßenwacht im Beisein von Abordnungen der europäischen Partnerclubs AA aus England, der Belgischen Touring Secours und der holländischen „Wegenwacht“ offiziell in Dienst gestellt. Während des Festaktes werden alle 60 Gespanne vor dem Schloss Solitude aufgereiht. Ein bei der anschließenden Parade-Fahrt aufgenommenes Foto ziert das Titelblatt der folgenden Ausgabe der ADAC Motorwelt.



Die Abordnungen der europäischen Partnerclubs gefolgt von den Gespannen der ADAC Straßenwacht.

(Foto: ADAC)

Danach wird die Maschine im regulären Straßenwachtdienst auf der Autobahn im Raum Frankfurt eingesetzt. Im Zuge der Kennzeichenreform von 1956/1957 muss das Besatzungskennzeichen AB-51 2868 auf M-LK 162 geändert werden.

1958 wird schließlich entschieden, die Maschine auszumustern und am 18. Juni 1958 die Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs durch das Amt für Öffentliche Ordnung der Landeshauptstadt München in den Papieren vermerkt. Danach kehrt das Gespann nach München zurück, wo trotz des verbrauchten Zustandes die weitsichtige Entscheidung getroffen wird, das Fahrzeug nicht zu veräußern oder als Teilespender für die anderen 20 Konsul Gespanne der ADAC Straßenwacht zu verwerten, sondern aufzubewahren und der Nachwelt zu erhalten. Die Maschine wird deswegen in der Ausrüstungswerkstatt in München eingelagert. Vermutlich wird dort bereits ein Restaurierungsversuch gestartet, dessen Umstände aber leider nicht überliefert sind.

Als der Hamburger Straßenwachtfahrer Wolfgang „Charly“ Ridzewsky, der bereits durch die Unterstützung bei der Restaurierung des Zündapp KS 601 Gespannes mit der Nummer 59 seine Fähigkeiten bewiesen hatte, sich Anfang der 1970er Jahre bereit erklärt, die Konsul zu restaurieren, bekommt er die Maschine jedenfalls zerlegt und in Körben verpackt angeliefert. Der gelernte Motorradmechaniker, der, durch seine Lehrzeit von 1956 bis 1958 beim Hamburger NSU-Händler Gebrüder Brüggemann in der Erikastraße, die Technik der NSU Konsul bestens kennt, macht sich am ADAC Straßenwacht Stützpunkt Hamburg an der Amsinckstraße unter Mithilfe seines Kollegen Walter Schulz an die Arbeit.

Der durch den harten Einsatz und die beträchtliche Laufleistung verbrauchte Zustand und diverse Fehlteile stellen ihn vor einige



Die Amsinckstraße 41 in Hamburg. Der Hauptsitz des ADAC Hansa e.V. beherbergte damals auch den örtlichen Stützpunkt der ADAC Straßenwacht.

(Foto: ADAC)



Charly Ridzewsky am Stützpunkt in der Amsinckstraße 41 bei der Arbeit an der Konsul.

(Foto: Charly Ridzewsky)



Franz Huber, der damalige Leiter der Ausrüstungswerkstatt, auf der Konsul vor dem 1973 bezogenen Neubau der ADAC Hauptverwaltung in München, Baumgartnerstraße/Am Westpark. (Foto: ADAC)



Der 1973 bezogene Neubau der ADAC Hauptverwaltung in München, Baumgartnerstraße/Am Westpark. (Foto: ADAC)

Herausforderungen, die er dank seiner guten Verbindungen in die Hamburger Motorradszene aber lösen kann. Nach Fertigstellung des Gespannes überführt Ridzewsky die NSU per LKW nach München. Dort wird die Maschine einige Jahre in der Hauptverwaltung des ADAC am Westpark ausgestellt.

Ein Bild, das die frisch restaurierte Maschine ausgestellt in der Hauptverwaltung zeigt, konnte bisher leider nicht gefunden werden. Falls ein Leser über ein solches Foto verfügt, wären wir über eine Nachricht an klassik@adac.de sehr erfreut.

Ab 1974 wird das Gespann dem Deutschen Zweirad Museum in Neckarsulm als Dauerleihgabe zur Verfügung gestellt.

Im April 1983 wird das Gespann vorübergehend für eine Ausstellung in Stuttgart aus dem Museum geholt. Auf die Option, das Motorrad für besondere Anlässe sporadisch aus der Ausstellung nehmen zu können, ohne dass der Leihvertrag erlischt, hatten sich der ADAC und das Neckarsulmer Museum bereits im Leihvertrag von 1974 geeinigt.

Ab 1985 stellt der ADAC e.V. München das Gespann dem ADAC Württemberg e.V. als Dauerleihgabe zur Verfügung, welcher es im Foyer des Verwaltungsgebäudes am Neckartor in Stuttgart ausstellt.

2019 richtet der AMSC Leonberg e.V., ein Ortsclub des ADAC Württemberg e.V., im Rahmen der Retro Classics in Stuttgart eine Sonderausstellung mit dem Motto „Straßen- und Rennspanne“ aus, in der auch die Konsul gezeigt wird.

Auf der Messe fällt der fragwürdige optische und technische Zustand der Maschine auf und es wird entschieden, die Maschine für eine eingehende Bestandsaufnahme nach



Das Gespann Nr. 1 als Teil der Ausstellung des Deutschen Zweirad- und NSU-Museums in Neckarsulm. (Foto: Deutsches Zweirad-Museum)



Die NSU Konsul vor Ihrer Restaurierung auf der Retro Classics in Stuttgart.

München zu bringen. Aufgrund der Vielzahl der technischen und optischen Mängel wird dort schnell klar, dass eine Restaurierung des Gespannes unumgänglich ist. Es stellt sich zudem heraus, dass die Maschine ihrer kompletten Ausrüstung beraubt worden ist und auch die Schaufensterpuppe mit der Straßenwachuniform von Heinz Fröhlich ist verschwunden.

Für die Restaurierung, deren Ziel es einerseits ist, das Gespann in einen vorzeigbaren und originalgetreuen Zustand zu bringen, andererseits aber so viel historische Substanz wie möglich zu erhalten, konnten Hans Keckeisen aus Friedberg-Heimatshausen und Stephan Meyer aus Schwäbisch Hall gewonnen werden. Meyer, der bereits den 1969 von Charly Ridzewsky neu übernommenen ADAC Straßenwacht „Käfer“ mit der Fahrzeugnummer 880 restauriert hat, ist dabei für die Blecharbeiten am Boot und die Lackierung von Beiwagen und Windschild verantwortlich. Keckeisen, der zuvor schon dem BMW R 67/2 Gespann mit der Fahrzeugnummer 63 und dem Zündapp KS 601 Gespann Nummer 59 zu neuem Glanz verholfen hat, übernimmt die Blecharbeiten an Windschild und den Kotflügeln sowie die komplette Technik. Nur Stunden nach der Fertigstellung kann



die frisch restaurierte Maschine am 29. November 2023, auf den Tag genau 70 Jahre nach ihrer ersten Versuchsfahrt, im Foyer der ADAC Hauptverwaltung in München der Öffentlichkeit präsentiert werden.

Nach einigen Ausstellungen im Jahr 2024 findet das Gespann dauerhaft seine Heimat im Obergeschoß des ADAC Clubhauses. Dort sind bereits unter anderem eine Hildebrand & Wolfmüller von 1894, eine Laurin und Klement von 1903, eine Wanderer von 1910 und die Galerie der ehemaligen ADAC Präsidenten untergebracht.

ADAC Oldtimer-Fahrzeuge

Die ADAC Regionalclubs und die ADAC Zentrale haben zahlreiche weitere Oldtimer- und Youngtimerfahrzeuge bewahrt. So manches kostbare Exponat dient heute als reines Ausstellungsstück, doch einige Oldies sind auch noch voll fahrbereit und können bei ADAC Oldtimerveranstaltungen bewundert werden. Eine Auswahl von einigen Fahrzeugen sind im Internet unter www.adac.de/klassik zusammengestellt.



Das ADAC Clubhaus auf dem Gelände der Hauptverwaltung in München beherbergt unter anderem die Vereinsbibliothek und einen Teil der Fahrzeugsammlung.

(Foto: ADAC)

ADAC KLASSIK SAISON 2024 »

SAISON 2024*

ADAC Deutschland Klassik	22. – 25.05.2024	Bremerhaven
ADAC Europa Classic	02. – 05.09.2024	Schenna
ADAC Classic meets Traunsee (Motorrad)	13. – 15.09.2024	Traunsee-Almtal Österreich
ADAC Youngtimer Tour	2024	Deutschlandweit
ADAC Klassik Serien für Autos & Motorräder	2024	Deutschlandweit

*Stand Oktober 2023, ohne Gewähr



Nähere Informationen und Anmeldung:
adac.de/klassik
klassik@adac.de
facebook.com/ADACKlassik

ADAC

ADAC Classic-Car-
Versicherung



GETTYGO

hofmann
DRUCK+ MEDIEN



MARTERMÜHLE



schenna

STROMTANK

TITANIUM
SOLUTIONS GmbH



TRAUNSEE-ALMTAL
salzkammergut

UNION
GLASHÜTTE/SA.



» Die Entwicklung des Club-Emblems

Wie der Club selbst, so hat auch sein Emblem im Laufe der Jahre eine Entwicklung durchgemacht:



1903 – 1911

1903, also bei der Gründung als Deutsche Motorradfahrer-Vereinigung (DMV), sollte ein mit Flügeln versehener Motorblock symbolisieren, wie das Motorrad dem Fahrer gleichsam Schwingen verleiht.



1907 – 1910

Als die DMV ab 1905 auch Autofahrer als Mitglieder aufnahm, trat der Zylinderblock mehr in den Hintergrund, und aus den Flügeln wurde ein Adler. Sicher auch deswegen, weil der kaiserliche Konkurrenz-Club (KAC heute AvD) einen Adler im Wappen führte.



1911 – ca. 1927
ab ca. 1927 – 1933
(ohne Krone)

1911 wurde die Vereinigung in ADAC umbenannt. Das machte auch ein neues Wappen notwendig: Es war nun nur noch ein Adler, sogar mit einem zart gezeichneten Krönchen. Erst im Laufe der zwanziger Jahre, also einige Zeit nach der Revolution 1918, verschwand dies wieder.



1930 – 1933

Offensichtlich erkannte man dann in den späten zwanziger Jahren die enorme Werbewirkung der Buchstabenfolge ADAC. Denn bei der nächsten Version trat diese beherrschend in den Mittelpunkt, und der Adler wirkte nur noch als Verzierung des an den Jugendstil erinnernden Wappens.



1948 – 1956

Bei der nächsten Stufe gab es keinen Adler mehr. Diese Version wurde auch nach dem Krieg wieder aufgenommen, jetzt sogar ganz ohne die zuvor umlaufende Erklärung der Abkürzung ADAC.



ab 1951

1951 jedoch erinnerte man sich des Adlers aus der früheren Zeit und nahm wieder das Wappen von 1911, in einer strengeren, abstrakteren Art gezeichnet. Da die Buchstaben ADAC in der altertümlichen Schrift allerdings nicht gut lesbar waren, wurde der Adler ab Mitte der sechziger Jahre mit einem Kasten »ADAC« kombiniert.



ab 1971

Von diesem Zeitpunkt an begann die Entwicklung, das heraldische Wappen vor allem in festlichem und traditionellem Zusammenhang zu verwenden, im täglichen Gebrauch jedoch den stark umrahmten Markennamen ADAC zu benutzen. Das noch immer aktuelle Logo „Gelbes Quadrat mit ADAC Schriftzug oben“ findet ab 1990 Verwendung.



ab 1971



ab 1991

Dieser Text wurde mit wenigen Änderungen und Ergänzungen der Festschrift „75 Jahre ADAC 1903-1978“ entnommen. Verfasser war der langjährige ADAC Archivar Hans-Christoph Graf von Seherr-Thoss.

» Historischer Motorsport

Die ersten Rennen des ADAC – damals Prüfungsfahrten genannt – waren noch ausdrücklich als Tests für Maschine und Fahrer und nicht als motorsportliche Betätigung gedacht. Im Rahmen von Zuverlässigkeitsfahrten musste die Leistungsfähigkeit der Fahrer und Maschinen im sportlichen Wettbewerb unter Beweis gestellt werden. Die aufstrebende Motorrad- und Automobilindustrie konnte so die Überlegenheit ihrer Produkte präsentieren und Innovationen entwickeln.

Bereits im Jahr 1924 – sechs Jahre nach dem Ende des Ersten Weltkriegs, gab es die enorme Zahl von 1.500 Motorsport-Veranstaltungen regionaler und überregionaler Bedeutung.

In den 20er Jahren initiierte der Club maßgeblich den Bau des Nürburgrings. Bereits im Jahre 1922 wurde durch den ADAC Gau Rheinland die erste Eifelrundfahrt für Automobile und Motorräder durchgeführt. Bis 1926 wurde die Veranstaltung als sportlicher Rundkurs insgesamt viermal ausgerichtet. Die Rennen in der Eifel wurden schnell bekannt und waren international besetzt. Dabei waren rund 10 Runden mit 33 km Länge zurückzulegen. Berühmte Fahrer wie Fritz von Opel und Rudolf Caracciola und bekannte Automobilmarken wie Bugatti, Alfa Romeo oder Mercedes nahmen daran teil und steigerten den Bekanntheitsgrad der Veranstaltung. Die Eifelrundfahrt war der Vorläufer des ADAC-Eifelrennens, welches 1927 als Eröffnungsrennen des Nürburgrings Premiere feierte. Das ADAC-Eifelrennen bestand bis in die achtziger Jahre des letzten Jahrhunderts fort.

Im Jahr 2007 wurde es als Veranstaltung für den historischen Motorsport wiederbelebt. Die ADAC Nürburgring Classic – seit 2017 zum 90. Jubiläum der Traditionsrennstrecke in der Eifel als großes historisches Motorsport-Revival wieder veranstaltet – ist heute der offizielle Nachfolger des 1927er Eröffnungsrennens. Eine lange Zeit für kontinuierliches Engagement des ADAC im historischen Motorsport. Auch heute gibt es noch eine Eifelrundfahrt, die an die ersten Rennen vor 1927 erinnert, allerdings als touristisches Oldtimer-Rallye-Format.

Auf diese Weise wurde der ADAC als größter deutscher Automobilclub auch zur Geburtsstätte vieler motorsportlicher Karrieren. Auch die technische Entwicklung wurde und wird durch die diversen motorsportlichen Aktivitäten vorangetrieben. Automobile Errungenschaften wie zum Beispiel Scheibenbremsen und synchronisierte Getriebe, Turbolader, Allrad-Antrieb, aber auch die Fortschritte in der Fahrwerks- und Reifenentwicklung sind durch den Rennsport maßgeblich vorangetrieben worden.

Durch den Motorsport sind neben dem Nürburgring auch zahlreiche andere Rennstrecken und Rundkurse wie Hockenheimring, Sachsenring, Oschersleben oder Lausitzring im Laufe der Jahrzehnte entstanden und haben so auch Beschäftigung und Wirtschaftswachstum in die Regionen gebracht. Der moderne Motorsport verändert sich und passt sich ständig an die Bedürfnisse an. In der heutigen Zeit ist Nachhaltigkeit eine zentrale Anforderung und dies spielt in der Weiterentwicklung von Innovationen eine maßgebliche Rolle, wie z. B. durch den Einsatz alternativer insbesondere strombasierter Kraftstoffe.

Unter den Oldtimer-Freunden ist die Begeisterung für den historischen Motorsport groß und der ADAC bietet mit einigen Veranstaltungen allen Interessierten die Möglichkeit in die Welt der Motoren und der Fahrerlager-Atmosphäre von damals einzutauchen. Lesen Sie mehr auf den nächsten Seiten zur ADAC Nürburgring Classic und dem 1000-km-Rennen.

» ADAC Nürburgring Classic

Vom 24.–26. Mai 2024 heißt es an Deutschlands legendärster Rennstrecke wieder „Gentleman... start your engines!“ Der DAMC 05 e.V. im ADAC veranstaltet dann als ideeller Träger das große Event mit fast 800 Startern in über 18 Rennläufen und Sonderläufen.

In 2024 werden historische Formel 1 Rennfahrzeuge im Rahmen der ADAC Nürburgring Classic präsentiert. Rennboliden der Boss GP der Big Open Single Seaters werden auf dem

Yorkriegsfahrzeuge sind im historischen Fahrerlager aus 1927 zuhause und starten im Le Mans-Start auf dem Grand-Prix-Kurs. Historische Tourenwagen fahren Rennen, die



©Michael Jurin



Grand-Prix-Kurs im Rennen zu sehen sein. Neben der Königsklasse des Motorsports kommen aber auch Klassiker-Besitzer mit ihren Fahrzeugen aller Baujahre in der ADAC Nürburgring Classic auf ihre Kosten:

Youngtimer Trophy ist zu Gast und die alten DTM-Boliden aus der „Goldenen Zeit des Motorsports“ kehren eindrucksvoll zurück. Riesenrad, Konzert und Feuerwerk am Samstag Abend – für jeden ist etwas dabei.

Es gibt vier Gleichmäßigkeitsprüfungen auf dem Grand-Prix-Kurs für private Besitzer von Klassikern. In „Experience Läufen“ kann zusätzlich die Nordschleife in reinen Oldtimer- und Youngtimer Gruppen erfahren werden.

Sympathische Rennwagen sind die wiesel-finken Wagen beim „Kampf der Zwerge“ in dem NSU, TT Prinz, Minis, Steyr Puchs, Abarths und viele andere Rennsemmeln starten.

ADAC Nürburgring Classic

Das Race-Event für Fans, Besucher, Fahrer!
Alle aktuellen Infos, Zeitpläne und Tickets auf:
www.nuerburgringclassic.de



**NÜRBURGRING
CLASSIC**

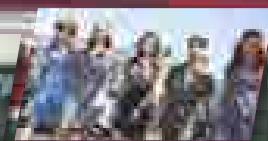


THE RACE EVENT



**DAS HISTORISCHE MOTORSPORT-MEETING
24.-26. MAI 2024**

**SAVE THE DATE
MAI 2025**



**FAMILIENPASS
INTERNATIONALE CLUBTREFFEN
NÜRBURGRING EXPERIENCE • ZEITREISE • GRIDWALK**

**800 STARTER
18 RENNEN**

Infos und Tickets: www.nuerburgringclassic.de



» ADAC-1000km-Rennen

Seit 1953 begeisterte das ADAC-1000km-Rennen die motorsportbegeisterten Deutschen. Der Nürburgring mit seiner Gesamtstrecke lockte und alle kamen – Stirling Moss, Wolfgang Graf Berghe von Trips, später Derek Bell, Jochen Mass, Hans-Joachim Stuck, Stefan Bellof – um nur einige zu nennen.

Die Rückkehr einer Legende an den Ring

Im Jahr 2021 kehrte das 1.000km-Rennen des ADAC – veranstaltet durch den ideellen Träger DAMC 05 e.V., einem Düsseldorfer Ortsclub mit viel Motorsport-Tradition im ADAC – zurück an den Eifelkurs.

Am 20. bis 22. September 2024 folgt nun die nächste Auflage des Langstrecken-Klassikers. Über 100 Teams werden an den Start gehen und fahren mit bis zu vier Fahrern pro Wettbewerbsfahrzeug fast 7 Stunden lang über nahezu 40 Runden Gesamtstrecke bestehend aus Nordschleife und Grand-Prix-Kurs. Erstmals dabei sein werden auch die DTM-Boliden aus der damaligen Zeit.

Tankstopps, Reifen- und Bremsenwechsel, Hektik an den Boxen, Ruhephasen für die Fahrer zwischen den Stints, Betriebsamkeit und ausgekniffelte Renntaktik bestimmen

das Bild im neuen Fahrerlager am Renntag – Samstag, den 21. September 2024. Tausende Fans – auch an der Nordschleife – verfolgen dann wieder gebannt, wer sich zum Sieger der legendären 1000 Kilometer krönen wird.



ADAC-1000km-Rennen

Karten, Infos, Hintergründe zur Rennveranstaltung gibt es hier:
www.1000kmnuerburgring.de

TICKETS ONLINE ERHÄLTLICH!

1000KMNUERBURGRING.DE

ADAC

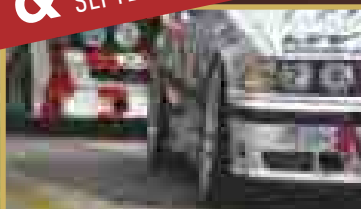
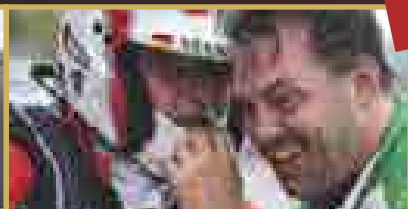
1000 KILOMETER



DER LANGSTRECKENKLASSIKER AM NÜRBURGRING

20. – 22. SEPTEMBER 2024

& SAFE THE DATE
SEPTEMBER 2025



RAVENOL

Allianz 

ADAC Nordrhein e.V.

ADAC

» ADAC Hockenheim Historic – Das Jim Clark Revival

Ein PS-Festival von Rennsport-Enthusiasten für Rennsport-Enthusiasten

Racing mit allen fünf Sinnen genießen, in Erinnerungen schwelgen und dabei einfach eine gute Zeit auf und neben der Rennstrecke erleben: Dafür steht die „ADAC Hockenheim Historic – Das Jim Clark Revival“ in einzigartiger Weise. In Gedenken an einen der größten Automobilrennfahrer aller Zeiten ist der Hockenheimring Baden-Württemberg vom 3. bis 5. Mai 2024 zum bereits 19. Mal Schauplatz eines der größten und renommiertesten Classic-Festivals Europas, das im Vorjahr rund 35.000 Zuschauer ins ehrwürdige Motodrom lockte.

Fans des historischen Motorsports erwarten hier alljährlich rund 10 spannende Rennserien. 2024 werden u.a. BOSS GP, Tourenwagen Golden Ära, Sportscar Supercup, Lurani Trophy, Historische Formel Vau Europa, HRA Historic Racecar Association, Raceclub Germany, DRM-Revival und Lotus Cup Europe am Start stehen. Es wird ein faszinierender Mix aus historischen Formel-, Touren-, GT- und Supersportwagen präsentiert sowie ein abwechslungsreiches Rahmenprogramm geboten. Anziehungspunkt Nr. 1 ist das offene Fahrerlager, denn hier lassen sich die traumhaften Boliden



hautnah bewundern und die Besucher können den Mechanikern beim Schrauben über die Schulter schauen. Natürlich ist die ADAC Hockenheim Historic auch Treffpunkt ehemaliger Rennfahrerlegenden, die den Fans für Autogramme und Fotos zur Verfügung stehen und auch gerne selbst ihre Rennrunden drehen. Das große Automobil-Markenclub-Treffen, Ausstellungen sowie spannende Sonderthemen machen diese erstklassige Veranstaltung komplett.

Die „ADAC Hockenheim Historic – Das Jim Clark Revival“ versteht sich als PS-Festival von Rennsport-Enthusiasten für Rennsport-Enthusiasten jeden Alters und bringt die Faszination längst vergangener Zeiten des Motorsports für ein paar Tage an den Hockenheimring zurück. Eine Zeitreise, die wirklich Spaß macht. Weitere Informationen gibt's unter www.hockenheim-historic.de.





Hockenheimring
3.-5. MAI 2024

MOTORSPORT PUR ERLEBEN.

**JETZT TICKETS
SICHERN!**



www.hockenheim-historic.de

ADAC

RAVENOL

RPR1

HOCKENHEIMRING
BADEN-WÜRTTEMBERG



HUTER GROUP
KRAFTSTOFFE



DMSB

» 30. OLDTIMERSPENDENAKTION IN 2024

Ein Jubiläum mit besonderen Klassikern

Seit 30 Jahren veranstaltet die Lebenshilfe Gießen e.V. eine Spendenaktion zu Gunsten von Menschen mit Behinderung. Zu den Unterstützern gehört schon viele Jahre auch Günther Jauch. Anlässlich dieses Jubiläums spendete er seine aufwendig restaurierte Citroën DS 21.

Wohl kein Modell in der Geschichte des Automobils war dermaßen seiner Zeit voraus und gleichzeitig so vernünftig wie die DS, „die Göttin“: Hydropneumatik verhalf schon 1955 dem Wagen zu erstaunlichem Federungskomfort, zu Servolenkung, automatischer Kupplung und Hochdruckbremse. Sie war das erste Großserienauto mit Scheibenbremsen. Sie können diese „Göttin“ aus dem Jahr 1971 gewinnen.



Günther Jauch mit der gespendeten Citroën DS 21

„Herzlichen Glückwunsch zu 30 Jahren Oldtimerspendenaktion für die Lebenshilfe!

Das war 1994 eine großartige Idee, die dank Reinhard Schade bis heute nichts von ihrem Charme und ihrer segensreichen Wirkung eingebüßt hat. Ich selbst habe schon so manchen Oldtimer mit anfänglich leiser Wehmut gespendet. Aber am Ende war ich immer glücklich über die Freude der neuen Besitzer und über all das, was die Lebenshilfe an guten Werken aus dieser Spendenaktion gemacht hat. Besser kann man einen geliebten Oldtimer nicht in neue, dankbare Hände geben!“

Günther Jauch



30. Oldtimerspendenaktion 2024

Uns kann man gewinnen!

Zu Gunsten von Menschen mit Behinderung

*Miteinander
mehr
bewegen*

30 Jahre



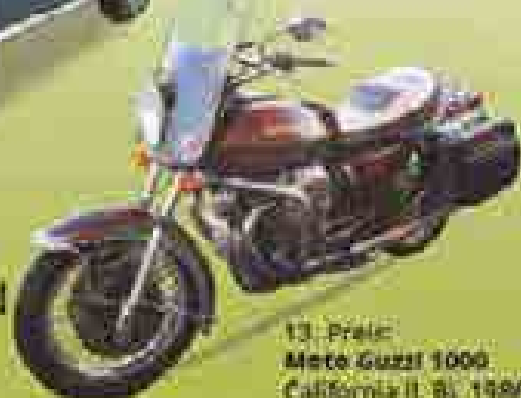
Lebenshilfe
GIESSEN



1. Preis:
Porsche 911 SC
Bj. 1982
Günter Lott



4. Preis:
Opel Olympia
Bj. 1951
Michael Dindler



13. Preis:
Moto Guzzi 1000
California II, Bj. 1986
Martin Schramberg
Classic Data

Spenden & Gewinnen!

Schon 5,- Euro helfen!

Bitte überweisen Sie Ihre

Spende auf das Spendenkonto

bei der Sparkasse Gießen:

IBAN DE38 5135 0025 0200 6260 00, BIC: SKGIDE5FXXX

Bitte Namen und Adresse nicht vergessen. Abkündende bis zum 20. Januar 2025.

Mit Ihrer Spende unterstützen Sie Menschen mit geistiger
Behinderung und psychischer Erkrankung!

Alle Infos auch unter www.oldtimerspendenaktion.de



» 1. INTERESSENVERTRETUNG

Satzungsgemäß nimmt der ADAC die Interessen des deutschen Kraftfahrwesens wahr. Der ADAC ist seit vielen Jahren beim Deutschen Bundestag als offizielle Interessenvertretung eingetragen, auch im 2022 neu eingerichteten Lobbyregister. Im Übrigen ist er aufgrund seines Fachwissens in oldtimerspezifischen Fragestellungen von der Politik anerkannt. In der Bundeshauptstadt unterhält der ADAC e.V. ein Büro, um die Mitgliederinteressen gegenüber Bund, Ländern und anderen Verbänden im direkten Kontakt vertreten zu können. Aus der fast 120-jährigen Geschichte des größten europäischen Automobilclubs heraus fühlt sich der ADAC nicht nur der mobilen Zukunft verpflichtet, sondern auch der Tradition eng verbunden.

1.1 Allgemeines

Um die besonderen Anliegen der im ADAC organisierten Oldtimer-Fahrer wahrnehmen zu können, wurde bereits im Jahr 2002 das eigenständige ADAC Klassik Ressort gegründet. Dieses ist aktives Mitglied im Oldtimer-Weltverband FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) und gleichzeitig dessen nationale Vertretung (ANF – Autorité Nationale de la FIVA) in Deutschland. Daher kann der ADAC für die Interessen seiner Oldtimer fahrenden Clubmitglieder sowie der ihm angeschlossenen Markenclubs respektive der deutschen Oldtimer-Szene sowohl



auf nationaler als auch auf internationaler Ebene eintreten. Zu Industrie, Behörden, Institutionen und Verbänden werden ebenfalls intensive regelmäßige Kontakte gepflegt, um auch hier die Interessen der Oldtimer und Youngtimer fahrenden Mitglieder einbringen zu können. Das ADAC Klassik Ressort steht unter anderem mit dem Fachbereich Historische Fahrzeuge des VDA (Verband der Automobilindustrie) sowie dem Fachreferat des Zentralverbandes Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) in regelmäßigem Kontakt. Zusammen setzen wir uns dafür ein, dass historische Fahrzeuge zu jeder Zeit ohne Hemmnisse auf öffentlichen Straßen betrieben werden können.

Der ADAC möchte dazu beitragen, dass das Fahren mit historischen und klassischen Kraftfahrzeugen auf allen öffentlichen Straßen innerorts wie außerorts dauerhaft und so wie heute auch in Zukunft möglich ist.



1.2 Verband der Automobilindustrie (VDA) Fachbereich Historische Fahrzeuge

Der VDA-Fachbereich „Historische Fahrzeuge“ kümmert sich um die Belange aller klassischen Automobile der deutschen Automobilindustrie. Eine wesentliche Aufgabe dieses Bereichs ist es, dafür Sorge zu tragen, dass Oldtimer auch unter veränderten Rahmenbedingungen ihre Daseinsberechtigung beibehalten. Die ständige technische Weiterentwicklung der Automobile, gerade in Bezug auf Umwelt und Sicherheit, birgt die Gefahr, dass ältere Fahrzeuge immer mehr als Exoten oder gar als Risiko im öffentlichen Straßenverkehr angesehen werden. Im Zuge der aktuellen Gesetzgebung wird es deswegen immer häufiger notwendig, die Belange von Oldtimern zu berücksichtigen. Oft sind Sonder- oder Ausnahmeregelungen die einzige Möglichkeit, einschneidende Restriktionen im Fahrzeugbetrieb zu vermeiden. Seit 2007 existiert innerhalb des VDA der Ausschuss „Historische Fahrzeuge“. In diesem sind alle Pkw-Hersteller sowie die Zulieferer Bosch und ZF vertreten.

VDA

Verband der
Automobilindustrie

Definierte Zielsetzung des Ausschusses ist es, dafür zu sorgen, dass historische Fahrzeuge auch in Zukunft ohne Probleme auf öffentlichen Straßen betrieben werden können. Die daraus resultierenden Tätigkeiten sind zu einem Teil politisches Lobbying, zu einem anderen Teil die Klärung von Fragen zur technischen Versorgung (Ersatzteile, Know-how, Transfer etc.) der Fahrzeuge. In den letzten Jahren ist es in Zusammenarbeit mit weiteren Interessenvertretern in vielen Fällen gelungen, für historische Fahrzeuge Sonderregelungen durch den Gesetzgeber zu erwirken. Die erreichten Privilegien belegen die Zugehörigkeit dieser Fahrzeuge zum technischen Kulturgut. Der VDA verfolgt im Zusammenhang mit historischen Fahrzeugen das Ziel, das bisher Erreichte zu halten, anstatt zusätzliche Privilegien zu fordern.

Kontakt: Fritz Cirener
VDA-Fachbereich „Historische Fahrzeuge“
fritz.cirener@vda.de

1.3 Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)

Old- und Youngtimer brauchen Spezialisten

Old- und Youngtimer sprechen unsere Emotionen an. Wir sind begeistert vom klassischen Design und wollen am liebsten gleich einsteigen und eine Runde damit drehen. 76 Prozent der Deutschen sehen in Oldtimern ein Kulturgut. Für die Instandhaltung, Reparatur und Restaurierung der Fahrzeuge braucht es Spezialisten wie die rund 800 Fachbetriebe für historische Fahrzeuge, die sich auf Old- und Youngtimer spezialisiert haben. Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) vertritt die berufsständischen Interessen der über 36.400 Kfz-Meisterbetriebe in Deutschland auf nationaler und europäischer Ebene.

Seit 2017 gibt es im Kraftfahrzeuggewerbe einen eigenen Ausschuss für Old- und Youngtimer. Gemäß dem Motto „Ohne Vergangenheit keine Zukunft“ geht es darum, Oldtimer als kulturelles Erbe in unserem Land zu erhalten. In den letzten Jahren ist es in Zusammenarbeit mit weiteren Interessenvertretern in vielen Fällen gelungen, für historische Fahrzeuge Sonderregelungen durch den Gesetzgeber zu erwirken. Aber auch

zukünftig wird es Veränderungen geben, etwa im Bereich alternativer, CO₂-neutraler Kraftstoffe oder beim Thema H-Kennzeichen für Fahrzeuge mit Katalysator.

Der ZDK veranstaltet alle zwei Jahre einen Oldtimer-Fachkongress, ist bei Messen und Oldtimer-Rallies aktiv und arbeitet im Parlamentskreis „Automobiles Kulturgut“ im Deutschen Bundestag mit. Es geht darum, Fachwissen und Fähigkeiten in den Oldtimerbetrieben zu erhalten und Fachkräftenachwuchs zu sichern, der auch in Zukunft an den alten Fahrzeugen arbeiten kann. Deshalb bietet der ZDK in Zusammenarbeit mit der Akademie des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes (TAK) Seminare zum Einstieg in den Oldtimer-/Youngtimermarkt, zum Oldtimerrecht, zur Restaurierungsethik oder zu Befundung, Bewertung und Kostenplanung an. Denn auch die Fahrer von Old- und Youngtimern verändern sich. Ältere Generationen geben ihr Hobby langsam

auf, es kommen neue Fahrer und mit ihnen andere Fahrzeuge hinzu. Auch auf diese Veränderungen müssen sich die Fachbetriebe einstellen.

www.kfzgewerbe-oldtimer.de



Kontakt: Stefan Meyer
ZDK-Ausschuss „Old- und Youngtimer“
smeyer@kfzgewerbe.de



Sie können ausfahren. Wir können Oldtimer.

Alte Liebe rostet nicht – um Ihren Old-/Youngtimer kümmert sich Ihr Kfz-Meisterbetrieb.



Fachbetrieb für
historische Fahrzeuge



www.kfzgewerbe-oldtimer.de

Wir können Auto.

1.4 Parlamentskreis Automobiles Kulturgut im Deutschen Bundestag



Die automobile Kultur ist eine der weltweit bedeutsamsten Entwicklungen der vergangenen 130 Jahre. Historische Automobile, Motorräder und Nutzfahrzeuge genießen in der Gesellschaft ein hohes Ansehen und gewinnen über die vielen Vereine, Verbände, Werkstätten, Museen und Fachmessen stetig an wirtschaftlicher Bedeutung. Zweifelsohne sind historische Fahrzeuge in unserer gesellschaftlichen Identität tief verwurzelt. In Deutschland werden die Interessen für die automobile Kultur u. a. vom fraktionsübergreifenden Parlamentskreis Automobiles

Kulturgut im Deutschen Bundestag (PAK) vertreten. Unter dem Motto „Agieren statt reagieren“ treffen sich regelmäßig rund 70 Mitglieder aus Politik, Wirtschaft, Medien, Verbänden und der Oldtimerszene, um sich gegenseitig auszutauschen, Problematiken im Bereich Oldtimer frühzeitig zu erörtern und Lösungen zu suchen. Maßgebliches Ziel ist es, historische Fahrzeuge als Kulturgut auf unseren Straßen weiterhin erlebbar zu halten. Der ADAC ist seit Gründung des Parlamentskreises dabei.



MdB Carsten Müller,
Vorsitzender Parlamentskreis
Automobiles Kulturgut

Foto: Tobias Koch



Der Parlamentskreis Automobiles Kulturgut im Deutschen Bundestag (PAK) hat im Rahmen der Rund-um-Berlin-Classic Anfang Mai 2019 sein zehnjähriges Jubiläum gefeiert. Carsten Müller: „... Die Entwicklung in den letzten zehn Jahren ist überaus erfreulich und beeindruckend. Sie ist das Ergebnis intensiver, engagierter und partnerschaftlicher Arbeit aller, die seit 2009 dabei waren und dabei sind. Herzlichen Dank! Ganz besonderer Dank gilt dem PAK-Initiator und ersten Vorsitzenden

Andreas Scheuer sowie seinen Nachfolgern Jens Koeppen und Thomas Jarzombek.“

Zu diesem Jubiläum wurde die Festschrift „Eine Erfolgsgeschichte: Zehn Jahre Automobiles Kulturgut im Bundestag“ aufgelegt. Sie können diese Broschüre auf den Internetseiten von ADAC Klassik unter www.adac.de/klassik downloaden.





INTERESSENGEMEINSCHAFT HISTORISCHE OMNIBUSSE INTERNATIONAL

Wir lieben Oldtimer-Omnibusse

Die Interessengemeinschaft Historische Omnibusse International ist ein internationales Netzwerk von Omnibus-Enthusiasten, die Oldtimer- Omnibusse aller Fabrikate in ihrem Fokus haben. Sie betrachten Omnibusse als ein Kulturgut, das es zu bewahren und zu erhalten gilt. Es sind engagierte Busunternehmer, Medienvertreter, Institutionen und Individualisten, die die Oldtimerszene in ihren Ländern pflegen und bewegen. Der internationale Austausch von Omnibusspezifischen Erfahrungen und Erlebnissen ist ihnen ein wichtiges Anliegen.

Das große Oldtimer-Omnibusbuch ist im Museumsshop des Automobil-Parks Auwärter für eine Schutzgebühr von 25 € erhältlich.



www.automobil-park.de

www.oldtimerbusse-mieten.de

Automobil - Park

Auwärter



AUTOMOBILES Kulturgut

Parlamentsskreibs im Deutschen Bundestag

» BUNDESTAGSABGEORDNETE ZUM THEMA AUTOMOBILES KULTURGUT

Für die Oldtimerszene ist es sehr erfreulich, wenn sich die Abgeordneten des Deutschen Bundestages in der Freizeit oder auch im eigenen Umfeld selbst ebenfalls mit Oldtimer- oder Youngtimer-Fahrzeugen beschäftigen. So haben die Politiker auch ein besseres Verständnis für

die Belange der Besitzer solcher Fahrzeuge. Hier haben wir einige Mitglieder des Bundestages zu ihrer Einstellung gegenüber dem Automobiles Kulturgut befragt. Weitere Infos und die Kontaktdaten zu den Abgeordneten finden Sie unter www.bundestag.de



Carsten Müller, MdB

carsten.mueller@bundestag.de

Oldtimer müssen auch künftig auf Straßen erlebbar sein. Sie sind fahrende Zeitzeugen, die fast allen Menschen ein Lächeln ins Gesicht zaubern. Sehr häufig verbinden wir mit ihnen viele schöne Erinnerungen an Kindheit und Jugend, an Freundschaft oder sie machen uns neugierig. Sie sind Zeitzeugen der Ingenieurskunst, ein bedeutender Wirtschaftsfaktor und Ausdruck nachhaltiger Ressourcen.

Matthias W. Birkwald, MdB

matthias-w.birkwald@bundestag.de

Ästhetisch besonders gut designte Oldtimer erfreuen immer wieder mein Herz, zumal dies die nachhaltigste Art des Autofahrens ist. An meinem 1992 neu erworbenen Espressoauto, einem Peugeot 205 GTI, habe ich immer noch viel Freude. Warum Espressoauto? Nun, er ist klein, stark, schwarz, süß, heiß und schnell ist er auch noch.





© Photothek

Frauke Heiligenstadt, MdB
frauke.heiligenstadt@bundestag.de

*In meinem Wahlkreis befindet sich die größte Oldtimersammlung Europas mit über 2.500 historischen Fahrzeugen - der PS.SPEICHER in Einbeck. Neben den positiven wirtschaftlichen und touristischen Effekten für die Region, wird Besucher*innen vor allem auch die Einbettung der Automobilgeschichte in die Entwicklung unserer Gesellschaft näher gebracht. Lebensgefühl und Technik in guter Kombination.*

Thomas Jarzombek, MdB
thomas.jarzombek@bundestag.de

Als glühender Fan von Youngtimern war es mir eine große Freude, den Parlamentskreis automobiles Kulturgut für einige Jahre zu leiten. Wie können wir unsere Schätzchen bewahren? Vor allem der Blick auf die Elektronik der 80er und 90er ist ein Thema. Die Szene muss dabei neue Probleme lösen: Wie kommen wir an den Quellcode der alten Steuerprogramme? Und ich meine: H-Kennzeichen soll es auch für die neuen Oldtimer geben.



Christian Sauter, MdB
christian.sauter@bundestag.de

Vor kurzem wurde ich zum stellvertretenden Vorsitzenden des Parlamentskreises Automobiles Kulturgut (PAK) gewählt. Unser Ziel ist es, historische Fahrzeuge als Kulturgut weiterhin erlebbar zu machen. Sichtbarstes Zeichen meiner politischen Arbeit ist das Positionspapier „Historische Fahrzeuge in der Mobilität von morgen“, welches maßgeblich die Position der FDP-Fraktion in der Sache bestimmt.

Jens Koeppen, MdB
jens.koeppen@bundestag.de

Einen Oldtimer fahren, ihn besitzen, hegen und pflegen - das ist weit mehr als ein gewöhnliches Hobby. Längst sind die schönen zwei- und vierrädrigen Fahrzeuge mit Vergangenheit zum automobilen Kulturgut geworden. Als Gründungsmitglied des Parlamentskreises Automobiles Kulturgut freue ich mich, dass durch dieses Gremium die kulturelle Wertschätzung, aber auch wirtschaftliche Bedeutung der historischen Fahrzeuge auf der Parlamentsebene im Deutschen Bundestag fest verankert werden konnte.





1.5 Automobile Kultur als immaterielles UNESCO-Weltkulturerbe



Nur gelebte Kultur hat eine Chance auf Zukunft. Aus diesem Gedanken heraus ist im Jahr 2015 die „Initiative Automobile Kultur e. V.“ (IAK) entstanden. Ihr Ziel ist es, die vielfältigen Aktivitäten rund um historische Automobile als immaterielles Kulturerbe in die nationale Liste der Deutschen UNESCO Kommission aufnehmen zu lassen. Mit dieser Anerkennung sollen die

vielseitigen, oft ehrenamtlichen oder privaten Engagements zur Erhaltung historischer Fahrzeuge gestärkt und das öffentliche Bewusstsein dazu weiter ausgebaut werden. Nur vorhandenes und weitergegebenes Wissen und Können wird es ermöglichen, dass historische Fahrzeuge auch künftig im Straßenverkehr bewegt werden können. Ein erster Antrag wurde zurückgewiesen, unter anderem, weil der Inhalt für die sehr spezifischen Vorgaben zu breit angelegt war und zudem der Antragsteller nicht gleichzeitig Akteur war. Die Vereinsmitglieder suchen weiter nach Strategien, um das große Ziel einer UNESCO-Anerkennung noch zu erreichen.

Kontakt:

IAK Initiative Automobile Kultur e. V.
www.iak-ev.de

1.6 Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge (AGHF)

Der Schutz, der Erhalt und die Förderung historischer Fahrzeuge als herausragendes technisches Kulturgut ist das Ziel der gegründeten „Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge“, die von den Vertretern der maßgebenden deutschen Oldtimer-Verbände und Klassikressorts der Automobilclubs gemeinsam ins Leben gerufen wurde. Die beteiligten Verbände haben beschlossen, eine verbandsübergreifende Position hierzu zu erarbeiten, zu vertreten und zu kommunizieren. Als Resultat wurde der Flyer „Wir lieben Oldtimer“, entwickelt.

Da mobiles Kulturgut nur in Bewegung erlebt und vermittelt werden kann, müssen historische Fahrzeuge auch in Zukunft am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen dürfen. Zu dieser Kernforderung der „Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge“ stimmen Experten der Verbände eine gemeinsame Strategie ab, die Grundlage für die individuelle Arbeit der Verbände ist. Diese wird dann in den Parlamentskreis Automobiles Kulturgut des Deutschen Bundestags eingebracht. Die Zusammenarbeit der Oldtimer-Verbände kann nach Bedarf auf weitere Themen wie Nachwuchsfindung, Erhalt von oldtimerspezifischen Berufen und Fertigkeiten oder Umgang mit Youngtimern ausgedehnt werden. Die Oldtimerszene hat die Gründung der „Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge“ sehr begrüßt.



Wir lieben Oldtimer

Die AGHF hat die gemeinsame Infobroschüre „Wir lieben Oldtimer“ aufgelegt, in der einige wissenswerte Fakten zum automobilen Kulturgut zusammengestellt sind. Diese kann von allen Clubs und Vereinen kostenlos angefordert werden und steht auch zum Download unter www.ag-h-f.de zur Verfügung.





Dr.-Ing. E. h.
Konrad Auwärter

Liebe Freundinnen und Freunde historischer Fahrzeuge,

die Liebe zu Oldtimer-Omnibussen ist für mich nicht nur Passion, sondern gleichsam lebendige Verbindung zu einer vergangenen Epoche. Als jemand, der nicht nur bei vielen Stationen der Automobilgeschichte dabei war, sondern diese Faszination für Oldtimerfahrzeuge tagtäglich intensiv erlebt, versuche ich leidenschaftlich die vielen Besucher im Automobil-Park Auwärter für unser Metier zu begeistern. Oldtimer-Pkw und Omnibusse sind heute mehr denn je nostalgisches Kulturgut, und, sie sind beliebte Zeitzeugen, die Wirtschaftsgeschichte geschrieben haben. Außerdem erzählen Geschichten von einer Epoche, in der die Handwerkskunst noch großgeschrieben wurde. Bei den Omnibussen waren es Meister und Gesellen von fünf Handwerksberufen (Karosseriebauer, Kfz-Mechaniker, Sattler, Elektriker und Lackierer), die jeden einzelnen Omnibus zu einem echten Hingucker, ja zu einem wahren Meisterstück der Gewerke gemacht haben. Diese Geschichten habe ich in meinem Museum anschaulich erlebbar gemacht. Ich will sie einerseits für die Nachwelt erhalten, andererseits verbinde ich damit den sehnlichen Wunsch, den fehlenden Nachwuchs für unsere verschiedenen Handwerkszünfte zu begeistern – ein Aspekt, der mir besonders am Herzen liegt. Um den Dialog unter den vielen Besitzern und Betreibern von Oldtimerbussen zu fördern, habe ich die „Interessengemeinschaft Oldtimer-Omnibusse International“ initiiert. Es handelt sich dabei um ein europaweites Netzwerk von Liebhabern historischer Omnibusse verschiedener Marken. Durch unregelmäßige Treffen und durch die Teilnahme an Ausstellungen pflegen wir einen lebendigen Informationsaustausch. Wir nutzen diese Gelegenheiten nicht zuletzt dazu, um unsere Fahrzeuge, die übrigens alle im „Großen Oldtimer-Omnibusbuch“ dokumentiert sind, der interessierten Öffentlichkeit zu präsentieren.

Aber werfen wir auch einen Blick in die Zukunft! Die Diskussion um Klimawandel und Schadstoffemissionen und die Suche nach umweltverträglichen Alternativen für unsere Fortbewegungsmittel sind aktueller denn je. Dabei ist es doch erstaunlich, wie auch unsere geliebten Oldtimer mit alternativen Kraftstoffen sauber und umweltverträglich unterwegs sein können. Auch ich habe mich inzwischen dazu entschlossen, meine Oldtimer-Omnibusse mit synthetischen Kraftstoffen (wie z. B. eFuel oder HVO) zu betreiben. Damit möchte ich einen Beitrag leisten und beweisen, dass unsere Oldtimer nicht nur Relikte vergangener Tage sind, sondern auch Wegweiser in eine umweltbewusste Zukunft, auch für unsere Kinder und Kindeskinder! In diesem Sinne wünsche ich Ihnen viel Freude beim Studieren dieses lesenswerten Nachschlagewerks.

Ihr

Dr.-Ing. E. h. Konrad Auwärter

1.7. Interessengemeinschaft Historische Omnibusse International



Die Interessengemeinschaft Historische Omnibusse International wurde von Dr.-Ing. E. h. Konrad Auwärter ins Leben gerufen und verfolgt das Ziel ein europäisches Netzwerk von Liebhabern historischer Omnibusse zu schaffen. Diese Gruppe von Enthusiasten setzt ihren Fokus auf die Bewahrung und Pflege von Oldtimer-Omnibussen verschiedener Marken als kulturelles Erbe. Die Mitglieder, darunter Busunternehmer, Medienvertreter, Institutionen und Individuen, sind aktiv in der Erhaltung der Oldtimer-Szene in ihren jeweiligen Ländern involviert. Ihre Leidenschaft gilt der technischen und historischen Entwicklung von Omnibussen. Außerdem steht der internationale Austausch von Erfahrungen im Zentrum ihrer Bemühungen. Bedeutende

automobile Museen spielen dabei ebenfalls eine zentrale Rolle, indem sie die Vielfalt historischer Nutzfahrzeuge und Omnibusse präsentieren und die handwerkliche Leistung sowie die Ingenieurskunst ihrer Schöpfer würdigen.

Die Nutzfahrzeug-Veteranen-Gemeinschaft (NVG, www.n-v-g.de) bildet hier den Rahmen für diese gemeinsamen Aktivitäten. Die NVG ist mit ca. 900 Mitgliedern die größte Gemeinschaft im Bereich der Historischen Nutzfahrzeuge und zu Ihren wichtigsten Aufgaben zählt die Interessenvertretung im Parlamentskreis Automobiles Kulturgut im Deutschen Bundestag.

Die gemeinsame Basis bildet die Begeisterung für Handwerkskunst, die Faszination für Technik und die Verbundenheit zur Familie Auwärter. Die Mitglieder tauschen kontinuierlich Informationen aus und treffen sich regelmäßig bei nationalen oder regionalen Ausstellungen sowie anderen Veranstaltungen. Oldtimerbus-Besitzer nutzen diese Gelegenheiten, um ihre Fahrzeuge zu präsentieren und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Die Interessengemeinschaft Historische Omnibusse dokumentiert ihr internationales Netzwerk – Organisationen, Unterstützer, Medien sowie Oldtimer-Besitzer und ihre Fahrzeuge in „Das große Oldtimer-Omnibusbuch“. Herausgeber ist der Automobil-Park Auwärter, in dessen Museumshop dieses Standardwerk erhältlich ist.





Bernd Lange, MdEP

Liebe Leserinnen und Leser,

das historische Fahrzeug als Teil des automobilen Kulturguts nimmt eine prägende Rolle in der Geschichte unserer Gesellschaft der vergangenen 130 Jahre ein. Seine Entwicklung bildet die Brücke zwischen damaligem Pioniergeist und heute noch präsentem Streben nach mehr Innovation, Sicherheit und Effizienz. Kurzum: Historische Fahrzeuge sind Zeitzeugen einer anderen Epoche, deren Erbe es auch heute und in Zukunft weiterzuentwickeln gilt. Mobilität ist selbstverständlich, prägend und muss stetig neu überdacht werden.

Neben dieser kulturgeschichtlichen Bedeutung des Oldtimers, zählt natürlich auch seine wirtschaftliche Komponente. Denn: Historische Fahrzeuge bilden einen wichtigen Wirtschaftsfaktor in Europa: Durch Werkstätten, Zulieferer, Oldtimerclubs, Fachzeitschriften, Veranstaltungen u. v. m. werden Arbeitsplätze und Umsatz geschaffen. Darüber hinaus stellen die Wartung, Pflege und Instandhaltung historischer Fahrzeuge ein relevantes Marktvolumen für kleine und mittlere Betriebe dar.

Über ihre kulturgeschichtliche und wirtschaftliche Bedeutung hinaus verfügen historische Fahrzeuge über eine eigene Faszination – das Umgehen mit ihnen macht Freude. Als begeisterter Oldtimerfreund und stolzer Besitzer eines Hanomags aus dem Jahr 1939 weiß ich aber auch, dass es dem Nutzer eines historischen Fahrzeugs im Alltag vor allem auf eine reibungslose Pflege und Erhaltung seines Oldtimers ankommt. Da sind Tipps natürlich immer herzlich willkommen. Der ADAC Oldtimer-Ratgeber bietet viele hilfreiche Ratschläge.

In diesem Sinne wünsche ich allen Oldtimerfans eine spannende Lektüre, weiterhin viel Freude an ihrem historischen Fahrzeug und allzeit eine unfallfreie Fahrt.

Herzliche Grüße,

Ihr
Bernd Lange



1.8 Historic Vehicle Group (HVG)

Die Arbeitsgruppe für historische Fahrzeuge (HVG) im Europäischen Parlament wurde im Jahr 2010 vom niedersächsischen SPD-Europaabgeordneten Bernd Lange gegründet. Unter dem Dach der HVG haben sich Europaabgeordnete aus verschiedenen EU-Mitgliedsstaaten und politischen Parteien zusammengefunden und laden Experten aus Verbänden und der Europäischen Kommission dazu ein. Bei ihren regelmäßig in Brüssel stattfindenden Sitzungen erörtert die HVG Problemstellungen rund um das Thema Oldtimer und diskutiert Fragen hinsichtlich der europäischen Gesetzgebung. So wurde ein Forum geschaffen, welches den Wissensaustausch zwischen Europaabgeordneten und Experten im Bereich historische Fahrzeuge fördert und ermöglicht, relevante politische Entwicklungen kritisch zu begleiten. In diesem Rahmen wurde bereits über eine breite Themenvielfalt debattiert. Sicherheit, Zollkodex, Emissionen, intelligente Verkehrssysteme und Oldtimer als Weltkulturerbe stellen nur einige Beispiele dafür dar.



Zu Beginn ihrer Arbeit hat sich die HVG insbesondere um eine erste europaweite Definition von historischen Fahrzeugen bemüht, die als Meilenstein zuerst Eingang in die Gesetzgebung über periodische technische Überwachung fand. Darüber hinaus diskutiert die HVG intensiv die Rolle von historischen Fahrzeugen in Mobilitätskonzepten der Zukunft. Stetig befasst sich die HVG auch mit dem Zugang zu europäischen Umweltzonen. Um dem aufgrund von verschiedenster nationaler und lokaler Regelungen existierenden Flickenteppich ein Ende zu bereiten, setzt sich die HVG dafür ein, dass zukünftige europäische Leitlinien im Bereich Umweltzonen die europaweite Definition historischer Fahrzeuge enthalten.



Definition Historisches Fahrzeug

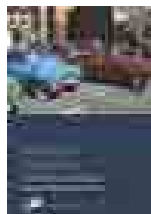
Ein Fahrzeug von historischem Interesse ist ein Fahrzeug, das von dem Mitgliedstaat, in dem die Zulassung erfolgt ist, oder von einer seiner dazu ermächtigten Stellen als historisch betrachtet wird und alle der folgenden Voraussetzungen erfüllt: es wurde vor mindestens 30 Jahren hergestellt oder erstmals zugelassen, sein gemäß dem einschlägigen Unions- oder einzelstaatlichen Recht festgelegter spezifischer Fahrzeugtyp wird nicht mehr hergestellt oder es ist historisch erhalten, im Originalzustand bewahrt, und die technischen Merkmale seiner Hauptbauteile wurden nicht wesentlich verändert.

Durch einheitliche Vorgaben würde den Kommunen Hilfestellung in dem Bereich gegeben und Ausnahmeregelungen für Oldtimer ermöglicht werden. In einer von der Europäischen Kommission in Auftrag gegebenen Studie sind Fortschritte in dieser Richtung zu erkennen – die HVG kämpft weiter für europäisches Vorgehen, um grenzenloses Fahren von historischen Fahrzeugen als kulturelles Erbe Europas in der EU zu erleichtern. Eine andere brisante Debatte ist weiterhin die Frage der Versorgung von historischen Fahrzeugen mit Ersatzteilen, die Stoffe enthalten, die heute nicht mehr zugelassen sind, z. B. Chromverbindungen und Blei in Lagerschalen und Kabeln. Hier bemüht sich die HVG eine Lösung zu finden, die zum einen im Einklang mit der Europäischen Chemikalienverordnung REACH steht, aber auf der anderen Seite den Erhalt historischer Fahrzeuge sichert. Ebenfalls spielt für die HVG die Zukunft der historischen Fahrzeuge eine wesentliche Rolle. Die Auswirkungen technologischer, gesellschaftlicher und regulatorischer Entwicklungen innerhalb der nächsten 20 Jahre beinhalten verschiedene Herausforderungen für historische Fahrzeuge und müssen bereits heute antizipiert und diskutiert werden.

Kontakt: Büro Bernd Lange,
Europäisches Parlament, ASP 12G305,
60 Rue Wiertz, B-1047 Brüssel,
bernd.lange@europarl.europa.eu

Die Zukunft unseres automobilen Erbes sichern

Bernd Lange stellte Ende 2018 das Positionspapier der Arbeitsgruppe zur Zukunft der historischen Fahrzeuge im Europäischen Parlament in Brüssel vor. „Klar ist, dass, angesichts der starken Transformation im Verkehrssektor mit E-Mobilität, autonomen Fahrzeugen und neuen Mobilitätsformen, große Herausforderungen für historische Fahrzeuge bestehen. Historische Fahrzeuge bilden unser automobiles Erbe. Neben ihrer herausragenden Rolle für Kultur und Gesellschaft, bilden sie ebenfalls einen wichtigen Wirtschaftsfaktor. Sowohl die Politik als auch die Oldtimerbewegung muss sich den Herausforderungen bewusst sein und Verantwortung in dieser Richtung übernehmen, damit unser automobiles Erbe auch in Zukunft gesichert ist. Laut der IfD-Allensbach Oldtimer-Studie 2021 sinkt – trotz eines steigenden Fahrzeugbestandes – das allgemeine Interesse an Fahrzeugen in der Bevölkerung. Dennoch interessieren sich weiterhin 21 Prozent der Menschen in Deutschland für Oldtimer-Pkw und -Motorräder. Deswegen macht das Papier der HVG klar: Nicht jedes alte Auto ist ein historisches Fahrzeug, klare Kriterien sind nötig – Wir brauchen politische Interventionen, die die Funktionsweise des Kulturgutes historisches Fahrzeug sicherstellen. Die Bewegung für historische Fahrzeuge muss aktiv einen Beitrag zur Integration in den Transformationsprozess leisten. Das Positionspapier der HVG soll die Diskussion über die Zukunft der historischen Fahrzeuge anregen. Kommentare dazu sind erwünscht. Auch 2030 soll erlebbares automobiles Kulturgut auf der Straße zu sehen sein.“ Das Positionspapier der HVG können Sie auf den Seiten von ADAC Klassik unter www.adac.de/klassik downloaden.



Für eine CO₂-neutrale Zukunft!

eFuel Alliance

Das Bündnis für eine Zukunft
ohne fossile Brennstoffe.



**Jetzt mehr über
eFuels erfahren!**

efuel-alliance.eu



Die am Automobilen Kulturgut interessierten Europaabgeordneten nehmen regelmäßig an den Sitzungen der Arbeitsgruppe für historische Fahrzeuge des Europäischen Parlaments (HVG) teil. Für den ADAC Oldtimer-Ratgeber haben wir einige Abgeordnete nach ihrer Einstellung zu den

klassischen und historischen Fahrzeugen gefragt. Wir danken den Abgeordneten für ihren Einsatz für das Automobilen Kulturgut. Eine Übersicht der Abgeordneten des Europäischen Parlaments finden Sie unter:

www.europarl.europa.eu/meps



Bernd Lange, Deutschland

bernd.lange@europarl.europa.eu

Historische Fahrzeuge sind Teil unserer Kulturgeschichte und erzählen davon. Deshalb lohnt es sie zu pflegen, zu fahren und ihnen Raum in guten europäischen Gesetzgebungen zu geben.

Andrey Novakov, Bulgarien

andrey.novakov@europarl.europa.eu

Einige halten alte Autos für einen Haufen rostiges Metall. In manchen Fällen haben sie sicherlich recht. Ich meine aber, einige alte Autos haben eine Seele.

Die mit ihnen verbundenen Erinnerungen und Geschichten machen sie zu etwas Besonderem. Ich zum Beispiel fand im vorletzten Sommer einen Käfer Baujahr 1972, war sofort verliebt und holte ihn mir heim. Ich habe ihn Otto getauft und mittlerweile mit der Restaurierung begonnen.



Pernille Weiss, Dänemark

pernille.weiss@europarl.europa.eu

Jeder einzelne Oldtimer in der EU ist ein kleines Stück Geschichte. Historische Fahrzeuge sind ein lebendiger Teil unseres Kulturerbes und ein wichtiger Bestandteil unserer gemeinsamen europäischen Geschichte.

Daher haben wir ein gemeinsames Interesse, sie und ihren Platz im Straßenbild Europas zu erhalten.





Anna-Michelle Asimakopoulou, Griechenland

anna-misel.asimakopoulou@europarl.europa.eu

Historische Fahrzeuge sind ein lebendiger Teil unseres Kulturerbes. Sie sind für uns wie eine Linse, durch die wir einen Blick in die Vergangenheit werfen und uns an ihr erfreuen können. Für uns in Griechenland, wo die Rallye Acropolis – einer der traditionsreichsten Wettbewerbe im internationalen Rallysport – zu Hause ist, gibt es da keine Zweifel. Dieses Erbe muss in der EU unbedingt für zukünftige Generationen erhalten werden.

Katarina Barley, Deutschland

katarina.barley@europarl.europa.eu

Als Enkelin eines VW-Ingenieurs konnte ich bei meinem Karmann-Ghia Cabrio nicht widerstehen – zumal wir fast genau gleich alt sind. Eine Fahrt mit einem

Oldtimer ist etwas Besonderes: Man fährt bewusster, nimmt mehr Eindrücke der Umgebung auf, hält öfter an, schaut in die Ferne. Also fast wie die Arbeit im Europäischen Parlament.



Katarina Barley, Vizepräsidentin des Europäischen Parlaments, in ihrem Volkswagen Karmann-Ghia Cabrio (Foto: Karl Doemens)

» GRÜßWORT FIVA PRÄSIDENT



Tidde Bresters
FIVA Präsident

Liebe Freunde und Freundinnen der Oldtimerwelt,

Wer kennt es nicht, das Lied „You never walk alone“? Aber genauso gut gilt: „You never drive alone“. Und damit meine ich nicht den Pendler, der im Stau steht. Ich meine Sie, als Liebhaber historischer und klassischer Fahrzeuge: weil man mit einem Oldtimer nie allein ist.

Es gibt eine unglaubliche Anzahl von international vernetzten Clubs, mit Menschen die einem mit Rat und Tat zur Seite stehen. Und diese Clubs führen jährlich mehrere Tausend Veranstaltungen jeder Größenordnung durch. Aber auch Schrauben und Restaurieren sind oft Teamwork. Zusammenhalt ist nur eines der vielen positiven Aspekte der Oldtimerleidenschaft.

Aber auch der wirtschaftliche Nutzen ist bedeutend. Der Umfang des Oldtimersektors im Tourismus, auch kulturhistorisch, sollte nicht unterschätzt werden.

Der Oldtimer-Weltverband FIVA arbeitet intensiv daran, Gesetzgeber, Politik, Medien und Gesellschaft von der Bedeutung des Automobilen Kulturgutes zu überzeugen. Als FIVA sind wir vor allem auf Ebene der Europäischen Union tätig. Aber auch national wird viel unternommen, um den Interessen und Zielen der Oldtimerszene gerecht zu werden.

Es ist sehr erfreulich, dass viele Oldtimer- und Youngtimer-Clubs mit dem ADAC zusammenarbeiten. Das Oldtimer-Ressort des ADAC vertritt die deutsche Oldtimerszene auch international. Der Name ADAC ist weltweit bekannt und stellt mit seinen über 21 Millionen Mitgliedern eine starke Interessenvertretung dar, welche bei der Politik Gehör findet. Es ist gut zu wissen, dass der zweitgrößte Automobilclub der Welt die Bedeutung des Automobilen Kulturgutes sogar in der Satzung berücksichtigt hat und sich für die Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrtechnischen Kulturgutes einsetzt.

Auch wenn immer mehr elektrische und vernetzte Fahrzeuge auf die Straße kommen, so möchten wir unsere historischen Fahrzeuge weiterhin auf den öffentlichen Straßen fahren und den künftigen Generationen präsentieren können. Und wenn das mit umweltfreundlichen synthetischen Kraftstoffen möglich ist, ist das umso besser.

Für dieses Ziel setzt sich die FIVA ein: Sie sollen Ihren Oldtimer weiter nutzen und präsentieren können. Holen Sie Ihre Schätzchen auf Rädern aus der Garage und verschönern Sie damit die Welt.

Genießen Sie weiter die Leidenschaft, die so viele verbindet.

Ihr
Tidde Bresters
FIVA Präsident

» 2. OLDTIMER-WELTVERBAND FIVA

Die **Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA)** ist der Weltverband der Oldtimer-Clubs. Er setzt sich für den Erhalt historischer Fahrzeuge ein, die einen wichtigen Bestandteil des technischen Kulturerbes darstellen. Gegründet wurde der Verband 1966 und vertritt heute über 1,6 Millionen Oldtimer-Besitzer aus über 80 Ländern aller fünf Kontinente. In der Bundesrepublik sind der Allgemeine Schnauferl-Club e.V. (ASC), der Deutsche Automobil-Veteranen-Club e.V. (DAVC), der Automobilclub von Deutschland e.V. (AvD) und das ADAC Klassik Ressort Mitglied der FIVA.

2.1 Allgemeines

Seit Gründung der FIVA vor fast 60 Jahren haben sich die Aufgaben der FIVA gewandelt. Um die Interessen der weltweiten Oldtimer-Fahrer und -Besitzer zu schützen, sieht sich der Weltverband heute mit ganz anderen Herausforderungen konfrontiert. War es früher wichtig, internationale Veranstaltungen zu organisieren und Kontakte zu pflegen, um z. B. Fragen der Ersatzteil-Versorgung zu klären oder sich beim Kauf und Verkauf über die Ländergrenzen hinaus zu unterstützen, so steht heute im Zeitalter zunehmender Umweltdiskussionen die politische Interessenvertretung im Vordergrund.

Die wesentliche Zielsetzung der FIVA ist es, das Fahren mit historischen Kraftfahrzeugen auf allen öffentlichen Straßen dauerhaft und ohne Restriktionen zu ermöglichen. Dabei gilt es, Hürden seitens der Politik zu verhindern und die gesellschaftliche Akzeptanz von Kraftfahrzeugen als historisches und technisches Kulturgut nachhaltig zu fördern. Die FIVA hat zwischenzeitlich eine Zusammenarbeit mit der UNESCO etabliert, um die kulturelle Bedeutung des „Automobilen Kulturgutes“ international weiter zu stärken.

2.2 Autorité Nationale de la FIVA

Der Oldtimer-Weltverband hat den ANF-Status (Autorité Nationale de la FIVA) für Deutschland 2008 dem ADAC Klassik Ressort übertragen. Diesem nationalen Vertreter der FIVA obliegen spezielle Aufgaben und Pflichten. Hierzu zählen

die Koordinierung der Kräfte und Aktivitäten für das Oldtimer-Wesen, die politische Vertretung der FIVA, die Ausgabe der FIVA Identity Card (Fahrzeugpass) für historische Fahrzeuge und die Beobachtung von Veranstaltungen.

Des Weiteren nimmt das ADAC Klassik Ressort zusammen mit AvD, ASC und DAVC bei den Hauptversammlungen des Weltverbandes die Stimmrechte für Deutschland wahr. Der ADAC arbeitet aktiv in verschiedenen Kommissionen und Arbeitsgruppen mit und trägt so dazu bei, die Ziele der FIVA umzusetzen, aber auch die deutsche Oldtimer-Szene dort zu vertreten.



- Protecting
 - Preserving
 - Promoting

**Automobiles Kulturgut
schützen, erhalten und fördern.**

2.3 Die Oldtimer-Definition der FIVA

Um bei der Interessenvertretung gegenüber Politik und Behörden ein einheitliches Verständnis für Oldtimer zu gewährleisten, hat die FIVA eine entsprechende Definition erarbeitet, die seit 2008 in einer überarbeiteten Version vorliegt und als Grundlage für die Arbeit des Weltverbands dient.

Ein historisches Fahrzeug ist ein mechanisch angetriebenes Fahrzeug,

- das mindestens 30 Jahre alt ist,
- das in einem historisch korrekten Zustand erhalten und gewartet wird,
- dessen Nutzung nicht auf täglichen Transport ausgerichtet ist und das wegen seines technischen und historischen Wertes bewahrt wird.

2.4 Die FIVA Identity Card

Die FIVA Identity Card ist der internationale Fahrzeugpass des Oldtimer-Weltverbands FIVA. Die FIVA Identity Card kann für mechanisch angetriebene Fahrzeuge, die vor mindestens 30 Jahren gebaut wurden und in historisch korrektem Zustand erhalten sind, ausgestellt werden.

In der FIVA Identity Card wird die Authentizität eines Fahrzeugs beschrieben. Die FIVA möchte mit diesem Fahrzeugpass die Besitzer dazu bewegen, sich mit den technischen und geschichtlichen Daten ihres Oldtimers zu befassen und diese zu dokumentieren, damit auch nachfolgende Generationen den Werdegang des Fahrzeugs

nachvollziehen können und dieses im Sinne einer weitestgehenden Originalität bewahrt und gepflegt wird.

Speziell bei Fahrzeugen vom Beginn der motorisierten Bewegung, über die nur wenig schriftliche Informationen überliefert waren, ist dies frühzeitig als Aufgabe erkannt worden und aus diesem Grunde haben beispielsweise die FIVA-Gründungsmitglieder ASC und DAVC bereits vor der Einführung der FIVA Identity Card in den achtziger Jahren schon eigene Wagenpässe ausgestellt.

Seit der Übertragung des ANF-Status auf das ADAC Klassik Ressort kann die FIVA Identity Card direkt beim ADAC beantragt werden. Ausführliche Informationen, der aktuelle FIVA Technical Code in seiner deutschen Übersetzung und Tipps zur Vorgehensweise stehen im Internet unter www.adac-motorsport.de/fiva-weltverband zum Download bereit.

Bei Veranstaltungen, die nach dem FIVA-Reglement durchgeführt werden, ist gemäß deren Bestimmungen die Vorlage einer FIVA ID Card erforderlich. Als deutscher ANF hat das ADAC Klassik Ressort mit der FIVA aber eine Vereinbarung getroffen, dass dies in Deutschland zurzeit nicht umgesetzt wird. Der ADAC möchte die FIVA Identity Card, die weltweite Gültigkeit hat, nicht „fordern“, aber „fördern“.



2.5 Überblick FIVA – Protecting, Preserving & Promotion

Die drei „P“s der FIVA stehen für Protecting, Preserving und Promotion – „Automobiles Kulturgut schützen, erhalten und fördern“. Und um dies zu erreichen, werden die verschiedenen Themen in insgesamt sechs Kommissionen in der FIVA bearbeitet.

• FIVA Legislation Commission

Hier werden alle rechtlichen, historischen und politischen Fragen zur Nutzung, Erhaltung und Förderung der von der FIVA betreuten historischen Fahrzeuge diskutiert. Dies schließt Themen wie Umweltzonen, Kraftstoffe, Besteuerung, Versicherung, Maut, Tagfahrlicht usw. ein. Die Legislation Commission erstellt Positionspapiere, die eine wichtige Komponente in der erfolgreichen Interessenvertretung und für Gespräche mit der Politik existentiell sind. Die Legislation Commission bringt relevante Themen u. a. auch auf die Agenda der Historic Vehicle Group des Europäischen Parlaments. Basis für die erfolgreiche Arbeit sind die regelmäßig durchgeführten Umfragen und Studien.

• FIVA Culture & Youth Commission

Neben dem kulturellen Wert historischer Fahrzeuge befasst sich die Kultur- und Jugend-Kommission auch mit der Erhaltung verwandter Objekte wie Fabriken, Tankstellen, Rennstrecken und historischen Straßen usw., die in der Geschichte klassischer Fahrzeuge eine Rolle gespielt haben. Die FIVA Charta von Turin spielt eine wichtige Rolle für die Arbeit in der Culture Commission und soll Hilfestellung z. B. bei der Restaurierung geben. Auch die Zusammenarbeit mit der UNESCO wird hier koordiniert. Last but not least kümmert sich diese Kommission um das wichtige Thema der Nachwuchsarbeit.

• FIVA Technical Commission

Die Technische Kommission ist für das Fahrzeugregister und den internationalen Oldtimer-Fahrzeugpass zuständig. Im Technical Code werden die Grundlagen für die Ausstellung der FIVA ID Card festgelegt. Aktuelles Thema ist die Digi-

talisierung und die Umsetzung eines Systems, mit dem eine FIVA Identity Card künftig auch auf elektronischem Wege über den Computer beantragt werden kann.

• FIVA Events Commission

Die Veranstaltungskommission legt den FIVA Events Code fest, in welchem die Regularien für die Durchführung von Veranstaltungen des internationalen FIVA Terminkalenders beschrieben sind. Der FIVA Events Code mit relevanten Anhängen dient den Veranstaltern und Organisatoren als Leitfaden zur Durchführung von Events. Im Rahmen der Veranstaltungen ist die FIVA in der Lage, wichtige Themen an die Enthusiasten zu kommunizieren. Die verantwortungsvolle Organisation eines Oldtimer-Events ist schließlich wichtig für die Akzeptanz der Öffentlichkeit und ist damit auch als wichtige Lobbyarbeit zu verstehen.

• FIVA Motorcycle Commission

Die Motorradkommission befasst sich mit zweirädrigen Kraftfahrzeugen wie Motorrädern, Mopeds und Fahrrädern sowie dreirädrigen Fahrzeugen. Die Gruppe stimmt sich mit den anderen Kommissionen der FIVA ab und bringt sich entsprechend ein, damit spezifische Problemstellungen der motorisierten Zweiräder in der Gremienarbeit Berücksichtigung finden. Die Beschäftigung mit historischen Motorrädern und Mopeds ermöglicht einen kostengünstigen Einstieg in die Oldtimerszene speziell für junge Leute, was von der Kommission gefördert wird. Im Rahmen der FIVA Motorcycle Week wird jährlich bei ausgewählten Veranstaltungen über die Ziele der FIVA informiert.

• FIVA Utilitarian Commission

Die Nutzfahrzeugkommission ist eine interne Arbeitsgruppe, die sich mit allen Fragen im Zusammenhang mit Fahrzeugen aus dem zivilen aber auch militärischen Bereich befasst. Dies sind insbesondere Lastkraftwagen, Busse, Wohnmobile, Traktoren und landwirtschaftliche Maschinen, aber auch Militär-, Rettungs- und Sonderfahrzeuge aller Art.

2.6 FIVA Positionspapiere und FIVA EU-Updates

Im Rahmen der Arbeit der FIVA Legislation Commission sowie weiterer Arbeitsgruppen hat der Oldtimer-Weltverband zahlreiche Positionspapiere verfasst. So gibt es zu allen wichtigen Themenstellungen gemeinsame Positionen, die von den nationalen Verbänden zur eigenen Lobbyarbeit entsprechend genutzt werden können. Eine zentrale Bedeutung hat sicherlich das Positionspapier „Definition Historisches Fahrzeug“, welches aktuell mit einem eigenen Positionspapier zur Youngtimer-Definition ergänzt wurde. Nach der Definition der FIVA ist ein historisches Fahrzeug ein mechanisch angetriebenes Fahrzeug, das mindestens 30 Jahre alt ist, das in einem historisch korrekten Zustand erhalten und gewartet wird, dessen Nutzung nicht auf täglichen Transport ausgerichtet ist und das wegen seines technischen und historischen Wertes bewahrt wird.

Eine große Resonanz hat der FIVA Standpunkt zur Elektrifizierung von Oldtimer-Fahrzeugen erhalten. „Nach Ansicht der FIVA ist ein Fahrzeug nicht allein aufgrund seiner Karosserieform ‚historisch‘, sondern vor allem dann, wenn es als Ganzes original ist.“ Entscheidet sich ein Eigentümer, eine Werkstatt oder ein Hersteller für derartige Umbauten eines historischen Fahrzeuges, ist nach Ansicht der FIVA unbedingt darauf zu achten, dass Veränderungen reversibel sind und die Originalteile gekennzeichnet und sicher verwahrt werden. So kann gegebenenfalls der



Originalzustand des Fahrzeugs wieder hergestellt werden, und das Fahrzeug gilt dann wieder als historisch.

Aktuell hat sich die FIVA zum Thema „Alternative Kraftstoffe“ und hier speziell zu E-Fuels positioniert und begrüßt und unterstützt Lösungen auf Grundlage synthetischer Kraftstoffe, die in historischen Fahrzeugen eingesetzt werden können und den Haltern historischer Fahrzeuge auch zukünftig zugänglich sind. Desweiteren informiert die FIVA mit dem „FIVA EU-Update“ regelmäßig über aktuelle Themen in der EU-Gesetzgebung, die auch historische Fahrzeuge betreffen.



Die englischsprachige Original-Versionen der FIVA Positionspapiere sowie der FIVA EU-Updates finden Sie

auf der Internetseite der FIVA unter der Rubrik: **www.fiva.org/en/commissions/legislation-commission**

Als nationale Vertretung der FIVA in Deutschland arbeitet ADAC Klassik in den verschiedenen FIVA Kommissionen aktiv mit und unterstützt deren Positionen. Als Service für ADAC Oldtimer-, Youngtimer- und Korporativclubs stellen wir regelmäßig die Übersetzungen zur Verfügung:

www.adac-motorsport.de/fiva-weltverband/eu-updates



2.7 FIVA-Nachhaltigkeitsstrategie

Das Thema Nachhaltigkeit beschäftigt die Gesellschaft heute sehr und selbstverständlich betrifft dies auch die Oldtimerszene, national und international. Die FIVA hat hierzu 2023 ihre Nachhaltigkeitsstrategie „FIVA Sustainability Strategy“ verabschiedet, die sich an den „17 SDGs“ den „Sustainable Development Goals“ der UN orientiert. Die Nachhaltigkeitsstrategie der FIVA richtet sich an die Partner und Mitgliedsorganisationen, Veranstalter sowie die Oldtimerbesitzer und selbstverständlich die FIVA selbst. Die FIVA-Nachhaltigkeitsstrategie ist auf der Seite der FIVA unter **www.fiva.org (Downloads)** verfügbar.



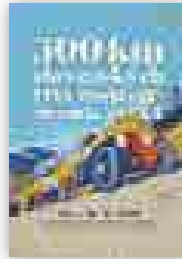
2.8 Manifest der FIVA, FIA und FIM

Die FIVA hat zusammen mit ihren Partnern FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) und FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme) ein gemeinsames Manifest veröffentlicht „Die Zukunft unseres Automobilen Kulturgutes sichern – den Platz historischer Fahrzeuge auf den Straßen von Morgen erhalten“. Das Dokument steht unter **www.fiva.org** zum Download zur Verfügung.



2.9 Veranstaltungen mit FIVA Prädikat

Die der FIVA angeschlossenen Clubs veranstalten weltweit zahlreiche Events für historische Fahrzeuge. Die Organisatoren können diese Termine



in den Veranstaltungskalender der FIVA eintragen lassen, sofern die Events die entsprechenden Anforderungen des Oldtimer-Weltverbandes gemäß dem FIVA Events Code erfüllen. Die FIVA unterscheidet dabei grundsätzlich zwischen touristischen

Ausfahrten, Gleichmäßigkeitsprüfungen, Concours d'Elegance, Treffen und Ausstellungen. Die Veranstaltungen werden zudem in die folgenden Kategorien unterteilt:

- Nationale Veranstaltung
- Internationale Veranstaltung
- FIVA-World-Event

In einem „normalen“ Jahr stehen etwa 25 internationale und 80 nationale Veranstaltungen weltweit im FIVA-Event-Kalender

www.fiva.org/en/fiva-events.

Das Prädikat „FIVA-World-Event“ wird jährlich nur immer einem „Bewerberland“ zugeteilt, wobei auf einem anderen Kontinent auch ein weiteres World-Event stattfinden kann. In der Vergangenheit gab es somit pro Saison eine World Rallye für Automobile und eine World Rallye für Motorräder. Damit stellen die FIVA World Events immer die Highlights im Veranstaltungskalender der FIVA dar. Da sich der Oldtimer-Weltverband aber auch um historische Nutzfahrzeuge kümmert, wurde im Jahr 2023 erstmals auch ein FIVA World Event für Nutzfahrzeuge in den Niederlanden ausgerichtet. Auf dem Internationalen Historischen Festival IHF in Panningen wurden über 2500 Traktoren, rund 500 Stationärmotoren sowie 200 Lkw, Omnibusse, Militärfahrzeuge und historische Wohnmobile präsentiert (siehe auch die Impressionen auf den nachfolgenden Seiten).

» DAMPF, PETROLEUM & DIESEL



Der Fardier von Nicolas Cugnot war zweifellos die Hauptattraktion der Ausstellung „250 Jahre Nutzfahrzeuge“, die anhand einer exemplarischen Auswahl von rund 80 Traktoren, Dampffahrzeugen, Omnibussen und Lkw Einblicke in die ganze Entwicklungsgeschichte dieser Kategorie von Automobilen gewährte.

Der 1. FIVA-World-Event für Nutzfahrzeuge war in mehrfacher Hinsicht ein großartiges Treffen, das die Vereinigung Historischer Motoren und Traktoren (HMT) beim Internationalen Historischen Festival (IHF) in Kooperation mit der FIVA auf die Beine – oder besser – auf die Räder gestellt haben. Zum 42. Mal war Panningen die Anlaufstelle von Traktoren- und Stationärmotoren-Fans aus ganz Europa. Mit über 23.000 Besuchern wurde ein neuer Rekord aufgestellt.

Nicht nur in Bezug auf die Besucher wurde das IHF dem „I“ für „International“ in seiner Abkürzung mehr als gerecht. Unter den über 1200 Ausstellern waren neben vielen niederländischen, deutschen und belgischen Sammlern auch Aussteller und Fans aus Dänemark, Frankreich, Luxemburg, der Slowakei und sogar aus Spanien, Italien, England und Irland vor Ort, um

ihre Fahrzeuge zu präsentieren: insgesamt waren mehr als 2500 Traktoren und rund 200 Lkw, Omnibusse und Militärfahrzeuge zu bestaunen. Sehr informativ waren die vielen Themenstände an der Dresch- und Sägestraße, die verschiedene historische Maschinen, teils angetrieben von einem der 500 präsentierten Stationärmotoren, in Aktion zeigten.

Das Thema der FIVA-Sonderausstellung „250 Jahre Nutzfahrzeuge“, wurde durch Mitglieder der FIVA-Utilitarian-Commission angestoßen und in Zusammenarbeit mit dem Niederländischen Automobilverband FEHAC und den Kollegen vom Verband Historische Agrartechnik FEHAMEC mit HMT-Unterstützung realisiert. Ein zentrales Exponat der Ausstellung war der Nachbau des ersten „Traktors“ der Welt – der dampfbetriebene „Fardier“ von Nicolas Cugnot – der als Urahn

aller „Automobile“ gilt. Das erste Exemplar, das 1769 gebaut wurde, existiert leider nicht mehr – das in Panningen gezeigte Replikat wurde nach einer weiterentwickelten Version rekonstruiert, die seit 222 Jahren im Pariser Museum „Arts et Métiers“ einen Ehrenplatz hat. 1771 dem damaligen französischen Kriegsminister vorgeführt, geriet das Fahrzeug während der Französischen Revolution in Vergessenheit und wurde nie wieder fahrbereit gemacht. Der Nachbau des Fardier war eigens für das IHF aus Frankreich nach Panningen transportiert und dort in Betrieb genommen worden.

Anhand von 24 exemplarisch ausgesuchten Traktoren bot der erste Teil der FIVA-Ausstellung einen Schnelldurchgang durch die Entwicklungsgeschichte des Traktorenbaus. Als Urururenkel des Fardier präsentierten sich gleich mehrere Lokomobile, wie sie in England, aber auch auf dem Festland gegen Ende des 19. Jahrhunderts zu

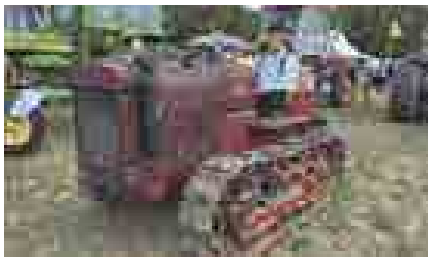


Dampfbetriebene Lokomobile waren die ersten Traktoren, die in der Landwirtschaft aber auch beim Transport als Zugmaschinen eingesetzt wurden (oben). In den USA tauchten ab 1893 vermehrt Traktoren mit Petroleum-Motoren auf, die die Dampfmaschinen schließlich ablösten.



Lanz „Knicklenker-Bulldog“, Baujahr 1923, mit 6,2-Liter-Einzylinder-Glühkopf-Motor und Allradantrieb.

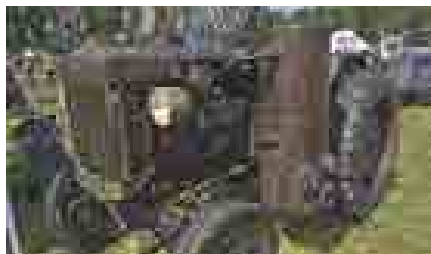
Tausenden gebaut wurden. Daneben präsentierten sich frühe Traktoren mit Petroleum-Motoren aus den USA, die die Dampf Fahrzeuge ablösten. Die ersten Modelle von Lanz und Hanomag erinnerten an die ersten Verkaufserfolge aus deutscher Produktion, eine McCormick-Raupe an alternative Lösungen zum Radschlepper.



Kettenfahrzeuge waren für die Landwirtschaft schon früh durchaus eine Option: McCormick T20, Baujahr 1931



Der Deutz-Dieselmotor mit Verdampfungskühlung des Hagedorn-Westfalia im Dauertest mit HVO



In Ermangelung von Flüssigkraftstoffen kamen in der Zeit des Zweiten Weltkriegs häufig Traktoren aber auch Pkw und Lkw mit Holzgas-Generatoren zum Einsatz.

Kettenfahrzeuge waren seit den 1920er Jahren durchaus eine Option, vor allem als schwere Zugmaschinen in bergigem Gelände. Ein Hagedorn Westfalia stand für die vielen Traktoren mit Verdampferkühlung, die von verschiedenen Herstellern seit den 1930ern bis in die 1950er vor allem für Kleinbetriebe hergestellt wurden. Der Traktor lief übrigens beide Tage mit HVO-Kraftstoff im Test und bewies damit, dass HVO durchaus für Diesel-Oldtimer geeignet scheint. Ein David Brown VIG 1 Flugplatz-Schlepper und ein Fordson E 27 N Holzgas standen als Zeitzeugen für den militärischen Einsatz von Traktoren und die Mangelwirtschaft in Kriegszeiten in der Ausstellung.

In der Nachkriegszeit tauchten so viele Konzepte und Hersteller auf wie nie zuvor. Die Vielfalt war enorm, was man an mehreren Beispielen nachvollziehen konnte. Der Unimog – ebenfalls



Am „Universal-Motor-Gerät“ (Unimog) kann eine Vielzahl von Arbeitsgeräten für unterschiedlichste Einsätze angebaut werden.



Mit der Dreipunkt-Regelhydraulik entwickelte Harry Ferguson ein System zur Befestigung und Steuerung von Arbeitsgeräten, das bis heute an fast jedem Traktor verwendet wird.

ein Nachkriegskind – übertraf in seinen Einsatzmöglichkeiten sogar die grauen Ferguson- T-Modelle, die es erstmals mit ihrer hydraulischen Dreipunktaufhängung möglich machten, Ackergeräte für die verschiedensten Einsätze mit der Zugmaschine zu koppeln.

Einen Trend hin zur Spezialisierung setzten ab Mitte der 1950er Jahre die Geräteträger, wie etwa der Lanz Alldog A1806. Ein dänischer Bukh DZ 30, ein McCormick D-324 und ein Fiat 211 R standen als Beispiele für den internationalen Traktorenbau in den 1950er und 60er Jahren auf dem Feld. Modelle wie der John Deere 6030 oder der Schlüter Supertrac 1600 TVL waren Ende der 1970er Jahre die Superhelden auf Feld und Acker, bevor die Hersteller in den folgenden Jahren Traktoren bauten, die heute in ihrer Leistung die 200 PS-Grenze längst um das 3-fache übersteigen. Auch ein County 1884, 4-Wheeler, Baujahr



Die Allrad-Schlepper „Ford County 1884“ und „Schlüter Supertrac 1600 TVL“ waren in den 1970er Jahren echte Superhelden auf Feld und Acker.



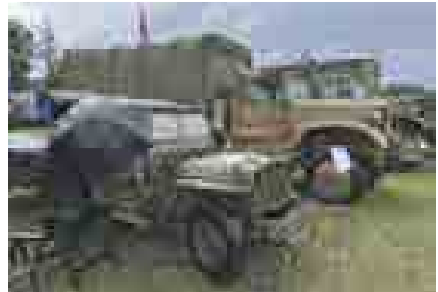
Die ältesten Lkw mit Verbrennermotoren, einen 3/4-Tonner von IHC (links) und den Linn-248-Halbkettenbrücke brachte Marc Geerkens aus Meeuwen, Belgien, nach Panningen.

1984, gehört heute im Vergleich mit modernen Traktoren im Hinblick auf Technik und Leistung zu den Oldtimern.

Das Leistungsprinzip bestimmte auch überwiegend die Entwicklung im Fahrzeugbau von Lkw, Omnibussen und Sonderfahrzeugen. Größer, stärker, schneller galten als Parameter für die Pflichtenhefte in den Konstruktionsbüros.

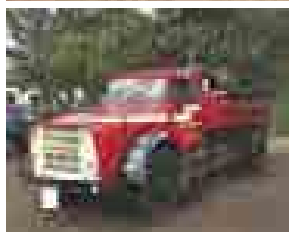
100 Jahre alte Lkw oder Busse sind auf Veranstaltungen eher selten anzutreffen. Daher waren der International Model E 3/4 Ton von 1915 und der Linn 248 Halftrack, Baujahr 1924, echte Highlights, die die Entwicklungsgeschichte der Transportfahrzeuge im zweiten Teil der Ausstellung einläuteten.

Die Ausstellung der Lkw setzte sich mit einem Militärmodell, Baujahr 1940, fort: ein Kenworth 570. Drei weitere Lkw stammten ebenfalls aus Beständen der US-Armee, die nach dem Krieg häufig in Westeuropa verblieben und zivil genutzt wurden. Eine Ausstellung in der Ausstellung verdankten die Veranstalter der „Bravo Compagnie“, die ein komplettes Camp mit Fahrzeugen der Niederländischen Armee aus der Zeit des „Kalten Krieges“ aufgebaut hatten.



Auch die Anfänge des Lkw-Baus begannen mit dampfbetriebenen Fahrzeugen. Der Einstieg in die Produktion beim britischen Hersteller „Foden“ begann 1896.

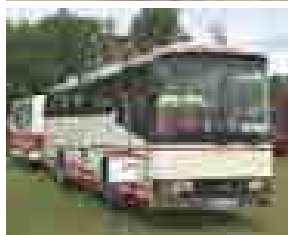
Fahrzeuge der Bravo-Compagnie



Überraschend viele Fahrzeuge aus deutscher Produktion waren nach dem Krieg auf den niederländischen Straßen unterwegs, darunter vor allem Lastwagen von Mercedes, Magirus und Hanomag. In den 1960er Jahren tauchten vermehrt Modelle von DAF, aber auch von Scania auf, die ab Mitte der 1970er Jahre das holländische Straßenbild dominierten. Bis Anfang der 1960er Jahre verfügten die meisten Lkw über 90 PS,

danach bewegt sich die Leistung, je nach Größe bzw. Nutzung im Bereich 165 oder 200 PS.

Ein besonderer Anziehungspunkt für das Publikum waren die Omnibusse: „Mit dem bin ich jeden Tag zur Schule gefahren“, freute sich eine Besucherin, als sie den Gelenkbus aus einer Nachbargemeinde von Panningen entdeckte. Einige Busse kamen sogar aus Süddeutschland.



Konrad Auwärter vom Automobilpark Auwärter, Pilsting, scheute weder Mühen noch Kosten, zusammen mit einigen Freunden gleich mehrere Reisebusse nach Panningen zu bringen, dabei auch ein „VW-Bulli“ T2. – Die Ausstellung „250 Jahre Nutzfahrzeuge“ hat vor allem gezeigt, dass die Traktorenszene auch für andere Fahrzeuge offensteht. Angesichts der politischen und gesellschaftlichen Themen, mit der die gesamte Oldtimerszene derzeit konfrontiert ist, ist es nur

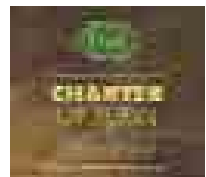
logisch und auch wichtig, dass wir uns vor allem im Nutzfahrzeugbereich verbandsübergreifend enger zusammenschließen, um die Lobby für unsere gemeinsamen Interessen zu stärken. Panningen hat gezeigt, dass dies auch auf internationaler Ebene machbar ist.

Text/Fotos: Hubert Flaig, BHL

2.10 FIVA Charta von Turin

In der „Charta von Turin“ fasst die FIVA ihre grundlegenden Leitlinien zu einem verantwortungsvollen Umgang mit historischen Fahrzeugen zusammen. Dabei orientiert sich die „Charta von Turin“ an der „Charta von Venedig“. Mit ihr hat die UNESCO 1964 ihre Positionen zum Schutz von Kulturgütern definiert. Ihr folgten weitere Chartas nach: Die „Charta von Barcelona“ beschreibt seit 2003 den Umgang mit historischen Schiffen, die „Charta von Riga“ seit 2005 den Umgang mit historischen Schienenfahrzeugen. Die Leitlinien der „Charta von Turin“ untermauern den Anspruch, historische Fahrzeuge weltweit als Kulturgut zu respektieren und zu schützen. Dabei kann und will die „Charta von Turin“ kein Gesetz sein. Sie trifft auch keine Einzelfallentscheidungen, sondern lässt bewusst Raum für Interpretationen. Sie möchte jedoch richtungsweisende Empfehlungen geben, die jedem Einzelnen beim Nachdenken über den Umgang mit historischen Fahrzeugen helfen. Der Blick auf historische Fahrzeuge hat sich deutlich gewandelt. Es hat ein Um- und Weiterdenken stattgefunden, verbunden mit einem zunehmend kritischen Blick auf die lange Zeit all-gemeingültige Devise „Besser als neu“. Zugleich wuchs die Wertschätzung und der Respekt vor Fahrzeugen, deren unrestaurierter Zustand ein hohes Maß an Authentizität spiegelt. Inzwischen werden auch zurückliegende Restaurierungen als Teil einer individuellen Fahrzeuggeschichte

gesehen. Vier Jahre hat sich eine Arbeitsgruppe der FIVA bezüglich der Inhalte der Charta von Turin auseinandergesetzt. Experten, Historiker, Kuratoren, Sammler und Enthusiasten aus aller Welt haben engagiert über die Inhalte diskutiert. Ihre zahlreichen Anmerkungen und Hinweise haben einen großen Anteil an der heute gültigen Fassung. Am 27. Oktober 2012 hat die Generalversammlung der FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) in München die „Charta von Turin“ ratifiziert. Nachfolgend ist die von der Arbeitsgruppe offiziell ins Deutsche übersetzte FIVA Charta von Turin abgedruckt. Auf www.fiva.org finden Sie die englische und die französische Version – bindend ist immer der englische Originaltext. Seit Ende 2017 gibt es das Handbuch zur FIVA Charta von Turin, welches auf 120 Seiten die praktische Anwendung der Richtlinien erläutert. Auf der Internetseite der FIVA kann das Handbuch in der originalen englischen Fassung heruntergeladen werden – auch eine deutsche Übersetzung ist dort verfügbar. Die FIVA erklärt, dass das Handbuch keine Bevormundung sein soll: „Wir möchten jenen eine Hilfe an die Hand geben, die die Prinzipien der Charta auf ihre eigenen Fahrzeuge anwenden wollen.“



Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA)



Charta von Turin

Offizielle deutsche Übersetzung
der von der FIVA General Assembly am 27.10. 2012
in München verabschiedeten englischen Originalfassung
veröffentlicht am 29. 1. 2013
(bindend ist immer der englische Originaltext !)

EINLEITUNG

Die Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) ist der Weltverband der Oldtimerclubs. Sie unterstützt und fördert die Erhaltung und verantwortungsvolle Nutzung von historischen Fahrzeugen als bedeutsamen Teil unseres technischen und kulturellen Erbes.

Historische Fahrzeuge sind wichtige Zeugnisse der Geschichte, sei es als Transportmittel, in Bezug auf die Entwicklung und den Stand der Technik ihrer Zeit sowie nicht zuletzt durch ihren Einfluss auf die Gesellschaft.

Diese Charta umfasst mechanisch angetriebene, nicht-schienengebundene Landfahrzeuge. Ein Fahrzeug gilt als historisch, wenn es den Kriterien der Charta und den geltenden FIVA Definitionen entspricht.

Die Charta kann überdies Gebäude und Artefakte, die im Zusammenhang mit historischen Fahrzeugen und der Zeit ihrer Nutzung stehen, wie beispielsweise Fabriken, Tankstellen, Straßen oder Rennstrecken, einschließen.

Die Besitzer historischer Fahrzeuge, die Kuratoren von Sammlungen und die Restaurierer historischer Fahrzeuge engagieren sich bereits seit vielen Jahren erfolgreich bei der Rettung, Erhaltung und Instandhaltung von historischen Fahrzeugen.

Diese Charta wurde von der FIVA als Anleitung bei Entscheidungen und Maßnahmen, die im Zusammenhang mit historischen Fahrzeugen

stehen, verabschiedet. Die Charta von Turin fasst die Leitsätze für Nutzung, Unterhalt, Konservierung, Restaurierung und Reparatur von historischen Fahrzeugen zusammen.

Diese Charta basiert auf der Charta von Venedig der UNESCO (1964), der Charta von Barcelona (2003, historische Wasserfahrzeuge) und der Charta von Riga (2005, historische Schienenfahrzeuge) und ist vom Geist dieser Dokumente inspiriert.

CHARTA

Artikel 1, „Ziel“

Ziel dieser Charta ist es, die Fahrzeuggeschichte gemeinsam mit dem zugehörigen Design, der entsprechenden Technik und Funktion sowie ihrer dokumentierten Historie zu erhalten, ebenso wie die Erkenntnisse über ihre vielfältigen Einflüsse auf die Gesellschaft und ihr Umfeld.

Um historische Fahrzeuge zu verstehen, sie zu schätzen und das nötige Wissen um ihre Erhaltung und ihren Betrieb, insbesondere auf öffentlichen Straßen, zu sichern, sollten alle verfügbaren wissenschaftlichen und technischen Kenntnisse und die auf diesem Gebiet tätigen Einrichtungen einbezogen werden.

Artikel 2, „Zukunft“

Erhaltung, Restaurierung und alle verwandten Arbeitsprozesse zielen ab auf die Bewahrung von historischen Fahrzeugen, sowohl als technische Artefakte als auch als Zeugen der Transportgeschichte und Kultur.

Charta von Turin

Es ist unerlässlich, das dabei verwendete Fachwissen sowie die entsprechenden Materialkenntnisse und Methoden an spätere Generationen weiterzugeben. Es ist außerdem unser Ziel, das Spezialwissen, die Fachkenntnisse und die Fähigkeiten zu bewahren, die sich auf die Herstellung und den Betrieb von historischen Fahrzeugen beziehen.

Artikel 3, „Pflege“

Dauerhafte und nachhaltige Pflege ist unerlässlich für das Überleben von historischen Fahrzeugen.

Eine aktive Nutzung von historischen Fahrzeugen, insbesondere auf öffentlichen Straßen, ist wichtig, um sie zu begreifen sowie zur Bewahrung und Weitergabe der Kenntnisse über ihren Betrieb und Unterhalt an spätere Generationen.

Artikel 4, „Standpunkt“

Es fördert den Erhalt historischer Fahrzeuge, wenn sie als wesentlicher Bestandteil des öffentlichen Lebens und als Beitrag zu unserem kulturellen Erbe angesehen werden. Daher ist die Möglichkeit ihrer Nutzung wichtig und wünschenswert. Im Zusammenhang mit einer Nutzung sollen sie jedoch nicht weiter als nötig verändert werden.

Unvermeidbare Modifikationen sollen die historische Substanz nicht beeinträchtigen.

Prinzipiell sollen sie die zeitgenössische Technik und die zeitgenössische Erscheinung nicht verändern.

Artikel 5, „Verfahren“

Die Bewahrung von historischen Fahrzeugen kann Eingriffe in unterschiedlichem Umfang notwendig machen.

Erhaltung bedeutet die Pflege und den Schutz eines Fahrzeuges oder Objektes vor Beschädigung und Verfall, so dass sein Zustand, seine individuelle Qualität und sein spezifischer Erinnerungswert gewahrt bleiben.

Konservierung umfasst alle Eingriffe, die das Fahrzeug oder Objekt sichern und seiner Stabilisierung dienen, ohne den Bestand zu verändern und ohne seinen historischen oder

materiellen Zeugniswert in irgendeiner Weise zu gefährden. Es wird damit also ausschließlich der weitere Verfall verhindert oder zumindest aufgehalten. Solche Maßnahmen sind meist äußerlich nicht sichtbar.

Restaurierung umfasst alle Maßnahmen zur Ergänzung von fehlenden Teilen oder Bereichen mit dem Ziel, einen früheren Zustand des Objektes wieder ablesbar zu machen. Die Restaurierung wird generell weiter eingreifen als eine Konservierung. Restaurierte Bereiche sollen sich harmonisch in den historischen Bestand einfügen, bei genauerer Untersuchung jedoch sicher von diesem unterscheidbar sein. *Reparatur* hingegen bedeutet die Anpassung, Instandsetzung oder den Ersatz von vorhandenen oder fehlenden Bauteilen. Die Reparatur hat zum Ziel, die volle Funktionsfähigkeit des Objektes wieder herzustellen und nimmt häufig keine Rücksicht auf die authentische, zum Fahrzeug gehörende Substanz.

Erhalt, Konservierung und Restaurierung sind spezialisierte Prozesse. Ihr Ziel ist es, den technischen, ästhetischen, funktionalen, sozialen und historischen Wert eines Fahrzeuges zu erhalten und aufzuzeigen.

Sie sollte immer das originale Erscheinungsbild und die historischen Grundlagen des jeweiligen Fahrzeugs verstehen und berücksichtigen. Sie sollen auf dem Respekt vor dem im Einzelnen überlieferten Bestand und den Informationen aus authentischen Dokumenten basieren.

Artikel 6, „Geschichte“

Veränderungen, aus der normalen Gebrauchszeit, eines historischen Fahrzeuges gegenüber dem Auslieferungszustand sind Zeugnisse der Fahrzeuggeschichte. Diese sollten daher erhalten bleiben. Die Restaurierung eines historischen Objektes erfordert darum nicht, sein Aussehen und seine technischen Merkmale ins Erscheinungsbild des ursprünglichen Baujahres zurückzusetzen.

Eine Restaurierung hin zur Erscheinung einer bestimmten Epoche sollte erst nach sorgfältiger Prüfung historischer Aufzeichnungen und

Dokumente sowie nach sorgfältiger Planung ausgeführt werden.

Bauteile und Materialien, welche durch neue ersetzt wurden, sollten durch einfache und dauerhafte Markierungen leicht erkennbar gemacht und von der historischen Substanz unterschieden werden.

Für solche ersetzten Bauteile empfiehlt die FIVA ein Markierungssystem (s. Anhang 1)

Artikel 7, „Genauigkeit“

Bei der Restaurierung historischer Fahrzeuge sollten bevorzugt die historisch korrekten Materialien und Arbeitstechniken benutzt werden, es sei denn, diese können aus Gründen der Sicherheit, der Gesetzgebung oder der Verfügbarkeit nicht länger verwendet werden.

Speziell bei der Konservierung der historischen Substanz können sich die traditionellen Materialien als unzureichend erweisen. Wie bei der Restaurierung können dann solche modernen Ersatzmaterialien und Techniken herangezogen werden, deren Eignung und langfristige Beständigkeit wissenschaftlich nachgewiesen oder durch praktische Erfahrung erprobt sind.

Artikel 8, „Erscheinungsbild“

Alle vorgeschriebenen Veränderungen, die außerhalb der normalen Gebrauchszeit notwendig werden, sollen sich unauffällig in die originale Struktur und Erscheinungen einfügen.

Solche Einbauten sollen reversibel sein. Alle wesentlichen Originalteile, die entfernt wurden, sollen für eine mögliche zukünftige Wiederverwendung und als Referenz für ihre ursprüngliche Substanz und Machart zusammen mit dem Fahrzeug aufbewahrt werden.

Artikel 9, „Planung“

Alle Arbeiten an einem historischen Fahrzeug sollten genau geplant sowie nachvollziehbar und angemessen dokumentiert werden.

Die entsprechenden Aufzeichnungen sollten mit dem Fahrzeug aufbewahrt werden.

Artikel 10, „Archive“

Alle Personen, Einrichtungen und Organisationen, die am Erhalt, der Konservierung, der Restaurierung, der Reparatur und dem Betrieb von historischen Fahrzeugen beteiligt sind, sollten geeignete Vorkehrungen für den Schutz ihrer Aufzeichnungen und Archive treffen.

Artikel 11, „Status“

Institutionen, die sich mit dem Erhalt und der Weitergaben von Wissen für den Erhalt und den Betrieb von historischen Fahrzeugen beschäftigen, sollen sich bei internationalen und nationalen Behörden um eine Anerkennung als kulturerhaltende Institutionen bemühen.

Sammlungen und Archive von Schriftgut, Plänen und anderen Artefakten, die im Zusammenhang mit historischen Fahrzeugen stehen, sollten als Kulturgut bewahrt werden.

Anhang 1:

Vorschläge zu einem Markierungssystem

Dabei werden die folgenden Buchstaben als permanente Markierung verwendet:

NB = für „newly built“
(so exakt wie möglich in Art und Material kopiert & direkt nach einer nachgewiesenen originalen Vorlage neu angefertigt)

FR = für „free reconstruction“
(frei rekonstruiert, ohne direkte historische Vorlage in Form, Material und Herstellungstechnik. Dieses Teil erfüllt jedoch technisch die Funktion eines ehemals vorhandenen historischen Bauteiles)

CS = für „conservational stabilization“
(eine spätere zur Erhaltung eingefügte Verstärkung der historischen Substanz)

Wenn möglich wird empfohlen, einem solchen Kürzel folgend, die Jahreszahl der Nachfertigung anzufügen.



**BMW
MOTORRAD**

BMW MOTORRAD WELT



STARTE DEIN ERLEBNIS

In der BMW Motorrad Welt Berlin gibt es viel zu entdecken und viel zu erleben. Such Dir aus unserem großen Angebot das nächste Event für Dich aus. Wie wäre es mit einem Vortrag zu Motorradreisen oder einem Meet & Greet mit einem unserer Top-Fahrer? Einem Wohnzimmerkonzert, gemütlichen Kinoabend oder einer Live-Übertragung? Vielleicht willst Du lieber am Bike schrauben – dann schau Dir unsere Workshops rund ums Motorrad an. Oder komm vorbei, entdecke in entspannter Atmosphäre unsere neuesten Modelle und genieße eine feine Auswahl leckerer Speisen & Getränke im Bistro. Wir freuen uns auf Dich!

www.bmw-motorrad-welt.com

Alle Informationen



MAKE LIFE A RIDE

» 3. DEFINITIONEN & KLASSIFIZIERUNGEN

Was zeichnet eigentlich einen Oldtimer oder einen Youngtimer aus? Dies sorgt selbst in der Fachwelt immer für Diskussionen. Mitunter kann dies in einer philosophischen Betrachtungsweise enden, die stets auch viel Subjektivität beinhaltet.

3.1 Definition

Auch wenn der Begriff Oldtimer aus dem Englischen stammt, wird er dort üblicherweise nicht im Zusammenhang mit alten Fahrzeugen gebraucht. In England versteht man darunter vielmehr einen „alten Mann“ und spricht bei historischen Fahrzeugen eher von „classic car“, „veteran car“ oder „vintage car“.

Geht man auf Spurensuche, wird man sogleich im Duden fündig. So steht dort geschrieben: „Oldtimer = altes, gut gepflegtes Fahrzeug (besonders Auto) mit Sammler- oder Liebhaberwert. Im Wörterbuch von Wahrig ist nachzulesen: „altes Modell eines Fahrzeugs (aus der Anfangszeit der Technik)“. Doch was ist denn unter der Frühzeit des Automobilbaus zu verstehen? Darunter fallen sicher nicht mehr die Modelle der Nachkriegszeit. Dennoch wurde mit der Einführung des historischen Kennzeichens im Jahre 1997 der Begriff „Oldtimer“ gesetzlich im Rahmen der Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV) definiert.

Entsprechende Fahrzeuge können in Deutschland mit einem H-Kennzeichen als historisches Fahrzeug zugelassen werden. Die Kriterien für die Erlangung des H-Kennzeichens sind in der Richtlinie für die Begutachtung von Oldtimern nach § 23 StVZO festgelegt. Weitere Infos findet man unter:

www.oldtimer-markt.de/ratgeber/grundlagen/h-kennzeichen-neuer-anforderungskatalog



Der Oldtimer-Weltverband FIVA definiert den Begriff „Oldtimer“ folgendermaßen: Ein historisches Fahrzeug ist ein mechanisch angetriebenes Fahrzeug, das mindestens 30 Jahre alt ist, das in einem historisch korrekten Zustand erhalten und gewartet wird, dessen Nutzung nicht auf täglichen Transport ausgerichtet ist und wegen seines technischen und historischen Wertes bewahrt wird.

Einheitliche Youngtimer-Definition

Im Rahmen des Parlamentskreis Automobiles Kulturgut (PAK) hat sich 2015 eine Arbeitsgruppe mit dem Begriff des Youngtimers befasst. Die Arbeitsgruppe empfiehlt nachfolgende Definition, die in der Kommunikation, bei statistischen Auswertungen, in der Marktforschung, bei Veranstaltungen, bei Versicherungen und künftig gegebenenfalls auch in der Gesetzgebung eingesetzt werden kann:

Youngtimer-Fahrzeuge sind Fahrzeuge, die

- vor mindestens 20 Jahren, jedoch vor weniger als 30 Jahren erstmals in Verkehr gekommen sind,
- weitestgehend dem Originalzustand entsprechen,
- in einem guten Erhaltungszustand sind und
- zur Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dienen.



Die Arbeitsgruppe Youngtimer des PAK ergänzt diese Youngtimer-Definition mit folgenden Erläuterungen:

Youngtimer-Fahrzeuge

- sind Liebhaber-Fahrzeuge
- werden intensiv gepflegt und gewartet
- haben in der Regel geringe Jahres-Laufleistungen
- werden in der Regel in der Freizeit genutzt
- haben einen guten Erhaltungszustand
- sollen für künftige Generationen bewahrt werden
- bei Erreichen der 30 Jahre Grenze können Youngtimer zum Oldtimer werden

Basierend auf den oben genannten Regelungen haben sich in der Praxis zwei Altersgrenzen etabliert, die entsprechend auch von den meisten Versicherern genutzt werden:

Oldtimer:	mindestens 30 Jahre alt
Youngtimer:	zwischen 20 und 29 Jahre alt

3.2 Klassifizierungen

Bei organisierten Veranstaltungen starten die teilnehmenden Fahrzeuge in verschiedenen Klassen, weil sie innerhalb ihrer Klassen in Bezug auf den technischen Entwicklungsstand vergleichbar sein sollen. Internationale Veranstaltungen orientieren sich im Oldtimer-Bereich an den Klassifizierungen des Oldtimer-Weltverbandes FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens), im Automobilsportbereich an der FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) und im Motorradsportbereich an der FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme). Darüber hinaus sind bei vielen Veranstaltungen andere Klasseneinteilungen mit z. T. anderen Bezeichnungen durchaus gebräuchlich; so kann z. B. auch eine Klassifizierung nach Größe des Teilnehmerfeldes sinnvoll sein.

FIVA-Klassifizierungen

FIVA-Clubs (und -Verbände) organisieren nationale und internationale Oldtimer-Rallies.

FIVA-Rallies sind Ausfahrten oder Gleichmäßigkeitsfahrten mit einer maximalen Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Fahrzeuge werden in folgende, von der FIVA festgelegte Baujahresklassen unterschieden:

A	bis 31.12.1904	„Ancestor“
B	01.01.1905 bis 31.12.1918	„Veteran“
C	01.01.1919 bis 31.12.1930	„Vintage“
D	01.01.1931 bis 31.12.1945	„Post Vintage“
E	01.01.1946 bis 31.12.1960	„Post War“
F	01.01.1961 bis 31.12.1970	
G	01.01.1971 bis 31.12.1980	
H	01.01.1981 bis 31.12.1990	
I	01.01.1991 bis Fahrzeugalter mind. 30 Jahre	
Y: Youngtimer	Fahrzeuge zwischen 20 und 29 Jahre alt	

FIA-Klassifizierungen

Die für den historischen Automobilsport geltenden FIA-Klassifizierungen werden ausführlich im „Anhang K“ des jährlich erscheinenden DMSB Automobilsport-Handbuchs für lizenzierten Motorsport dargestellt.



FIM-DMSB-Klassifizierungen

Die für den historischen Motorradsport geltenden FIM-DMSB-Klassifizierungen werden ausführlich im Kapitel „Technische Bestimmungen des DMSB/des VFV für historische Renn- und Supersportmotorräder“ des jährlich erscheinenden DMSB Motorradsport-Handbuchs erläutert.

Kontakt:
E-Mail: klassik@adac.de
www.adac.de/klassik



» 4. DATEN, ZAHLEN, FAKTEN

Die Begeisterung für Oldtimer und Youngtimer ist ungebrochen hoch. Veranstaltungen mit Oldtimern und Aktivitäten rund um die Ingenieurskunst längst vergangener Tage finden in der Gesellschaft eine breite Zustimmung. Besuche von Oldtimer-Museen, -Rallyes, -Treffen, -Ausfahrten und -Messen gehören für Besitzer und Fans zum spannenden und abwechslungsreichen Freizeitprogramm.

4.1 Allgemeines

Nach einer 2021 durchgeführten Studie des Instituts für Demoskopie Allensbach gibt es 3,7 Millionen Pkw-Fahrer, die besonders an Oldtimern interessiert sind. Etwa 21 % der Bevölkerung ab 14 Jahre, das sind hochgerechnet ca. 15 Millionen Menschen, interessieren sich insgesamt – mehr oder weniger – für Oldtimer-Pkw und -Motorräder. 43 % aller Deutschen freuen sich, wenn sie Oldtimer auf der Straße sehen. 35 % der Bevölkerung sagen, dass Oldtimer-Besitzer zum Erhalt technischen Kulturgutes beitragen.

4.2 Zulassungstatistik H-Kennzeichen

Das Kraftfahrt-Bundesamt hat zum 1.1.2023 rund eine Million Pkw gezählt, die 30 Jahre oder älter sind. Rund 56 % dieser Fahrzeuge sind als historisches Fahrzeug mit dem H-Kennzeichen zugelassen. Anhand einer Eingangsuntersuchung durch eine anerkannte Sachverständigen-Organisation sind diese Fahrzeuge eingehend auf Originalität und Zustand geprüft worden. Ungepflegte Rostlauben wird man in dieser Kategorie in der Regel nicht finden – für das H-Kennzeichen muss man schon einen gepflegten und möglichst originalgetreuen Oldtimer besitzen. Diese spezielle, für historische Fahrzeuge steuervergünstigte Zulassungsmöglichkeit nach der StVZO wurde 1997 eingeführt. Nach der Einführung der Umweltzonen haben sich viele Oldtimer-Besitzer für die Zulassungsmöglichkeit mit dem H-Kennzeichen entschieden, obwohl bei etlichen Fahrzeugen mit geringem Hubraum die reguläre Zulassung günstiger gewesen wäre – der Einlass in die Umweltzonen wird mit dem

speziellen Oldtimer-Kennzeichen gewährt.

Den KBA-Zahlen zufolge stieg der Bestand an Oldtimern mit und ohne Historienkennzeichen im Vergleich zum Vorjahr um 8,4 % auf nunmehr 793.389. Damit wurden im letzten Jahr 61.794 mehr Kfz und Kfz-Anhänger als historische Kraftfahrzeuge in Deutschland zugelassen. (s. Abbildung 1)

Den größten Anteil an Oldtimer-Fahrzeugen bildeten mit 88,7 % die Pkw (704.269 Fahrzeuge), gefolgt von den Lastkraftwagen (4,8 % / 37.966) und den Zugmaschinen (3,0 % / 24.076). Motorräder haben lediglich einen Anteil von 2,5 Prozent (19.552). Busse (0,1 % / 644), Kfz-Anhänger (0,1 % / 645) sowie Sonstige Kfz (0,8 % / 6.437) bilden in der Statistik eine vernachlässigbare Größenordnung. (s. Abbildung 2)

Der Gesamtbestand aller in Deutschland zugelassenen Kfz und Kfz-Anhänger ist im letzten Jahr auf exakt 68.432.514 Fahrzeuge (plus 694.487 gegenüber dem Vorjahr) gewachsen. Dieses Plus von ca. 1,0 % ist selbstverständlich auf die große Zahl an Neuzulassungen zurückzuführen. Erwartungsgemäß nimmt auch der Bestand an Oldtimer-Fahrzeugen weiter zu – hier war im letzten Jahr ein Plus von 61,8 Tausend Fahrzeugen zu verzeichnen. Vom Gesamtbestand mit 68,4 Mio. zugelassenen Kfz und Kfz-Anhänger haben derzeit rund 1,2 Prozent der Fahrzeuge den Oldtimer-Status. Bei den Fahrzeugen mit H-Kennzeichen überwiegen die Oldtimer-Pkw mit 704.269 zugelassenen Fahrzeugen. (s. Abbildung 3)

Abbildung 1

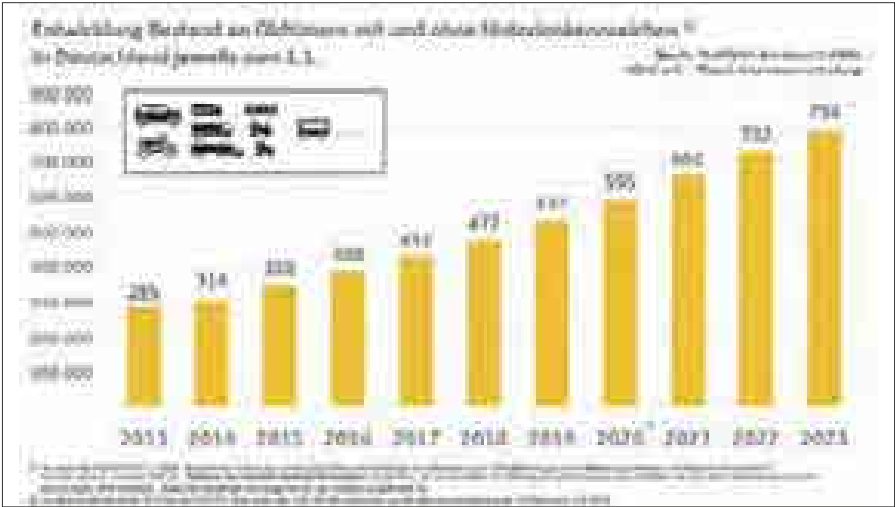


Abbildung 2

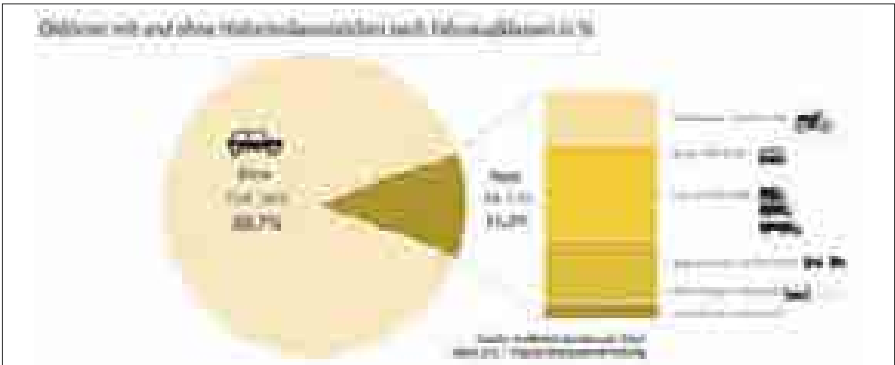


Abbildung 3



Abbildung 4

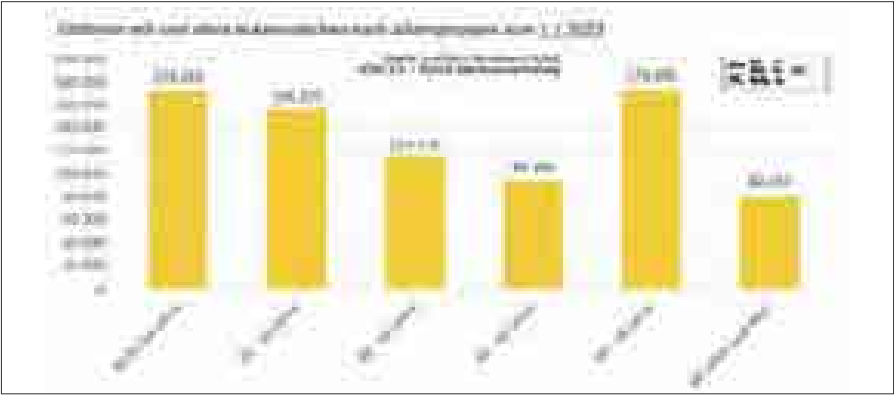


Abbildung 5

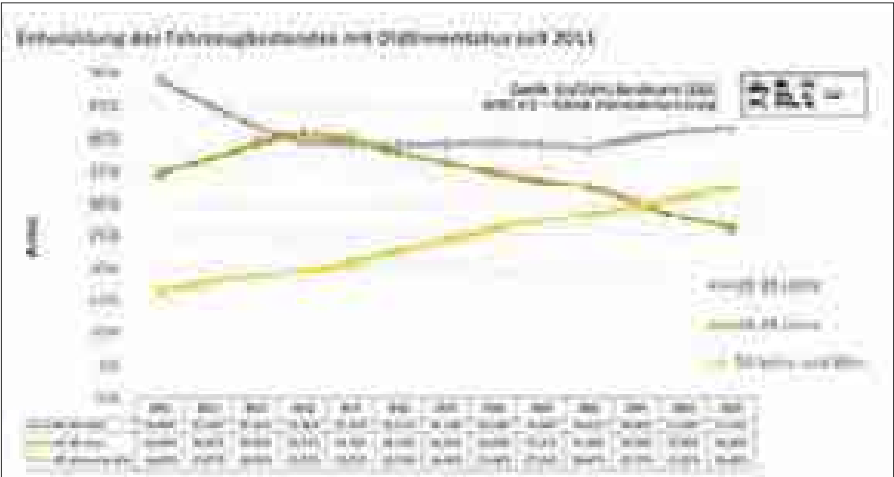
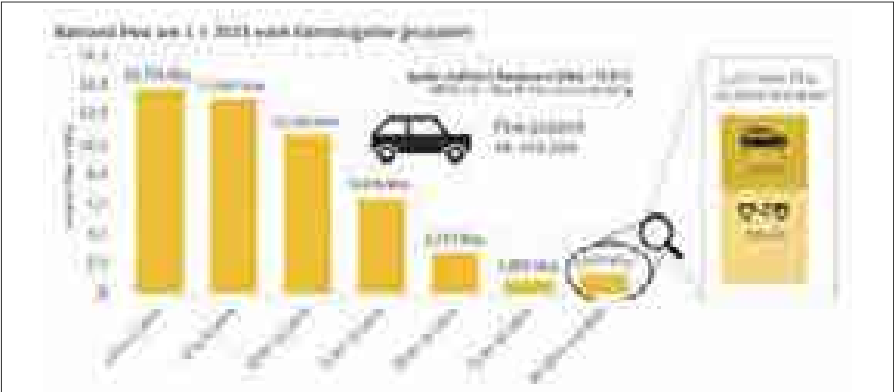


Abbildung 6



4.3 Aufteilung der Oldtimer mit und ohne H-Kennzeichen in Altersgruppen

Der Gesamtbestand aller Oldtimer mit und ohne H-Kennzeichen in Deutschland beträgt 793.589 Fahrzeuge. Die Aufteilung nach Altersgruppen ist der nebenstehenden Grafik zu entnehmen. (s. Abbildung 4)

Entwicklung der Anteile in den verschiedenen Altersgruppen

Die Aufteilung nach Altersgruppen zeigt auf, dass die Gruppe der Fahrzeuge, die mindestens 50 Jahre und älter sind, im Verhältnis zu Fahrzeugen mit einem Alter zwischen 30 und 49 Jahren in den letzten 10 Jahren deutlich angewachsen ist. Diese Zahlen belegen, dass es keine Schwemme von Youngtimern gibt, so wie es in Oldtimerkreisen immer wieder einmal diskutiert wird. (s. Abbildung 5)

Gesamtbestand aller Pkw liegt bei 48 Millionen

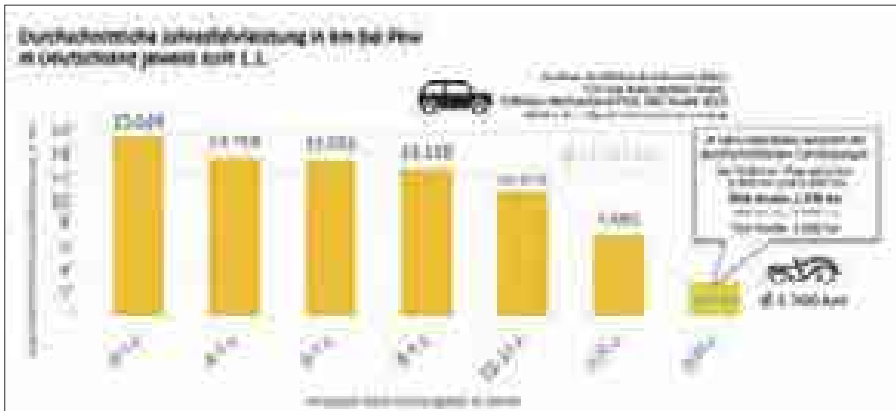
Der Bestand aller in Deutschland zugelassenen Pkw belief sich am 1.1.2023 auf 48.763.036 Fahrzeuge; rund 1,257 Million davon sind 30 Jahre

oder älter. Hiervon haben 704.269 Pkw den Oldtimer-Status, was in dieser Altersgruppe einem Anteil von 56,0 Prozent entspricht. (s. Abbildung 6)

4.4 Durchschnittliche Jahresfahrleistung in km bei Pkw

Das KBA veröffentlicht regelmäßig Auswertungen zu den inländischen Fahrleistungen der Pkw. Im Jahr 2022 betrug die durchschnittliche Jahreslaufleistung bei Pkw 12.545 km. Teilt man die Jahreslaufleistungen in Altersgruppen auf, so ist festzustellen, dass mit zunehmendem Alter die Jahreslaufleistung kontinuierlich zurückgeht. Gemäß Studien des Oldtimer-Weltverbandes FIVA, des Marktforschungsinstitutes BBE Automotive GmbH oder des TÜV liegen die Jahreslaufleistungen der Oldtimer-Pkw zwischen 1.000 und 3.000 Kilometer. (s. Abbildung 7)

Abbildung 7



Wenn Sie sich für weitere oder detailliertere Statistiken interessieren, so finden Sie diese unter: www.adac.de/klklassik



4.5 Zulassungszahlen 07er-Kennzeichen

Bei der Zulassungsmöglichkeit mit dem roten 07er-Wechsel-Kennzeichen kann nicht exakt ermittelt werden, wie viele Fahrzeuge letztlich auf diese Art und Weise zugelassen sind. Bundesweit sind derzeit zirka 60.000 rote 07er-Kennzeichen erfasst. Das Wechselkennzeichen kann für mehrere Fahrzeuge benutzt werden. Experten gehen daher davon aus, dass im Schnitt drei Fahrzeuge pro 07er-Kennzeichen bewegt werden, also etwa 180.000 Fahrzeuge.

4.6 Die IfD-Allensbach Oldtimer-Studie 2021

Die Zeitschrift „Oldtimer-Markt“ untersucht seit Jahren in regelmäßigen Abständen den Markt für klassische Fahrzeuge in Deutschland. Die aktuelle Studie 2021 wurde von der VF Verlagsgesellschaft mbH mit der Unterstützung des VDA beauftragt. Das Studienkonzept und die Durchführung wurde vom Institut für Demoskopie Allensbach realisiert. Die repräsentative Oldtimer-Studie umfasst viele Themengebiete



und bietet aufschlussreiche Informationen für die verschiedensten Interessengruppen der Oldtimerzielgruppe. Mit der freundlichen Genehmigung der VF Verlagsgesellschaft mbH haben wir nachfolgend einige wichtige Fakten der Studie entnommen. Die ausführliche Studie umfasst viele 1.000 Einzeldaten und kann unter www.oldtimer-markt.de angefordert werden.

RETRO
MESSEN

25
bis
28
APRIL
2024

MESSE STUTTGART

RETRO CLASSICS®

MESSE FÜR FAHRKULTUR



Ford Mustang, Baujahr 1964

RETRO
PROMOTION



Automobilclub
von Deutschland



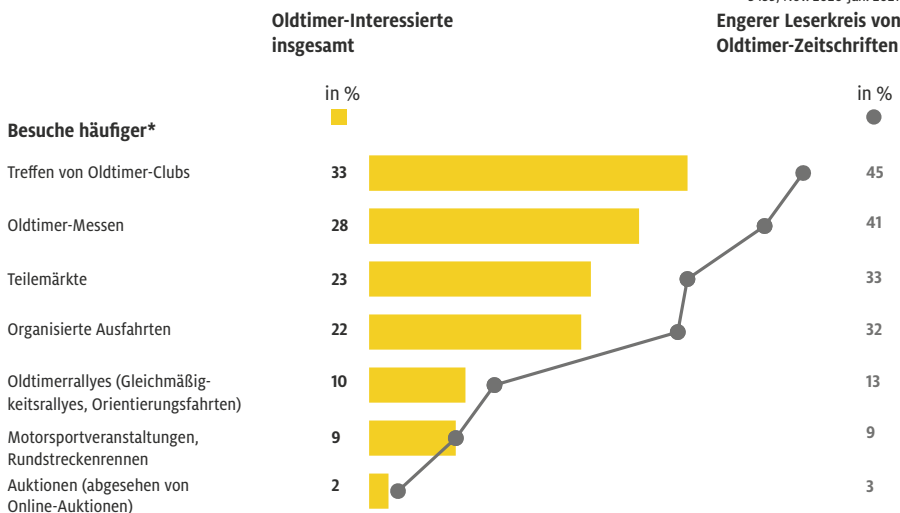
Allianz 



UNSERE PARTNER | WWW.RETRO-CLASSICS.DE

Die Aktivsten in der Szene lesen Oldtimer-Zeitschriften

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Oldtimer-Interessierte
Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 3459, Nov. 2020-Jan. 2021



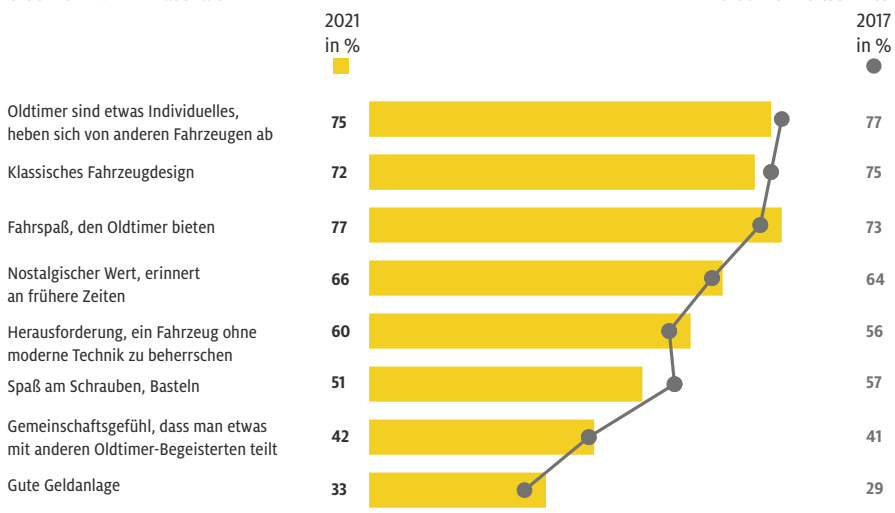
* Fragestellung mit dem Auftakt: „Einmal abgesehen von den Ausfällen aufgrund der Corona-Pandemie ...“

Was reizt sie am Thema Oldtimer besonders?

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Oldtimer-Interessierte
Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 3459, Nov. 2020-Jan. 2021

Oldtimer-Interessierte mit Oldtimer-Pkw im Haushalt

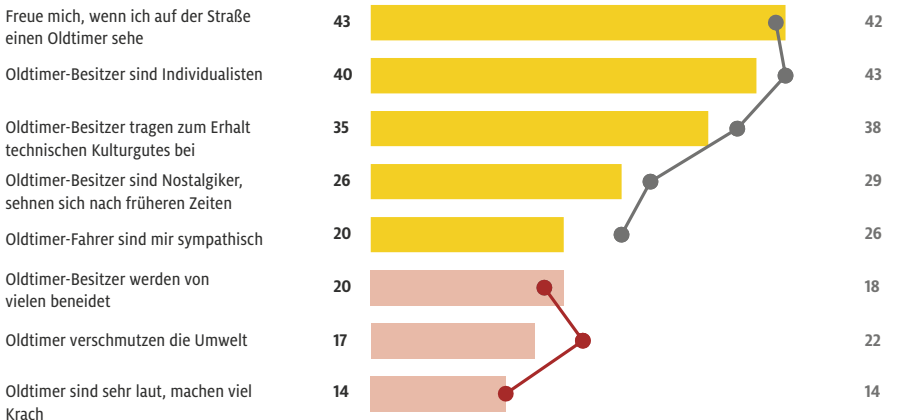
Engerer Leserkreis von Oldtimer-Zeitschriften



Oldtimer sind in der Bevölkerung beliebt ...

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahre
Quelle: IfD-Umfragen, zuletzt 12017, März 2020

Bevölkerungsstichprobe

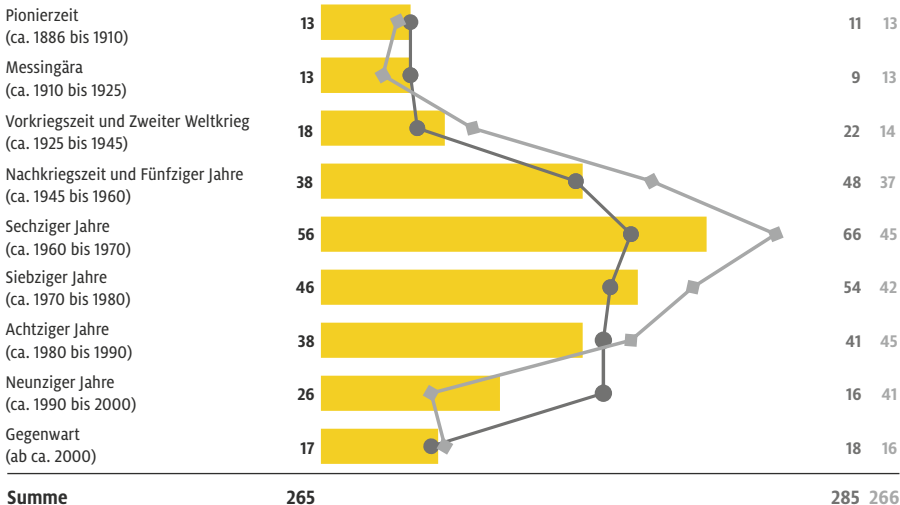


21 % der Bevölkerung interessieren sich für Oldtimer, Aber mehr als doppelt so viele freuen sich, wenn sie einen Oldtimer sehen. Das Meinungsklima in der Bevölkerung ist weitgehend stabil.

Besonderes Interesse der Oldtimer-Zielgruppe Fahrzeuge aus den 60er und 70er Jahren am beliebtesten

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Oldtimer-Interessierte
Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 3459, Nov. 2020-Jan. 2021

Interessiere mich besonders für –



Kategorie	Betrag	Einheit
DIREKTE AUSGABEN	4.584	€
GESAMTAUSGABEN	6.008	€
FAHRLEISTUNG PRO JAHR	1.576	km
FAHRLEISTUNG PRO JAHR	720	km

DIREKTE AUSGABEN
 4.584 €
 (Benzin, Maut, Versicherung, etc.)

GESAMTAUSGABEN
 6.008 €
 (Gesamtsumme aller Ausgaben)

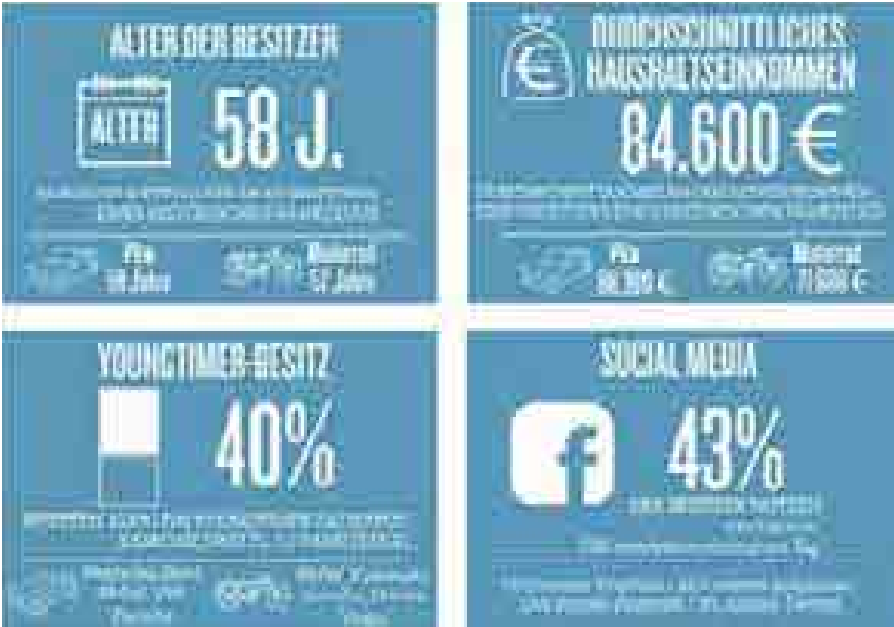
FAHRLEISTUNG PRO JAHR
 1.576 km
 (Gesamtfahrleistung)

FAHRLEISTUNG PRO JAHR
 720 km
 (Mileage Allowance)

Der Oldtimer-Weltverband FIVA hat 2020/21 mit Hilfe des englischen Marktforschungsinstitutes JDA Research eine sozioökonomische Oldtimer-Umfrage durchgeführt.

Weltweit haben fast 55.000 Teilnehmer an dieser Studie teilgenommen, es wurden Details zu knapp 120.000 historischen Fahrzeugen zusammengetragen.

In Deutschland wurden 3.933 Befragungen von Besitzern und Enthusiasten sowie 9.063 Detailangaben zu deren historischen Fahrzeugen gesammelt und ausgewertet. Die wichtigsten Erkenntnisse zeigen die nachfolgenden Abbildungen.



Die Oldtimer-Studie der FIVA wurde in drei Teilen umgesetzt. Neben den Oldtimer-Besitzern wurden auch die Marken-, Oldtimer- und Youngtimer-Clubs sowie im dritten Teil auch die Unternehmen und Be-

triebe der Oldtimer-Branche befragt. Die ausführlichen Studien-Ergebnisse stehen unter www.adac-motorsport.de/oldtimer-studie-fiva zum Download zur Verfügung.





4.8 BBE Classic Studie

Daten, Zahlen und Fakten sind die Basis für die tägliche Arbeit rund um das Oldtimerhobby und interessanter Aspekt ist der Wirtschaftsfaktor der Young- und Oldtimer Szene. In der nunmehr 5. Auflage bietet die Studie der Branche einen umfassenden Einblick in die Classic-Szene. Die BBE Classic Studie teilt die Aspekte in vier Bereiche unter folgende Kapitel ein:

- Der Markt
- Der Mensch
- Die Branche
- Der Ausblick

Die Kernaussagen der Studie lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- 90 Prozent der befragten Autofahrenden wollen ein Auto besitzen und haben Spaß daran. 76 Prozent sehen in Oldtimern ein Kulturgut.
- Rund eine Million Oldtimer in Deutschland haben einen Gesamtwert von 31 Milliarden Euro. 40 Prozent aller Fahrzeuge liegen unter 10.000 Euro.
- Wirtschaftsfaktor: Das Reparatur- und Wartungsvolumen bei den Classic Cars liegt bei 3,8 Milliarden Euro, 10.000 Beschäftigte arbeiten an Oldtimern.
- Es kommen neue Fahrer und mit ihnen andere Fahrzeuge hinzu, die Szene verändert sich, jüngere Fahrzeuge legen beim Preis zu.

Weitere Infos zur Studie:

Die ausführliche Studie umfasst mehr als 130 Seiten und kann bei ADAC Klassik per E-Mail an klassik@adac.de auf Nachfrage und Verwendungszweck z. B. für Studienarbeiten etc. angefragt werden.



4.9 Oldtimer-Studien Österreich und Schweiz

Die Oldtimer-Verbände in Österreich (ÖMVV und KHMÖ) und in der Schweiz (SHVF) haben ebenfalls entsprechende Studien über deren Oldtimerszene erstellt. Diese können über die nachfolgenden Internetseiten heruntergeladen werden.



Oldtimer in Österreich

www.oemvv.at
www.khmoe.at



Veteranenfahrzeuge in der Schweiz

www.shvf.ch



INTERCLASSICS

DISTINCTIVE AUTOMOTIVE EVENTS



KBC PRIVATE BANKING PRESENTS

CLASSIC CAR SHOW BRUSSELS

EXPO BRUSSELS 15 | 16 | 17 NOVEMBER 2024



Private
Banking

VH
VANDER HAEGHEN
the art of professional thinking

BEHYA
Een nieuw tijdperk

AUTOWORLD
BRUSSELS

Bonhams

ASSICURO ASSURADEUREN AND CHUBB PRESENT

CLASSIC CAR SHOW MAASTRICHT

MECC MAASTRICHT 16 | 17 | 18 | 19 JANUARY 2025



ASSICURO
ASSURADEUREN
* ONDERDEEL VAN ALPHIA GROUP

CHUBB

Assicuro 
private insurance
* onderdeel van alpha group

RSM

zuidlease
de huurverhuurder van de toekomst

GASSAN
WATCHES JEWELLERY

FERRARI
CLASSIC CARS

INTERCLASSICS.EVENTS

» 5. DER WEG ZUM OLDTIMER-HOBBY

Oldtimer – nur teure Edelobjekte für Betuchte? Was überwiegend über die Fernsehschirme flimmert, vermittelt in der Tat diesen Eindruck – die Mille Miglia lässt sich allemal besser verkaufen als eine lokale Clubausfahrt der „Alt-XY-Freunde“. Lassen Sie sich nicht verunsichern: Das Gros dessen, was hierzulande unter dem Begriff „Oldtimer“ bewegt wird, sind eher „Alltagsautos“ der sechziger und siebziger Jahre: Kadett und 2CV, Mini und Isetta, Buckel-Volvo und Fiat Spider. Selbst bei den stark vertretenen Mercedes-Benz-Freunden laufen deutlich weniger 300 SL Flügeltürer als 180er oder 220er. So lassen sich also schon für weniger Geld historische und klassische Automobile und Motorräder in gutem Zustand finden.

5.1 Modellauswahl

Seit den Anfängen der Motorisierung mit den bahnbrechenden Erfindungen von Gottlieb Daimler und Carl Benz in den Jahren 1885/86 sind unendlich viele Modelle aus Manufakturen und von Bändern gerollt. Was es alles gab, was mehr und was weniger zu empfehlen ist, wie viel Kapital man investieren muss, wie das Angebot aussieht, dies alles erfährt man über das Studium der einschlägigen Oldtimer-Fachzeitschriften (vgl. Kapitel 25.1 Zeitschriften). Regelmäßig werden hier Modelle vorgestellt und Kaufberatungen mit einem Überblick der zu erwartenden Kosten für Unterhalt, Reparaturen, Verbrauch etc. gegeben. Zudem warten im Anzeigenteil Tausende von Automobilen und Motorrädern aus Privathand oder von Händlern auf neue Besitzer, teilweise mit Fotos und Preisvorstellungen. Angebote findet man aber auch in Tageszeitungen oder den bekannten Gebrauchtwagenbörsen im Internet. Fehlende Modellkenntnisse müssen dabei keine Hürde sein. Im Buchhandel gibt es für nahezu jede Marke das passende Typenbuch. Immer hilfreich ist der direkte Kontakt zu anderen Oldtimer-Besitzern mit entsprechenden Kenntnissen. Kein Wochenende von Frühjahr bis Herbst, an dem nicht mindestens ein Dutzend Teilmärkte, Ausfahrten oder Clubtreffen stattfinden. Da die „Szene“ (meist) sehr offen und auskunftsfreudig ist, bieten sich hier gute Ansatzpunkte für Gespräche und Tipps. Mit Rat und Tat stehen – zum Teil sogar kostenlos – die Typpreferenten der Markenclubs und Verbände

zur Seite (vgl. Kapitel 23. Oldtimer-, Youngtimer- und Markenclubs). Einen sehr guten Einstieg in das Hobby rund um klassische Fahrzeuge bieten die zahlreichen Oldtimer-Messen, die über das ganze Jahr verteilt und bundesweit organisiert werden – zu erwähnen sind hier insbesondere die Bremen Classic Motorshow, die Techno Classica Essen, die Retro Classics in Stuttgart und in Nürnberg, die Klassikwelt Bodensee sowie die Interclassics Maastricht. Abonnieren Sie die Oldtimer-Rubrik des kostenlosen ADAC Newsletters und bleiben Sie stets informiert, wann welche Messe stattfindet:

www.adac.de/newsletter

5.2 Den richtigen Klassiker finden

Den richtigen Klassiker zu finden ist schwer. Die Suche nach dem passenden klassischen Fahrzeug gleicht, je weiter man in der Historie zurück geht, der Suche nach der Nadel im Heuhaufen. Besonders die Auswahl jener Fahrzeuge, die auf dem hiesigen Markt bereits seinerzeit rar waren, ist innerhalb der jeweiligen Landesgrenzen stark begrenzt.

So befindet sich das Wunschfahrzeug oft nicht im gleichen Postleitzahlengebiet, sondern wartet im Nachbarland auf seinen neuen Besitzer. International agierende Marktplätze wie **Classic Trader (www.classic-trader.com)** erlauben die Suche auf internationaler Ebene und verschaffen somit einen ganzheitlichen Marktüberblick, ganz gleich ob es der „Maggiolino“ aus Italien oder der Citroën DS aus Frankreich sein soll.



BITTE WAS?!

PERSÖNLICHE BERATUNG!

06131/992111



kleinanzeigen.oldtimer-markt.de
DER MARKTPLATZ FÜR OLDTIMER-LIEBHABER

**OLDTIMER
MARKT**

EUROPAS GRÖSSTE
ZUTRAUF FÜR
KLASSISCHE AUTOS
UND MOTORRAD

5.3 Preisinformationen

„BMW 1602, Baujahr 1971, Zustand 2 – 3, VB 10.500 Euro“: Teuer oder Schnäppchen? Einen Überblick über das durchschnittliche Preisniveau kann man sich bei den jeweiligen Markenclubs (Verzeichnis z. B. auf www.oldtimermarkt.de) verschaffen. Zudem werden regelmäßig Preisübersichten veröffentlicht, wie z. B. monatlich auszugsweise in der Zeitschrift Motor Klassik. In der classic-analytics Datenbank stehen über 4.000 aktuelle Oldtimer-Marktpreise zum kostenlosen Abruf bereit. Damit erhält man eine erste Einschätzung für den Wert eines Oldtimer-Fahrzeuges: www.classic-analytics.de/oldtimerpreise. Ob unser BMW wirklich ein günstiges Exemplar für den Oldtimer-Einstieg ist? Preisübersichten und Kataloge, auch für Motorräder, vgl. Kapitel „Nützliche Adressen“.

5.4 Oldtimer als Geldanlage

Immer wieder geistert das Stichwort „Oldtimer als Geldanlage“ durch die Medien. Sicherlich gibt es auch einige Modelle, die – zum richtigen Zeitpunkt und zu einem günstigen Preis gekauft – beachtliche Preissteigerungen erzielen. Das trifft aber nicht auf die Mehrheit der klassischen Fahrzeuge zu! Es gibt eine ganze Reihe an Klassikern, die sich, unter Berücksichtigung des Kaufkraftverlustes, preislich kaum bewegen. Wenn man eine Vollkostenrechnung aufstellt, müssen Kfz-Steuer, Versicherung, Wartung, Reifenersatz, Garagen-Miete usw. beachtet werden. Wertsteigerungen sind dann schnell passé. In erster Linie soll deswegen der Spaß an dem schönen Hobby Oldtimer im Vordergrund stehen.

5.5 Oldtimer als Leasingfahrzeug

Wer seinen Oldtimer nicht nur in der Freizeit bewegen möchte, sondern auch bei dienstlichen Fahrten klassisch unterwegs sein will, kann über Oldtimerleasing nachdenken. Denn dann sind die Leasingraten steuerlich abzugsfähig und am Ende des Vertrages kann das Fahrzeug bei den spezialisierten und zuverlässigen Anbietern übernommen werden. Außerdem wird für die

Besteuerung der privaten Nutzung nicht der heutige Kaufpreis, sondern der meist viel geringere historische Listenpreis angesetzt.

5.6 Der Oldtimer im Alltag

Den Oldtimer täglich fahren – warum eigentlich nicht? Vor 30, 60 und auch jenseits von 100 Jahren waren das die üblichen Fortbewegungsmittel, die bei jeder Witterung, natürlich auch im Winter, bei kaum vorstellbaren Straßenverhältnissen fürs Fortkommen sorgten. Es gibt Besitzer, die ihre Fahrzeuge genau so bewegen und teilweise beachtliche Jahres-Fahrleistungen zurücklegen.

Ist das Alltagsauto also überflüssig? Diese Frage kann einen Oldie-Fan, der mit dem Einstieg ins Hobby liebäugelt, schon beschäftigen. Immerhin hat sich das Auto über die Jahrzehnte ständig weiterentwickelt, gerade die letzten 30 Jahre waren besonders innovativ. Verzicht üben muss man nicht nur bei all den technologischen Errungenschaften wie etwa Airbag, ABS, ESP oder ASR. Schwerer wiegt, dass auch solche zur Selbstverständlichkeit gewordenen Helfer und Sicherheitsstandards wie Servolenkung, Sicherheitsgurte, Halogenlicht oder Bremskraftverstärker bei den Oldtimern meist nicht mit an Bord sind. Das lässt einen einerseits die Technik von damals hautnah erleben, erfordert im Vergleich zum modernen Auto aber auch Kompromisse und Vorsicht.

Das gilt auch für den Wartungsaufwand: Ein- bis zweijährige Inspektionsintervalle waren zu damaliger Zeit in weiter Ferne. Im Gegenteil: Besitzer von Modellen aus der „Schmierenippel“-Ära kennen die in kurzen Abständen durchzuführenden fett- und schweißtreibenden Arbeiten bestens. Ein Blick in alte Bedienungsanleitungen zeigt: Das Thema „Pflege“ ähnelt hier bei manchen Modellen oft einem umfangreichen Werkstatt-Handbuch.

Ein Oldtimer als Firmenwagen?

Oldtimer- & Youngtimer-Leasing.
Der clevere Weg zum Klassiker.

Jetzt Ihr persönliches Angebot sichern:



0211-976 96 30

COMCO Classic Car Leasing
comco-classic-cars.de

COMCO 
CLASSIC CAR LEASING



Winterbetrieb

Der Winterbetrieb birgt einige Probleme – vorrangig schon einmal beim Fahren. Hinzu kommt die mittlerweile geltende Verordnung, dass bei Eis und Schneematsch nur mit Winterreifen gefahren werden darf. Was darauf hinausläuft, dass es zwar keinen Zwang gibt, Winterreifen zu montieren, dass man aber sein Auto bei Schnee und Eis stehen lassen muss, um kein Bußgeld zu riskieren. Teilnahmen an Winterrallyes muss man entsprechend planen.

ADAC Tests zeigen, dass Winterreifen bei entsprechenden Straßenverhältnissen erheblich sicherer sind – und das nicht nur aufgrund ihres speziellen Lamellenprofils. Sommerpneus haben die Eigenschaft, dass ihre Gummimischung bei niedrigen Temperaturen verhärtet – bei Eis und Schnee fehlt dann der „Grip“. Vier Millimeter sollte das Profil von Winterreifen, drei Millimeter von Sommerreifen nicht unterschreiten, empfiehlt der ADAC aus Sicherheitsgründen. Auch das Material wird stärker beansprucht, das Standardthema heißt hier „Korrosion“. Das „selbsttragende“ Karosserieprinzip ab den 50er-

Jahren des letzten Jahrhunderts bot und bietet mit seinen vielen unzugänglichen Hohlräumen reichlich Angriffspunkte, was auch nachträglich eingebrachte Hohlraumversiegelungen nicht immer vollständig verhindern können – Sonderfälle von Restaurierungen „besser als neu“ mal ausgenommen.

Umweltschutz

Soll der Oldtimer oder Youngtimer regelmäßig im Alltag eingesetzt werden, ist aus Umweltschutz-Gründen eine Kat-Nachrüstung nach wie vor empfehlenswert – soweit dies technisch machbar und konform ist (vgl. Kapitel 25.5 „Nachrüstung Katalysatoren“).

Kontakt:
E-Mail: klassik@adac.de
www.adac.de/klassik





**10 % Rabatt für
ADAC Mitglieder!**

**Sie bewegen wahre Werte.
Wir helfen, sie zu schützen.**

Die ADAC Classic-Car-Versicherung.

Jetzt abschließen auf adac.de/classicar oder
unter 089 558 95 62 40 (Mo. - Sa.: 8 - 20 Uhr)
und in jeder ADAC Geschäftsstelle.

ADAC Autoversicherung AG

ADAC

Ratgeber Oldtimerkauf

OLD- UND YOUNGTIMER SO EINFACH KAUFEN WIE EINEN JUNGEN GEBRAUCHTEN

Eine der größten Herausforderung beim Klassikerkauf ist es, die notwendige Ruhe zu bewahren. Classic Trader Erhebungen zu Folge beträgt die Verweildauer von den mehr als 15.000 verkauften Fahrzeugen im Schnitt sechs Monate und länger – Schnäppchen, Exoten und Sonderkonfigurationen ausgenommen. Es besteht also in der Regel kein Grund zur Eile, auch wenn viele Verkäufer einem anderes suggerieren.

Bei der Suche nach dem passenden Modell kann der Blick über den Tellerrand hinaus durchaus sinnvoll sein. Der Preisunterschied zwischen zwei gleichen, aber unterschiedlich motorisierten Modellen kann unabhän-

gig vom Zustand mehrere Tausend Euro betragen. Je nach persönlichem Anwendungsfall und Kaufabsicht also eine durchaus relevante Komponente. So haben sich die Angebotspreise der kleinen und großen Achtzylinder-Modelle der beliebten Mercedes-Benz SL-Baureihe R 107 aus den späten 80er-Jahren inzwischen deutlich voneinander entfernt.

Ist das gewünschte Zielmodell einmal identifiziert, beginnt die eigentliche Suche nach dem Traumwagen. Zustand und Preis stehen in der Regel in direktem Zusammenhang.



CT INSPECTIONS

VOR DEM KAUF ABSICHERN

Jetzt Zustandsbericht beauftragen!

www.ct-inspections.com

EINFACH ONLINE BUCHEN!

TÜV SÜD

TÜVRheinland® FSP

Empfehlenswert ist in jedem Fall immer eine detaillierte Vorkaufbegutachtung durch einen Oldtimer-Sachverständigen.

Leider entspricht nicht immer ein durch den Verkäufer gut in Szene gesetztes klassisches Fahrzeug in der Realität den eigenen Qualitätsanforderungen.

Ein so genannter Zustandsbericht durch einen objektiven, zertifizierten Gutachter kann heute deutschlandweit bereits zum Festpreis von 279 € unter **www.ct-inspections.com** gebucht werden. Der CT Inspections Zustandsbericht umfasst bis zu 128 Prüfpunkte und eine umfangreiche, nachvollziehbare Fotodokumentation.

Fällt der Traumwagen nach einer solchen Begutachtung auf Grund der dokumentierten Mängel aus dem Suchraster, so kann man sich darüber freuen, keinen Fehlkauf getätigt zu haben, denn die Stundensätze von Oldtimerfachwerkstätten liegen heute flächendeckend bei über 80 €.

Fahrzeuge von Händlern werden mitunter zwar etwas teurer als Fahrzeuge aus privater

Hand angeboten, sind jedoch meistens auf Grund der mit dem Handel einhergehenden Gewährleistungspflichten besser vorbereitet und werden je nach Verhandlungsgeschick mit HU und frischem Service ausgeliefert.

Eine zusätzliche Absicherung bieten die von Classic Trader speziell für den Klassiker-Markt entwickelte Garantie und Reparaturkostenversicherung CT Warranty.

So können sich Käufer von Fahrzeugen mit einem Alter von mindestens 20 Jahren, die eine Zustandsnote von 3,5 oder besser und eine abgelesene Laufleistung von unter 300.000 km aufweisen, auf der Seite **www.ct-warranty.com** komplett vor unvorhersehbaren Reparaturkosten schützen.

CT Warranty deckt sowohl die Lohn- als auch die Materialkosten für alle im produktspezifischen Leistungsumfang enthaltenen Bauteile, bis zu einem Betrag von 15.000 € ab – je nach Fahrzeug und Umfang bereits ab 399 € pro Jahr. Kombiniert man diese mit einer Klassiker-Kasko-Versicherung inklusive Wertgarantie, steht dem Oldtimervergnügen nichts mehr im Wege.



**IHR SCHUTZ VOR
REPARATURKOSTEN!**

Garantiert, sicher.

www.ct-warranty.com



In Kooperation mit
intec
GARANTIE EINFACH

» 6. BEGUTACHTUNG, KAUF UND VERKAUF

Die Goldene Regel „Nicht übereilt kaufen“ hat beim Oldtimer-Kauf ganz besonderes Gewicht. Natürlich klingt es ungemein verlockend, was der Verkäufer am Telefon anpreist, und das erste vorliegende Hochglanzfoto verspricht ohnehin Top-Zustand rundum. Die Realität sieht allzu häufig jedoch anders aus. Und so gut sich auch das Medium Internet zur komfortablen, weltweiten Suche eignen mag: Schnelle Schnäppchen in den Internetbörsen und -auktionen bleiben eher die Ausnahme.

6.1 Gute Vorbereitung

Ohne Prüfung vor Ort sollte man besser nicht zuschlagen! Informieren Sie sich vorab über die typischen Schwachstellen des ausgewählten Modells – die Fachzeitschriften veröffentlichen regelmäßig typspezifische Kaufberatungen (ältere Hefte sind meist über die Verlage zu bekommen). Damit kann u. U. schon bei einer ersten Vorbesichtigung Ungeeignetes aussortiert werden. Zum zweiten Besichtigungstermin sollten Sie dann schon einen Spezialisten mitnehmen – der richtige Weg führt hier wieder über die Markenclubs. Mit einer kurzen Anfrage lässt sich meist klären, welche Unterstützung durch einen Experten am Kaufort möglich ist. Die Zahlung einer eventuellen Aufwandsentschädigung fällt angesichts der vorhandenen Risiken kaum ins Gewicht. Besonders kritisch: eine Kaufzusage alleine auf ein illustriertes Angebot im Internet hin! Auch wenn Foto, Beschreibung und Preis noch so verlockend klingen: Aussagekräftig ist nur das, was man in der Realität ansehen und prüfen kann. Voreilige Kaufzusagen können eine Abnahme-Verpflichtung oder eine rechtliche Auseinandersetzung zur Folge haben. Ein (vermeintliches) „Schnäppchen“ zu verpassen ist verschmerzbar, ein Blender mit hohen Folgekosten am Hals eher nicht! Es besteht auch die Möglichkeit, sich an einen Sachverständigen am Wohnort des Verkäufers

zu wenden (siehe auch Kapitel 25.3 Sachverständigen-Organisationen). Übrigens: Der ADAC bietet in seinen Prüfzentren durch erfahrene Fachleute eine „Gebrauchtwagenuntersuchung“ an, egal ob das Prüfobjekt nun vier oder vierzig Jahre auf dem Fahrgestell hat (vgl. Kapitel „Nützliche Adressen“). Darüber sollte man sich immer im Klaren sein: Ein besonders wertvolles Auto oder Motorrad mit einer kleinen Rostblase oder Delle an der falschen Stelle kann den vermeintlichen „Zweier“-Zustand stark verschlechtern. Und Stoßstangen, Schutzbleche, Zierteile und Technik-Komponenten, die eigentlich zu anderen Baujahren/Modellen gehören, fallen allenfalls dem Kenner auf, sie können den Wert aber deutlich mindern.

6.2 Zustandskategorien

„Zustand 2 – 3, Preis Verhandlungssache“. Auf Zustandsnoten stößt man in Verkaufsanzeigen häufiger. Was verbirgt sich dahinter? Während sich Listenpreise für übliche Gebrauchtfahrzeuge auf Baujahr und Kilometerstand beziehen,



spielt bei deutlich älteren Exemplaren der Erhaltungszustand die ausschlaggebende Rolle. Etabliert hat sich auf dem Oldtimer-Sektor das folgende Zustandsschema mit den Noten 1 bis 5:

Note 1 Makelloser Zustand. Keine Mängel, Beschädigungen oder Gebrauchsspuren an der Technik und an der Optik. Komplett und perfekt restauriertes Spitzenfahrzeug. Wie neu (oder besser*). Sehr selten. Ein Fahrzeug, auf das man begeistert zugeht und bei dem man auch bei genauer Prüfung keine Mängel feststellt. Basis für die Bewertung in die Zustandsnote 1 ist der angenommene Zustand bei Erstausslieferung, d. h. der ehemalige Neuwagenzustand des entsprechenden Herstellers.

Note 2 Guter Zustand. Mängelfrei, aber mit leichten Gebrauchsspuren. Entweder seltener, guter unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht restauriert. Technisch und optisch einwandfrei mit leichten Gebrauchsspuren. Ein Fahrzeug, auf das man begeistert zugeht, aber an dem man bei näherer Betrachtung leichte Gebrauchsspuren findet.

Note 3 Gebrauchter Zustand. Fahrzeuge ohne größere technische und optische Mängel, voll fahrbereit und verkehrssicher. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig. Ein Fahrzeug, auf das man zugeht und bei näherer Betrachtung unschwer Gebrauchsspuren und diverse, kleinere Mängel erkennt. Die Gebrauchsspuren und Mängel sollten sich in der nachvollziehbaren Gesamtleistung bzw. Laufleistung nach einer Restauration widerspiegeln. Entsprechend hierzu ist auch der Verschleißgrad der Technik.

Note 4 Verbrauchter Zustand. Nur eingeschränkt fahrbereit. Sofortige Arbeiten zur erfolgreichen Abnahme gem. § 29 StVZO sind notwendig. Leichtere bis mittlere Durchrostungen. Fahrzeug komplett in den einzelnen Baugruppen aber nicht zwingend unbeschädigt. Ein Fahrzeug,



auf das man zugeht und bei dem diverse Mängel schon aus der Entfernung erkennbar sind. Eine nähere Inaugenscheinnahme zeigt deutliche Verschleißspuren.

Note 5 Restaurierungsbedürftiger Zustand. Fahrzeuge im mangelhaften, nicht fahrbereiten Gesamtzustand. Umfangreiche Arbeiten in allen Baugruppen erforderlich. Fahrzeug nicht zwingend komplett. Ein Fahrzeug, bei dem selbst der Laie sofort deutliche Mängel und/oder Fehlteile erkennt. Könnte auch als Teileträger verwendet werden. Zustand, Originalität und Historie werden vom besichtigenden Kfz-Sachverständigen unabhängig voneinander bewertet und fließen in die Wertfindung mit ein.

* Durch die heutigen technischen Möglichkeiten (z. B. Schweißverfahren, computergestützte Messtechniken) sowie die veränderten Materialien (z. B. Lack, Oberflächenveredelung) und einen umfangreichen Korrosionsschutz kann ein komplett restauriertes Fahrzeug den Zustand der Erstausslieferung übertreffen.

Welche Note passt zum Kaufobjekt?

Erforderlich ist eine penible Bestandsaufnahme aller wesentlichen (auch der von außen nicht unbedingt sichtbaren) Bereiche. Ohne Beratung durch einen Sachverständigen (ADAC Prüfzentren, classic-analytics, Classic Data, Classic Trader, DEKRA, FSP, GTÜ, KÜS, TÜV, vgl. Kapitel „Nützliche Adressen“) bzw. einen Spezialisten der Markenclubs ist dies ein schwieriges Unterfangen. Selbst ein vermeintlich ordentliches Exemplar kann noch um eine Stufe abrutschen, wenn man

beispielsweise auf zum Baujahr unpassende Anbauteile oder Technik-Komponenten stößt. So klar die Zustandskategorien definiert sind: Die Einordnung eines Kaufobjektes in die genannten Kategorien (und damit auch die Preisfindung) setzt viel Erfahrung voraus! Die Wertermittlung klassischer Fahrzeuge ist eine Wissenschaft für sich und selbst für Experten nicht immer ganz leicht durchzuführen. Es gibt viele unterschiedliche Faktoren, die den Wert eines Fahrzeuges positiv oder negativ beeinflussen. Bei der Begutachtung eines Oldtimer wird der Sachverständige entsprechend auf alle individuellen Parameter eingehen. Das Fachbuch „Wertermittlung klassische Kraftfahrzeuge“ aus der Georg Olms Verlag AG zeigt anhand von Fallbeispielen, wie die verschiedenen Einflussmöglichkeiten zu bewerten sind. Ein aussagekräftiges Dokument zur Kaufentscheidung kann auch eine existierende FIVA Identity Card zum angebotenen Oldtimer sein. Dieses Dokument bestätigt, dass der Eigentümer Identität und Geschichte seines Fahrzeuges plausibel machen konnte und ihm diese Daten von Seiten der FIVA als unabhängiger dritter Instanz bestätigt werden. Darüber hinaus werden im Fahrzeugpass auch eventuelle Abweichungen zum Auslieferungszustand dokumentiert und hinsichtlich der historischen Signifikanz eingeordnet. Zu beachten ist, dass die FIVA Identity Card bei einem Besitzwechsel gemäß FIVA-Regularien ihre Gültigkeit verliert und neu beantragt werden muss. Lassen Sie sich daher vom Verkäufer alle Unterlagen zur Fahrzeuggeschichte für eine etwaige Neuausstellung aushändigen. In einigen Ländern, wie z. B. Zypern, gilt das Vorhandensein eines FIVA-Fahrzeugpasses sogar als notwendig, um ein Fahrzeug als Oldtimer zuzulassen. In der Schweiz kann das Dokument in Problemfällen von den Zulassungsbehörden als Entscheidungsgrundlage für die Einstufung als

Oldtimer herangezogen werden. Mehr Infos zur FIVA Identity Card im Kapitel „Oldtimer-Weltverband FIVA“

Hinweis: Zu beachten ist immer, dass es sich bei der Schlussfolgerung aus Zustandsnote und Marktnotierung nur um eine ungefähre und grobe Einordnung handelt, von der der tatsächliche Marktwert des individuellen Fahrzeugs deutlich abweichen kann. Wertbildende Merkmale können beispielsweise eine seltene Farbgebung, wertvolle Ausstattungsdetails, prominenter Vorbesitz, geringe Kilometerleistung, vollständig erhaltener Originallack oder auch eine gepflegte Patina und viele andere mehr sein. Ob diese Kriterien tatsächlich einen Mehrpreis rechtfertigen, muss aber jeder Käufer für sich selbst entscheiden.

Kriterien der Wertermittlung



Bild: Wertermittlung für klassische Kraftfahrzeuge, Herbert Schulze, Olms, Hildesheim

6.3 Originalitätsnachweis

In den vergangenen Jahren wurde vermehrt über das Fälschungsrisiko klassischer Fahrzeuge diskutiert. Häufig stehen dabei sehr hochpreisige Fahrzeuge im Mittelpunkt, das Fälschungsrisiko besteht allerdings auch bei zahlreichen Modellen im fünfstelligen Preisbereich. Einzelne Hersteller (z. B. Ferrari) bieten sogar eigene Originalitätsprüfungen und Zertifizierungen an. In der Regel wird zur Abgrenzung von „Fälschungen“ die

Angabe „Originalzustand“ oder „Originalfahrzeug“ verwendet. Aber was verbirgt sich eigentlich hinter der Angabe „Original“ und wie lässt sich diese im Zweifelsfall nachvollziehen? Wann ist ein Fahrzeug grundsätzlich fälschungsgefährdet? Welche forensischen Möglichkeiten stehen einem qualifizierten Sachverständigen zur weitergehenden Untersuchung eines Fahrzeugs zur Verfügung? Grundlegende Antworten auf derartige Fragestellungen gibt auch die Informationsbroschüre des Ingenieurbüro Deuschle. www.ib-deuschle.de



6.4 Der Kaufvertrag

Auto- oder Motorradkauf per Handschlag? Lieber nicht, auch wenn unser Klassiker aus einer Zeit stammen mag, in der das noch an der Tagesordnung war. Zwecks Beweissicherung sollte man den Vertrag unbedingt schriftlich fixieren. ADAC Juristen haben einen speziellen „Kaufvertrag für Oldtimer-Fahrzeuge“ entworfen, der die speziellen Belange beim Kauf/Verkauf eines Klassikers berücksichtigt. Den Kaufvertrag finden Sie unter:

www.adac.de/mustervertraege



Der vom Verkäufer zugesagte Erhaltungszustand sollte in

das Formular aufgenommen werden, denn dann wird er Vertragsbestandteil. Dies kann unter dem Punkt „Sondereinbarungen“ geschehen (z. B. „Fahrzeug entspricht der Zustandskategorie 2 – 3“). Sofern ein detaillierter Zustandsbericht existiert (Protokoll einer ADAC Gebrauchtwagenuntersuchung oder Gutachten eines Sachverständigen), sollte ein entsprechender Hinweis in den Vertrag aufgenommen werden. Zu durchgeführten Restaurierungen empfiehlt es sich, auf die schriftliche Angabe der Arbeitsschritte zu bestehen, vorzugsweise in Verbindung mit einer ausführlichen Foto-Dokumentation.



Unser Anspruch:

Zeitloses bewahren

DEKRA Classic Services

Damit Ihr Klassiker Sie ein Leben lang begleitet, begleiten wir Sie bei allen Fragen rund um Gutachten, Hauptuntersuchung und H-Kennzeichen. Informieren Sie sich jetzt unter der Service-Hotline 0800.333 333 3 und buchen Ihren nächsten Termin bei DEKRA unter dekra.de/onlinetermin

dekra.de/oldtimer





Zollabfertigung auf dem Weg in den Skiurlaub. Ein in München zugelassener Opel Kadett (Bj. ca. 1937) darf nach der Abfertigung die Grenze passieren.

» 7. IMPORT UND EXPORT

Falls Sie ein Fahrzeug nach Deutschland importieren beziehungsweise aus Deutschland exportieren möchten, so haben wir für Sie entsprechend in diesem Kapitel alle wichtigen Informationen zusammengefasst.

7.1 Import aus Nicht-EU-Ländern

Die Einfuhr von Oldtimern ist nicht durch Zollregelungen eingeschränkt, es darf also grundsätzlich jedes Fahrzeug – unabhängig von Zustand und Alter – nach Deutschland eingeführt werden.

Zoll: Die Zollanmeldung /Deklaration muss beim ersten Zollamt der EU, in dem das Fahrzeug auf dem Land-, Wasser- oder Luftweg ankommt, vorgenommen werden. Zum Beispiel beim belgischen Zoll, wenn das Fahrzeug aus den USA nach Antwerpen verschifft wurde, oder beim schwedischen Zoll, wenn es von Norwegen über Schweden nach Deutschland gebracht werden

soll. An dieser Außengrenze der EU können Sie die Verzollung gleich komplett erledigen. Sie dürfen sich aber auch einen Einfuhrbeleg (Transitschein) aushändigen lassen und mit diesem dann beim Zollamt Ihres Wohnortes vorsprechen und dort den Zollvorgang abschließen. Bei einem Fahrzeugwert von maximal 1.000 Euro und /oder einem Gewicht bis 1.000 kg kann die Einfuhranmeldung mündlich beim Grenzzollamt erfolgen (EU-Eingangszollstelle). Wird die Wert- oder Gewichtsgrenze überschritten, muss die Erklärung elektronisch erfolgen (IT-System „ATLAS-Einfuhr“).

Unter **www.zoll.de** – Stichwortsuche: Internet-zollanmeldung – finden Sie den Zugang zum elektronischen Formular. Das Ausfüllen des Formulars ist für Laien etwas schwierig. So ist es in vielen Fällen hilfreich und einfacher, wenn die Einfuhranmeldung über eine Spedition oder einen Zollagenten abgewickelt wird. Für einen Pkw (Tarifposition 8703) müssen zehn Prozent Zoll und 19 Prozent Einfuhrumsatzsteuer gezahlt werden; für ein Motorrad (Tarifposition 8711) je nach Hubraum bis 250 ccm acht Prozent, über 250 ccm sechs Prozent Zoll und ebenfalls 19 Prozent Einfuhrumsatzsteuer.



Der Einfuhrzoll wird berechnet auf den Wert des Fahrzeuges zum Zeitpunkt der Einfuhr – in der Regel der Kaufpreis – plus Verpackungs- und Frachtkosten; die Einfuhrumsatzsteuer wird berechnet auf Kaufpreis plus Verpackungs- und Frachtkosten plus Einfuhrzoll. Als Nachweis dafür, dass der Einfuhrvorgang erledigt ist, bekommt der Einführer vom Zollamt eine so genannte Zoll-Unbedenklichkeitsbescheinigung, die für die spätere Zulassung des Fahrzeuges unbedingt benötigt wird. Es kann sein, dass dort, wo die Zollanmeldung vorgenommen wird, auch eine Zollsicherheit, d. h. Kautions, hinterlegt werden muss.

Sie soll sicherstellen, dass die Einfuhrabgaben auch wirklich im Zielland bezahlt werden oder bei einem Transit das Fahrzeug auch wieder ausgeführt wird. Die Kautions wird bei der Ausreise wieder zurückerstattet, mit der eigentlichen Zollforderung verrechnet oder muss ggf. nach der Verzollung in Deutschland von der Zollbehörde zurückgefordert werden, wo die Zollanmeldung

erfolgte. Erfolgt die Zollanmeldung bei einem deutschen Zollamt, kann auch die Vorauszahlung der Kfz-Steuer verlangt werden.

Ursprungsnachweis: Die EU hat mit vielen Ländern, wie beispielsweise der Schweiz und Norwegen, so genannte Präferenzabkommen geschlossen. Denen zufolge entfällt bei der Einfuhr die Zollzahlung, aber nicht die Zahlung der Einfuhrumsatzsteuer. Der Ursprungsnachweis (Warenverkehrsbescheinigung EUR.1) kann nur erstellt werden, wenn es sich bei dem Fahrzeug um ein Produkt der EU oder des präferenzbegünstigten Landes handelt. Der Ursprungsnachweis kann folglich nicht für Fahrzeuge, die beispielsweise in den USA oder Japan hergestellt wurden, ausgestellt werden.

Sammlungsstücke: Traum eines jeden Sammlers ist es, bei der Einfuhr in den Genuss des für „Sammlungsstücke“ vorgesehenen ermäßigten Abgabensatzes von insgesamt sieben Prozent zu kommen. Der hierfür festgelegte Zolltarif wurde in der Vergangenheit in Europa oft sehr unterschiedlich gehandhabt und so waren die niederländischen Hafenzollämter meist großzügiger als die deutschen, was die Einstufung von alten Fahrzeugen als „Sammlungsstücke“ betrifft.

In der kombinierten Nomenklatur der EU wurde eine neue Formulierung aufgenommen. Den neuesten Gesetzestext finden Sie im Amtsblatt der EU vom 31.10.2023: Reihe L, Dokument 2023/2364. Große Teile des bisherigen Textes, die aufgrund unklarer Formulierungen in einzelnen Mitgliedsländern der EU für unterschiedliche Interpretationen sorgten, sind entfallen. Dies betrifft vor allem die Anforderungen an den „geschichtlichen und völkerkundlichen Wert“ der eingeführten Kraftfahrzeuge. Der vollständige neue Text lautet wie folgt:

„... Zu Position 9705 gehören Sammlerkraft- und -luftfahrzeuge von geschichtlichem oder völkerkundlichem Wert, die:

a) sich in ihrem Originalzustand befinden, d. h. an denen keine wesentlichen Änderungen an Fahrgestell, Karosserie, Lenkung, Bremsen, Getriebe, Aufhängesystem, Motor oder Kotflügel usw. vorgenommen wurden. Instandsetzung und Wiederaufbau ist zulässig, defekte oder verschlissene Teile, Zubehör und Einheiten können ersetzt worden sein, sofern sich das Kraft- oder Luftfahrzeug in historisch einwandfreiem Zustand befindet. Modernisierte oder umgebaute Kraft- und Luftfahrzeuge sind ausgeschlossen;

b) im Fall von Kraftfahrzeugen mindestens 30, im Fall von Luftfahrzeugen mindestens 50 Jahre alt sind;

c) einem nicht mehr hergestellten Modell oder Typ entsprechen. Die erforderlichen Eigenschaften für die Aufnahme in eine Sammlung, wie verhältnismäßig selten, normalerweise nicht ihrem ursprünglichen Zweck entsprechend verwendet, Gegenstand eines Spezialhandels außerhalb des üblichen Handels mit ähnlichen Gebrauchsgegenständen und von hohem Wert, werden für Kraft- und Luftfahrzeuge, die die zuvor genannten drei Kriterien erfüllen, als gegeben angesehen. Zu dieser Position gehören auch folgende Sammlerstücke:

— Kraft- und Luftfahrzeuge, die unabhängig von ihrem Herstellungsdatum nachweislich bei einem geschichtlichen Ereignis im Einsatz waren,
— Rennkraftfahrzeuge und Rennluftfahrzeuge, die nachweislich ausschließlich für den Motorsport entworfen, gebaut und verwendet worden sind und bei angesehenen nationalen und internationalen Ereignissen bedeutende sportliche Erfolge errungen haben.

Teile und Zubehör für Kraft- und Luftfahrzeuge werden in diese Position eingereiht, sofern es sich um Originalteile oder Originalzubehör handelt, ihr Alter (bei Kraftfahrzeugen) mindestens 30 bzw. (bei Luftfahrzeugen) mindestens 50 Jahre beträgt und sie nicht mehr hergestellt werden. Nachbildungen und Nachbauten sind ausgeschlossen, es sei denn, sie erfüllen selbst

die drei oben genannten Kriterien.“

Wichtig ist, dass der Einführer sein Fahrzeug gleich bei der Zollanmeldung als „Sammlungsstück“ (Tarifposition 9705) deklariert. Die Entscheidung, ob es tatsächlich als solches eingestuft wird, trifft aber letztendlich das zuständige Hauptzollamt. Deshalb sollten Sie mit dem Zoll bereits vor dem Kauf des Fahrzeuges Rücksprache halten.

7.2 Kauf in einem anderen EU-Land

Der Erwerb eines Oldtimers in einem anderen Land der EU ist seit 1993 kein Zollvorgang mehr. Folglich fallen auch keinerlei Grenz- und Zollformalitäten an.



Mit der Mehrwertsteuer verhält es sich bei Fahrzeugen, die zum Zeitpunkt des Erwerbs bereits 6.000 km zurückgelegt haben und deren Erstzulassung mindestens sechs Monate zurückliegt, wie folgt:

- Sie als Privatperson kaufen einen Oldtimer von einer Privatperson im EU-Ausland: Es fällt überhaupt keine Mehrwertsteuer (MwSt.) an, weder im Kaufland noch in Deutschland.
- Sie als Privatperson kaufen bei einem Autohändler oder einer Auktion im EU-Ausland: Dann zahlen Sie den Bruttopreis einschließlich der landesüblichen MwSt. In Deutschland fällt keine weitere MwSt. mehr an, dafür bekommen Sie aber die ausländische MwSt. auch nicht zurück, weil es innerhalb der EU keine MwSt.-Rückerstattung mehr gibt.

Kaufvertrag:

Schließen Sie in jedem Fall einen schriftlichen Kaufvertrag – ganz egal, wie nahestehend oder vertrauenswürdig der Verkäufer ist. Der Kaufvertrag ist Ihr Eigentumsnachweis, bis Sie Ihr Fahrzeug in Deutschland zugelassen haben! Preis, Ausstattung und Übergabetag sollten grundsätzlich im Kaufvertrag festgehalten werden. Beim Kaufabschluss gelten im Regelfall Gerichtsstand und das Recht des Kauflandes, anders kann es aber sein, wenn der Käufer Verbraucher ist.

www.tourinsure.de

Phone +49 40 25172150

INTERNATIONALE FAHRZEUGVERSICHERUNGEN



Übergabe:

Lassen Sie sich alle im Kaufland üblichen Fahrzeugpapiere unbedingt im Original aushändigen und bringen Sie alles mit, was die Geschichte Ihres Fahrzeuges dokumentiert.

Überführung:

Zur Überführung von Oldtimern gibt es mehrere Möglichkeiten, je nachdem, von wo nach wo der Transfer stattfinden soll und ob es sich um ein zugelassenes oder abgemeldetes Fahrzeug handelt. Problemlos ist immer der Transport auf dem Anhänger, weil dazu weder eine Versicherung noch eine Zulassung notwendig sind. Völlig korrekt ist immer auch ein Ausfuhrkennzeichen des Kauflandes. Das Kennzeichen und auch die Kfz-Versicherung dazu sind aber manchmal nur für viel Geld und /oder unter Schwierigkeiten zu bekommen.

Ein Vertrauensverhältnis zum Verkäufer vorausgesetzt, kann das Fahrzeug auch mit der ausländischen Zulassung nach Deutschland gefahren werden. Vergewissern Sie sich jedoch unbedingt, dass die Zulassung und die Kfz-Versicherung, die der Vorbesitzer für das Fahrzeug abgeschlossen hat, noch aktiv und Sie als Fahrer für die Überführungsfahrt über diese Versicherung versichert sind.

Tipp: Bei einem Import eines ausländischen Fahrzeugs auf eigener Achse ist möglicherweise ein temporärer Versicherungsschutz erforderlich, da nicht immer klar ist, in welchem Umfang der Versicherer des importierten Fahrzeugs entsprechende Deckung in Deutschland vorhält.

7.3 Ausfuhr aus der EU

Seltener kommt es vor, dass ein Oldtimer privat aus Deutschland und der EU ausgeführt wird. Auch in diesem Fall sollte immer ein schriftlicher Kaufvertrag geschlossen und das Fahrzeug vor der Überführung abgemeldet werden. Wird das Fahrzeug bei einem Händler gekauft, kann mit diesem die Rückerstattung der deutschen Mehrwertsteuer vereinbart werden, wenn

der Abnehmer der Ware eine außerhalb der EU lebende Person ist. Eine gesetzliche Verpflichtung zur Rückerstattung besteht für den Händler nicht. Es ist daher ratsam, diesen Punkt im Kaufvertrag schriftlich festzuhalten. Die Rückerstattung erfolgt ausschließlich durch den Händler, bei dem das Fahrzeug gekauft wurde!

Ursprungsnachweis:

Wenn mit dem Zielland ein Präferenzabkommen besteht, kann wie bei der Einfuhr auch bei der Ausfuhr der Ursprungsnachweis (Warenverkehrsbescheinigung EUR.1) eine Rolle spielen. Fragen Sie am besten beim Hersteller nach, ob dieser für das Fahrzeug ausgestellt werden kann. Vor Ausfuhr des Fahrzeuges muss dann diese zusammen mit dem Ursprungsnachweis vom Hersteller beim deutschen Zollamt zur Bestätigung vorgelegt werden. Achtung: Nach erfolgter Ausfuhr ist die Bestätigung der Warenverkehrsbescheinigung nicht mehr möglich!



Ausfuhrkennzeichen:

Wenn der Oldtimer auf eigener Achse bewegt werden kann, sollte er mit einem Ausfuhrkennzeichen (auch Zollkennzeichen genannt) ausgeführt werden. Voraussetzung für die Erteilung des Kennzeichens sind eine noch gültige Prüfplakette (HU mit AU) und der Abschluss einer Ausfuhrversicherung. Diese ist bei verschiedenen Versicherungen oder beim „Schildermacher“ bei der Kfz-Zulassungsstelle erhältlich. Grundsätzlich muss bei der Ausfuhr von Fahrzeugen in Nicht-EU-Länder eine Ausfuhranmeldung gemacht werden. Bei einem Fahrzeugwert von maximal 1.000 Euro und /oder einem Gewicht bis 1.000 kg kann die Ausfuhranmeldung mündlich beim Grenzzollamt erfolgen (EU-Ausgangszollstelle). Wird die Wert- oder Gewichtsgrenze überschritten, muss die Erklärung elektronisch erfolgen (IT-System „ATLAS-Ausfuhr“).

Unter **www.zoll.de** – Stichwortsuche: Internet-zollanmeldung – finden Sie den Zugang zum elektronischen Formular. Das Ausfüllen des Formulars ist für Laien etwas schwierig. So ist es in vielen Fällen hilfreich und einfacher, wenn die Ausfuhranmeldung über eine Spedition oder einen Zollagenten abgewickelt wird. Beim Verlassen der EU muss die Ausfuhranmeldung bei der EU-Ausgangszollstelle vorgelegt und abgestempelt werden. Wenn Sie mit dem Händler die Rückerstattung der Mehrwertsteuer vereinbart haben, sollten Sie dies nicht vergessen! Wurde die Rückerstattung der Mehrwertsteuer vereinbart und wird das Fahrzeug auf eigener Achse ausgeführt, muss das Fahrzeug auf ein deutsches Ausfuhrkennzeichen zugelassen und dazu auch der Internationale Zulassungsschein beim Straßenverkehrsamt (Zulassungsstelle) beantragt und ausgestellt werden – andere Zulassungsarten sind nicht zulässig. Ein Transport eines nicht zugelassenen Fahrzeuges steht einer etwaigen MwSt.-Rückerstattung nicht im Wege.

7.4 Verkauf in ein anderes EU-Land

Auch beim Verkauf innerhalb der EU sollte immer ein schriftlicher Kaufvertrag geschlossen werden. Für die Überführung des Oldtimers auf eigener Achse kann das Ausfuhrkennzeichen verwendet werden. Ansonsten fallen keinerlei Zoll-, Steuer- oder Grenzformalitäten an.

Oldtimer-Ausfuhrgenehmigung: Bei sehr alten Fahrzeugen (meistens älter als 75 Jahre), welche einen hohen Wert haben, kann es vorkommen, dass eine Genehmigung für die Ausfuhr benötigt wird. Informationen zum Thema bzw. den zuständigen Landesbehörden unter:
www.kulturgutschutz-deutschland.de


Weitere Hilfe bei Import /Export kann bei folgenden Institutionen erfragt werden:

- ADAC (**www.adac.de**):
Abteilung Grenzverkehr
- Zoll (**www.zoll.de**):
Fragen zu Zollgebühren (entfallen bei Einfuhr aus EU-Mitgliedsstaaten)
- Technische Prüfstelle (z. B. DEKRA oder TÜV)
- Zulassungsstellen: Ausstellung von Zulassungsbescheinigungen I & II

Kontakt:

E-Mail: klassik@adac.de
www.adac.de/klassik



Land	Eigentumsurkunde	Behörde	nützliche Websites
 Frankreich	certificat d'immatriculation carte grise	Préfecture	www.service-public.fr
 Großbritannien	vehicle registration certificate/V5 C	DVLA office	www.gov.uk
 Italien	certificato di proprietà /civile	Ufficio della motorizzazione	www.aci.it
 Niederlande	kentekenbewijs	RDW	www.rdw.nl
 Schweden	registreringsbevis	Transportstyrelsen	www.transportstyrelsen.se
 Schweiz	Fahrzeugausweis	Straßenverkehrsamt	www.strassenverkehrsamt.ch
 USA	Certificate of title	Division of Motor Vehicles DMV	www.usa.gov/motor-vehicle-services
 Deutschland	Fahrzeugbrief	Zulassungsstelle Straßenverkehrsamt	

» 8. ZULASSUNGSARTEN UND STEUERSÄTZE

Eine der wichtigsten Fragen eines Oldtimerbesitzers ist die Frage nach den verschiedenen Zulassungsmöglichkeiten und den damit verbundenen Anforderungen und Kosten sowie die jeweiligen Vor- und Nachteile der verschiedenen Kennzeichenarten.

8.1 Reguläres Kennzeichen



Die nachfolgenden Steuersätze gelten für Pkw, deren Schadstoffverhalten schlechter als Euro 1 ist (im Allgemeinen „00“ oder „0088 – nicht bekannt“). Beim Einbau eines Schadstoffminderungssystems (z. B. geregelter Katalysator oder Oxidationskatalysator) kann eine bessere Schadstoff-Einstufung und damit ein niedrigerer Steuersatz erreicht werden.

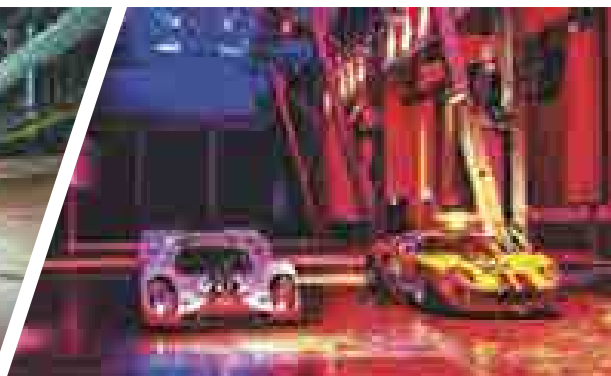
Steuersatz für Benzin: 25,36 Euro je angefangene 100 cm³ Hubraum
Steuersatz für Diesel: 37,58 Euro

Der Vollständigkeit halber: Für Fahrzeuge mit Erstzulassung ab dem 1. Juli 2009 gilt ein neues, CO₂-basiertes Steuersystem. Die übliche Zulassung kommt unter finanziellen Aspekten für Oldtimer in Frage: So beträgt die Jahressteuer trotz des hohen regulären Satzes z. B. beim 250-ccm-Hubraum einer Isetta nur 76,- Euro (3 mal 25,36 Euro je angefangene 100 cm³ Hubraum). Erst bei mehr als 700 ccm wird die ganzjährige reguläre Zulassung eines Pkw-Oldtimers teurer, als es mit einem H-Kennzeichen wäre – das Oldtimer-Kennzeichen ist für Pkw und Lkw aber erforderlich, wenn man in eine Umweltzone fahren möchte.

Motorräder werden jährlich mit 1,84 Euro je angefangene 25 ccm Hubraum besteuert. Zweiräder bis 125 ccm Hubraum und nicht mehr als 11 kW sind steuerbefreit. Bis zu einem Hubraum von 600 ccm ist die reguläre Zulassungsmöglichkeit kostengünstiger als mit einem H-Kennzeichen. Die Hauptuntersuchung (HU) einschließlich der integrierten Untersuchung des Motor-

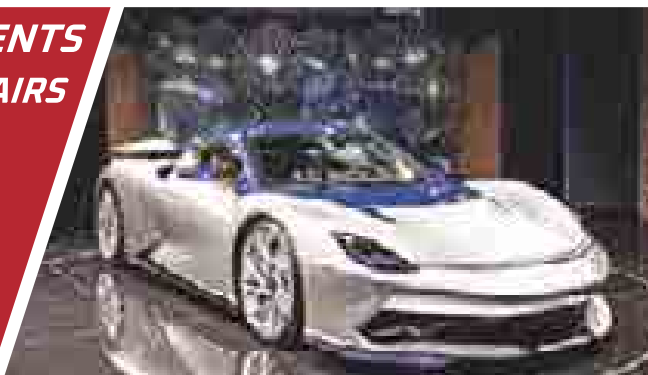
management- und Abgasreinigungssystems („AU“, neuerdings „UMA“) fällt abhängig von der Fahrzeugart üblicherweise alle 24 Monate an. Der AU-Prüfungsteil ist nicht erforderlich bei Benzinern mit Erstzulassung vor 01.07.1969 und bei Dieselmotoren vor 01.01.1977, bei Motorrädern vor 01.01.1989. Beim regulären Kennzeichen lässt sich der Stilllegungszeitraum jedes Jahr individuell gestalten, unverhoffte Schönwetterperioden können noch genutzt werden. Die anteilige Kraftfahrzeugsteuer wird, auf Tage umgerechnet, zurückerstattet. Die Wiederanmeldung wird seit dem 01.03.2007 erleichtert: Bis zu diesem Zeitpunkt galt ein Fahrzeug automatisch nach Ablauf von 18 Monaten seit der vorübergehenden Stilllegung als endgültig aus dem Verkehr gezogen. Die somit endgültige Abmeldung hatte das Erlöschen der Betriebserlaubnis zur Folge. Mit der neuen Fahrzeug-Zulassungsverordnung benötigt der Halter für eine Wiederzulassung erst dann eine neue Betriebserlaubnis (Vollabnahme), wenn die Fahrzeugdaten nicht mehr im Zentralen Fahrzeugregister beim KBA verfügbar sind (Vorhaltezeit 72 Monate) und zum unveränderten Fahrzeug kein Nachweis über eine gültige Typen- oder Einzelgenehmigung geführt werden kann (ein solcher Nachweis ist z. B. der deutsche Kfz-Brief des Fahrzeugs). Liegt ein solcher Nachweis vor, dann ist bei der Wiederzulassung nur noch eine gültige Hauptuntersuchung (ggf. mit Abgasuntersuchung) erforderlich.

Achtung: Durch die seit 2007 gültige Regelung führt eine Stilllegung auch zum Verlust der Kennzeichenkombination. Möchte man sein Fahrzeug nur kurzfristig abmelden und die bisherige Nummer auch nach der Wiederanmeldung nutzen, sollte man sich sein bisheriges Kennzeichen (bis zu einem Jahr) reservieren lassen.



- POP-UPS • EVENTS
- ROADSHOWS • FAIRS

*state of the art
10 - 4.200 sqm
2 - 6.000 pers.
hotel, gastro
catering, technic
parking areas
www.motorworld.de*



Be the **MOTOR**
change the **WORLD**



Ein bis Oktober 2000 ausgegebenes Kennzeichen mit DIN-Schrift (ohne blaues Euro-Signet) bleibt bis zur nächsten Stilllegung gültig. Bei Fahrten ins Ausland gibt es mit dieser Kennzeichenvariante grundsätzlich keine Einschränkungen – es ist aber das „D“-Schild zusätzlich anzubringen.

Kennzeichen-Mitnahme bei Wohnortwechsel

Zum 1. Januar 2015 wurde die „Pflicht zur Umkennzeichnung von Fahrzeugen bei Umzug“ aufgehoben. Das bedeutet: Innerhalb Deutschlands können Autofahrer künftig bei einem Wohnortwechsel das Kennzeichen des alten Wohnortes behalten. Erst bei der Neuzulassung eines Kraftfahrzeugs muss bei der Zulassungsstelle ein Kennzeichnen des neuen Wohnortes beantragt werden. Für Oldtimerfahrer ist interessant, dass zudem frühere Ortskennzeichen auf Nachfrage wieder ausgegeben werden können.

Tip: Um Wartezeiten zu vermeiden, bieten die Zulassungsstellen eine Terminvereinbarung online an.

8.2 Saison-Kennzeichen



Das Saison-Kennzeichen bietet sich für alle Fahrzeuge an, die nicht das ganze Jahr genutzt werden (z. B. Oldtimer, Motorräder, Cabriolets, etc.). Es gelten die grundlegenden Bedingungen, wie unter Abschnitt „Reguläres Kennzeichen“. Abweichend hiervon: Sie legen verbindlich fest, für welchen zusammenhängenden Zeitraum (mindestens zwei, höchstens elf volle Monate) das Fahrzeug alljährlich genutzt werden soll. Die Steuer wird anteilig entsprechend der „zugelassenen“ Monate berechnet. Das Kennzeichen trägt dann am rechten Rand die Gültigkeitsdauer (z. B. 04/10 für 1. April bis 31. Oktober). Der Zeitaufwand und die Kosten für An- und Abmeldungen entfallen. Im Ruhezeitraum sind sowohl die Nutzung als auch das Abstellen auf öffentlichem Grund unzulässig. Mit dem Saison-Kennzeichen gibt es bei Fahrten ins Ausland während der Gültigkeitsdauer keine Einschränkungen.

8.3 Historisches H-Kennzeichen



Für das Oldtimer-H-Kennzeichen gelten ebenfalls die grundlegenden Bedingungen, wie unter „Reguläres Kennzeichen“. Einzige Abweichung: Steuersatz pauschal 191,73 Euro (Pkw, Lkw und Traktoren) bzw. 46,02 Euro (Zweirad). Am rechten Rand trägt das Kennzeichenschild neben der üblichen Buchstaben-/Ziffernkombination den Großbuchstaben H. Voraussetzungen für die Erteilung: Das Fahrzeug muss vor mindestens 30 Jahren erstmals in den Verkehr gekommen sein. Zudem muss nach § 10 Abs. 1 S. 1 Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) von einem amtlich anerkannten Sachverständigen, Prüfer oder Prüingenieur (z. B. bei DEKRA, GTÜ, KÜS oder TÜV) ein Gutachten gemäß § 23 StVZO für die Einstufung als Oldtimer erstellt werden. Dabei wird festgestellt, ob sich das Fahrzeug weitgehend im Originalzustand befindet und /oder zulässige



zeitgenössische Veränderungen aufweist. Die Kriterien für die Einstufung als Oldtimer sowie den Wortlaut der Richtlinie finden Sie unter:

www.oldtimer-markt.de/ratgeber/grundlagen/h-kennzeichen-neuer-anforderungskatalog

Die Erstellung eines Gutachtens nach § 23 StVZO zur Zulassung mit H-Kennzeichen oder Eintrag auf ein 07er-Kennzeichen beinhaltet übrigens immer eine reguläre Hauptuntersuchung nach § 29 StVZO. In der Praxis kommt es relativ häufig vor, dass Kunden mit einer frischen Hauptuntersuchung zur §23 Abnahme erscheinen, die kürzlich durchgeführte Hauptuntersuchung ist in diesen Fällen dann überflüssig gewesen. Das Fahrzeug muss zudem laut § 2 Nr. 22 FZV zur „Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes“ dienen. Anders als beim roten 07er-Oldtimer-Wechselkennzeichen gibt es grundsätzlich keine Einschränkungen bei der Verwendung. Nur mit dem „H“- bzw. dem 07er-Kennzeichen ist ein Befahren von Umweltzonen ohne „Fein

staubplakette“ möglich. Ein Fahrzeugalter von mindestens 30 Jahren reicht hierfür allein nicht aus. Bei Verwendung des H-Kennzeichens gibt es keine Einschränkungen für Fahrten ins Ausland. Die gewerbliche Nutzung von Fahrzeugen mit H-Kennzeichen ist möglich.



Eine Kombination von H-Zulassung und Saisonkennzeichen war lange verwehrt, aber mit Inkrafttreten einer geänderten FZV ist diese Kombination seit Oktober 2017 bundesweit möglich geworden. Anstatt der 191,73 Euro (Motorrad 46,02 Euro), die für eine ganzjährige Zulassung als Oldtimer fällig werden, lassen sich mit der Kombination als Saisonkennzeichen doch einige Euro sparen. Wer sein Fahrzeug nur halbjährlich zulässt, z. B. von Mai bis Oktober, kann so 95 Euro pro Jahr sparen. Es empfiehlt sich, bei seiner Versicherung entsprechend nachzufragen, wie sich eine Zulassung mit dem Saison-Kennzeichen auf den Tarif auswirkt und welche Bedingungen für die Ruheversicherung gelten. Bei der 2-jährlich erforderlichen Hauptuntersuchung werden die Kriterien des H-Kennzeichens erneut geprüft. Technische Änderungen oder eine Verschlechterung des Zustands können also die Aberkennung des H-Kennzeichens zur Folge haben. Mit dem H-Kennzeichen zeigen Sie der Öffentlichkeit, dass Sie Ihr Fahrzeug auch im Sinne der Erhalts und der Pflege des automobilen Kulturgutes bewegen. Insbesondere ältere Pkw könnten ohne die Ausnahmeregelung für Umweltzonen ansonsten innerhalb dieser Bereiche gar nicht mehr bewegt werden. Zudem ist die pauschale Kfz-Steuer in Höhe von 191 Euro/Jahr für die Mehrheit auf einem erträglich niedrigen Niveau. Da die Fahrzeuge ab den 80er-Jahren bereits mit Katalysatoren ausgestattet wurden, haben viele jüngere Oldtimer ohnehin schon eine grüne Umweltplakette sowie eine geringe Kfz-Steuer-Belastung. Prüfen Sie daher vor einer Zulassung als „Oldtimer“, ob der Aufwand für das H-Kennzeichen bei Ihrem Fahrzeug wirklich gerechtfertigt ist.

8.4 Rotes 07er-Kennzeichen



Der Traum des Oldtimer-Sammlers ist das Wechselkennzeichen für mehrere Fahrzeuge. Allerdings gilt das nur mit deutlichen Einschränkungen: Gestattet sind lediglich die Teilnahme an Oldtimer-Veranstaltungen, An- und Abfahrten hierzu sowie Probe- und Überführungsfahrten und Prüfungsfahrten zum Zwecke der Wartung oder Reparatur (sog. Werkstattfahrten) sowie damit verbundene Fahrten zum Tanken und zur Außenreinigung. Der Steuersatz beträgt pauschal wie beim H-Kennzeichen jährlich 191,73 Euro (Pkw und Lkw) bzw. 46,02 Euro (Zweirad). Zudem wird das Führen eines Fahrtenbuches gefordert. Das 07er-Kennzeichen beruhte bis 2007 auf der 1994 erlassenen 49. Ausnahmeverordnung zur StVZO. Hierin war geregelt, dass die Zuteilung einer 07er-Zulassung im Ermessen der örtlichen Zulassungsbehörde liegt, ebenso wie deren Zustimmung zu den vorgeschlagenen Fahrzeugen. Dabei wurde geprüft, ob die Voraussetzung „Darstellung des kraftfahrtechnischen Kulturgutes“ ausreichend erfüllt wird. Die aktuelle Fahrzeug-Zulassungsverordnung definiert Oldtimer sowohl für das H-Kennzeichen als auch die 07-Nummer einheitlich als „Fahrzeuge, die vor mindestens 30 Jahren erstmals in Verkehr gekommen sind (oder nachweislich außerhalb des öffentlichen Straßenverkehrs in Betrieb genommen wurden), weitestgehend dem Originalzustand entsprechen, in einem guten Erhaltungszustand sind und zur Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dienen“. Trotz Protest der Oldtimer-Szene hielt der Gesetzgeber an der Erhöhung der Altersgrenze auf 30 Jahre als Grundvoraussetzung für ein 07er-Kennzeichen fest – früher war eine Mindestalter von 20 Jahren üblich. Aufgrund der klaren Begriffsdefinition für einen „Oldtimer“, die im Zusammenhang mit der Einführung des H-Kennzeichens festgelegt wurde, war es aus Sicht des Gesetzgebers erforderlich, diese Begriffsdefinition auch auf das 07er-Kennzeichen anzuwenden. Doch leider hat dies zur Folge, dass Youngtimer-Fahrzeuge

unter 30 Jahren künftig nur noch regulär bzw. mit Saisonkennzeichen zugelassen werden können. Die Verwendung von Fahrzeugen mit 07er-Kennzeichen ist unter gewissen Voraussetzungen auch international möglich. Wichtigste Voraussetzung ist die Eintragung der Daten im Fahrzeugschein von der zuständigen amtlichen Behörde (Zulassungsstelle). In manchen Ländern gibt es allerdings vereinzelt vor Ort „Anerkennungsprobleme“ – hier können Informationsmerkbblätter in der jeweiligen Landessprache eine positive aufklärende Wirkung bei den Ordnungshütern erwirken. Veranstalter sollten jedoch unbedingt ein entsprechendes Genehmigungsverfahren bei den zuständigen Behörden anstreben, wenn Rallyes und Ausfahrten ins Ausland geplant sind. Aus einigen Ländern, wie beispielsweise aus Frankreich und den Benelux-Staaten, wurden dem ADAC immer wieder Beanstandungen gemeldet, so dass Schwierigkeiten mit hohen Bußgeldern und gegebenenfalls einer Fahrzeugbeschlagnahme nicht ausgeschlossen werden können. Bei Rallyes und Ausfahrten ins Ausland sollten Veranstalter eine



entsprechende Genehmigung bei den zuständigen Behörden beantragen.

Beachten Sie hierzu auch die aktuellen Infos unter:

www.adac.de/reise-freizeit/reisen-motorrad-oldtimer/oldtimer/h-kennzeichen-ausland

Übrigens: Im Zuge der Einführung dieses Kennzeichens wurden anfangs auch Exemplare mit „06“ ausgegeben. Diese gelten aber natürlich mit dem entsprechenden Fahrzeugscheinheft ebenfalls als „Oldtimer-Kennzeichen“ und nicht als Händler-Kennzeichen.

8.5 Rotes 06er-Kennzeichen



Dieses Kennzeichen bleibt gewerblichen Nutzern (Händlern, Herstellern, Werkstätten etc.) vorbehalten. Voraussetzungen für die Erteilung sind ein entsprechender Gewerbeschein, Bedarfsnachweis, Versicherungsnachweis und

„Zuverlässigkeit“ des Antragstellers. Mit dem Kennzeichen können dann Probe-, Prüfungs- und Überführungsfahrten vorgenommen werden. Das Kennzeichen ist nicht fahrzeuggebunden, der Verantwortliche trägt das Fahrzeug selbst in das Fahrzeugscheinheft ein. Das 06er-Kennzeichen wird im Ausland nicht überall akzeptiert, da der hierfür ausgegebene rote Fahrzeugschein nicht dem internationalen Straßenverkehrsübereinkommen entspricht. Es gibt eine Vereinbarung mit Österreich, Italien und Dänemark. Diese bezieht sich auf Kurzzeitkennzeichen sowie 06er-Kennzeichen. Seit 2022 gibt es auch eine Vereinbarung mit der Schweiz. Diese bezieht sich auf Kurzzeitkennzeichen, 06er-Kennzeichen und 07er-Kennzeichen.

8.6 Kurzzeit-Kennzeichen



Das Kurzzeit-Kennzeichen mit der Nummer „03“ oder „04“ ist kein spezielles Oldtimer-Kennzeichen, kann aber durchaus praktisch sein. Wenn das Fahrzeug zum Beispiel abgemeldet ist, können mit diesem Kennzeichen trotzdem Probe- und Überführungsfahrten vorgenommen werden. Nach neuem Recht muss das Fahrzeug eine Betriebserlaubnis haben und über eine gültige Hauptuntersuchung verfügen. Zukünftig dürfen Fahrzeuge mit Kurzzeitkennzeichen ohne Nachweis der durchgeführten Hauptuntersuchung im und einem angrenzenden Zulassungsbezirk bis zur nächstgelegenen Untersuchungsstelle und zurück gefahren werden. Das Fehlen der gültigen HU und die Beschränkung der erlaubten Fahrt wird dabei im Fahrzeugschein des Kurzzeitkennzeichens vermerkt.

Wurde bei einer Hauptuntersuchung ein Mangel am Fahrzeug festgestellt, dürfen mit dem Kurzzeitkennzeichen neben Fahrten zur Untersuchungsstelle auch Fahrten zum Zweck der unmittelbaren Reparatur geringer oder erheblicher Mängel im Zulassungsbezirk oder einem angrenzenden Zulassungsbezirk und zurück durchgeführt werden. Dies gilt nicht, wenn das Fahrzeug bei der Hauptuntersuchung als verkehrsunsicher

eingestuft wurde; damit soll verhindert werden, dass Fahrzeuge am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen, die die Verkehrssicherheit in erheblichem Maße beeinträchtigen. Das Kurzzeit-Kennzeichen wird nach Vorlage einer gültigen Versicherungs-Bestätigung (eVB-Nummer) von der nach § 46 FZV örtlich zuständigen Zulassungsstelle (dies ist bei Privatpersonen die des Hauptwohnsitzes) oder von der Zulassungsstelle des Fahrzeugstandortes ausgegeben. Auch das Kurzzeit-Kennzeichen wird im Ausland nicht überall akzeptiert. In Dänemark, Österreich und in Italien wird es allerdings toleriert. Darüber hinaus gibt es zunächst bis 31.12.23 befristet eine entsprechende Vereinbarung mit der Schweiz. Bei der Zuteilung von Kurzzeitkennzeichen wird seit 01.04.2015 eine amtliche Zulassungsbescheinigung ausgestellt. Damit werden voraussichtlich auch die rechtlichen Probleme beseitigt, die bei



Fahrten im Ausland aufgrund der bislang fehlenden amtlichen Eintragungen entstanden sind. Weitere Infos zum Überführungskennzeichen gibt es hier:

[www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/
auto-kaufen-verkaufen/kfz-zulassung/
ueberfuhrungskennzeichen](http://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto-kaufen-verkaufen/kfz-zulassung/ueberfuhrungskennzeichen)

8.7 Das „Wechselkennzeichen“



Von den Vorteilen des Wechselkennzeichens profitieren und das Nummernschild teilen dürfen sich maximal zwei Fahrzeuge der gleichen EU-Fahrzeugklasse. Die wichtigsten Wechselkombinationen sind: Pkw-Pkw, Pkw-Oldtimer, Pkw-Wohnmobil sowie Motorrad-Motorrad und Motorrad-Quad/Trike.

Eine steuerliche Ersparnis für Nutzer des Wechselkennzeichens gibt es bedauerlicherweise nicht. Die Nutzung des Wechselkennzeichens ist nicht wie beim Saisonkennzeichen an einen bestimmten Zeitraum gebunden. Es kann je nach Bedarf umgesteckt werden. Das Fahrzeug, das nicht genutzt wird, muss aber zwingend auf privatem

Grund stehen, sonst droht ein Verwarnungsgeld in Höhe von 40 Euro. Außerdem kann das Fahrzeug kostenpflichtig abgeschleppt werden. Das neue Nummernschild gibt es bei den örtlichen Zulassungsstellen. Die Zulassungsgebühr liegt bei etwa 65 Euro. Ein Satz Wechselkennzeichen kostet etwa 40 Euro. Es besteht aus sechs Teilen. Je zwei kleine Zusatzschilder werden vorne und hinten fest an je einem der Fahrzeuge montiert, das eigentliche Hauptkennzeichen wird nach Bedarf gewechselt.

8.8 Zulassungspapiere

Die Fahrzeug-Zulassungsdokumente bestehen aus zwei Teilen:

- Zulassungsbescheinigung Teil I – sie ersetzt den früheren Fahrzeugschein
- Zulassungsbescheinigung Teil II – sie ersetzt den früheren Fahrzeugbrief

Bei jedem Halterwechsel, bei Änderungen der Einträge oder Wiederzulassung werden die neuen Dokumente ausgegeben und die Papiere alter Form von Amts wegen entwertet. Für bereits zugelassene Fahrzeuge ändert sich zunächst nichts. Alte Dokumente behalten so lange ihre Gültigkeit, bis die Ausstellung neuer Dokumente erforderlich wird. Wechselt ein Fahrzeug den Halter, muss die neue Bescheinigung Teil I und zugleich auch Teil

Tipp vom ADAC Oldtimer-Experten:

Bei Standort- oder Halterwechsel, bei Wiederinbetriebnahme nach Stilllegung bzw. bei eintragungspflichtigen technischen Änderungen verlieren die bisherigen Fahrzeugbescheinigungen – auch ein lieb gewonnener Pappbrief – ihre Gültigkeit. Damit bei späteren Recherchen die Fahrzeughistorie keine Lücken enthält, sollten Sie in jedem Fall die Herausgabe Ihres alten, entwerteten Briefs fordern. Auch für Polizeikontrollen können die alten Eintragungen hilfreich sein: In den neuen Zulassungsbescheinigungen wird nämlich nur noch eine einzige Reifengröße eingetragen. Um problemlos die Berechtigung anderer Reifendimensionen nachweisen zu können, hilft hier eine Kopie des alten Fahrzeugscheins.

II ausgestellt werden. Die Fahrzeugdokumente müssen „paarig“ sein, d. h. ein Nebeneinander von einer Zulassungsbescheinigung „neu“ mit einem Dokument „alt“ gibt es nicht.

Die EU-weit harmonisierten Fahrzeugdokumente sind fälschungssicherer und durch einheitliche Codes können relevante Fahrzeugdaten auch im Ausland besser kontrolliert werden. Die EU-weiten Codes bestehen aus Buchstaben und gegebenenfalls aus Unternehmern, wie z. B.

C.3.1 Name oder Firmenname

C.3.2 Vorname

E Fahrzeug-Identifizierungsnummer

P.3 Kraftstoffart oder Energiequelle

Angaben, die nur national von Bedeutung sind, werden durch andere – in Klammern dargestellte Nummerierungen – kenntlich gemacht. Für die deutsche Zulassungsbescheinigung bestehen diese Codes aus Zahlen, wie z. B.

(9) Anzahl der Antriebsachsen

(14) Bezeichnung der nationalen Emissionsklasse

Bei der Zulassungsbescheinigung Teil II ist gegenüber dem bisherigen Fahrzeugbrief neu, dass statt bisher sechs nur noch zwei Haltereintragungen enthalten sind, so dass ab der dritten Umschreibung eines Fahrzeuges eine neue Zulassungsbescheinigung Teil II ausgestellt werden muss. Damit sind nicht mehr die Daten aller früheren Halter eingetragen, sondern aus Gründen des Datenschutzes nur noch zwei Halterdaten sowie die Anzahl sämtlicher Halter, so dass sich feststellen lässt, in wievielter Hand das Fahrzeug ist. Die Angaben über ehemalige Fahrzeughalter sind jedoch zunächst nicht verloren, sondern sieben Jahre nach Außerbetriebsetzen des Fahrzeugs im Zentralen Fahrzeugregister gespeichert und werden bei Glaubhaftmachung berechtigter Interessen zur Verfolgung von Rechtsansprüchen gemäß § 39 StVG übermittelt.

8.9 Internetbasiertes Zulassungsverfahren

Das klassische Zulassungsverfahren in der örtlichen Zulassungsstelle ist oft mit langen Wartezeiten und einigem Aufwand verbunden. Um die Fahrzeugzulassung einfacher, bequemer und effizienter zu machen, hat das BMDV (Bundesministerium für Digitales und Verkehr) das Projekt „i-Kfz“ zur Einführung internetbasierter Zulassungsverfahren ins Leben gerufen. Bereits seit dem 1. Januar 2015 war dadurch die internetbasierte Außerbetriebsetzung von Fahrzeugen möglich. Am 01.10.2017 folgte die internetbasierte Wiederzulassung eines Fahrzeugs auf denselben Halter ohne Wechsel des Zulassungsbezirks mit dem bei Außerbetriebsetzung reservierten Kennzeichen (Stufe 2). Seit Oktober 2019 ist auch eine Neuzulassung, Umschreibung und eine Wiederzulassung online möglich. Seit 01.09.2023 ist die 4. Stufe i-Kfz in Kraft. Dadurch wird u.a. ermöglicht, direkt loszufahren. Man muss nicht mehr wie bisher abwarten, bis die Papiere und Plaketten mit der Post zugestellt werden. Als Nachweis für die Zulassung dient in den ersten 10 Tagen vielmehr der digitale Zulassungsbescheid und der vorläufige Zulassungsnachweis. Letzterer muss von außen gut lesbar ausgelegt sein. Der Zulassungsbescheid muss nur mitgeführt werden. Voraussetzung dafür sind, neben den üblichen Dokumenten, unter anderem, eine Zulassungsbescheinigung Teil 1 und Teil 2 mit verdecktem Sicherheitscode. Die Identifizierung kann z. B. mit einem Ausweis mit Online-Funktion und einer speziellen App erfolgen. Damit ist es jetzt relativ einfach, Fahrzeuge bedarfsgerecht ab- und wieder anzumelden. So kann die Oldtimer-Saison bestmöglich ausgenutzt und neben der aktuellen



Wetterlage auch andere Eventualitäten für die Zulassungszeit berücksichtigt werden. Infos zum i-Kfz-Verfahren gibt es hier:

- www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto-kaufen-verkaufen/kfz-zulassung/zulassung-online
- bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/internetbasierte-fahrzeug-zulassung

8.10 Zulassungsverfahren

Der Idealfall: Sie erwerben ein für den Straßenverkehr zugelassenes Fahrzeug mit Saisonkennzeichen, historischem oder regulärem Kennzeichen. Die Zulassung ist so einfach wie bei einem üblichen Gebrauchtfahrzeugkauf: Zur Behörde mitzubringen sind Fahrzeugbrief und -schein (bzw. die Zulassungsbescheinigungen), die bisherigen Kennzeichen, die Bescheinigung der HU, ggf. das Gutachten zur Einstufung als Oldtimer, Personalausweis, die Versicherungsbestätigung (eVB-Nummer) und die Einzugsermächtigung für die Kfz-Steuer. Selbstredend geht es nicht immer so geradlinig zu, längere Stilllegungszeiten oder nicht komplette Papiere erfordern spezielle Lösungen (siehe Kapitel 8.11). Weil der Ablauf in den einzelnen Bundesländern unterschiedlich sein kann, sollte man sich im konkreten Fall direkt bei der örtlichen Zulassungsstelle bzw. dem Straßenverkehrsamt informieren (die Kommunen und Landkreise bieten dazu mittlerweile sehr detaillierte Angaben auf ihren Internetseiten). Inwieweit Änderungen am Fahrzeug für die Erteilung der Betriebserlaubnis nötig sind (was bei einem in Deutschland noch nie zugelassenen Fahrzeug der Fall sein kann), klärt man am besten vorab mit einer technischen Prüfstelle bzw. einem technischen Dienst. Zu beachten ist, dass die Erstellung eines Gutachtens nach § 23 StVZO zur Zulassung mit H-Kennzeichen oder Eintrag auf ein O7er-Kennzeichen immer eine reguläre Hauptuntersuchung nach § 29 StVZO beinhaltet. Daher muss keine separate Hauptuntersuchung zur Abnahme nach § 23 StVZO gemacht werden.

8.11 Zulassung ohne (vollständige) Fahrzeugpapiere

Bei einer Fahrzeugzulassung muss nach § 6 Abs. 3 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) bei der Zulassungsstelle die sogenannte Zulassungsbescheinigung Teil II (bzw. der alte „Fahrzeugbrief“) vorgelegt werden. Dadurch soll nur derjenige die Zulassung eines Fahrzeugs veranlassen können, der auch der sogenannte „Verfügungsberechtigte“ ist. Wie sich aus der Zulassungsbescheinigung Teil II ausdrücklich ergibt, ist der Inhaber dieser Bescheinigung nicht automatisch Eigentümer des

Fahrzeuges. Bei einem Kauf unter Eigentumsvorbehalt oder bei Leasing behält der Verkäufer bzw. der Leasinggeber aus Sicherheitsgründen meist die Zulassungsbescheinigung Teil II. Zum Zwecke der Zulassung kann diese an die Zulassungsstelle verschickt werden. Bei Oldtimern kommt es manchmal vor, dass die Original-Fahrzeugpapiere nicht mehr existieren oder nicht mehr aufzufinden sind, insbesondere nach einer längeren Stilllegung des Fahrzeugs. Die FZV verlangt in einem solchen Fall in § 14 die Neuausfertigung einer Zulassungsbescheinigung. Bei der Antragstellung auf Ausfertigung der Zulassungsbescheinigung Teil II muss der Antragsteller seine Verfügungsberechtigung über das Fahrzeug dann auf andere Weise nachweisen. Er kann z. B. einen Kaufvertrag über das Fahrzeug, ausländische Dokumente, z. B. einen US-Title, Originalrechnungen oder Zollquittungen vorlegen. Bis vor einigen Jahren musste zusätzlich zwingend beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) eine so genannte „Unbedenklichkeitsbescheinigung“ eingeholt werden. Mittlerweile ist dieses nicht mehr erforderlich, da die Zulassungsstelle diese Daten im Zuge der Zulassung online und in Echtzeit abfragt. Gab es für das Fahrzeug schon einmal einen Fahrzeugbrief bzw. eine Zulassungsbescheinigung und sind diese Dokumente abhanden gekommen, muss das Dokument gem. § 14 Abs. 5 FZV im Verkehrsblatt mit einer Frist zur Vorlage bei der Zulassungsbehörde aufgeboten werden. Erst nachdem sich im Aufgebotsverfahren niemand mit „Einsprüchen“ gemeldet hat, kann eine neue Zulassungsbescheinigung Teil II ausgestellt werden. Dieses Verfahren kann bis zu zwei Monate in Anspruch nehmen. Die Zulassungsstelle kann zusätzlich fordern, dass eine – gebührenpflichtige – eidesstattliche Versicherung über die Verfügungsberechtigung und den Verbleib der Fahrzeugpapiere abgegeben wird.

Kontakt:

E-Mail: klassik@adac.de
www.adac.de/klassik

8.12 So lösen Sie Zulassungshürden

Situation	Das ist zu tun
Hauptuntersuchung fällig (Fahrzeug war weniger als 7 Jahre abgemeldet)	Zulassungsverfahren bei der Behörde einleiten – Fahrzeugpapiere werden erst ausgestellt, wenn gültige Hauptuntersuchung vorliegt. (Wieder-)Zulassungsverfahren nach § 16 Abs. 2 FZV bei der Behörde einleiten. Hauptuntersuchung und ggf. Abgasuntersuchung durchführen lassen.
Hauptuntersuchung fällig (Fahrzeug war mehr als 7 Jahre stillgelegt, und Nachweis der gültigen Betriebserlaubnis liegt vor)	Zulassungsverfahren bei der Behörde einleiten – Fahrzeugpapiere werden erst ausgestellt, wenn gültige Hauptuntersuchung vorliegt. (Wieder-)Zulassungsverfahren nach § 16 Abs. 2 FZV bei der Behörde einleiten. Hauptuntersuchung und ggf. Abgasuntersuchung durchführen lassen.
Hauptuntersuchung fällig (Fahrzeug war mehr als 7 Jahre stillgelegt, und Nachweis der gültigen Betriebserlaubnis liegt nicht vor)	Zulassungsverfahren bei der Behörde einleiten – Fahrzeugpapiere werden erst ausgestellt, wenn gültige Hauptuntersuchung vorliegt. (Wieder-)Zulassungsverfahren nach § 16 Abs. 2 FZV bei der Behörde einleiten. Technische Prüfstelle/Technischer Dienst erstellt ein Gutachten nach §21 StVZO (u. U. nach Beseitigung beanstandeter Mängel).
Brief/Zulassungsbescheinigung verschollen	Verfahren nach § 13, 14 FZV. Behörde stellt neue Zulassungsbescheinigung aus. Evtl. eidesstattliche Versicherung erforderlich.
Brief/Zulassungsbescheinigung wurde für das Fahrzeug noch nie ausgestellt (z. B. im Ausland zugelassen)	Zulassungsverfahren bei der Behörde einleiten; Auskunft aus dem zentralen Fahrzeugregister des KBA einholen, dass Fz. in Deutschland noch nie zugelassen war bzw. nicht als gestohlen gemeldet ist. Benötigt werden zudem die technischen Daten für die Ausstellung der Zulassungsbescheinigung. Gegebenenfalls kümmern sich die Prüforganisationen, aber auch die historischen Abteilungen der Fahrzeughersteller sowie Markenclubs (z. T. gegen Kostenpauschale) um die Beschaffung. Technische Prüfstelle/Technischer Dienst erstellt ein Gutachten nach § 21 und § 23 StVZO (u. U. nach Beseitigung beanstandeter Mängel, wozu auch die Nachrüstung von Blink- und Warnblinkanlage sowie Diebstahlsicherung gehören). Aushändigung von Zulassungsbescheinigung I und II erfolgt über die Zulassungsbehörde. Bei Zulassung im EU-Ausland reicht eine Hauptuntersuchung (ggf. mit AU) und eine Bescheinigung der zulassungsrelevanten Daten für die Zulassung in vielen Bundesländern aus. Zuvor also Kontakt mit der zuständigen Zulassungsstelle aufnehmen und klären, welche Untersuchungen gefordert werden.
Beantragung eines H-Kennzeichens	Gutachten nach §23 StVZO für die Einstufung eines Fahrzeugs als Oldtimer durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen, Prüfer oder Prüflingenieur einer Überwachungsorganisation (z. B. DEKRA, GTÜ, KÜS oder TÜV)
Beantragung eines roten 07er-Kennzeichens	Es ist ein Eigentumsnachweis in geeigneter Form, aber nicht unbedingt ein Fahrzeugbrief erforderlich. Gutachten nach §23 StVZO für die Einstufung eines Fahrzeugs als Oldtimer durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen, Prüfer oder Prüflingenieur einer Überwachungsorganisation (z. B. DEKRA, GTÜ, KÜS oder TÜV). Vorzulegen ist weiterhin ein polizeiliches Führungszeugnis für Behördenzwecke sowie ein Auszug aus dem Punkteregister des KBA.

Generell gilt: Ohne gültige Zulassung und Hauptuntersuchung (HU) muss das Fahrzeug z. B. mit dem Anhänger zur Prüfstelle gebracht werden; auf eigener Achse ist dies auch mit Kurzzeitkennzeichen (Gültigkeit längstens 5 Tage) zur nächstgelegenen Prüfstelle möglich. Alternativ kann man bei der Zulassungsstelle ein ungestempeltes Kennzeichen beantragen. Mit diesem Kennzeichen sind Fahrten zur Durchführung einer Hauptuntersuchung im Zulassungsbezirk und einem angrenzenden Zulassungsbezirk zulässig, soweit diese Fahrten von der Kfz-Haftpflichtversicherung umfasst sind.



1946

1926

1906

Jede Generation hat ihre Klassiker

Seit 1866 ist TÜV SÜD der Partner für Sicherheit und begleitet das Automobil von den Kinderschuhen bis heute.

Ob Datenblatt-Service, Wertgutachten oder amtliche Leistungen – Unser Herz schlägt für Klassiker und für die Menschen, die ihre Leidenschaft zu Klassikern teilen.

Classic

Ihr Classic-Team
0800 12 888 12
classiline@
tuvsud.com

Die TÜV SÜD Experten bieten Ihnen:

- Oldtimergutachten zur Erlangung eines H-Kennzeichens
- Haupt- und Abgasuntersuchung
- Änderungs- und Vollgutachten

Darüber hinaus bieten wir Ihnen:

- Wert- und Zustandgutachten
- Schadengutachten
- Datenblatt-Service
- Wiederaufbauwertgutachten

Mehr über unsere umfangreichen Services für Old- und Youngtimer unter: **tuvsud.com/classic**

» 9. ADAC CLASSIC-CAR-VERSICHERUNG

Der regelmäßige Austausch mit Oldtimer-Begeisterten ermöglicht der ADAC Classic-Car-Versicherung ein passendes Versicherungsangebot für Ihre historischen Fahrzeuge zusammenzustellen. Wenn Sie ADAC Mitglied sind, erhalten Sie zusätzlich noch einen Rabatt auf die Prämie.

Für den Abschluss der ADAC Classic-Car-Versicherung müssen folgende Kriterien erfüllt werden:

- Pkw müssen mindestens 20 Jahre alt sein, Kraftäder, mindestens 30 Jahre.
- Sonstige Fahrzeuge, wie z. B. Traktoren, Lkw, Feuerwehren oder Wohnmobile, 40 Jahre. Diese dürfen nicht mehr ihrer ursprünglichen Nutzung unterliegen.
- Das Mindestalter des Versicherungsnehmers und aller Fahrer liegt bei 25 Jahren. Versicherungsnehmer ab 18 Jahren sind auf Anfrage möglich.
- Es muss zusätzlich ein Alltagsfahrzeug (Pkw) vorhanden sein.
- Der Oldtimer muss in gut erhaltenem Originalzustand sein (mindestens Zustandsnote 3). Die Zustandsnote sowie der Fahrzeugwert müssen durch ein(e) Kurzbewertung/ Gutachten bei Abschluss nachgewiesen werden.

9.1 Ist der Oldie gut versichert?

Einen Oldtimer zu fahren muss nicht teuer sein, denn man kann ihn z. B. über die ADAC Classic-Car-Versicherung schützen. Selbstverständlich bietet die ADAC Classic-Car-Versicherung auch Versicherungsschutz für H-Kennzeichen mit Saisonzulassung an. Sie ist mit vielen Zusatzleistungen ausgestattet. So ist beispielsweise die Teilnahme an touristischen Ausfahrten und Gleichmäßigkeitsfahrten ohne zusätzlichen Beitrag abgedeckt – nur Höchstgeschwindigkeitsfahrten sind ausgeschlossen. Und sollte doch etwas passieren, sind die Gelben Engel mit der gewohnten Professionalität auch für historische Fahrzeuge da. Durch den regelmäßigen Austausch mit den Oldtimer-Fans im ADAC kennt die ADAC Classic-Car-Versicherung die Bedürfnisse von Oldtimer-Fahrern besonders gut und kann darauf aufbauend das passende Angebot zusammenstellen.

9.2 Haftpflicht

Auch für historische Fahrzeuge ist die Kfz-Haftpflichtversicherung gesetzlich vorgeschrieben. Die Versicherung haftet für Schäden, die Sie anderen mit Ihrem Fahrzeug zufügen.

9.3 Teilkasko/Vollkasko

Sie können Ihre Haftpflicht auch mit einer Teil- oder Vollkaskoversicherung erweitern und somit Schäden am eigenen Fahrzeug absichern. Die Teilkaskoversicherung kommt für Schäden auf, die Ihrem Auto zugefügt worden sind, z. B. Diebstahl, Elementar- oder Tierbisschäden. Weiterhin ist auch der Vandalismusschaden in der Teilkasko abgesichert. In der Vollkaskoversicherung ist zusätzlich zu den Teilkaskoleistungen der selbstverschuldete Schaden nach einem Unfall versichert. Bei der ADAC Classic-Car-Versicherung gibt es keine Schadenfreiheitsrabatte. Hiermit erfolgt bei einem Schadensfall keine Rückstufung.

9.4 Wertgutachten

Durch ein Gutachten lässt sich der Wert des Oldtimers zuverlässig ermitteln. Die Erstellung eines Kurzgutachtens empfiehlt sich immer. Bei einem nicht selbstverschuldeten Schaden kann so der Wert des Fahrzeuges gegenüber der gegnerischen Versicherung besser dargestellt werden. Bei der ADAC Classic-Car-Versicherung werden Kurzbewertungen (Wertgutachten) anerkannt, wenn sie nicht älter als 2 Jahre sind. Sie müssen einen Markt- oder Wiederbeschaffungswert, eine Zustandsnote als Zahl (1 bis 3) und aussagekräftige Fotos vom Fahrzeug beinhalten. Versicherungsnehmer der ADAC Classic-Car-Versicherung erhalten bei der Erstellung einer Kurzbewertung für ihren Oldtimer bei den ADAC Prüfzentren Aurich, Delmenhorst, Köln, Oberhausen, Dortmund, Gelsenkirchen, Siegen, Münster, Nürnberg-Fürth

und München, sowie bei Classic Data, DEKRA, TÜV Rheinland, TÜV Nord (Lübbecke, Minden, Detmold, Paderborn, Rheda-Wiedenbrück), TÜV Süd einen attraktiven Nachlass. Selbstverständlich erkennen wir auch Kurzbewertungen und Gutachten von anderen Sachverständigen, wie z. B. Classic Analytics, GTÜ etc. an, wenn sie unseren Kriterien entsprechen.

9.5 Beispielhafte Leistungsbestandteile der ADAC Classic-Car-Versicherung: Haftpflicht

- Schädigen Sie mit Ihrem Fahrzeug geschützte Arten und Lebensräume, Gewässer oder Boden kommt die ADAC Classic-Car-Versicherung für einen Umweltschaden bis 5 Mio. € pro Schaden, max. 10. Mio. € pro Jahr auf.
- Die ADAC Classic-Car-Versicherung bietet ebenfalls eine Eigenschadendeckung an. Die maximale Entschädigungsleistung pro Versicherungsjahr beträgt 50.000 €.

Kaskoversicherung

- Die ADAC Classic-Car-Versicherung verzichtet bei der Kaskoversicherung auf den Einwand der groben Fahrlässigkeit (bis auf wenige Ausnahmen).
- Die in der Kaskoversicherung eingeschlossene Vorsorgeversicherung gewährt im Schadensfall jetzt neu bis zu 30 Prozent mehr Deckung, wenn sich der Wert des Oldtimers im Laufe der Zeit erhöht.
- Alles ist möglich: Neben dem Marktwert kann man auch den Wiederbeschaffungswert des Fahrzeuges versichern.
- Die ADAC Classic-Car-Versicherung schützt Ihr Fahrzeug auch bei Tierbisschäden zuzüglich der Folgeschäden bis zu 10.000 €.
- Schäden an der Verkabelung durch einen Kurzschluss zuzüglich Folgeschäden bis zu 10.000 €.
- Die ADAC Classic-Car-Versicherung kommt für Schäden am Fahrzeug beim Transport auf.
- Schutz bei Fährreisen (Havarie Grosse)

Weitere Angebote

- Auch eine Museums- und Garagenversicherung für nicht zugelassene Fahrzeuge ist möglich.

Mit folgenden Zusatzbausteinen können Sie Ihre ADAC Classic-Car-Versicherung individuell anpassen:

Vollkasko Plus

Ist eine Erweiterung der bestehenden Vollkaskoversicherung für Fahrzeuge mit einem Wert ab 25.000 EUR und mindestens der Zustandsnote 2. Die Vollkasko Plus kommt für Schäden auf, die über die normalen Leistungen der Vollkaskoversicherung hinausgehen. So deckt die Vollkasko Plus z. B. Brems-, Betriebs-, und Bruchschäden, Schäden durch losgelöste Fahrzeugteile sowie Schmor- und Sengschäden ab.

Fahrschutz

Die Fahrschutzversicherung kommt für den Personenschaden des berechtigten Fahrers auf, wenn dieser durch einen Unfall verletzt oder getötet wird. Kosten, wie z. B. Verdienstausschlag, Schmerzensgeld und Pflegekosten, werden von der Versicherung übernommen.

Auslandsschadenschutz

Schützt Sie umfassend auf Reisen und Fahrten ins Ausland, die fortlaufend 12 Wochen nicht überschreiten. Bei einem unverschuldeten Unfall im Ausland mit einem ausländischen Unfallgegner, regulieren wir den Schaden für Sie: schnell und problemlos nach deutschem Recht.

Oldtimer-Begeisterte können den Tarif für ihre Oldtimerversicherung auch online auf www.adac.de/produkte/versicherungen/oldtimerversicherung/tarife-und-leistungen berechnen und direkt abschließen. Weitere Informationen zur ADAC Classic-Car-Versicherung gibt es in jeder ADAC Geschäftsstelle und unter der Telefonnummer 089 55 89 5 62 62.

9.6 Spezielles Club-Angebot

Mitglieder von ADAC Ortsclubs sowie von ADAC Korporativclubs können sich über einen Nachlass auf den Haftpflicht- und Kaskobeitrag freuen. Darüber hinaus erhalten ADAC Mitglieder zusätzlich einen Rabatt.

» 10. PFLEGE UND WARTUNG

Einmal pro Jahr Ölwechsel und ab und zu die Zündkontakte überprüfen – schön, wenn man so ein Exemplar erwischt hat. Im Regelfall ist aber doch deutlich mehr zu tun: mal leckt die Wasserpumpe, die Bremsen ziehen schief und rund um den Scheinwerfertopf zeigen sich verräterische Lackaufbrüche – ältere Jahrgänge erfordern im Regelfall schon intensivere Zuwendung. Vorteil der Technik von gestern: Sie ist überschaubar, Spezialwerkzeuge und Spezialwissen werden nur selten gebraucht. Erfahrene Hobbyschrauber und Ratgeber zur Hilfestellung finden sich im Bekanntenkreis oder über Clubkontakte. Über diese kommt man meist auch an Werkstattliteratur sowie Tipps zur Teilebeschaffung (Clubbeitritt wird meist vorausgesetzt und ist auch durchaus empfehlenswert). Sofern man nur die Dinge, in welchen man sich wirklich nicht auskennt, von Fachbetrieben erledigen lässt (Arbeiten an sicherheitsrelevanten Bauteilen, wie Bremse und Lenkung gehören grundsätzlich dorthin), kann man seinem Hobby in finanziell erträglichem Maße nachgehen.

10.1 „Einmotten“ für die Winterpause

Die letzten schönen Herbstwochen noch im Cabrio, im Oldtimer oder auf dem Motorrad genießen – warum nicht? Nach dem Motto „Von der Straße in die Garage“ sollte aber nicht vorgegangen werden. Was alles zu tun ist, um sein Fahrzeug für die Überwinterung fit zu machen, haben wir nachfolgend zusammengestellt.



Hauptuntersuchung (HU):

Fällt die HU in die Ruhezeit, dann ist diese nach Wiederinbetriebnahme umgehend nachzuholen: Bußgeld droht! Am besten rechtzeitig Prüftermin vereinbaren. Insbesondere bei Fahrzeugen mit vorübergehender Stilllegung ist es ratsam, diese Prüfungen noch vor dem Einmotten zu erledigen. Bei der Wiederezulassung wird die Zulassungsbescheinigung von der Behörde erst ausgehändigt, wenn die Prüfnachweise vorliegen.

Denken Sie daran, das Zulassungskennzeichen zu reservieren, falls Sie das Fahrzeug vorübergehend stilllegen möchten.

Technik allgemein:

Ist in Kürze ohnehin eine Inspektion fällig? Dann lieber vorziehen: Der Arbeitsumfang enthält zum einen sinnvolle Stilllegungs-Elemente, zum anderen erkennt der Fachmann besser, was ohnehin reparaturbedürftig ist. Auch die ADAC Prüften sind hierfür eine gute Adresse (Gebrauchtwagenuntersuchung, Wintercheck). Schließlich wollen Sie den Frühjahrsstart nicht mit Werkstatt-Terminen wegen tropfender Wasserpumpe oder mürbem Auspufftopf hinauszögern.

Motor:

Gebrauchtes Motoröl enthält korrosionsfördernde Bestandteile, also regelmäßig wechseln. Die Zugabe eines Öl-Additivs wird vom ADAC nicht empfohlen. Besser ist es, ein hochqualitatives Motorenöl zu verwenden. Nicht empfehlenswert ist es, den Motor ab und zu kurz laufen zu lassen, da dies den Verschleiß unnötig erhöht, und das dabei entstehende Kondenswasser Korrosionsschäden verursachen kann. Das Einfüllen eines speziellen Korrosionsschutzöls ist nur bei mehrjähriger Ruhepause notwendig.

Kühlsystem:

Frostschutz prüfen; wenn nötig, mit geeignetem Kühlmittel ergänzen.

Kraftstoffsystem:

Tank auffüllen, um Rostbildung im Inneren und den Eintrag von Feuchtigkeit zu verhindern. Im Handel sind außerdem Zusätze verfügbar, die

den Kraftstoff stabilisieren und dessen Degradation vorbeugen. Bei längeren Standzeiten – mehr als ein Jahr – kann aber auch das Trockenlegen des gesamten Kraftstoffsystems ratsam sein.

Batterie:

Sie nimmt Schaden, wenn sie nicht nachgeladen wird. Abhilfe: Spezielles Erhaltungs-Ladegerät anschaffen oder regelmäßig – spätestens alle zwei Monate – einige Stunden ans Standard-Ladegerät hängen.

Reifen:

Oft wird empfohlen, das Auto während der Winterpause aufzubocken um Reifen und Radaufhängung zu entlasten und Standplatten vorzubeugen. Dabei muss aber beachtet werden, dass beispielsweise die Gummi/Metallager (Silentblöcke) im Querlenker und im Schräglenker beim Entlasten über mehrere Monate oder Jahre beschädigt werden können, da es in ausgere-

WAGNER

www.classic-oil.com

“Fahrzeugschäden durch Bioanteil in Kraftstoffen”

Vortrag von Walter Wagner auf der Retro Classics Stuttgart

> QR-Code scannen!



- ★ stabilisiert über längere Zeiträume
- ★ verhindert Wasseransammlung
- ★ verhindert Bakterienvermehrung
- ★ schützt vor Korrosion & reinigt kontinuierlich
- ★ schmiert (**kein Blei-Ersatz mehr nötig!**)
- ★ optimiert Verbrennung & Wirkungsgrad
- ★ extrem ergiebig: 250ml optimieren 250L Benzin



Exklusiv:
10% RABATT
mit dem Code
FIN10



Bactofin

DIE KOMPLETTLÖSUNG FÜR BENZIN

derem Zustand zu Torsions-Spannungsrisssen im Gummi kommen kann – beim Oldtimer haben sich die Weichmacher in den Gummilagern meistens schon verflüchtigt. Eine sinnvollere Lösung ist daher die Verwendung eines zweiten Rädersatzes mit alten, im Straßenverkehr nicht mehr genutzten Reifen. Alternativ kann man den Luftdruck der Reifen auf maximal drei Bar erhöhen. Motorrad so aufbocken, dass beide Reifen Abstand zum Boden haben.

Sonstiges:

Feststellbremse nicht anziehen, die Beläge könnten festkleben bzw. festfrieren. Fenster zur Durchlüftung etwas öffnen.

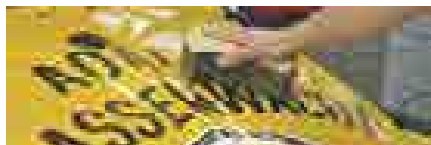
Karosserie innen:

Neben der Reinigung mit Schwamm und Staubsauger sollten alle losen Bodenbeläge, auch aus dem Kofferraum, herausgenommen werden. Stößt man dabei auf feuchte oder modrige Stellen, ist unbedingt weitere Ursachenforschung angesagt (Gummiprofile des Verdecks, Scheibenrahmen, Schiebedach-Entwässerung), sonst könnte im schlimmsten Fall Schimmel entstehen.

Leder:

Gegerbte Tierhäute behandelt man am besten mit dem Mittel, das der Fahrzeughersteller in der Bedienungsanleitung empfiehlt. Spezielle Lederpflegemittel enthalten üblicherweise Substanzen, die das Leder geschmeidig halten.

Karosserie außen:



Lack:

Nach gründlicher Wäsche (ältere Cabrio-Modelle dürfen häufig nicht in die Waschanlage) die Lackoberfläche penibel kontrollieren: Reste von Vogelkot, Insekten, Absonderungen von Baumharzen sind teilweise schwer erkennbar,

sie können sich aber bei längerer Einwirkzeit bis aufs Blech durchfressen. Dass wir bei dieser Gelegenheit Steinschlagschäden ausbessern, versteht sich von selbst. Und: Ab und zu tut dem Lack auch das Auftragen von Hartwachs gut.

Unterbodenschutz:

Insbesondere bei Baujahren ab 1960 lohnt sich ein Check von Unterboden und Radhäusern: Haben die Schutzschichten Verletzungen oder Ablösungen bzw. Unterrostungen? Eine fundierte Diagnose setzt Hebebühne, gute Beleuchtung, Spürsinn und eventuell auch Dampfstrahler-Einsatz voraus. Gegebenenfalls schadhafte Stellen entrostet und ausbessert.

Cabrioverdeck:

Rissbildung, aufgeplatzte Nähte? Einmal pro Jahr sollte das schon genauer in Augenschein genommen werden. Ob Wasser an Dichtgummis eindringt, weiß man ohnehin aus dem Fahrbetrieb. Die Gummiprofile sollten auf jeden Fall mit speziellen Produkten wie etwa Silikon-Spray behandelt werden. Wie bei der Reinigung des Cabrioverdecks vorzugehen ist, wird im Kapitel „Pflege Cabrioverdecke“ genau erläutert. Die Ruhezeit verbringt das Auto mit geschlossener Kapuze, um einer Faltenbildung vorzubeugen.

Der richtige Lagerort:

Auch wenn man sich nur in den wenigsten Fällen den Abstellplatz aussuchen kann: Einige grundsätzliche Tipps hierzu sollen doch gegeben werden. Optimal ist ein klimatisierter Raum, in dem eine konstante Temperatur und gemäßigte Luftfeuchte (relative Luftfeuchte von rund 40 Prozent, messbar mittels Hygrometer) in etwa eingehalten werden – so wird eine Kondenswasserbildung (Hohlräume!) weitgehend vermieden. Textilien, Gummi, Leder fühlen sich in dem Umfeld ebenfalls recht wohl. Zu meiden ist auf jeden Fall ein schlecht durchlüfteter Lagerort, der als Folge – zumindest bei heimischen Witterungsverhältnissen – fast immer zu feucht ist. Den Luxus einer Klimakammer wird sich nicht jeder leisten können, einige Firmen (Anzeigen in

Rostsanierung + Grundierung

mit BRUNOX® epoxy in nur 3 Schritten!

1

Lösen Rost abschleifen
/ abkratzen.

2

2-mal BRUNOX® epoxy
auf den Rostrost
aufstreichen
oder 3-4 mal sprühen.

3

BRUNOX® epoxy Schicht
auf vollständige Trocknung
überprüfen, Spachtelmassen,
BRUNOX® 1-K-+2-K- oder
oder direkt die Endlackierung
applizieren.

ANWENDUNGS-
VIDEO:



www.brunox.de

Erhältlich im guten Fachhandel!

Info o. Händleranweisung: BRUNOX Korrosionsschutz GmbH



Oldtimer-Fachzeitschriften) bieten aber Produkte zur Luftverbesserung an. Es gibt hier elektrische Luftentfeuchter sowie aufblasbare Kunststoffhüllen, in die Extrabehälter mit einem speziellen Trocken-Granulat gestellt werden. Gegen das Einstauben hilft ein atmungsaktives Baumwolltuch (z. B. Paletots aus dem Oldtimer-Fachhandel). Kunstfaser-Stoffe oder gar Plastikfolien sollte man wegen der mangelhaften Luftfeuchtigkeits-Durchlässigkeit nicht verwenden. Für Motorräder gibt es speziell beschichtete Planen (VCI-Korrosionsschutz).

Freuen Sie sich schon jetzt auf das Frühjahr: Mit diesen Maßnahmen dürfte sichergestellt sein, dass der Start in die Oldtimer-Saison problemlos verläuft!

10.2 Ausmotten

Und wie geht's im Frühjahr weiter? Der Umfang der Maßnahmen zur Revitalisierung ist erfreulich gering. Im Prinzip reichen diese Schritte aus:

- Die während der Ruhepause (hoffentlich) mit einer „Erhaltungsladung“ gepflegte Batterie wieder einsetzen. Um Kurzschlussgefahr zu vermeiden, bitte beachten: Zuerst wird die Klemme des Plus- und dann die des Minuspols angeschraubt.
- Check von Motoröl- und Kühlwasser-Stand. Bei der Gelegenheit kann ein Blick unter das Auto nicht schaden: Haben Lecks am Garagenboden verräterische Spuren hinterlassen? Wenn ja, dann sollte man das gleich näher in-

spezieren. Den Ursachen der Undichtigkeiten sollte man rasch auf den Grund gehen und diese umgehend beseitigen.

- Reifen: Auch über Monate hinweg sollte kein deutlicher Luftverlust aufgetreten sein. Ein sichtbar platter Reifen muss jedenfalls noch an Ort und Stelle gewechselt werden, im Übrigen sollte die erste Fahrt ohnehin zum Luftdruck-Prüfgerät an der Tankstelle gehen. Hatte man vor der Einlagerung den Luftdruck zur Vermeidung von „Standplatten“ erhöht, reduziert man ihn wieder auf den Normalwert.
- Blick auf die Nummernschilder: Wann ist die Hauptuntersuchung fällig? Sofern während der Ruhepause abgelaufen: Unverzüglich nachholen! Bei Zulassung mit Saison-Kennzeichen darf man natürlich erst dann starten, wenn es die auf dem Nummernschild aufgetragenen Monatsangaben zulassen.
- Gründliche Säuberung der Verglasung und der Rückspiegel – damit die ersten Meter in der Frühlingssonne nicht zum Blindflug werden.
- Motorstart: War die Technik beim „Einmoten“ gesund, wird der Motor nach spätestens zwei bis drei Startversuchen anspringen. Weiterorgeln bringt meist nichts, bei Katalysator-Fahrzeugen kann das sogar den Katalysator beschädigen. Hier ist Fehlersuche erforderlich, die unter Umständen erst nach einer Schleppaktion in eine Werkstatt erfolgreich ist. Gegen Ablagerungen, die sich in den Wintermonaten oder sogar über Jahre hinweg gebildet haben, bieten die Hersteller spezielle Kraftstoffzusätze an. Sie sollen Rückstände im Vergaser, an Ventilen, Zündkerzen und in den Brennräumen abbauen.
- Achtung: Bei der ersten Bremsung kann die Wirkung unerwartet ausfallen: Flugrost auf Bremsscheiben und in Bremstrommeln muss sich erst abschleifen.

PARTNERSHIP

CLASSIC

MOTUL – Ihr Klassik-Partner

Als Zeitzeugen vergangener Epochen bedürfen historische Fahrzeuge einer behutsamen Behandlung, besonders in puncto Wartung. Dabei spielt das richtige Motorenöl eine zentrale Rolle.

Aus diesem Grund sind die baujahrspezifischen Motoren- und Getriebeöle sowie Wartungs- und Pflegeprodukte aus dem Sortiment für historische Fahrzeuge auf die speziellen Bedürfnisse klassischer Fahrzeuge zugeschnitten. So minimiert sich das Risiko von Ölverlusten sowie Verschleiß- und Korrosionsschäden. Damit bleibt Ihr Lieblingsstück stets bestens in Schuss.

Durch den Einsatz von Additiven, wie dem MOTUL System Keep Clean, unterstützen Sie Ihren Oldtimer bei extremen Temperaturen, binden das Kondenswasser im Tank und stabilisieren den Kraftstoff.



Weitere Informationen
zu den Produkten:



Motul - exklusiver
Schmierstoffpartner des
Goodwood Revivals

10.3 Pflege von Cabriooverdecken

Die regelmäßige Pflege des Cabriooverdeckes sollte sich auf die einfache Reinigung mit einer weichen Bürste (Trockenreinigung) oder das schonende Abwaschen mit klarem, warmem Wasser beschränken. Vor der Saisonöffnung sollte das Stoffverdeck mit einer Imprägnierung behandelt werden, um somit langfristig vor Witterungseinflüssen geschützt zu sein. Im Allgemeinen empfiehlt sich bei der Pflege von Cabriooverdecken folgende Vorgehensweise:

1. Schritt: Grundreinigung

Um das Cabriooverdeck von Schmutz bzw. Tiefenverunreinigungen zu befreien, sollte das Verdeck schonend mit lauwarmem Wasser und einem speziellen Verdeckreiniger, eventuell mit Hilfe eines Polsterschwamms, gereinigt werden. Hierbei ist darauf zu achten, dass das sehr schonende Abwaschen des Cabriooverdeckes grundsätzlich in Längsrichtung der Faser erfolgt. Ein kreisförmiges festes Einreiben des Reinigers in das Verdeck ist zu vermeiden. Nach der Wäsche sollte das Verdeck mit einem leichten Wasserstrahl von Schaumresten und Reinigerresten befreit werden. Achtung: Niemals das Cabriooverdeck mit einem Hochdruckreiniger und dem direkten Hochdruckstrahl reinigen bzw. bearbeiten. Nach dem Abwaschen des Verdeckes sollte dieses mit einem Autopflegtuch trockengerieben werden.

2. Schritt: Imprägnierung

Es ist oft sinnvoll, nach einer Grundreinigung das Cabriooverdeck mit einer Imprägnierlösung zu behandeln. Hierbei ist darauf zu achten, dass das Verdeck gleichmäßig gemäß Gebrauchsanleitung behandelt wird. Nur so ist gewährleistet, dass die Imprägnierung in das Gewebe gleichmäßig eindringt und es zu keinerlei Verfärbungen kommt. Alle Mittel benötigen eine gewisse Antrocknungszeit, bevor das Auto wieder gefahren werden sollte. Bei älteren Fahrzeugen kann das Cabriooverdeck noch aus Baumwollgewebe gefertigt sein. Es ist daher zwingend erforderlich, nach einer Reinigung das Verdeck mit einer Imprägnierlösung zu behandeln. Hierbei ist darauf zu achten, das Verdeck sorgfältig gemäß Gebrauchs-

anleitung zu behandeln, damit es zu keinerlei Verfärbungen kommt. Alle Mittel benötigen eine gewisse Antrocknungszeit, bevor das Auto wieder gefahren werden kann.

10.4 Räderpflege

Hier kann der Schmutz besonders fest sitzen. Wichtig: Unbedingt einen säurefreien Felgenreiniger benutzen – Markenprodukte reinigen auf die sanfte Tour, ohne den Felgen zu schaden. Säurehaltige Reiniger greifen dagegen Radbolzen und andere metallische Oberflächen am Rad an. Lieber mit einer Bürste nachhelfen.

10.5 Lackpflege

Bei der Lackpflege zunächst den groben Schmutz mit viel Wasser und am besten einem neuen und sauberen Schwamm beseitigen. Mit einem Spritzer Autoschampoo im Wasser werden grobe Verschmutzungen gründlich beseitigt und gleichzeitig Lack und Hände geschont. Besser keinen Haushaltsreiniger benutzen. Wichtig: Möglichst keine abgesetzten Schmutzpartikel im Eimer aufwühlen, oder besser einen Eimer mit Sieb-Einsatz verwenden! Nun noch einmal alles mit klarem Wasser abspülen – und sauber. Um die Außenhülle des Fahrzeugs zum Glänzen zu bringen und optimal zu schützen, kann eine Politur erforderlich sein. Beim gepflegten Klassiker genügt aber meistens eine gründliche Reinigung. Für die Versiegelung werden Hartwaxse angeboten, die am besten mit einem Applikationsschwamm in den Lack eingearbeitet werden. Ein Mikrofasertuch stellt ein streifenfreies Pflegeergebnis sicher.

Kontakt:

E-Mail: klassik@adac.de
www.adac.de/klassik



Technik fürs Leben



BOSCH

Uns bewegen Originale

Entdecken Sie unser großes Angebot an Ersatzteilen und Services für klassische Fahrzeuge auf **www.bosch-classic.com**

Bosch

» 11. REIFEN

Die Reifen sind das Bindeglied zwischen dem Fahrzeug und der Straße, und trotz großer Unterschiede bei der Reifenqualität legen nicht alle Fahrzeughalter hierauf großes Augenmerk. Beim Reifenkauf schauen viele leider nur auf den Preis. Lesen Sie in diesem Kapitel alles Wissenswerte rund um den Reifen und worauf man besonders achten sollte.

11.1 Allgemeines

Zu Beginn der Motorisierung waren die Fahrzeuge zuerst mit Vollgummireifen und nach Erfindung des Luft befüllten Reifens bis Ende der 1920er- Jahre mit Wulstreifen ausgerüstet. Eine weitere Entwicklungsstufe des Wulstreifens in den USA war der sog. Straight Side Reifen, der optisch zwar mit dem Wulstreifen identisch war, aber schon über einen Drahtkern in der Wulst verfügte. Dann wurden Diagonalreifen zuerst als TUBE-TYPE (mit Schlauch) und dann als TUBELESS (schlauchlos) Standard angeboten.

Ab den 1960er- Jahren kamen in Europa Radialreifen – landläufig auch Gürtelreifen genannt – in den Handel. Die Fertigung von Stahlgürtelreifen blieb aufgrund eines entsprechenden Patentschutzes zunächst Michelin vorbehalten. Die anderen Reifenhersteller wichen derweil auf Textiltügel aus und stellten ihr Reifensortiment erst nach Ablauf der Exklusivrechte auf Stahlgürtelreifen um, die bis heute den letzten Entwicklungsstand darstellen. Irgendwann ist es bei jedem Klassiker einmal so weit, die montierten Reifen sind nicht mehr zu verwenden. Hierbei muss die Ursache nicht einmal mangelndes Reifenprofil sein, viel öfter werden besonders bei Oldtimern, bedingt durch geringere Fahrleistung, die Pneu durch innere Alterungsprozesse spröde, rissig und folglich zu einem Sicherheitsrisiko.

Der Oldtimer-Fahrer fragt sich, welche Quellen zur Verfügung stehen. Selten kann der Reifenhändler an der Ecke weiterhelfen, wenn es um Reifengrößen geht, die älter als 30 Jahre sind. Reifenhersteller wie Dunlop, Michelin und Vre-

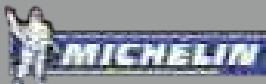
de-stein wie auch Firestone und B.F.Goodrich (wobei letztere in Lizenz produziert werden) bieten aber eine breite Produktpalette mit Reifen für klassische Fahrzeuge. Bezogen werden können diese über spezialisierte Firmen, die Pneu in allen Spezifikationen anbieten können.

So hat sich beispielsweise die Fa. Münchner Oldtimer Reifen (MOR GmbH) mit Sitz in Holzkirchen seit fast 40 Jahren einem Service „Rund um das Rad“ für klassische Fahrzeuge verschrieben, d.h. angefangen von einem Reifen-Vollsortiment bis hin zum modernen Gürtelreifen bietet MOR auch die Überholung von Stahl- u. Alufelgen sowie die Instandsetzung und Neuanfertigung von Speichenrädern an. Neben Reifen und Rädern bietet die MOR auch eine eigene patentierte Anfertigung von Weißwandreifen an, die sonst auf dem Markt nur in schwarzer Ausführung verfügbar sind. Auch die Fa. Möller in Quickborn bei Hamburg verfügt über jahrzehntelange Erfahrung mit dem Handel von Reifen in allen ausgefallenen Größen bis hin zur Herstellung von Pkw-Weißwandreifen.

Das Aufziehen vieler Oldtimer-Pneu benötigt einiges an speziellem Wissen und Erfahrung: Wulstreifen können beispielsweise nur von Hand mit Schlauch montiert werden und bei der Montage von Diagonal- und Radialreifen ist die Beschaffenheit der Felge dafür ausschlaggebend, ob Schläuche verwendet werden müssen oder nicht. Hinzu kommt bei Radialreifen mit Tubeless-Kennung, ob für die Schlauchmontage eine Herstellerfreigabe vorliegt.

Reifen für die schönsten Straßen der Welt
www.oldtimer-reifen.com

Ihr Premiumpartner für



Münchner Oldtimer Reifen GmbH
D-83607 Holzkirchen, Gewerbering 14
phone: +49 8024 6794
E-mail: info@oldtimer-reifen.com

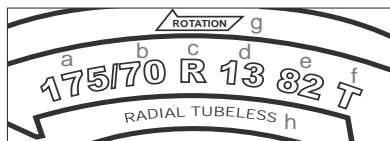
11.2 Kennzeichnung von Pkw-Reifen

Als Unterstützung für die Anschaffung von Reifen nachfolgend ein Leitfaden für die Kennzeichnung von Pkw-Reifen.

Dimension des Reifens

- **Wulstreifen:** Größenangabe in mm wie z. B. 710 x 90 (hierbei sind die 710 der Außendurchmesser in mm und 90 die Ballonbreite und -höhe in mm des Reifens). Größenangabe in Zoll: wie z. B. 26 x 3 (hierbei ist 26 der Außendurchmesser in Zoll, also 660 mm und 3 die Ballonbreite bzw. -höhe in Zoll exakt 76,2 mm).
- **Straight-Side-Reifen:** Größenangabe grundsätzlich nur in Zoll z. B. 35 x 5, Dimensionierung wie bei Wulstreifen, 35" Außendurchmesser und 5" Ballonbreite bzw. -höhe.
- **Diagonalreifen:** auch hier ist die Größenangabe meist in Zoll wie z. B. 5.60-15 wobei hier 5.60 die Reifenbreite in Zoll 5.60" (142 mm) und 15" (380 mm) den Felgendurchmesser angibt. Abweichungen gibt es nur bei französischen und italienischen Reifengrößen, wie z. B. 13 x 45 oder 165 x 400, bei denen der Felgendurchmesser in cm bzw. mm angegeben ist.
- **Bei Radial- bzw. Gürtelreifen:** die, wie vorstehend erwähnt, bis heute nach dem gleichen Grundprinzip hergestellt werden, hat der technische Fortschritt nicht Halt gemacht. Neben dem TRX- und TDX-Reifen, die als Sicherheitsreifen mit gewissen Notlaufeigenschaften entwickelt wurden, hat sich nun der Run-Flat-Reifen bei modernen Fahrzeugen etabliert. Bei modernen Fahrzeugen ohne Reserverad ermöglicht es der Reifen dem Fahrer, mit einem „Plattfuß“ bei mäßiger Geschwindigkeit noch eine gewisse Distanz zurückzulegen. Die technische Ausführung der Reifen ist durch den § 36 StVZO festgelegt. Danach sind Pkw-Reifen entsprechend der europäischen Vorschrift ECE-R 30 genormt. Dies gilt insbesondere für die Beschriftung auf den Reifenflanken.

Sie gibt über die wichtigsten Daten des Reifens Auskunft. Innerhalb dieser Information sind für den Autofahrer relevante Angaben zusammengestellt – die Norm verlangt darüber hinaus weitere Bezeichnungen auf der Seitenflanke, wie z. B. Herstellername, Reifentyp, Reifenausführung, Herstelldaten (DOT), Einsatz- bzw. Verwendungszweck. Der Umgang mit Reifen-Kenndaten wird dadurch erschwert, dass Maßeinheiten des metrischen Systems (mm) mit dem englischen Zoll-System (1 Zoll = 25,4 mm) kombiniert sind. Weiterer Bestandteil der Größenangabe ist zudem eine Zahl, die kein Maß sondern ein prozentuales Verhältnis angibt. Dies wird im folgenden Schema erläutert.



a) Reifenbreite

Diese wird in Millimetern angegeben. Bei herkömmlichen Pkw-Reifen reichen die Breiten von 125 mm bis etwa 335 mm. Die Reifenbreite steigt dabei in 10-mm-Schritten. Die tatsächliche Reifenbreite weicht, bedingt durch Fertigungstoleranzen, oftmals von den nominellen Angaben geringfügig ab und variiert von Hersteller zu Hersteller um einige Millimeter. Weiterhin ist sie abhängig von der Breite der Felge, auf der der Reifen montiert wird.

b) Höhen-Breiten-Verhältnis bei Radialreifen .../60,/70,/80

Hier geht es um das Verhältnis von Höhe und Breite des Reifenquerschnitts in Prozent. Kommen wir zu dem Beispiel im Bild: 175/70R13 – „175“ beschreibt die Reifenbreite, „/70“ das Verhältnis von Reifenbreite zu Reifenhöhe, also 70 % von 175 mm ergibt eine Reifen-Flankenhöhe von 122,5 mm. Sonderfall: Bei Reifen der 80er- und 82er-Serie war früher die „.../80“ in der Bezeichnung nicht üblich – dementsprechend kann in älteren Fahrzeugpapieren noch z. B. 185 R 15 stehen. Dies entspricht nunmehr nach neuer Normung 185/80 R 15.

WIR HABEN EIN HERZ FÜR NOSTALGISCHES ...

**... ABER WIR SIND DER TOP MODERNE
REIFENGROSSHANDEL IM INTERNET.**

Wir bringen den traditionellen Reifenhandel ins digitale Zeitalter. Mit einem Sortiment von über 20 Millionen Reifen, Rädern sowie Kompleträdern, mehr als 2,5 Millionen Kfz-Teilen, einer innovativen Online-Funktionalität und einem persönlichen Rundum-Service machen wir die Beschaffung für Werkstätten, Reifenhändler und Autohäuser so einfach wie möglich. Dafür geben wir Vollgas.

www.gettygo.com

GETTYGO

11. Reifen

c) Reifenbauart

„R“ steht für „Radial“ und ist zwischen Reifenbreite und Felgendurchmesser eingefügt. Manchmal steht auch Radial ausgeschrieben – speziell bei Reifen, die noch eine Diagonalkennung haben. Es handelt sich um die heute übliche Bauart mit radial angeordneten Karkassfäden. Bei Wulstreifen, Straight-Side-Reifen und Diagonalreifen mit diagonalem Reifenaufbau ist die Kennzeichnung zwischen den beiden Größenangaben ein (–) oder ein (x), soweit keine besondere Anforderungen an die Höchstgeschwindigkeit gestellt wurden. Bei Einsatzfähigkeit des Diagonalreifens bis 180 km/h war bis Ende der 1950er-Jahre wahlweise zwischen der Reifenbezeichnung ein (S) oder eine Zusatz-Bezeichnung wie z. B. „Record“ eingeprägt. Bei Geschwindigkeiten über 180 km/h bzw. 210 km/h waren die Reifen mit einem (H) oder einem (V) gekennzeichnet, aber auch Bezeichnungen wie „Super Record“ oder „Super Record Spezial“ waren üblich.

d) Felgendurchmesser

Der Felgendurchmesser wird radial von Felgenschulter zu Felgenschulter ermittelt, das Maß wird meist in Zoll (") angegeben. Die gängigsten Maße reichen von 10" bis 24". Speziell bei Reifen für ältere französische und italienische Fahrzeuge sind metrische Maßangaben in mm

oder cm üblich. Mit dem TRX- und TDX-Reifen hielten auch die metrischen Angaben auf modernen Reifen wieder Einzug.

e) Tragfähigkeitskennziffer

(LI für Last-Index oder auch Load Index)

Der Lastindex ist eine Kennzahl für die Belastbarkeit eines Reifens. Jedem LI-Wert wird eine bestimmte Belastbarkeit eines Reifens bei einem vorgegebenen Luftdruck zugeordnet. Beispiel im Bild: 82 = 457 kg bei 2.5 bar Reifenfülldruck. Diese Kennzeichnung ist bei Radialreifen Pflicht – bei allen anderen Reifen gelten entweder die Angaben auf dem Reifen oder die Herstellerbescheinigung.

f) Geschwindigkeitssymbol

(GSY, auch „Speed-Index“)

Kennbuchstabe, der die zulässige Höchstgeschwindigkeit des Reifens angibt. Den Kennbuchstaben sind Höchstgeschwindigkeiten zugeordnet. „T“, wie im Bild, entspricht 190 km/h. Die frühere Bezeichnung „VR“ war von der Geschwindigkeit nach oben hin unbeschränkt und darf als Zusatz nur noch auf Reifen angebracht werden, die vor der neuen Normung schon produziert wurden.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die zulässige Belastung des Reifens bei 2.5 bar Luftfülldruck an:

Load index	Load per tyre (kg)	Load index	Load per tyre (kg)	Load index	Load per tyre (kg)	Load index	Load per tyre (kg)	Load index	Load per tyre (kg)
62	265	75	387	88	560	101	825	114	1180
63	272	76	400	89	580	102	850	115	1215
64	280	77	412	90	600	103	875	116	1250
65	290	78	425	91	615	104	900	117	1285
66	300	79	437	92	630	105	925	118	1320
67	307	80	450	93	650	106	950	119	1360
68	315	81	462	94	670	107	975	120	1400
69	325	82	475	95	690	108	1000	121	1450
70	335	83	487	96	710	109	1030	122	1500
71	345	84	500	97	730	110	1060	123	1550
72	355	85	515	98	750	111	1090	124	1600
73	365	86	530	99	775	112	1120	125	1650
74	375	87	545	100	800	113	1150		

Die nachfolgende Tabelle zeigt die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für die zugehörigen Kennbuchstaben an:

Speed symbol	Speed (kph = km/h)
J	100
K	110
L	120
M	130
N	140
P	150
Q	160
R	170
S	180
T	190
H	210
V	240
W	270
Y	300
VR	> 210
ZR	> 240

g) Laufrichtungsbindung/Kennzeichnung

Bei Reifen mit besonderem Karkassenaufbau oder Profilgestaltung sind auf der Reifenflanke Bezeichnungen wie „OUTSIDE“ oder „ROTATION“ bzw. „DIRECTION“ in Kombination mit einem Laufrichtungspfeil eingeprägt. Bei der Reifenmontage ist dies zu beachten!

h) Schläuche

Früher gab es Felgen mit 16 mm Ventilbohrung (Schraubventil). Die heute erhältlichen Schläuche mit 10 mm-Ventildurchmesser dürfen keinesfalls ohne einen Adapter in derartigen Felgen montiert werden, sonst ist eine Schrägstellung und letztendlich ein Abriss des Ventils zu befürchten.

i) Tubeless („Schlauchlos“)

Pkw-Reifen sind heutzutage üblicherweise „Schlauchlos“-Typen. Somit erübrigt sich das Einziehen eines Schlauches, wenn die Reifen auf sog. Hump-Felgen montiert werden. Bei diesem Felgentyp sitzt die Reifenwulst zwischen Felgenhorn und einem im Felgenbett eingepprägten umlaufenden Haltering, der verhindert, dass der Reifen von der Felge „springt“. Abgesehen von den wenigen TUBE-TYPE REIFEN, die einen Schlauch erforderlich machen, darf – wie schon vorstehend erwähnt – nur ein Schlauch eingezo-

gen werden, wenn eine Freigabe des Reifenherstellers vorliegt.

j) Felgenbänder bei Speichenrädern

Bei Speichenrädern mit mittlerer Speichung ist es unbedingt erforderlich, ein Felgenband einzuziehen, um den Schlauch zu schützen.

Produktionsdatum, „DOT-Nummer“

Besonders wichtig beim Reifenkauf bzw. bei Beurteilung des Reifenzustandes ist die Angabe des Reifenproduktionsdatums auf der Flanke des Reifens. Das Herstellerdatum wird als verschlüsselte Nummer am Ende der DOT-Kennzeichnung angegeben. Ab dem Jahr 2000 stehen die letzten 4 Stellen des DOT-Codes für das Herstellungsdatum – Stelle 1 und 2 für die Produktionswoche, Stelle 3 und 4 für das Jahr. Bis 1999 waren die ersten beiden Stellen ebenfalls die Produktionswoche, an Stelle 3 jedoch die Endzahl des Jahres und an Stelle 4 ein Dreieck als Unterscheidungsmerkmal zum vorangegangenen Jahrzehnt.

M & S/Schneeflocken-Symbol

Winterreifen sind grundsätzlich mit „M & S“ oder „M+S“ gekennzeichnet. Allerdings sind auch alle Ganzjahresreifen, speziell US-Reifen, so gekennzeichnet. Dies bringt speziell für US-Klassiker den Vorteil, dass an entsprechenden Fahrzeugen Reifen mit einem geringeren Geschwindigkeitsindex verwendet werden können. Ein „richtiger“ für die Jahreszeit einsatzfähiger Winterreifen muss zusätzlich das so genannte „Alpine-Symbol“ tragen.



11.3 Die „Winterreifen-Verordnung“

Der Begriff hört sich unangenehmer an, als er tatsächlich ist. Denn: Eine generelle Vorschrift, Winterreifen aufzuziehen, gibt es in Deutschland, anders als in unseren Nachbarländern wie Schweiz, Österreich und Italien, nach wie vor nicht. Die seit 2005 geltende Vorschrift wurde bezüglich Witterungsbedingungen und Reifenwahl Ende 2010 lediglich präziser gefasst. Die Verordnung bezieht sich nunmehr auf Fahrbahnen mit „Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eis- oder Reifglätte“. Wer also davon ausgeht, dass er im Winterhalbjahr seinen Klassiker ohnehin in der Garage lässt, braucht sich zur Bereifung keinerlei Gedanken machen, wobei sogar eine Spritztour an einem schönen trockenen Wintertag – auf Sommerreifen – unkritisch ist. Man muss sich nur darüber im Klaren sein, dass sich bei tieferen Temperaturen die Gummimischung eines Sommerreifens ungünstig zu der eines „echten“ Winterreifens verhält – der Gummi des Reifens wird härter und dadurch der Grip geringer. Zum 1.6.2017 wurde §36 StVZO geändert. Als Winterreifen gelten nur noch Reifen, die mit dem sogenannten „Alpine-Symbol“ gekennzeichnet sind. Damit werden erstmals verbindliche Mindestanforderungen an die Leistungsfähigkeit von Winterreifen bei schneebedeckten Straßen festgelegt. Das „Alpine-Symbol“ (Schneeflocken-Symbol) wird damit zum Qualitätssiegel für Winterreifen.

- **Übergangsfrist:** M+S Reifen, die bis zum 31.12.2017 hergestellt wurden, dürfen bis 30.09.2024 (auch bei winterlichen Bedingungen) weiter verwendet werden.
- Ab sofort wird auch der Halter zur Verantwortung gezogen, wenn er zulässt oder sogar anordnet, dass sein Fahrzeug bei Schnee oder Glatteis ohne Winterreifen unterwegs ist. Dafür ist nun eine Regelgeldbuße von 75 Euro vorgesehen.

11.4 Reifen richtig lagern

Werden Reifen nicht genutzt, stellt sich die Frage, wie diese am besten gelagert werden.

Überprüfung: Reifen und Felgen sollten vor dem Einlagern auf Beschädigungen und Fremdkörper im Profil geprüft werden. Zeichnet sich eine Beule an der Reifenflanke auf, so lässt das auf eine massive Beschädigung schließen. Bei Weiterverwendung des Reifens besteht dann ein deutliches Sicherheitsrisiko. Darüber hinaus empfiehlt sich eine Messung der Profiltiefe. Der Gesetzgeber fordert wenigstens 1,6 mm Restprofil auf mehr als 3/4 der Reifenlauflächenbreite. Der ADAC empfiehlt, Sommerreifen bei drei Millimeter und Winterreifen bei vier Millimeter Profiltiefe auszusondern. Im Falle, dass die Reifen noch für eine weitere Saison verwendet werden können, sollten die Reifen entsprechend der Positionierung auf dem Fahrzeug gekennzeichnet werden (VL – für vorne links in Fahrtrichtung, VR, HL, HR dito) um nach dem nächsten Reifenwechsel nicht ein Desaster hinsichtlich der Laufruhe des Fahrzeuges zu erleben.

- **Luftdruck:** Vor dem Einlagern sollte der Reifenfülldruck um etwa 1,0 bar gegenüber der Vorgabe des Fahrzeugherstellers erhöht werden. Der Reifen verliert auch dann langsam an Druck, wenn er nicht genutzt wird.
- **Lagerung:** Komplettträger (Reifen auf Felgen) sollten liegend übereinander gelagert werden. Alternativ bieten sich auch so genannte „Felgenbäume“ oder Wandhalterungen an. Reifen ohne Felgen sollten senkrecht auf einem trockenen, nicht mit Chemikalien verunreinigten Boden stehen. Die Reifen mögen es kühl, trocken und dunkel.
- **Wechsel:** Um unterschiedlich starker Abnutzung vorzubeugen, sollten Reifen je nach Einsatzbedingungen alle 5.000 bis 10.000 Kilometer achsweise (also vorderes rechtes Rad nach hinten rechts usw.) getauscht werden. Diese Maßnahmen können teilweise auch unerwünschte Verschleißformen wie etwa „Sägezahnbildung“ verhindern.

11.5 EU-Reifenlabel

Gemäß der seit 1.11.2012 geltenden EU VERORDNUNG Nr. 1222/2009 müssen bestimmte Autoreifen im Handel mit dem sogenannten „EU-Reifenlabel“ gekennzeichnet sein. Dem Fahrzeughalter werden dadurch mehr Informationen über die Eigenschaften des Reifens gegeben. Dies betrifft in erster Linie Youngtimer und Sammlerfahrzeuge jüngerer Datums. Für Oldtimer und Klassiker, die vor Oktober 1990 zugelassen wurden, trifft diese Regelung nicht zu.

Diese Verordnung findet verbindliche

Anwendung auf Reifen:

- für Pkw (Klasse C1)
- für bestimmte Leicht-Lkw (Klasse C2)
- für bestimmte Lkw (Klasse C3)
die nach dem 30.06.2012 (ab DOT-Code für das Herstellungsdatum: 2712) gefertigt werden bzw. wurden

Diese Verordnung findet keine

Anwendung auf:

- runderneuerte Reifen
- Notreifen (Typ T)
- gewerblich eingesetzte Geländereifen
- Rennreifen
- Reifen, die ausschließlich ausgelegt sind für die Montage an Fahrzeugen, die erstmalig vor dem 01.10.1990 zugelassen wurden
- Reifen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit unter 80 km/h
- Reifen, die auf kleinen (bis einschließlich 10 Zoll) und großen (über einschließlich 25 Zoll) Felgen verwendet werden
- Reifen mit Traktionshilfen wie Spikes und solche, die dafür vorbereitet sind
- Motorradreifen

Was bedeuten die Symbole?

Das „EU-Reifenlabel“ soll es dem Reifenverkäufer ermöglichen, einzelne Eigenschaften der ins Auge gefassten Reifen einzuschätzen bzw. verschiedene Reifenmodelle bezüglich der drei aufgeführten Kriterien zu vergleichen. Im Gegensatz zum umfassenden Kriterienkatalog des ADAC Reifentests werden bei den Prüfungen zum Reifenlabel nur

1. Rollwiderstand

2. Nassbremseigenschaften und

3. Außenfahrgeräusch

berücksichtigt.

1. Rollwiderstand

Der Rollwiderstand bzw. die Kraftstoffeffizienz der Reifen wird in die Klassen A bis C und E bis G eingeteilt. Die Klasse D wird nicht verwendet. Die Kraftstoffersparnis, die sich bei Verwendung von Reifen der Klasse A an Stelle von Reifen der Klasse G ergeben kann, wird bei Pkw mit ca. 7,5 % geschätzt.

2. Nassbremseigenschaft

Die Haftung der Reifen, die bei einer Vollbremsung auf nassen Fahrbahnen direkten Einfluss auf die Sicherheit hat, wird in die Klassen A bis C und E bis F eingeteilt. Die Klassen D und G werden nicht genutzt. Zwischen Reifen der Klassen A und F können sich Bremswegunterschiede von rund 30 % ergeben.

3. Außenfahrgeräusch/externes Rollgeräusch

Die Stärke des Außenfahrgeräusches des Reifens wird durch die Anzahl der schwarzen Viertelringe neben dem stilisierten Lautsprecher in dem dritten, unteren Symbol dargestellt:

- 3 Ringe zeigen an, dass der Reifen den gültigen Geräuschgrenzwert einhält
- 2 Ringe zeigen, dass der ab 2016 gültige Geräuschgrenzwert eingehalten oder um bis zu 3 dB(A) unterschritten wird
- 1 Ring zeigt, dass der ab 2016 gültige Geräuschgrenzwert um mehr als 3 dB(A) unterschritten wird.

11. Reifen

Neben dem Lautsprechersymbol mit den Viertelringen wird das tatsächliche ermittelte Außenfahrgeräusch des Reifens in dB (A) angegeben.

Die Klammer mit dem Buchstaben A wird dabei nicht aufgeführt.

Wer prüft die Reifen?

Die Prüfungen, die der Klasseinteilung vorausgehen, werden von der Reifenindustrie nach genau festgelegten Verfahren durchgeführt.

Empfehlung zum Umgang mit dem EU-Reifenlabel: Erste und wichtigste Entscheidungshilfe sollte weiterhin der ADAC Reifentest sein, da hier deutlich mehr, teils sicherheitsrelevante Kriterien geprüft werden.

11.6 Diagonalreifen contra Radialreifen

Genügen Diagonalreifen nicht mehr den Anforderungen, die der Besitzer eines Oldtimer Erwartet?

Wir haben deshalb in der Entwicklungsabteilung des Reifenwerk Heidenau nachgefragt: Diese Frage ist nicht pauschal zu beantworten, da der geeignete Reifen für ein Fahrzeug von mehreren Punkten abhängt.

Vorkriegsfahrzeuge waren grundsätzlich mit Diagonalreifen ausgerüstet, da der Gürtelreifen noch nicht entwickelt war. Konstruktionsbedingt sind diese Reifen - die nach wie vor hergestellt werden - mit dem Gewebeaufbau extrem elastisch und können den mangelnden Federungskomfort und Dämpfung ausgleichen.

Entsprechend der Karkassen-Konstruktion war es möglich, die Reifen sowohl von der Traglast, wie auch der möglichen Höchstgeschwindigkeit den Anforderungen anzupassen.

Diagonalreifen wurden bis in die 1960-iger Jahre in der Erstausrüstung verbaut und auch für Hochleistungslimousinen und Sportwagen mit Höchstgeschwindigkeiten von 210 km/h und mehr geliefert.

Viele Nachkriegsfahrzeuge waren noch so konzipiert, dass selbst wenn eine Umrüstung auf Radialreifen möglich ist, der Fahrkomfort darunter leidet und ein höherer Verschleiß der Achsbauteile gegeben ist. Speziell bei Fahrzeugen, die in der DDR gebaut wurden, bedeutet eine Umrüstung auf Radialreifen eine deutliche Verschlechterung der Fahreigenschaften.

Das Reifenwerk Heidenau hat sich „auf die Fahne geschrieben“, die Tradition der Fertigung von Diagonalreifen fortzusetzen und bietet in hoher Qualität Reifen in stilechter Optik der gängigen Größen von 13“ bis 16“ an – auch Reifen für Transporter bzw. Kleinbusse mit hoher Tragfähigkeit.



Reifen aus Leidenschaft - seit über 70 Jahren Spezialist für Diagonalreifen im „alten Gewand“

Abschließend sei noch bemerkt, dass letztendlich immer der Wunsch des Fahrzeugbesitzers ausschlaggebend ist. Will er seinen Klassiker absolut original belassen, oder fordert er die Vorzüge einer modernen Radialreifen-Konstruktion. Empfehlenswert für eine Umrüstung von Diagonal- auf Radialreifen ist dies aber nur für Fahrzeuge ab den 1960-iger Jahren.



PIRELLI

Collezione

MODERNE TECHNOLOGIE. AUTHENTISCHE EMOTIONEN.

Pirelli Collezione, das spezielle Reifenportfolio für edle Old- und Youngtimer.

Nur ein weltweit führendes Unternehmen im Motorsport und der bevorzugte Lieferant der renommiertesten Automobil- und Supersport-Wagenmarken kann von seiner 150-jährigen Geschichte und Leidenschaft profitieren.

pirelli.com/collezione



Official Tyre Partner Fiva



POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL

» PIRELLI COLLEZIONE – REIFEN FÜR OLDTIMER-LIEBHABER

Pirelli unterstützt Eigentümer von Old- und Youngtimern mit speziellen Reifen, der Pirelli Collezione, und technischer Hilfe. Was es mit diesen Reifen auf sich hat und was Pirelli darüber hinaus für Oldtimer-Fans leistet, erläutert Stephen Rowe, Product Development Motorsport und Pirelli Collezione bei Pirelli.

Was ist die Pirelli Collezione und was zeichnet sie aus?

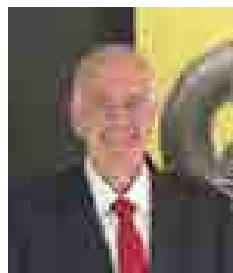
Die Pirelli Collezione ist die Reifenserie, mit der die berühmtesten Autos ausgestattet werden, die in den Jahren zwischen 1930 und 2000 gebaut wurden. Die Reifen werden in Abhängigkeit von den Fahrzeugen entwickelt, auf die sie montiert werden. Das bestimmt ihre Größe, Form und Konstruktionsphilosophie. Die Philosophie der Pirelli Collezione ist es, das klassische Aussehen des Original-Reifens beizubehalten, ihn aber in modernen Fabriken mit modernen Materialien und Verfahren herzustellen. Die technischen Eigenschaften, welche die Pirelli-Ingenieure bei der Herstellung dieser Reifen inspiriert haben, entsprechen auch denen, die von den ursprünglichen Fahrzeugkonstrukteuren festgelegt wurden. Dank des Beitrags der Fondazione Pirelli, die sämtliche Originalzeichnungen und -designs aufbewahrt, bleibt die Originalität dieser Reifen im klassischen Stil erhalten.

Anhand welcher Informationen kreiert Pirelli die Reifen der Collezione?

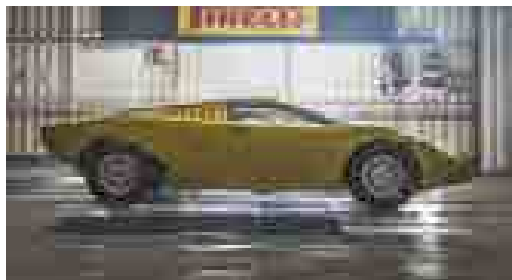
Das Ziel der Pirelli Collezione ist in erster Linie die ästhetische Authentizität, indem sichergestellt wird, dass der jeweilige Reifen in der richtigen Größe und mit dem richtigen Profil hergestellt wird, um die jeweilige Epoche des Fahrzeugs zu berücksichtigen. Für die gängigsten Größen, die auf verschiedenen Fahrzeugen verwendet werden, ist die erste Informationsquelle die Reifenbestückungsliste und die Handelskataloge in den Archiven der Fondazione Pirelli. Für die exklusivere

Erstausrüstung stehen auch die Entwicklungs- und Lieferverträge der einzelnen Unternehmen zur Verfügung. Der zweite Schritt besteht darin, die ursprünglichen Konstruktionsmerkmale zu identifizieren und in

Elemente zu „übersetzen“, die in einer modernen Fabrik mit den neuesten Reifenherstellungsverfahren und -materialien reproduziert werden können. Die Herausforderung, kleine Serien von Reifen mit kleinen Felgenreößen oder Diagonalkonstruktionen in einer modernen Fabrik zu entwickeln, die hauptsächlich große Serien von Reifen mit großen Felgenreößen oder exklusive Motorsportreifen herstellt, hat dazu geführt, dass die Collezione-Reifen nur in bestimmten Fabriken hergestellt werden, die diese Anforderungen effizient erfüllen können.



Stephen Rowe



Können Oldtimer auch mit herkömmlichen modernen Reifen ausgerüstet werden?

Beim Kauf neuer Reifen, insbesondere für Youngtimer, ist es möglich moderne Reifen der gleichen Größe zu finden. In vielen Fällen können diese eine zufriedenstellende Option darstellen.

Der Unterschied zwischen diesen Reifen und speziell angefertigten Oldtimerreifen der Pirelli Collezione liegt nicht nur in deren authentischen Optik (die zweifellos den Wert des Fahrzeugs steigert), sondern vor allem im Fahrverhalten. Jede Größe der Pirelli Collezione wird individuell nachgebildet, um die ursprünglichen Leistungsanforderungen der Fahrzeuge, auf denen sie montiert wurden, zu erfüllen. In vielen Fällen führt eine gemeinsam mit dem Fahrzeughersteller durchgeführte Bewertung dazu, dass eine spezielle „Freigabe-Markierung“ auf der Seitenwand des Reifens angebracht wird.

Bedürfen Oldtimer-Reifen einer speziellen Behandlung?

Hinsichtlich des Umgangs und der Lebensdauer von Oldtimerreifen gilt: Sie sollten genauso behandelt werden wie normale moderne Reifen. Die Lebensdauer hängt nicht notwendigerweise vom Reifenverschleiß ab, sondern auch vom Erhaltungszustand. In der Regel werden Oldtimer nur wenig gefahren, sodass die Reifen nicht wegen des Verschleißes der Laufflächen gewechselt werden. Einige Reifen, die vor vielen Jahren montiert wurden, können sogar fast wie



neu aussehen und noch die Gummistifte auf der Lauffläche aufweisen. Die innere Verbindung zwischen dem Gummi und den Verstärkungsmaterialien kann sich jedoch erheblich verschlechtert haben. Äußere Ozonrisse an den Seitenwänden und in der Lauffläche können ein unmittelbarer Hinweis auf die Notwendigkeit eines Reifenwechsels sein. Es wird empfohlen, die Reifen von einem auf Oldtimerreifen spezialisierten Händler überprüfen zu lassen. Wie alle modernen Reifen sollten auch Oldtimerreifen kühl und trocken gelagert werden, wobei direkte Sonneneinstrahlung zu vermeiden ist.

Unterstützt Pirelli die Eigentümer von Old- und Youngtimern darüber hinaus?

Ja, ein Teil der Unterstützung von Pirelli für Eigentümer von Old- und Youngtimern besteht darin, alle technischen Fragen zu jenen Automobilen zu beantworten, für die Pirelli Reifen geliefert hat. Pirelli unterstützt die immer populärer werdenden Youngtimer-Aktivitäten vor allem durch eine enge Zusammenarbeit mit den Heritage-Organisationen der Fahrzeughersteller, um sicherzustellen, dass auch jene Reifen im

Produktportfolio verbleiben, die am Ende ihres Produktionszyklus als Erstausrüstungsreifen geliefert wurden. Zudem sammelt Pirelli Daten, um besser zu verstehen, welche Oldtimer die beliebtesten Restaurierungsprojekte sind, um jene Fahrzeuggrößen zu ermitteln, die für eine Aufnahme in die Pirelli Collezione am interessantesten sein könnten.



» 12. ERSATZTEILE UND MOTORSTEUERGERÄTE

Die Restaurierung des Käfer-Cabrios ist geschafft, bis auf einige Zierleisten hier und dort. Und der A-Kadett läuft einfach nicht richtig, was angesichts einer ausgeschlagenen Zündverteilerwelle nicht überrascht. Also: Hin zum freundlichen Opel- respektive VW-Händler? Dort wird selbst der hilfsbereiteste Verkäufer mit den Schultern zucken. Ohne funktionierenden Teilenachschub Oldtimer-Hobby ade? Ganz so schlimm sieht es glücklicherweise nicht aus. Aber: Wer schnelle Erfolgserlebnisse braucht, sollte sich auf aktuelle Automodelle beschränken. Immerhin kann die Suche je nach Modell, Epoche und Teileart schon recht zeit- und kostenintensiv sein.

12.1 Ersatzteile

Zum Glück sind gerade Oldtimer-Freunde recht kommunikativ und kooperativ: Als Tippgeber sind sie, wie auch die Typenreferenten der Markenclubs, meist die Anlaufstelle für folgende Fragen: Wer im Club könnte etwas Passendes haben (oder jemanden kennen, der etwas haben könnte), welche spezialisierten Teilehändler gibt es, welche Teile von anderen Modellen könnten ebenfalls passen, wo sind die Spezialbetriebe, die ein Altteil aufbereiten können?

Eigeninitiative ist aber trotzdem gefragt: Ein regelmäßiges Studium der Kleinanzeigen in den Oldtimer-Zeitschriften und Club-Magazinen sowie eine ausführliche Internet-Recherche sollten schon zum Pflichtprogramm gehören, ebenso wie Fahrten zu Oldtimer-Märkten mit ihrer unschlagbaren Mischung aus Wühlkisten und Profihändlern. Sie sind auch als Informationsbörse sehr empfehlenswert!

Das Magazin „Oldtimer Markt“ enthält z. B. viele Tipps und Tricks rund um das Thema Oldtimer. Unter anderem findet man dort einen hilfreichen Artikel über Zündkerzen sowie weitere Fachbeiträge: www.oldtimer-markt.de/kerzen

Wohl dem, dessen Oldtimer einer Marke zugehört, die weiterhin existent ist, und nicht nur das: Einige (leider wenige) Hersteller nutzen ihre „Wurzeln“ zur Imagepflege und investieren massiv in eigene Traditionsabteilungen. Von der Literatur über die Clubbetreuung bis hin zu

Ersatzteil-Nachfertigungsaktionen stellen sie ein umfangreiches Angebot zur Verfügung.

Tipp der ADAC Oldtimer-Experten:

Verschaffen Sie sich vor der Entscheidung für ein bestimmtes Modell zumindest einen groben Überblick über die Teileversorgung Ihres Traumfahrzeugs! Ganz gut gelingt dies beim Studium der Oldtimer-Kaufberatungen in den bekannten Magazinen. Dass der Nachschub bei Fahrzeugen, die nur in geringen Stückzahlen gebaut wurden oder aus anderen Gründen nur in wenigen Exemplaren überlebt haben, kritisch aussehen kann, liegt auf der Hand. Aber auch bei (damals) gängigen Massenprodukten aus der Nachkriegs-Ära ist die Lage keinesfalls durchgehend rosig: Das eine oder andere Karosserieteil bekommt man unter Umständen noch, Zierteile oder Innenausstattungen sind aber oft Mangelware.

12.2 Zahnriemen

Der Zahnriemen im Automobilbau – Fluch und Segen liegen in der Technik oft nahe beieinander. Nicht jede Neuentwicklung erfüllt auf lange Sicht die Erwartungen. Ein typisches Beispiel ist der vor gut 50 Jahren entwickelte Zahnriemen aus Kunststoff, der damals die Verbindung der Kurbelwelle zur Nockenwelle revolutionierte. Die anfängliche Euphorie der Fahrzeughersteller über die unbestreitbaren Vorzüge – platzsparend, preiswert und geräuscharm, wichen angesichts der mit einem Zahnriemendefekt oft einhergehenden



Motorschäden zwischenzeitlich einer gewissen Ernüchterung. Auch die hohen Wartungskosten, hervorgerufen durch den regelmäßig erforderlichen Austausch nach Vorschrift des Fahrzeugherstellers, machen es nicht besser. Bis in die 60er-Jahre wurden in die Viertaktmotoren aller Fahrzeughersteller üblicherweise Rollenketten, Stirnräder oder sogar Königswellen montiert.

Die Erfindung des Einsatzes eines Kunststoffzahnriemens im Viertaktmotor geht auf Andreas Glas, Sohn von Hans Glas, den Goggomobil-Fabrikanten, zurück. Er soll bei dem Versuch, eine Küchenmaschine zu reparieren, auf einen winzigen Zahnriemen gestoßen sein und hat dieses Bauteil schließlich in der Automobiltechnik eingesetzt. Der im September 1961 auf der IAA erstmalig vorgestellte Glas S 1004 verfügte als erstes Auto auf der Welt über dieses Bauteil. Hersteller war die Firma Continental aus Hannover, die auch heute noch unter dem Namen Conti-Tech Zahn- und Keilriemen produziert.

In den folgenden Jahren griffen viele weitere Autoproduzenten auf dieses System zurück. Die anfänglichen Kinderkrankheiten, durch noch nicht so alterungsbeständige, hitze- und feuchtigkeitsresistentere Materialien, sollen heutzutage behoben sein. In der Praxis allerdings wird aufgrund der hohen Kosten für den Wechsel des Zahnriemens und der mit dem System verbundenen Teile (Spannrollen, Umlenkrollen, Dichtringe und Wasserpumpen) oftmals der Tausch hinausgezögert, was häufig dann jedoch zu Ausfällen und empfindlichen Folgekosten führt.

Die Wechselintervalle richten sich vorwiegend nach der Laufleistung. Aber Zahnriemen altern auch (Temperaturschwankungen, langes Stehen

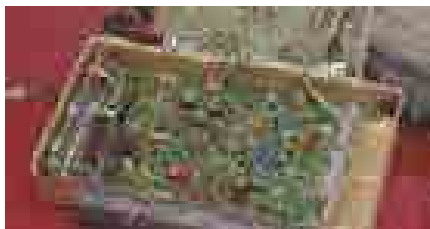
des Fahrzeugs usw.) und sollten deshalb auch nach Zeiträumen gewechselt werden. Üblich sind hierbei je nach Fahrzeugtyp Zeitintervalle zwischen sechs und zehn Jahren. Aber auch wenn Wechselzeiträume im Serviceheft nicht angegeben werden, sollten die Riemen

sicherheitshalber nach einigen Jahren ausgewechselt werden. Die Kosten sind erheblich geringer als die Reparaturkosten eines kapitalen Motorschadens. Da es aber auch Fahrzeugtypen gibt, in denen man die vom Hersteller veranschlagten Zeit- oder Kilometerintervalle lieber nicht ausnutzen sollte, empfiehlt es sich bei der Entscheidung des Wechselzeitpunktes, die in den spezialisierten Clubs vorliegenden Erfahrungswerte mit einzubeziehen.

12.3 Elektronik und Motorsteuergeräte

Seit der zweiten Hälfte der 1960er-Jahre, als die ersten Motorsteuergeräte (Bosch „Jetronic“, eingeführt im VW 1600) großserientauglich wurden, hielt eine neue Technologie Einzug ins Fahrzeug, die bis heute einen fulminanten Entwicklungssprung hingelegt hat und deren weitreichende Konsequenz nicht absehbar ist – die Elektronik steuert neben klassischen Leistungsparametern auch Komfort-, Sicherheits- und vielerorts Assistenzfunktionen für Fahrer und Insassen, Fahrzeug und begleitende Infrastruktur.

Die erste Generation dieser Geräte, seinerzeit Analogrechner, basiert noch auf diskreten Bauelementen – Transistoren, Dioden, Kondensatoren und Widerstände regeln Parameter und Kurven. Leider unterliegen diese Halbleiterbauteile jedoch einem Alterungsprozess. Mechanische (z. B. Vibration), elektrische (z. B. Kurzschlüsse), chemische (z. B. Freisetzung von Halogeniden auf der Platine), thermische (z. B. Motorwärme) und witterungsbedingte Einflüsse (z. B. Korrosion) verkürzen die Lebenszeit der Komponenten. Das führt dann zu einem Zeitpunkt zu teilweisen oder vollständigen Ausfällen der „Black Box“ (ECU –



Electronic Control Unit), von denen eine Handvoll bis hin zu über 150 Steuergeräten pro Fahrzeug sowie die zentrale TCU (Telematic Control Unit) integriert sind.

Bei den frühen Gerätegenerationen, bei denen Bauteile noch einzeln identifizierbar sind, gibt es mittlerweile in vielen Clubs Schaltpläne und Stücklisten, und ein versierter Elektronikbastler oder Rundfunk- und Fernsehtechniker kann schnell den Fehler teufel ausfindig machen, und das entsprechende Bauteil auslöten und ersetzen. Schwieriger wird es hingegen bei Fahrzeugen der späten 1980er-Jahre und jünger: hier kommen erstmalig integrierte Schaltkreise (IC's), PROM's und später auch Mehrschicht-Platinen zum Einsatz, meist hoch integriert, sodass ein Austausch der Komponenten schwer fällt, wenn nicht unmöglich wird. Auch wird es schwierig, dann passenden Ersatz im Elektronik-Shop zu finden: wie war denn der Speicherbaustein programmiert? Der „Source-Code“ zur Programmierung steht herstellereitig i. d. R. Dritten nicht zur Verfügung, oder ist schlichtweg nicht mehr vorhanden, weil er nicht aufbewahrt wurde, oder die Speichermedien zur Aufbewahrung des Codes nicht oder nur teilweise lesbar sind. Abhilfe schafft hier nur die Neubeschaffung der gesamten „Black Box“ (ECU). Aber auch hier liegen die Tücken im Detail, weil z. B. die chemische Zersetzung auf der Platine bereits „im Karton“ stattfindet – viele ältere elektronische Neuteile sind dann schon beim Auspacken nicht funktionsfähig. Derzeit sind bei Fahrzeugen der 1970er-Jahre nahezu 50 % des „new old stock“ bereits „ab Werk“ defekt. Wie kann man diesem Problem geeignet begegnen? Zunächst gilt eine wichtige Regel insbesondere für Youngtimer: die Fahrzeuge müssen

öfter bewegt, und möglichst viele elektronische Komponenten dann bei der Fahrt oder im Stand in Betrieb genommen werden. Klimaanlage, Sitzverstellung und -heizung, elektrische Außenspiegel, Radio, Innen- und Außen-Beleuchtung, Rückfahrhilfen, Assistenten etc. sollten mehrfach aktiviert werden. „Wer rastet, der rostet“ – das gilt hier auch im übertragenen Sinn! Wer darüber hinaus elektronische Komponenten eingelagert hat, und diese über viele Jahre, wenn nicht Jahrzehnte, für seinen Youngtimer funktionsfähig aufbewahren will, sollte diese regelmäßig auspacken und ggf. einbauen – empirische Untersuchungen empfehlen, das alle 3 - 5 Jahre zu tun, damit noch lange Freude bleibt. Dunkle und kühle Lagerung ist optimal, am besten auch noch sauerstoff-entzogen. Schon ein Folienschweißgerät mit hochwertigen Tüten hilft, das Ausfallrisiko weiter zu minimieren.

Eine Möglichkeit zur Reparatur von Steuergeräten ist die direkte Reparatur durch den Hersteller. Bosch betreibt hierzu eine eigene Reparaturabteilung, die sich auch älteren Geräten widmet. Der Vorgang ist in der Regel einfach: Die Werkstatt sendet das defekte Gerät zusammen mit allen verfügbaren Informationen zu Bosch. Anschließend testet ein Bosch-Spezialist das Gerät und erstellt (wenn es wirklich defekt ist) einen Kostenvoranschlag. Danach wird es repariert, an die Werkstatt zurückgesendet und dort wieder eingebaut.





PRÄZISION

MADE IN GERMANY



NORAMIS

UNION
GLASHÜTTE/SA.

WWW.UNION-GLASHUETTE.COM



Im Falle einer erfolgreichen Reparatur hat der Kunde einen Gewährleistungsanspruch von einem Jahr. Bei einem Austausch verlängert sich die Gewährleistungsfrist auf zwei Jahre.

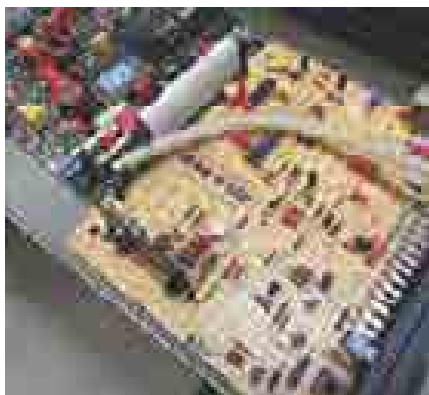
Bosch bietet zum Beispiel eine Premium-Reparatur für das Einspritzsystem D-Jetronic, inklusive Funktionstests oder Instandsetzung des Druckfühlers. Auch eine Reparatur der um 1976 eingeführten Nachfolgegenerationen, wie die von Bosch weiterentwickelten Einspritzsysteme K- und L-Jetronic und später Motronic, ist möglich. Weiter stehen auch für die ABS-Elektronik, die Anfang der 90er Jahre eingeführt wurde, Reparaturverfahren und Prüftechnik zur Verfügung. Gleiches gilt für Multimediageräte, wie z. B. Navigationssysteme, Bordnetz-Steuergeräte oder Ähnliches. Auch hier ist der Bosch-Reparatur-Service eine kompetente Adresse.

Bosch Repair Service

Bei Fragen zur Instandsetzung können Sie den Bosch Repair Service wie folgt erreichen:

Mo. – Do. 08.00 Uhr – 17.00 Uhr
Fr. 08.00 Uhr – 16.00 Uhr.

Tel. +49 (0)5121 49 5720
E-Mail: reparatur@de.bosch.com
www.bosch-repair-service.com



Für einige Produkte ist sogar ein Eins-zu-eins-Austausch möglich, was eine schnelle Alternative zur Reparatur darstellt: Für das defekte Gerät bestellt die Werkstatt anstelle einer Reparatur einen Geräte austausch. Hierbei werden fahrzeugrelevante Daten durch Bosch direkt auf das Austauschgerät übertragen, so dass kein Anlernen oder Codieren durch die Werkstatt notwendig ist. Das Gerät ist sofort einbaufähig. Auch wenn das Gerät keinen Defekt aufweist, erhält die Werkstatt eine Rückmeldung mit Hinweisen, wo im Fahrzeug noch weitergesucht werden sollte und kann so das Motorsteuergerät als Fehlerquelle ausschließen.

Clubs wird empfohlen, sich frühzeitig beim regionalen „Auto-Händler des Vertrauens“ zu melden und ggf. mit diesem die Übernahme von Elektronikkomponenten auszuhandeln. Vielerorts sind noch Altlager vorhanden, weil sich der Händler bzw. die Werkstatt scheut, den „Elektronikschratt“ teuer zu entsorgen. Hier kann der Club vielleicht auch Diagnosegeräte übernehmen, die helfen, Fehler weiter einzugrenzen. Auch kann der Club hier Expertise aufbauen, und so neue Mitglieder gewinnen. Mittlerweile gibt es für wichtige Komponenten Fachunternehmen, die eine Aufbereitung von z. B. Motorsteuergeräten durchführen. Darüber hinaus entwickelt derzeit die Industrie entsprechende Konzepte, die sich dieser Problematik annehmen, um möglichst lange noch Freude mit dem Young- und Oldtimer auch mit elektronischen Komponenten gewährleisten zu können.

Kontakt:

E-Mail: klassik@adac.de
www.adac.de/klassik



» **BOSCH CLASSIC**

ERSATZTEILE UND SERVICES FÜR YOUNG- UND OLDTIMER

Von Beginn an hat Bosch die Entwicklung des Automobils mit technischen Innovationen geprägt. Die Begeisterung für historische Fahrzeuge ist somit Teil der Firmengeschichte. Mit seiner Abteilung Bosch Classic engagiert sich Bosch seit vielen Jahren dafür, Young- und Oldtimer auf der Straße zu halten.

Ersatzteile und technisches Know-how

Von A wie Anlasser bis Z wie Zündkerze: Bosch hat ein breites Angebot an Ersatzteilen für Young- und Oldtimer. Manches ältere Bauteil ist noch auf Lager, wird noch hergestellt oder es gibt entsprechende Ersatzprodukte. Im Rahmen von sogenannten Re-Engineering-Projekten werden Teile auch in historischer Optik, aber mit modernem Innenleben nachgefertigt – damit sind Reparaturfähigkeit und Ersatzteilversorgung sichergestellt.

Instandsetzung historischer Komponenten

Instandsetzung ist eine weitere Möglichkeit für Bosch Classic, die Ersatzteilversorgung für klassische Fahrzeuge zu sichern. Hier können Besitzer historischer Fahrzeuge auf das umfangreiche Austauschprogramm eXchange von Bosch zurückgreifen. Darüber hinaus gibt es für einzelne Produkte den Instandsetzungsservice 1:1 REMAN. Prüfung und Instandsetzung werden dabei mit Original-Werkzeugen und -Prüftechnik in den Bosch-Werken durchgeführt. Da der Kunde die eigene Komponente zurückerhält, ist die Originalität des Fahrzeugs gesichert. Zunehmend gewinnen auch elektronische Komponenten an Bedeutung, wenn es darum geht, Oldtimer am Laufen zu halten. Remanufacturing und Reparatur von elektronischen Komponenten und Steuergeräten durch den Bosch Electronic Service ist daher ebenfalls eine Möglichkeit der langfristigen Ersatzteilversorgung.

Fachgerechte Wartung und Reparatur

Bosch Classic Service-Werkstätten sind für die fachgerechte Wartung und Reparatur von Young- und Oldtimern qualifiziert und entsprechen besonderen Anforderungen bei Ausstattung und Kompetenz. Sie bieten eine Vielzahl an Leistungen in den Bereichen Kraftfahrzeug-Elektrik, Motormanagement, Einspritzung, Magnetzündung, Vergaser-Instandsetzung, Bremsen, und Fahrzeug-Restauration.

Kontakt:

Robert Bosch GmbH

Bosch Classic

Hotline: +49 721 942-1660 (Mo. – Fr. von 8 – 17 Uhr)

E-Mail: classic@bosch.com

Web: www.bosch-classic.com

Facebook: www.facebook.com/bosch.classic



» 13. MOTORÖL

In diesem Kapitel dreht sich alles ums Motoröl. Und hier gibt es „nicht die eine einzige Wahrheit“, wie Motorölexperten zu sagen pflegen. Viel zu unterschiedlich sind die Motor-Technologien und technischen Zustände bzw. Rahmenbedingungen der Aggregate. Wir versuchen nachfolgend einen allgemeinen Überblick zu geben bzw. die wichtigsten Fragen rund um dieses Thema zu beantworten.

13.1 Aufgaben des Motoröls

Hauptaufgabe ist die Schmierung des Motors zur Reduzierung der mechanischen Reibung an den beweglichen Teilen. Sonst würde Metall auf Metall in kürzester Zeit fressen. Motoröle müssen unter allen im Motor vorkommenden Betriebsbedingungen die Schmierung gewährleisten: Bei Kälte sollen sie so dünnflüssig wie möglich sein (damit der Anlasser den Motor leichter starten kann und so schnell wie möglich Öl an alle Schmierstellen gelangt). Gleichzeitig darf der Schmierfilm aber auch bei voller Belastung nicht abreißen und muss hohen Temperaturen standhalten. Eine weitere bedeutende Aufgabe des Motoröls ist die Kühlung wärmebeanspruchter Teile, an die das Kühlmittel nicht herankommt (z. B. Kolben). Das Motoröl dient aber auch zur Feinabdichtung zwischen Kolben, Kolbenringen und Zylinderlaufflächen. Weitere Aufgaben sind der Schutz vor Korrosion, die Reinigung des Motors (Verbrennungsrückstände und metallischer Abrieb werden aufgenommen und abtransportiert) – sowie die Kraft-Übertragung (z. B. in Hydrostößeln).

13.2 Mineralöl oder Synthetiköl?

Mineralöle sind die am längsten bekannten und eingesetzten Grundöle. Sie bestehen aus Kohlenwasserstoff-Verbindungen unterschiedlicher Form, Struktur und Größe. Mineralöle sind von Natur aus Einbereichsöle und lassen sich relativ einfach und kostengünstig durch Destillieren und Raffinieren aus Erdöl herstellen. Moderne Motoröle basieren in ihrer Art und Leistungsfähigkeit auf unterschiedlichen Grundölen bzw. -mischungen. Zusätzlich werden

Additive eingesetzt, die durch chemische und/oder physikalische Wirkung die Eigenschaften der Schmierstoffe verbessern.

Unterschiedliche Motorkonzepte stellen grundsätzlich andere Anforderungen an das Motoröl. Bei neueren Fahrzeugen sollte man sich bei der Auswahl des Motoröls soweit möglich an die Herstellervorgaben bzw. die Angaben in der Bedienungsanleitung halten.

Gerade bei den moderneren Motoren werden die geforderten Ölqualitäten seit Jahren vom Fahrzeug-Hersteller exakt vorgeschrieben. Neben der SAE-Viskositätsklasse sind hier in erster Linie die API-Klassifikation sowie die ACEA-Spezifikation von Bedeutung.

13.3 Welches Motorenöl ist das Richtige?

Welche Motoröle bei Ihrem Oldtimer oder Youngtimer eingesetzt werden können, zeigt die nachfolgende von Liqui Moly zur Verfügung gestellte Übersicht, die ebenfalls eine gute Orientierung ist:

- **Motorenöle für Vorkriegsfahrzeuge**

(ca. 1900 – 1945)

Die Aggregate von klassischen Fahrzeugen sind zum Teil sehr einfach konstruiert. Dafür werden unlegierte Öle eingesetzt. Das heißt, diese Motorenöle sind nicht additiviert und werden hauptsächlich für Vorkriegsfahrzeuge, die in der Regel ohne Ölfilter betrieben werden, gefordert.

- **Motorenöle für Nachkriegsfahrzeuge**

(ca. 1945 – 1969)

Bereits während der Vierzigerjahre begann die Entwicklung der HD-Öle (HD=Heavy Duty). Nach dem Zweiten Weltkrieg setzten sich ziemlich schnell additivierte, auch HD-Öle (Heavy Duty) genannte Schmierstoffe durch.

- **Motorenöle für klassische Fahrzeuge**

(ca. 1970 – 1989)

In den Siebziger- und Achtzigerjahren wurden Mehrbereichsöle in allen Fahrzeugen gebräuchlich. 15W-40, 20W-50 und später 10W-40 waren normalen Alltagsfahrzeugen vorbehalten. Sportliche Fahrzeuge wurden bereits mit vollsynthetischen Motorenölen betrieben.

- **Motorenöle für Youngtimer**

(älter als 20 Jahre)

Teilsynthetische und vollsynthetische Motorenöle haben sich in der breiten Masse der Fahrzeuge durchgesetzt und werden größtenteils sogar von den Fahrzeugherstellern gefordert oder sogar zwingend vorgeschrieben.

**Nächster
Öffnungszeiten**

LIQUI MOLY

Name _____

Vorname _____

Wohnort _____

Geschlecht _____

Hausnummer _____

Strasse _____

Postleitzahl _____

Telefonnummer _____

Bitte beschreiben Sie kurz die
Beschädigung _____



13.4 Motoröl-Wechsel

Motoröle unterliegen einem gewissen Verschleiß und müssen daher nach einem bestimmten Zeitraum gewechselt werden. Gründe hierfür sind die natürliche Öl-Alterung, der Abbau der Additive und die Verschmutzung durch Verbrennungsrückstände (z. B. Ruß, Schwefeloxide, Wasser), Staub aus der Atmosphäre und mechanischer Abrieb. Ein Nachfüllen von frischem Motoröl allein genügt nicht. Bei modernen Fahrzeugen werden die Ölwechselintervalle penibel vorgeschrieben. Entweder man erreicht eine bestimmte Kilometer-Laufleistung oder es wird eine Zeitvorgabe gegeben. Mit den geringen Jahreslaufleistungen von Oldtimern ist die Laufleistung meist unproblematisch, aber es empfiehlt sich in jedem Fall mindestens einmal im Jahr einen Motorölwechsel durchzuführen. Experten empfehlen, den Motorölwechsel (mit Filter) vor dem Einmotten für die Wintersaison durchzuführen. Befolgen Sie hierzu die Herstellervorgaben bzw. die Bedienungsanleitung.

Oldtimer und auch viele Youngtimer haben keine Servicenachweise mehr, oder das sogenannte „Scheckheft“ ist schon voll. Für diesen Fall gibt es z. B. von Motoröl-Firmen entsprechende Servicehefte, die neben weiteren Informationen zum Thema Additive und Schmiermittel auch Schmierpläne und Servicenachweise enthalten und individuell ausgefüllt werden können.

Eine sehr gute Übersicht zum Thema Motoröl bietet der Oldtimer-Öl-Ratgeber der Zeitschrift Oldtimer-Markt unter:

**www.oldtimer-markt.de/
ratgeber**



13.5 Glossar

Nachfolgendes Glossar von LIQUI MOLY erklärt einige Begriffe, die im Zusammenhang mit Motoröl immer wieder verwendet werden.

API-KLASSIFIKATIONEN

Das American Petroleum Institute (API) legt weltweit die Qualitätsanforderungen und Prüfkriterien von Motorenölen fest. S steht für Benzin- und C für Dieselmotoren, der angehängte Buchstabe bezeichnet die Ausgabe der Klassifikation. API-SN ist augenblicklich die jüngste und höchste Qualitätsstufe auf der Benzin-Motorenseite.

ACEA-SPEZIFIKATIONEN

Die ACEA (Association des Constructeurs Européens d'Automobiles) ist seit 01.01.1996 die offizielle Nachfolgeorganisation der CCMC. Sie definiert die Qualität der Motorenöle entsprechend den europäischen Anforderungen. Die ACEA-Klassifikationen haben für die Pkw-Benzinmotoren die Kurzbezeichnungen A1, A2, A3, A5. Für Pkw-Dieselmotoren gelten die Bezeichnungen B1, B2, B3, B4, B5. Für Pkw-Benzin- und Dieselmotoren mit Abgasnachbehandlung, z. B. Rußpartikelfilter, gemäß der Euro-Norm 4 oder höher, gibt es so genannte Low SAPS- oder Mid SAPS-Öle. Diese Öle tragen zusätzlich die Bezeichnungen C1, C2, C3, C4 oder C5. Für Dieselmotoren in Nfz und Arbeitsmaschinen gelten die Bezeichnungen E2, E3, E4, E5, E6, E7, E9. Die Zahl charakterisiert Leistungskriterien des Öls.

VISKOSITÄT

Ist das Maß für die innere Reibung einer Flüssigkeit. Sie hängt sehr stark von der Temperatur ab und wird durch das SAE-Komitee (Society of Automotive Engineers) in einer Zahlen-Buchstaben Kombination (z. B. 5W-40) eingeteilt. Die Ordnungszahl (z. B. 5W = Winter) steht als Kennzahl für das Verhalten bei tiefen Temperaturen, während die Ordnungszahl (z. B. 40) als Kennzahl für das Fließverhalten bei hohen Temperaturen (100 °C) steht. Die motorische Lebensdauer ist im Wesentlichen vom eingesetzten Grundöl sowie von der Viskosität abhängig. Ob das Öl die letzte Schmierstelle im Motor bei tiefen Temperaturen in 2,8 Sekunden bei 0W-XX Ölen, oder in 48 Sekunden bei 15W-XX Ölen erreicht, ist hierbei ein entscheidendes Kriterium der Motorlebensdauer.

ADDITIVE

sind chemische Wirkstoffe. Sie werden den Ölen zugegeben, um vorhandene Eigenschaften zu verbessern oder neue Eigenschaften hinzuzufügen. Antioxidantien z. B. verbessern die Alterungsstabilität, Verschleißschutz-Additive schützen den Motor vor hohem Verschleiß, reinigende Additive befreien den Motor von schädlichen Ablagerungen. Je nach Anwendungsgebiet und gefordertem Leistungsvermögen werden den Ölen Additive der verschiedensten Art und Menge zugegeben. Im Fachjargon heißt das: die Öle werden legiert. Der Additiv-Anteil moderner Motorenöle liegt bei 15 – 30 %.

VOLLSYNTHETISCHE MOTORENÖLE

werden ausschließlich mittels chemischer Prozesse erzeugt. Sie bilden die Basis für besonders leistungsfähige Motorenöle. Durch Beimischung bestimmter Additive gewährleisten sie ausgezeichneten Verschleißschutz, sehr gute Kaltstart- und Leichtlauf Eigenschaften sowie hervorragende Motorsauberkeit. Typische Viskositäten: SAE 0W-XX und 5W-XX.

TEILSYNTHETISCHE MOTORENÖLE

basieren auf Mineralölen, denen ein gewisser Anteil an synthetischen Ölen beigemischt wird. Gegenüber rein mineralischen Ölen bieten sie Vorteile hinsichtlich Kaltstarteigenschaften, Motorsauberkeit und Verschleißschutz. Meist finden Öle dieser Art bei älteren Fahrzeugen Einsatz. Typische Viskosität: SAE 10W-40.

MINERALISCHE MOTORENÖLE

werden konventionell aus Erdöldestillaten hergestellt. Durch steigende Anforderungen wie verlängerte Ölwechselintervalle, steigende Leistungsdichte (Motorleistung pro l Hubraum) und der Forderung nach Leichtlaufverhalten sind diese Öle in ihrer Leistungsfähigkeit jedoch begrenzt. Typische Viskositäten: SAE 10W-40, 15W-40 oder 20W-50.

DIESELMOTORENÖLE

Die derzeit höchste Anforderung an Pkw-Diesel und Turbo-Dieselmotoren stellt die ACEA B3 bzw. B4-Klassifikation dar. Sie sind für den Einsatz in selbstansaugenden sowie turboladungen mit und ohne Ladeluftkühlung optimal geeignet. Nur Hochleistungs-Motorenöle erfüllen diese Anforderungen.

LEICHTLAUFÖLE

besitzen ein günstiges Kältefließverhalten, zeichnen sich durch niedrige Pumparbeit und eine hohe thermische Belastbarkeit aus. Sie haben daher einen positiven Einfluss auf den Kraftstoffverbrauch. Typische Viskositäten: SAE 0W-20, 5W-20, 0W-30, 0W-40, 5W-40, 5W-30, 10W-40.

GANZJAHRESÖLE

oder Mehrbereichsmotorenöle kann man in unseren gemäßigten Klimabedingungen das ganze Jahr über einsetzen. Sie sind im Winter nicht zu dickflüssig und im Sommer bei hohen Motor-Temperaturen nicht zu dünnflüssig, z. B. 0W-20, 0W-30, 0W-40, 5W-20, 5W-30, 5W-40, 10W-40, 15W-40, 20W-50.

LIQUI MOLY

LESERWAHL
**BEST BRAND
2023**
KATEGORIE
Schmierstoffe
Heft 06/23

**Motor
Klassik**

Ausgabe 6/2023

Ich fahr besser mit LIQUI MOLY.

Das richtige Motoröl ist für den optimalen Betrieb Ihres Autos ein Muss. Ölwechseln deshalb auch Sie zu Deutschlands beliebtester Schmierstoffmarke und erfahren Sie den Unterschied.
www.liqui-moly.com



Ihr Auto ist nicht irgendeins.
Also nehmen Sie nicht irgendwas.
LIQUI MOLY bietet für jedes Fahrzeug das passende Motoröl.



» 14. KRAFTSTOFFE

Das Thema Sprit beschäftigt den Oldtimer-Fahrer sehr, denn niemand möchte seinem Schätzchen durch die Wahl einer falschen oder schlechten Kraftstoffqualität einen Schaden zufügen. Können unsere Oldtimer künftig mit E-Fuels betrieben werden?

14.1 Kraftstoff-Kennzeichnung

Mit der neuen EU-Richtlinie 2014/94/EU sind neue Kraftstoff-Kennzeichnungen an Tankstellen und Fahrzeugen erschienen, die EU-weit eine gleichartige Kennzeichnung des richtigen Kraftstoffs in der Bedienungsanleitung dem Tankdeckel des Fahrzeuges sowie an der Zapfsäule und der Zapfpistole der Tankstelle vorschreibt. Ziel ist es, Fehlbetankungen zu verhindern.

Im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie wurden folgende graphische Darstellungen zur Verbraucherinformation erstellt:

E5, E10 und E85 – Benzin (Kreis)
B7, B10 und XTL – Diesel (Quadrat)
H2, CNG, LPG und LNG – gasförmige Kraftstoffe (Raute)



Die Umsetzung der EU-Richtlinie 2014/94/EU ist Sache der nationalen Gesetzgebung.

Die Kennzeichnung für neue Fahrzeuge (Tankklappe und Bedienungsanleitung) und für Tankstellen (Zapfsäulen und Zapfpistolen) wurde in Deutschland mit der Fortschreibung der Zehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen – 10. BImSchV) vom 13. Dezember 2019 eingeführt und betrifft Personenkraftwagen, – leichte Nutzfahrzeuge – Lastkraftwagen – Busse und Reisebusse – Mopeds, Motorräder, Drei- und Vierradfahrzeuge.

14.2 Bleifrei – (k)ein Problem?

Bereits etliche Jahre zurück liegt die Verbannung des extrem umweltschädlichen Bleis aus dem Benzin. Da im Laufe der Weiterentwicklung die Motoren immer höher verdichtet wurden, waren in den USA bereits ab 1923 zur Erhöhung der Klopfestigkeit sowie als Vorsorge gegen den

Ventilsitz-Verschleiß dem Kraftstoff Bleiverbindungen beigemischt worden. In Deutschland erfolgte dies ab 1939. Unter Umweltaspekten wurde verbleiter Kraftstoff vom Markt genommen. Aber es kann Entwarnung gegeben werden: Die Klopffestigkeit wurde durch entsprechende Additive sichergestellt, das Thema Ventilsitz-Verschleiß hat allenfalls bei hochdrehenden Sportmotoren eine Bedeutung. Dem ADAC ist trotz langjähriger Beobachtung kein einziger Motorschaden bekannt geworden, der nachweislich auf das fehlende Blei zurückzuführen gewesen wäre. Im Rahmen von fälligen Zylinderkopf-Überholungen baut man heutzutage aber immer speziell gehärtete Ventilsitz-Ringe ein. Wer ganz sicher gehen will, kann die Intervalle für die Einstellung des Ventilspiels halbieren. Einige Fahrzeughersteller schreiben dies in ihren „Bleifrei“-Vorgaben ohnehin vor.

14.3 Biosprit für alte Autos?

Bereits seit 2006 wird zur CO₂-Reduzierung dem Ottokraftstoff Bio-Ethanol beigemischt – mit einem Anteil von max. 5 %. Diese Grenze kann, auch nach Aussagen sämtlicher Fahrzeughersteller, als unkritisch gelten.

Bislang gemeldete Einzelfälle mit Störungen im Kraftstoffsystem lassen jedenfalls keine kritischen Rückschlüsse auf den Einfluss dieses (niedrigen) Ethanol-Anteils zu. Anders ist es mit dem seit Anfang 2011 zusätzlich angebotenen, preislich attraktiveren Kraftstoff mit max. 10 % Ethanol-Anteil – Handelsbezeichnung „Super E10“. In dieser Größenordnung sind negative Auswirkungen auf Aluminiumbauteile und Materialien in Schläuchen und Dichtungen möglich – und das bereits nach einer einmaligen Betankung. Deshalb ist es unabdingbar, ob Oldtimer oder aktuelles Modell, die differenzierten Freigaben der Fahrzeughersteller und -importeure zu beachten (www.adac.de/e10). Für nicht geeignet stuft zum Beispiel Mercedes sämtliche Modelle mit Vergaser bzw. ohne geregelten Katalysator ein. Andere Hersteller, wie BMW oder Opel, geben wiederum, von einigen Modellen abgesehen, alles frei. Auch wenn man sich immer davon überzeugen sollte, dass das Fahrzeug

vom Hersteller für den Betrieb mit E10 freigegeben wurde, gilt doch, dass die allermeisten aktuellen Modelle E10 gefahrlos tanken können. Bei Oldtimern muss selbstverständlich genauer hingesehen werden – hier empfiehlt es sich, die Erfahrungen mit den jeweiligen Typreferenten der Markenclubs auszutauschen.

Auf ADAC Initiative hin wird es, obwohl die EU nur einen Bestandsschutz bis 2013 vorsah, den bisherigen E5-Kraftstoff zumindest in Deutschland weiterhin geben. Und das an jeder Tankstelle: Wo E10 (als „Super E10“) angeboten wird, muss von Gesetz wegen auch Super E5 erhältlich sein. Super Plus 98 ROZ darf maximal 10 % Ethanol enthalten, wird aber in der Regel mit 5 % Beimischung angeboten. In Deutschland enthalten die Premium-Sorten meist geringere Ethanol-Beimischungen. Den Angaben von Aral zufolge wird bei der Sorte Ultimate 102 auf die Zugaben von Bio-Ethanol verzichtet. Shell gibt bei der Sorte V-Power Racing an, dass durch Restspuren maximal 0,7 % Ethanol enthalten sein können. Der problemlose weitere Betrieb von Old- und Youngtimern ist also gesichert.

14.4 E-Fuels

Mit dem Pariser Klimaabkommen hat sich die Weltgemeinschaft auf Klimaschutzziele verständigt, die weitreichende Folgen haben. Fossile Energie soll durch regenerative ersetzt werden. Das betrifft auch den Mobilitätssektor. Synthetische Kraftstoffe, respektive E-Fuels, stellen eine große Hoffnung für die CO₂-Neutralität auch bei den vielen Millionen Bestandsfahrzeugen und auch für Oldtimer dar. Denn 2030 werden noch mindestens 30 Millionen Pkw-Bestandsfahrzeuge mit Diesel- oder Ottomotor in Deutschland unterwegs sein. Weltweit sind es aktuell ca. 1,4 Milliarden Fahrzeuge. Expertinnen und Experten gehen davon aus, dass sich die Elektromobilität durchsetzen wird, dennoch braucht es auch für den Bestand aus Pkw mit Verbrennungsmotoren – nicht zuletzt für Oldtimer – eine Lösung, denn ohne klimaneutralen Betrieb dieses Bestands ist ein klimaneutraler Verkehr nicht erreichbar. Daher setzt sich der ADAC auch für die Einführung

erneuerbarer Kraftstoffe ein und ist 2021 der eFuel Alliance beigetreten. Ziel ist die politische Akzeptanz und regulative Berücksichtigung von E-Fuels als bedeutender Beitrag für nachhaltigen Klimaschutz.

E-Fuels für Oldtimer?

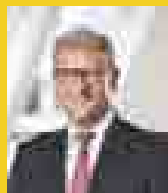
Oldtimer sind auch ein Ausdruck für Nachhaltigkeit, denn anstatt gut erhaltene Gebrauchtwagen bei kleinen Mängeln frühzeitig zu verschrotten, werden sie repariert, gewartet und liebevoll gepflegt und weiter genutzt. Denn in der Klimabilanz darf auch nicht der „CO₂-Rucksack“ der Neuproduktion vergessen werden. Diese Fahrzeuge dienen mit zunehmendem Fahrzeugalter auch immer weniger der alltäglichen Mobilität. So werden Oldtimer gemäß Studien nur noch etwa 1.500 km pro Jahr bewegt und machen somit insgesamt nur 0,1 % der Laufleistung des gesamten Fahrzeugbestandes aus. Auch wenn der Anteil der Emissionen vernachlässigbar gering ist, möchten viele Besitzer historischer Fahrzeuge dazu beitragen, die Klimaschutzziele zu erreichen. Oldtimer sind Automobiles Kulturgut und ein auf Elektroantrieb umgebaute Oldtimer gilt gemäß der Definition des Oldtimer-Weltverbandes FIVA nicht mehr als historisch und stellt unabhängig von einer zweifelhaften

ökonomischen und ökologischen Sinnhaftigkeit somit keine Alternative dar. Der Einsatz von E-Fuels ist überall dort sinnvoll, sofern diese Kraftstoffe vor Ort verfügbar sind – insbesondere bei Veranstaltungen im Motorsport und Klassik. Die Klimawirkung ist genauso, ob zu 100% als Reinkraftstoff oder im Gesamtbestand beige-mischt. Da der Bestand an Verbrennungsmotoren über Jahrzehnte noch sehr hoch sein wird, ist es gesetzlich geregelt, dass traditionelle Kraftstoffe für die noch langfristig verfügbar sein werden. Oldtimerbesitzer brauchen daher keine Angst vor Restriktionen haben. Mit E-Fuels hingegen könnten Oldtimer tatsächlich nachhaltig klimaneutral betrieben werden. Abgesehen von den Kosten und der Verfügbarkeit von E-Fuels stellt sich natürlich die Frage nach der technischen Verträglichkeit. Hierzu hat der ADAC umfangreiche Untersuchungen gemacht und in 2022 entsprechende Tests durchgeführt. Ergebnisse siehe:

www.adac.de/verkehr/tanken-kraftstoff-antrieb/alternative-antriebe/e-fuels-test



ADAC Klassik sammelt im Rahmen eines Dauertests bei einem historische ADAC VW Bus T1 (Bj. 1964) Erfahrungen mit E-Fuel. Bei dem auf mindestens drei Jahre angelegten Test, soll geprüft werden, ob der Einsatz des synthetischen Kraftstoffes zu Schädigungen am Motor, den Dichtungen, der Kraftstoffleitung oder der -pumpe kommt. Bis jetzt konnten keinerlei negativen Auswirkungen festgestellt werden.



Karsten Schulze
ADAC e.V. Technik-
präsident

„Um Klimaschutzziele im Verkehr zu erreichen, wird es jenseits des Hochlaufs der Elektromobilität entscheidend sein, dass auch der Pkw-Bestand einen Beitrag leisten kann...“



eFuel Alliance

In der eFuel Alliance haben sich zahlreiche Organisationen und Firmen der Energiewirtschaft zusammengeschlossen, um sich für die Einführung synthetischer klimaneutraler Kraftstoffe einzusetzen. Einen Überblick zum Thema eFuels gibt der nachfolgende Beitrag der uns freundlicherweise von der eFuel Alliance (www.efuel-alliance.de) zur Verfügung gestellt wurde.

eFuels sind flüssige, erneuerbare und CO₂-neutrale Kraftstoffe und ein zentraler Pfeiler für die Erreichung unserer Klimaziele. Universal einsetzbar werden damit bestehende als auch neue Anwendungen klimaneutral betrieben, die bislang auf fossile Kraftstoffe angewiesen waren. Als Netzwerkplattform ist die eFuel Alliance die weltweit größte und einflussreichste Organisation der eFuels-Branche. Sie vertritt die Interessen und Ziele der gesamten eFuel-Wertschöpfungskette in Politik und Zivilgesellschaft. Mit einer Mitgliedsstruktur die sich über vier Kontinente und über die Branchen Energie, Anlagenbau, Kraftstoff- sowie Fahrzeugherstellung, der Luft- und Seefahrt bis hin zur Wissenschaft erstreckt, arbeitet die Allianz weltweit an rechtlich attraktiven Rahmenbedingungen, um Fortschritte und Meilensteine zu initiieren.

Was sind eFuels?

eFuels sind synthetisch erzeugte flüssige Kraft- und Brennstoffe auf Basis von Wasserstoff und CO₂. Durch die Nutzung von CO₂ aus der Atmosphäre und erneuerbarer Energien lassen sich eFuels klimaneutral herstellen.

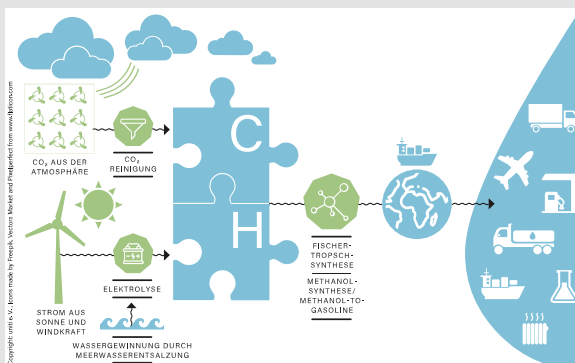
Wie werden eFuels hergestellt?

eFuels werden aus Wasserstoff, der mittels Elektrolyse aus Wasser gewonnen wird, hergestellt. Der dafür notwendige erneuerbare Strom stammt aus Wind- und Solaranlagen. Im Fischer-Tropsch-Verfahren wird der Wasserstoff durch aus der Atmosphäre entnommenes CO₂ zu einem flüssigen Kraftstoff synthetisiert (Power-to-Liquid-Verfahren).

Was spricht für eFuels?

eFuels weisen die gleichen chemischen Eigenschaften wie herkömmliche Kraftstoffe wie Kerosin, Benzin oder Diesel auf und können diese vollständig ersetzen. Ebenso wie diese Kraftstoffe weisen eFuels die höchste Energiedichte aller Kraftstoffe auf. Da der für die eFuels-Herstellung genutzte Strom aus erneuerbaren Energiequellen stammt, also beispielsweise auf Wind- oder

Solarenergie oder Wasserkraft basiert, sind eFuels klimaneutral. Zudem kommen nur natürlich vorkommende Ressourcen wie Wasser und CO₂ aus der Luft zum Einsatz. eFuels lassen sich herkömmlichen Kraft- und Brennstoffen beimischen und können diese vollständig ersetzen. Da für den Einsatz von eFuels keine Umrüstung von Motoren oder Anlagen erforderlich ist, können die heutzutage vorhandenen 20.000 Flugzeuge,



50.000 Schiffe und mehr als 1,3 Milliarden Fahrzeuge auch in Zukunft weiterhin genutzt werden und das klimaneutral, was sonst nicht möglich wäre. Dies gilt ebenso für rund 20 Millionen Heizungsanlagen, die mit flüssigen Brennstoffen betrieben werden. Die dafür notwendige Logistik-, Verteil- und Tankinfrastruktur ist bereits vorhanden und kann mit eFuels wirtschaftlich effizient weiter betrieben werden. Für Verbraucher ändert sich damit nichts, die gewohnt schnellen und sicheren Tank- und Liefervorgänge bleiben bestehen.

Warum kann ich eFuels noch nicht tanken?

Bislang fehlen die regulatorischen Anreize, um den Markthochlauf von eFuels und die Realisierung von Skaleneffekten zu ermöglichen, damit ausreichend Kapazitäten im erforderlichen Maßstab zur Verfügung stehen. Forschung und Entwicklung sowie der Maschinen- und Anlagenbau sind längst soweit, im industriellen Maßstab eFuels herzustellen. Hier gilt es, die europäische Spitzenposition im internationalen Technologiewettbewerb zu verteidigen und global nicht den Anschluss zu verlieren.

Am Beispiel verschiedener Demonstrationsprojekte und Pilotanlagen zeigt sich, dass das volle Potenzial von eFuels mit den richtigen politischen Weichenstellungen zügig gehoben werden kann. Hierfür bedarf es Rahmenbedingungen, die den klimapolitischen Nutzen von eFuels anerkennen, ihren Einsatz in der Praxis fördern und Anreize für weitere Investitionen in den Ausbau dazugehöriger Anlagen setzen.

Wann werden eFuels verfügbar sein?

Wann industrielle Großanlagen zur Herstellung von eFuels zur Verfügung stehen werden, hängt stark von den politisch-regulatorischen Rahmenbedingungen ab. eFuels sind umfassend erforscht und auch die technischen Voraussetzungen sind gegeben, die mittelfristig den Bau industrieller Großanlagen zulassen. Dies geschieht aber nur, wenn Investitionssicherheit und Technologieoffenheit im Sinne eines Level-Playing-Fields für den Einsatz innovativer Klimaschutztechnologien

bestehen. In den nächsten Jahren können erste Produktionsmengen für erste Nischenbereiche zur Verfügung stehen.

Gefährdet ein flächendeckender Einsatz von eFuels den Ausbau der Elektromobilität?

Nein. Diese Debatte geht am Kern des zu bewältigenden Problems vorbei und lässt die eigentlichen Ziele der Treibhausgasreduktion und des Klimaschutzes aus den Augen. Beide Technologien können einen sinnvollen Beitrag hierzu leisten und sollten entsprechend gefördert und nicht gegeneinander ausgespielt werden. Weder das eine noch das andere wird als Allheilmittel zur Erreichung sämtlicher Umwelt- und Klimaziele dienen. Nur ein technologieoffener Ansatz wird zum größtmöglichen Erfolg führen, auch mit Blick auf die Förderung von Innovation und Wettbewerb.

So gibt es beispielsweise Bereiche, wie den Flugverkehr oder den Schwerlasttransport über lange Strecken, die technisch quasi nicht zu elektrifizieren sind. Auch kann über den Einsatz von eFuels die Bestandsflotte klimaneutral gemacht werden, was insbesondere einkommensschwächere Haushalte dabei unterstützt, einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, ohne zusätzliche Umstellungskosten zu erfordern. Den Einsatz von eFuels sehen wir daher als komplementär zur Elektromobilität, was für uns in keinerlei Widerspruch zueinandersteht.

Können die für eFuels benötigten Mengen an Ökostrom in Deutschland und Europa produziert werden?

Für einen flächendeckenden Einsatz von eFuels werden große Mengen grünen Wasserstoffs und damit auch regenerativer Energien benötigt. Dass dieser Bedarf allein in Deutschland und Europa zu decken sein wird, scheint schon allein aufgrund der geographischen Beschaffenheit unseres Kontinents unwahrscheinlich. Der in Europa derzeit und zukünftig erzeugte Strom aus erneuerbaren Energien wird maßgeblich im Industriebereich

und in Privathaushalten zur Anwendung kommen müssen. Mit eFuels kann zu dem die unbegrenzte Verfügbarkeit der Sonnen- und Windenergie global nutzbar gemacht werden, weil Produktion und Nutzung von erneuerbarem Strom räumlich getrennt und die durchgängige Verfügbarkeit von erneuerbaren Energien gewährleistet werden kann.

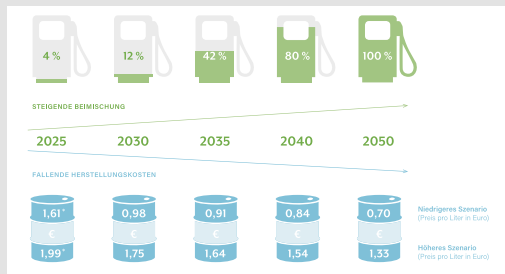
Welche Nutzungseffizienz haben eFuels gegenüber der Direktstromverwendung?

Derzeit wird über den Wirkungsgrad von synthetischen Kraftstoffen ausführlich diskutiert. Durch die Direktstromverwendung kann ein batteriebetriebenes Elektroauto einen höheren Wirkungsgrad vorweisen als ein Verbrenner, der mit eFuels gefahren wird. Allerdings führt diese Sichtweise in die Irre. Viel entscheidender bei der globalen Energiewende ist nicht die Frage des Wirkungsgrades der Endanwendung von Strom, sondern wie effizient Strom aus erneuerbaren Energien hergestellt und nutzbar gemacht werden kann. Die Nutzungseffizienz zeigt, dass batteriebetriebene Elektrofahrzeuge mit eFuels-Fahrzeugen nahezu gleichauf liegen (12,5% vs. 11,3% bzw. 12,6%), wenn eFuels aus Regionen stammen, in denen hohe Mengen klimaneutral erzeugten Stroms zur Verfügung stehen.

Sind eFuels nicht zu teuer?

eFuels als E-Diesel, E-Benzin, E-Heizöl und E-Kerosin werden für den Endverbraucher jederzeit erschwinglich sein. Durch eine anfängliche Beimischung zum herkömmlichen Kraftstoff können die zu Beginn höheren Produktionskosten abgefedert werden. Sobald die industrielle Großproduktion angelaufen ist und Skaleneffekte erzielt wurden, lässt dies auch die Herstellungskosten von eFuels fallen. Gleichzeitig kann der Beimischungsanteil immer weiter erhöht werden.

Die Herstellungskosten von eFuels werden also auf absehbare Zeit stark abnehmen, sodass davon ausgegangen werden kann, dass die Herstellungskosten im Jahre 2050 bei unter 1 Euro



liegen werden. Dies bedeutet für Tankstellenkunden, dass im Jahr 2050 E-Diesel zwischen 1,38 Euro und 2,17 Euro (nach heutigen Steuern und Abgaben) kosten wird. E-Benzin wird im Jahr 2050 preislich zwischen 1,45 und 2,24 Euro liegen (ebenfalls nach heutigen Steuern und Abgaben) (Quelle: Prognos AG, Fraunhofer UMSICHT und DBFZ (2018): Status und Perspektiven flüssiger Energieträger in der Energiewende). Darüber hinaus hat die Politik zahlreiche Schrauben, beispielsweise die Energiesteuer, um den Einsatz von eFuels noch attraktiver zu gestalten.

Weiterführende Informationen:

- **www.efuel-alliance.eu**
Informationsplattform der gleichnamigen Vereinigung, Zielgruppe: Politik. Der ADAC e.V. ist Mitglied dieser Vereinigung.
- **www.efuels-forum.de**
Informationsplattform eines Konsortiums mittelständischer Unternehmen, Zielgruppe: Öffentlichkeit
- **www.eFuel-Today.com**
Informationsplattform der Kampagne eFuel-Today der Mittelständischen Energiewirtschaft Deutschland, Zielgruppe: Öffentlichkeit
- **E-Fuels Now**
Initiative einer Gruppe von Ingenieuren und Fortschrittsbegeisterten, Kanal auf LinkedIn und Facebook

Die Forderungen der eFuel Alliance an die Politik



1. Technologieoffenheit in der Klimaschutzpolitik.

Als eFuel Alliance sind wir davon überzeugt, dass ein technologieoffener Ansatz, der auch den Einsatz synthetischer flüssiger Kraft- und Brennstoffe fördert, volkswirtschaftlich am effizientesten und verlässlichsten ist. Nachhaltigkeit, Innovationen, Wettbewerb und Akzeptanz können so sehr gut miteinander in Einklang gebracht werden.

2. Ganzheitliche Entwicklung einer Wirtschaft für Wasserstoff-Folgeprodukte in Europa.

Durch die Produktion und die Anwendung wasserstoffbasierter Produkte wie eFuels kann Europa global eine technologische Vorreiterrolle einnehmen und somit auch die Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandortes Europa sichern. Dafür benötigt es passende Rahmen- und Nutzungsbedingungen. Es ist Aufgabe der Europäischen Union, ein ganzheitliches Vorgehen beim Aufbau der notwendigen Produktionsanforderungen und bei der regulatorischen Anerkennung, etwa von eFuels, zu garantieren.

3. Umstellung der Energiesteuer.

Der positive Beitrag, den eFuels und nachhaltige Biokraftstoffe für den Klimaschutz leisten, muss bei der Energiesteuer berücksichtigt werden. Die Bemessungsgröße sollte anstelle des Volumen auf den CO₂-Fußabdruck der Energieträger umgestellt werden. Wird die Energiesteuer auf umweltrelevante Bemessungsgrundlagen gestellt, führt das zwangsläufig zu einer Reduktion der Energiesteuer auf synthetische Kraftstoffe.

4. Anrechenbarkeit auf CO₂-Flottengrenzwerte.

Die Anrechnung von eFuels auf die EU-CO₂-Flottenziele für Pkw, leichte sowie schwere Nutzfahrzeuge ist ein entscheidender Hebel für die Erreichung der Klimaziele im Straßenverkehr. Die durch eFuels erzielte Treibhausgas-Einsparung sollte daher unbedingt bei der Anrechnung auf die EU-CO₂-Flottengrenzwerte berücksichtigt werden, um eine weitere Lösungsoption zur Klimazielerreichung zu schaffen.

5. Internationale Zusammenarbeit zum Aufbau einer globalen Produktion stärken.

Mithilfe von eFuels kann global erzeugter Strom aus erneuerbaren Energien erstmals weltweit genutzt werden. Denn eFuels sind leicht speicherbar und transportabel und bieten so die Möglichkeit, erneuerbare Energien in Form flüssiger und gasförmiger Energieträger global herzustellen und zu importieren. Dies leistet einen entscheidenden Beitrag, die globale Energiewende umzusetzen und ein klimafreundliches Energiesystem auch in strukturell schwächeren Gebieten aufzubauen.

6. Industrielle Produktion von eFuels fördern.

Durch die Unterstützung von Pilotprojekten soll möglichst schnell eine eFuel-Produktion im industriellen Maßstab erreicht werden. Auch mittels Ausschreibungsverfahren zur Investitionsabsicherung und Mengenzusagen kann ein Markthochlauf kurzfristig unterstützt werden.

Positionspapiere der eFuel Alliance: www.efuel-alliance.eu/de/forderungen



Auf dem Weg
zur CO₂-Reduzierung



**NICHT DER MOTOR
IST DAS PROBLEM ►
SONDERN DER FOSSILE
KRAFTSTOFF...**

... und der geht auch erneuerbar ►

edi-hohenlohe.de



NESTE MY
Renewable Diesel

» 15. UMWELTZONEN

Klar ist, dass ein Oldtimer nicht die Abgas-Standards aktueller Modelle erfüllen kann. Zwischen den 30er-, 50er-, 80er-Jahren und dem aktuellen Stand der Technik liegen Welten. Deutlich relativiert wird dies allerdings dadurch, dass der aktive Fahranteil der Oldtimer im Straßenverkehr vernachlässigbar gering ist: Sämtliche in Deutschland zugelassenen Pkw legen pro Jahr über 625 Milliarden Kilometer zurück. Dagegen fallen rund 600 Tausend mit H-Kennzeichen zugelassenen Pkw mit ihrer durchschnittlichen Fahrleistung von nur 1.500 Kilometern pro Jahr kaum ins Gewicht. Aus diesem Grunde gelten für Oldtimer auch entsprechende Ausnahmen.

15.1 Umweltzonen in Deutschland



Umweltzonen: Wer darf fahren und wer nicht?

Von den Sperrungen sind betroffen:

- In den meisten Umweltzonen Dieselmotoren mit Abgas-Standard Euro 3 ohne Partikelfilter und schlechter.
- Benzinmodelle ohne geregelten Katalysator. Mitte der 80er-Jahre kamen die ersten Modelle mit G-Kat auf den Markt.

Für Oldtimer gelten Ausnahmen von Fahrverboten.

Den Aspekt der geringen Fahrleistungen von Oldtimern hat der Gesetzgeber nach den Hinweisen von ADAC, VDA und ZDK in der „Plakettenverordnung“ berücksichtigt und entsprechende Ausnahmen geschaffen. Mit Inkrafttreten der „Ersten Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung“ am 8. Dezember 2007 gilt eine generelle Ausnahmeregelung für Oldtimer (gemäß § 2 Nr. 22 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung), die ein Kennzeichen nach § 10 Abs. 1 FZV („H“-Kennzeichen) oder § 43 Abs. 1 FZV (rotes „07“-Kennzeichen) der Fahrzeug-Zulassungsverordnung führen, sowie Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedsstaat der EU, einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der

Türkei zugelassen sind, wenn sie gleichwertige Anforderungen erfüllen.

Was bei der Einfahrt in die Umweltzonen zu beachten ist, welche Ausnahmen gelten und weitere Tipps finden Sie auf den Internetseiten des ADAC unter: www.adac.de



Um die hohen NOx-Belastungen in den Städten zu reduzieren, gibt es seit 2018 in Deutschland Fahrverbotszonen. Diese gelten speziell für Fahrzeuge mit Dieselmotor, deren Motoren einer bestimmten Schadstoffgruppe zugeordnet werden. Die Ausgestaltung der Fahrverbotszonen und etwaige Ausnahmeregelungen werden in den Luftreinhalteplänen der jeweiligen Städte festgelegt:

www.adac.de/verkehr/abgas-diesel-fahrverbote/fahrverbote/dieselfahrverbot-faq



15.2 Umweltzonen in Europa

Im benachbarten Ausland (Benelux, Frankreich, Österreich, Schweiz sowie den östlichen Ländern) konnten die europäischen Oldtimer-Verbände Fahrteinschränkungen für Oldtimer seit Jahren erfolgreich verhindern. Aber zunehmend drohen verschiedene Zufahrtsbeschränkungen bzw. -verbote in den Städten. Teilweise ähneln diese Umweltzonen denen von Deutschland (z. B. CRIT'Air Frankreich), aber es gibt eine Reihe anderer Zufahrtsbeschränkungen, die sich wie folgt einteilen:

- Umweltzonen zur Senkung der Schadstoffbelastung
- Stadtzufahrtsbeschränkungen zur Verkehrsberuhigung
- Zeitlich begrenzte Zufahrtsmöglichkeiten
- Über Straßenmaut eingeschränkte Zufahrtsmöglichkeiten

Wer mit dem Oldtimer in andere Länder reist, sollte sich im Vorfeld über die etwaigen Zufahrtsbeschränkungen genauestens informieren. Im Rahmen des ADAC TourSets bietet der ADAC mit entsprechenden Länderinfos eine kompakte Übersicht zu den Besonderheiten der Verkehrsregelungen inkl. der Regelungen zu den Umweltzonen und etwaigen Mautkosten. Im Internetauftritt des ADAC sind alle wichtigen Infos zur Reiseplanung hier zu finden:



www.adac.de/reise-freizeit/reiseplanung



Vereintes Europa oder unübersichtliche Umweltzonenregelungen der verschiedenen Länder? Bei Reisen in Europa muss man sich akribisch mit den Zugangsregeln in die Städte vertraut machen.

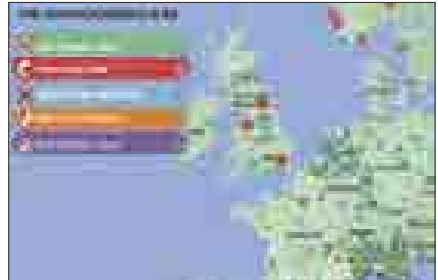
Ausblick: Leitlinien für Städtische Zugangsregelungen

Eine Arbeitsgruppe in der Europäischen Kommission verfasst Leitlinien bzw. Empfehlungen für die Einführung Städtischer Zugangsregelungen. Der Oldtimer-Weltverband FIVA als auch die Historic Vehicle Group des Europäischen Parlaments haben das Thema auf der Agenda und konnten in Beratungen mit der Arbeitsgruppe auf die Notwendigkeit für Ausnahmeregelungen für historische Fahrzeuge hinweisen.

Auf der Internetseite

www.urbanaccessregulations.eu

kann man sich erkundigen, welche Zufahrtbeschränkungen in den jeweiligen europäischen Städten gelten.



15.3 FIVA Drivers Guide

Hinweise zum umweltbewussten Umgang mit Oldtimern findet man auch in der Broschüre „FIVA GUIDE – For responsible use of historic vehicles on today's roads“. Diesen können Sie auf den Seiten der FIVA downloaden.





» 16. RESTAURIERUNG

Die Goldene Regel – Lange hat es gedauert, bis endlich der gesuchte Oldtimer gefunden war. Vorausgegangen war ein intensives, monatelanges Studium von Kleinanzeigen in Oldtimer-Zeitschriften und im Internet. Preisvergleiche, E-Mail-Verkehr, unzählige Telefonate. Die Wochenenden waren reserviert für Besuche von Oldtimer-Märkten und Messen, der Urlaub wurde geopfert und manchmal geriet bei so viel Enthusiasmus sogar der Haussegen etwas in Schieflage. Doch schließlich war er gefunden. Der lang ersehnte Oldtimer stand endlich in der heimischen Garage. Ganz passabel noch im Zustand, beileibe keine Schrottlauke – Experten würden ihn vielleicht in die Zustandskategorie 3, das heißt „Fahrbereit, mit deutlichen Gebrauchsspuren“, einstufen. Es könnte alles so schön sein, wenn nun nicht eine quälende Frage im Raum stünde:

16.1 Restaurieren oder nicht?

Zugegeben, an dieser Frage scheiden sich die Geister. Mehr noch als vor einigen Jahren, scheint sie heute Konventionen zu sprengen, ist sie doch alles andere als mit einem klaren Ja oder Nein zu beantworten. Über Jahrzehnte war es geradezu selbstverständlich, dass es einen Garagen- oder Scheunenfund erst einmal zu restaurieren galt, bevor sich sein Besitzer damit auf einem Oldtimer-Treffen sehen lassen und der Bewunderung des Publikums sicher sein

konnte. Da war es gängige Praxis, zunächst einmal alles zu zerlegen. Es folgte die vermeintlich unumgängliche „klinische“ Reinigung mit Hochdruckreiniger und Sandstrahlpistole und schließlich erhielt das heilige Blechle noch eine strahlende Hochglanzlackierung. Neuer Chrom und Nickel waren sowieso fällig. Läderte Fahrzeugteile, deren Wiederinstandsetzung und Aufarbeitung sich nach wirtschaftlichen Erwägungen nicht lohnte, wurden kurz entschlossen ausgetauscht, während das danach nicht mehr

benötigte Originalteil häufig in den Schrott-Container wanderte. Immerhin gab es ja vielfach preiswerte Nachfertigungen aus dem osteuropäischen Ausland – beispielsweise von Scheinwerfern, Trichterhupen, Motorradschutzblechen etc., die man einfach nur noch zu montieren brauchte. Nur allzu verständlich, war und ist dies aufgrund der Stundensätze heutiger Werkstätten ganz klar der kostengünstigste Weg.

Doch ist es auch der einzig richtige Weg? Sicher nicht. Die Alternative zu einer konsequenten Vollglanz-Wiederherstellung ist eine Restaurierung im Sinne von Erhaltung der historischen Substanz. Kein Restaurator der Welt käme auf die Idee, ein altes Gemälde zu restaurieren, indem er zuerst einmal alles bis auf die Leinwand abstrahlt, um hinterher das Ganze neu nachzumalen oder gar durch einen Nachdruck zu ersetzen. Das käme einem Totalschaden gleich! Immer mehr Liebhaber historischer Fahrzeuge,

ganz gleich ob es sich hierbei um die Fahrzeuggattungen Motorräder, Automobile, Fahrräder oder Nutzfahrzeuge handelt, sehen daher den wahren Wert eines Oldtimers in dessen Originalität. Da wird die eine oder andere Schramme als unvermeidliche Gebrauchsspur einer jahrzehntelangen Nutzung ganz einfach akzeptiert. Da darf auch der Chrom von Bläschen unterwandert, der Nickel stumpf und angelaufen sein. Rissignarbigem Leder, abgegriffenen Lenkrädern, verwitterten Zierlinien, Schriftzügen oder schief getretenen Fußrasten kommt auf einmal eine ganz neue Bedeutung zu. Sie lassen den Oldtimer plötzlich in einem ganz anderen Licht erscheinen.





16.2 Patina heißt das Zauberwort

Die Patina, die unsere unrestaurierten Vehikel mit dem behaglichen Flair alter Gemälde, antiker Möbel und kostbaren Tafelsilbers umgibt. Liebenswerte, seidenmatte Patina. Da riecht es förmlich nach altem Gummi, nach Benzin und Motorenöl. Museale Kleinode. Doch leider sind Fahrzeuge, die sich in einem derart guten und erhaltenswerten Originalzustand befinden, ausgesprochen selten. In den meisten Fällen sind aufwendige Schweißarbeiten an Karosserie und Rahmen unumgänglich.

Häufig wurden sie von ihren Vorbesitzern „modernisiert“, umlackiert und den jeweiligen Trends der Zeit angepasst. Dann bleibt dem neuen Besitzer meist keine andere Wahl, als die einer mehr oder weniger kostspieligen Komplettrestaurierung.

Am Ende steht dafür aber dann nicht selten der toprestaurierte Oldtimer. Mit aufwendigen Lackierungen, poliertem Leichtmetall und Hochglanz bis zur letzten Schraube präsentieren sich

diese Schätze nicht selten in einem Zustand besser als neu. Fachleute sprechen hier von „Showroom Condition“. Ehrfurchtsvoll und tief beeindruckt von der atemberaubenden Schönheit und dem handwerklichen Geschick der Restaurateure werden sie mit Recht vom Publikum bewundert. Einfach traumhaft. Zum Fahren fast zu schade.

Doch im Gegensatz zu unrestaurierten Oldtimern birgt der Erwerb eines komplett restaurierten Fahrzeuges auch gewisse Gefahren, denn unter dem neuen Lack lassen sich relativ leicht Mängel verbergen. Da wird mitunter gespachtelt und gefillert, was das Zeug hält. Und von Laien im Feuereifer gelegentlich

auch an sicherheitsrelevanten, tragenden Teilen wie beispielsweise Rahmen, Gabeln, Felgen und dergleichen. Zudem gibt es besonders im Bereich der hochpreisigen Fahrzeuge mittlerweile Nachfertigungen, die professionell aufgebaut, von den Originalen, wenn überhaupt, dann nur noch sehr schwer zu unterscheiden sind. So können beispielsweise aus England komplett neu gefertigte Rennmaschinen nach den Vorbildern aus den 50er- und 60er-Jahren bezogen werden. Wunder schön gemacht – nur eben Neufahrzeuge – keine echten Oldtimer, auch wenn sie den Anschein erwecken.

16.3 Restaurierung im Ausland?

Eine Überlegung wert könnte auch die Restaurierung in einem Land mit niedrigeren Arbeitskosten sein. Wenn es sich dabei um ein EU-Land handelt, sind keinerlei Zollformalitäten für die Verbringung des Fahrzeuges dorthin und seine Rückkehr nach Deutschland erforderlich. Sollte der Restaurator aber in einem Nicht-EU-Land tätig sein, muss bedacht werden, dass sowohl

das Hinbringen des unbearbeiteten wie auch das Abholen des restaurierten Fahrzeuges ein Zollvorgang ist, für den einige Regeln eingehalten werden müssen. Der Vorgang selbst wird „Passive Veredelung“ genannt. So muss schon vor der Verbringung des Fahrzeuges ins Ausland die Bewilligung der Passiven Veredelung beim deutschen Zoll beantragt werden. Ausführliche Informationen zur Passiven Veredelung, welche Zollpapiere, Formalitäten notwendig bzw. beim Zollamt zu erledigen sind, finden Sie unter **www.zoll.de**.

Mit dieser Bewilligung und den dazugehörigen Zollpapieren erspart man sich bei den Grenzzollämtern umständliche Erklärungen über das beabsichtigte Vorhaben und es ist damit auch sichergestellt, dass bei der Rückkehr die Einfuhrabgaben in Höhe von 19 % Einfuhrumsatzsteuer und ggf. Einfuhrzoll wirklich nur von dem hinzugekommenen Mehrwert berechnet werden.

16.4 Restaurieren oder nicht, Fazit

Es scheint keine eindeutige Antwort auf die eingangs gestellte Frage „Restaurieren oder nicht?“ zu geben. Dennoch, im Sinne der Erhaltung des historisch Wertvollen sollten Fahrzeuge in besonders gutem Originalzustand unrestauriert belassen werden, denn jede Restaurierung kostet auch historische Substanz. Gerade diese Erkenntnis führte besonders in den letzten Jahren zu einem Trend, dem sich immer mehr Oldtimer-Freunde anschließen. Da derartige Fahrzeuge aber zu den absoluten Ausnahmefahrzeugen zählen, werden die meisten Scheunenfunde eine Restaurierung erfahren, aber idealerweise mit maximalem Erhalt der historischen Substanz und besonders nach den Vorstellungen des Besitzers. Eine gute Hilfestellung bei der Frage nach der Restaurierung gibt auch die in Kapitel 2 abgedruckte FIVA Charta von Turin. Die Redaktion von Oldtimer-Markt hat sich mit der optimalen Fahrzeugpflege ausführlich beschäftigt – der Beitrag „Patina pflegen und erhalten“ ist unter **www.oldtimer-markt.de/patinapflege** abrufbar.



16.5 Lack auf dem Oldtimer

Die lackierte Fläche – das „Kleid“ des Autos – ist bei jedem Fahrzeug die mit Abstand größte sichtbare Fläche und bildet daher maßgeblich den ersten Eindruck. Allerdings ist Lack auf dem Oldtimer ein im wahrsten Sinne des Wortes vielschichtiges Thema.

Die Lackmarke Glasurit mit ihren Classic Car Colors bietet neben hochwertigen Reparaturlacken die weltweit größte Farbtondatenbank und ein präzises Farbtonefindungssystem. „Mit Hilfe des Farbtonearchivs können unsere Lackexperten die ab Werk lackierten Farbtöne von Oldtimern ermitteln und mit aktueller Lacktechnologie authentisch nachstellen“, hält Jürgen Book, Leiter Classic Cars bei Glasurit und Experte im Bereich klassischer Fahrzeuge, fest. „In unserer Datenbank befinden sich über 250.000 Farbtöne, davon ein großer Anteil für klassische Fahrzeuge. Zudem erweitern wir unsere Datenbank laufend durch gemeinsame Recherchen mit Autoherstellern, Autoclubs und Museen sowie historischen Archiven“. Eine Aussage, die das Herz eines jeden Oldtimer-Fans höher schlagen lassen dürfte. Auch ein Herz für die kleineren Clubs und Marken haben die Münsteraner. So wurden die historischen Farbtöne von Messerschmitt, Adler und Bitter in enger Zusammenarbeit mit den Markenclubs wieder rekonstruiert. Interessierte können auf der Webseite über die praktische Eingabemaske nach einer passenden Farbtönlösung für ihren Klassiker suchen. Der Glasurit-Lackierbetrieb hat dann die entsprechende Lackmischformel dafür.

Ein logischer Schritt war für Glasurit im Jahr 2016 die globale Partnerschaft mit der FIVA, des Weltverbandes aller Oldtimerclubs. Informationen zur Zusammenarbeit finden sich auf der Webseite www.fiva.org. Unter der Rubrik „FIVA Master Class“ informiert Glasurit über viele Lackaspekte rund um klassische Fahrzeuge.

Normalerweise wird ein Auto aber nicht für die Einlagerung oder Erhaltung, sondern zum Fahren

gebaut – mit Ausnahme der wenigen Fahrzeuge, die bereits von Anfang an Kultstatus besitzen. Im Durchschnitt wird ein Fahrzeug heute etwa 15 Jahre lang genutzt. Nach dieser Gebrauchsphase durchleben die meisten Fahrzeuge eine Phase der Vernachlässigung. Eine Nutzung über einen Zeitraum von 30 Jahren und mehr und damit eine Wiederentdeckung als Sammelobjekt ist üblicherweise nicht vorgesehen. Im Laufe eines solchen langen Autolebens werden Fahrzeuge instandgehalten, repariert oder umlackiert und danach meist verschrottet, selten eingelagert oder von Enthusiasten erhalten. Fahrzeuge, die tatsächlich noch den unberührten Erstlack – das tatsächlich echte Original – aufweisen, sind außerordentlich selten.

Die Anforderungen für die Lackierungen von Oldtimern unterscheiden sich daher deutlich von den Anforderungen eines Neu- und Gebrauchs-fahrzeugs.

Jedes historische Fahrzeug ist durch seine individuelle Geschichte ein absolutes Einzelstück und der Zustand des Lacks sagt viel darüber aus. Bis vor etwa zehn Jahren ging es bei der Lackierung von Oldtimern vor allem um hochglänzende und fachmännisch bestens instand gesetzte Fahrzeuge. Das hat sich stark verändert oder, besser gesagt, das Spektrum der Vorlieben, die immer sehr individuell sind, hat sich erweitert. Fahrzeuge mit Gebrauchs- und Alterungsspuren – der sog. Patina – und die Erhaltung der historischen Substanz werden heute sehr geschätzt. Aber: Schönheit liegt im Auge des Betrachters.

Erhalt vor neu ist Trend, aber es gibt genauso eine riesige Anzahl von Autobesitzern, die sich über Hochglanz freuen und penibel darüber wachen. Die Entscheidung, wie ein Auto zu reparieren, zu restaurieren oder instandgehalten werden soll, hängt sehr direkt mit der durch den Besitzer vorgesehenen Nutzung zusammen. Dabei gibt es zwischen hochpreisigen, unter besten Bedingungen gelagerten Sammlerobjekten, und bei Wind und Wetter bewegten Fahrzeugen alle Facetten.

Classic Car Colors



A brand of
BASF – We create chemistry

Ihr Klassiker - so schön wie am ersten Tag!

Für den Werterhalt Ihres Klassikers suchen Sie den besten Partner in allen Lackfragen? Dann sind Sie bei uns richtig. Mit Glasurit Classic Car Colors bieten wir Ihnen umfassende Unterstützung. Unser Service führt Sie im Internet über unser weltweit größtes Farbtonarchiv zum Originalfarbton für Ihren Klassiker und zu einem geeigneten Glasurit-Partnerbetrieb in Ihrer Nähe.

classiccarcolors.com



Scan mich!



Global Partner



Die Lackoberfläche beim Oldtimer sollte sehr genau inspiziert werden, denn Lack zeigt vieles, aber verdeckt meist mehr. Mit einem geschulten „Lackblick“ nach Unregelmäßigkeiten, wie Schleifriefenmarkierungen, Krater, Staubeinschlüsse oder unterschiedliche Farbtöne, lassen sich Überraschungen oft erahnen. Oft sind dann auch weitere Untersuchungen sinnvoll. Hilfreich ist der geschulte Blick eines Lackierers oder Sachverständigen.

Mehr Informationen zu Lack und in der Oberfläche eines Fahrzeugs versteckten Hinweisen, finden Sie im Lackschadenratgeber von Glasurit unter:
www.knowhow.glasurit.com/de/help



Ein weiterer fundamentaler Unterschied zur Reparatur von Neufahrzeugen liegt in den auf einem alten Fahrzeug meist vorhandenen Lackschichten. Wie Jahresringe bei einem Baum, berichtet der Lackaufbau von der Geschichte des Fahrzeugs.

Dazu hier die Abbildung übereinanderliegender Lackschichten als Querschnitt unter dem Lichtmikroskop auf dem Messefahrzeug von Glasurit bei der Techno-Classica 2016. Der ursprünglich rubinrote Porsche 356 von 1963 war ein Garagenfund. Im Erscheinungsjahr 1963 stand schon die Markteinführung des 911er an und dieser 356 wurde recht schnell zum Gebrauchtwagen degradiert. Nicht untypisch, dass solche Autos in den 60er-/70er-Jahren billig zu bekommen waren und bei Missfallen einfach umlackiert wurden. Als Nicht-Porsche hätte er vermutlich den Weg zum Schrottplatz gefunden. Er wurde mehrmals lackiert, mindestens zweimal rot und zwei- bis dreimal in einem Grünton. Das Fahrzeug war ein intensiv genutzter Gegenstand. In der Beifahrertür wurde Bauschaum zur Schalldämmung und Reparatur eingesetzt, Roststellen waren kostensparend großflächig übergeschach-

telt. Dies ist bei Oldtimern eher die Regel als die Ausnahme.



Abbildung übereinanderliegender Lackschichten als Querschnitt unter dem Lichtmikroskop.

Lackreparaturen sollten bei Young- und Oldtimern nur im kleinstmöglichen Bereich erfolgen. Oft wird eine Teillackierung notwendig, um angrenzende Schichten zu erhalten und nicht ohne Notwendigkeit über zu lackieren. Hier sind das Können des Lackierers und die richtige Verfahrenstechnik für die Reparatur entscheidend. Im Fall von Teillackierungen müssen ggf. Farbmuster gespritzt werden, um den genauen Farbton und/oder Metalleffekt und/oder Glanzgrad etc. hinzubekommen. Das bedeutet zusätzlichen Aufwand, der auch zu zahlen ist.

Dabei geht es gar nicht immer um den Erhalt der Erstlackierung sondern generell um gealterte Lackierflächen. Zur Erhaltung gealterter und intakter Lackierungen wird es neue Techniken zur Aufbereitung, Erhaltung und präventiven Konservierung geben.

Folgend einige Beispiele von aus lacktechnischer Sicht zerstörten, aber „kulturell“ möglicherweise erhaltenswerter Lackierungen.

Der Nutzungs-Wunsch des Besitzers und der Ausgangszustand des Fahrzeugs sind die wichtigsten Aspekte hinsichtlich folgender Lackierarbeiten.



Panhard: Rissiger Lack an einem Panhard Dyna X Baujahr 1949 – vermutlich die Erstlackierung. Die Schutzwirkung der Lackierung ist noch immer gegeben. Der kulturelle Aspekt genießt Vorrang vor der Notwendigkeit zur Reparatur dieser Oberfläche. Bei sachgemäßer Lagerung oder Konservierung kann dieses Fahrzeug noch eine lange Zeit überdauern.



Fahrzeug in Zweifarbenlackierung. Der Jaguar MK 9 war das Messfahrzeug von Glasurit bei der Techno-Classica 2018. Insgesamt weisen die einzelnen Fahrzeugteile jedoch etwa 20 unterschiedliche Nuancen/Varianten auf. Dokumentiert war, wie so oft, fast nichts zu den bisherigen Lackierarbeiten.

Dabei gibt es die volle Bandbreite an persönlichen Meinungen und Geschmäckern. Wichtig ist letztendlich auch, dass die Verkehrssicherheit der Fahrzeuge gegeben ist und die Sicherheitsaspekte den gesetzlichen Regeln zum Fahren auf öffentlichen Straßen entsprechen.

Text: Jürgen Book, Classic Car Colors Glasurit

Die Liste der auf die Lackreparatur und Restaurierung von klassischen Fahrzeugen spezialisierten Betriebe sowie weitere Informationen zu den Glasurit Classic Car Colors finden Sie unter:
www.classiccarcolors.de



Lackierung eines Porsche 911 aus dem Südwesten der USA. Die Oberflächenschäden können mit schwarzem Kontrollpulver sehr gut sichtbar gemacht werden. Der Lack ist teilweise rissig und durch Sonneneinstrahlung und Säure zerstört, möglicherweise auch durch Insekten und/oder Vogelkot.

16.6 Der ADAC Jugendclub-Roller

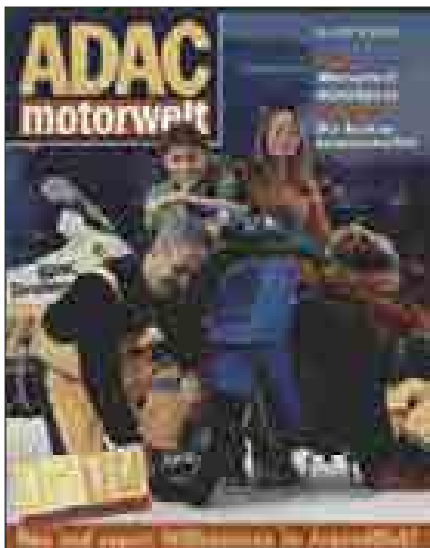
Ein Yamaha Zest 50 Roller von 1996, repariert nach den Richtlinien der Charta von Turin? Das mag anachronistisch erscheinen. Es ist aber tägliche Realität beim Oldtimerhobby, dass eine ansonsten wirtschaftlich nicht sinnvolle Instandsetzung durch den ideellen Wert eines Fahrzeuges aufgewogen wird. So auch hier beim ADAC Jugendclub-Roller. Dessen Marktwert ist vermutlich kaum vierstellig, seine Geschichte macht ihn aber für den ADAC zu einem wertvollen Artefakt.

Angelegt wurden bei der Instandsetzung die Maßstäbe der Charta von Turin. Sie wurde 2012 von der FIVA, dem Weltverband der Oldtimerclubs, verabschiedet, um Leitlinien zur Behandlung von historischen Fahrzeugen, die über 30 Jahre alt sind, zu schaffen (siehe auch Kapitel „Oldtimer-Weltverband FIVA“). Die Charta unterstützt die Anerkennung von mobilem Kulturgut durch die UNESCO. Dass diese Leitlinien auch für jüngere Fahrzeuge, die der Nachwelt bewahrt werden sollen, anwendbar sind, zeigt dieses Projekt. Dafür wurde die Geschichte des Rollers nahezu lückenlos recherchiert und die ausgeführten Arbeiten sorgfältig dokumentiert. Geschaffen

wurde der Roller einst für ein Jugendprojekt und junge Leute der Berufsschule in Weiterstadt haben den Roller auch heute, nach über 20 Jahren, wieder in den gewünschten Zustand gebracht.

Zur Historie

1996 wurde der ADAC 15/17 Jugendclub gegründet, um ein Angebot für Jugendliche ab 15 Jahren, bis zum Erreichen des Mindestalters für den Auto- bzw. Motorradführerschein, zu schaffen. Als Erkennungszeichen des Jugendclubs wurde ein von Yamaha Deutschland zur Verfügung gestellter Roller zur Gestaltung dem Lackkünstler Walter Maurer übergeben. Maurer



hat die Lackteile in einem aufwendigen, frisch und dynamisch wirkenden Design lackiert. Die rohen, schwarzen Plastikteile wurden von einem heute nicht mehr identifizierbaren Betrieb gelb lackiert, um den Bogen zum ADAC zu schlagen. Auf den gelben Teilen haben sich dann diverse Persönlichkeiten per Autogramm verewigt, u. a. die mehrfache Gewinnerin der Damenwertung der Rallye-Welt- und Europameisterschaft, Isolde Holderied.

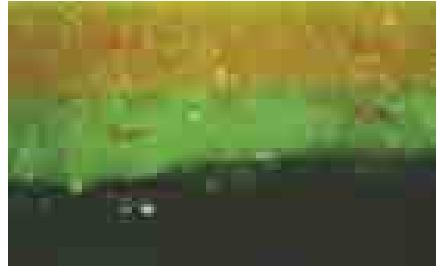
In der Folge wurde der Motorroller auf verschiedenen Messen und Ausstellungen gezeigt, um auf den ADAC 15/17 Jugendclub aufmerksam zu machen. So zierte der Roller beispielsweise den ADAC Stand auf der IFMA 1998. Nach der Umwandlung des ADAC 15/17 Jugendclub in den virtuellen ADAC Jugendclub ADACDRIVE, wurde der Motorroller anschließend an verschiedenen Stellen in der ehemaligen Zentrale des ADAC, Am Westpark 8, ausgestellt. Aufgrund des Umzugs der ADAC Hauptverwaltung 2011 in den Neubau an der Hansastraße 19 in München, wurde der Roller für Werbezwecke an eine Werbeagentur verliehen und er tauchte erst 2018 wieder auf und kam in die Sammlung von ADAC Klassik.

Die Wiederherstellung

Das bedauernswerte Gerät wurde seit 2011 ganz offenbar nicht mit Zuneigung überhäuft. Mehrere Teile waren verkratzt, abgesplittert oder eingerissen. Spuren einer rüden Behandlung. Alle gelb lackierten Teile zeigten teils großflächige Lackabplatzungen. Eine partielle Lackreparatur war dadurch unmöglich. Rundum beschädigt, nicht fahrbereit, ohne Schlüssel und Papiere war der Roller praktisch wertlos. Jegliche Instandsetzung hätte den Zeitwert kostenmäßig weit überschritten.



Schon 2017 fand das erste Treffen von ADAC Klassik und Glasurit in Rahmen der FIVA-Partnerschaft statt und schnell entstand die Idee, ein Fahrzeug der ADAC Sammlung für ein gemeinsames Restaurierungsprojekt zu nutzen. Im Januar 2019 stand der Roller dann zur ersten Besichtigung und Bestandsaufnahme bereit. Es wurde vereinbart, den Roller im Sinne der Charta von Turin wiederherzustellen.



Bei Glasurit in Münster begann die Suche nach der Ursache der Lackabplatzungen. Es wurde im oberflächen-analytischen Labor festgestellt, dass kein geeigneter Haftvermittler verwendet wurde. Der Lackaufbau bestand aus drei Schichten, es wurde kein Elastifizierungszusatz beigegeben, und der Untergrund wurde nicht angeschliffen. Die Bestimmung der Kunststoffart mit Hilfe der

ATR-IR-Spektroskopie ergab, dass es sich um PP/EPDM handelt. Das ist ein mit korrekter Untergrundvorbehandlung und einem korrekten Lackaufbau, lackierbarer Kunststoff.

Anhand eines entnommenen Lackmusters arbeitete Glasurit den Farbton aus. Die perfekte Passgenauigkeit erzielten die Experten des Farbtonlabors mit einem Grundlack und einem darauffolgenden gelben Uni-Decklack.

Im Mai 2019 kam es zum Treffen mit Walter Maurer in dessen Werkstatt im ehemali-



gen Luftwaffenstützpunkt in Fürstenfeldbruck. Glücklicherweise zeigte sich, dass die einzige Schadstelle der von Walter Maurer designten Teile in einem unifarbenen Bereich lag und dadurch relativ einfach zu reparieren war. Er war sofort bereit, sein Werk wieder instandzusetzen und sorgte dafür, dass die Reparaturstelle heute so gut wie unsichtbar ist. Parallel erfolgte die Beschaffung der teils mit vielen Unterschriften signierten Plastikteile als Neuteil. Beim Trittbrett war die Suche leider nicht von Erfolg gekrönt. Bei der Tachoverkleidung, auf der einige schwer entzifferbare Unterschriften erkennbar sind, aber glücklicherweise schon.

Dadurch bleibt die Chance gewahrt, einige Unterschriften, die nur noch schattenhaft erkennbar sind und sich auch kaum fotografieren lassen, zu bewahren und evtl. doch noch zu



identifizieren. Im Idealfall könnten die Personen von damals dann den instandgesetzten Roller mit ihren Unterschriften vervollständigen.

In Weiterstadt machten sich die Ausbilder Mariusz Dechnig und sein Kollege Andrew Duffy ein Bild von den angelieferten Teilen. Es war klar, dass es ein Schüler-Lehrprojekt werden sollte. Luca Ebach, Amirali Nazari und Nassan Bozan führten die Arbeiten mit großem Enthusiasmus mit Unterstützung von Johanna Kaiser, der World Skills-Teilnehmerin der Weltmeisterschaft 2019 im russischen Kasan, durch.

Die Beurteilung der Schäden war eindeutig. Es war 1996 sicher nicht die Intention der Lackierer, dass der Lackaufbau derart abplatzt – also entschied man sich für Entlacken und neu lackieren. Die Konturen der schwarzen Tropfen oder Tränen wurden mit Fotos dokumentiert, die Position empirisch festgelegt und auf einer Schablone exakt festgehalten.

Die Entlackung war mit einem Hochdruckreiniger sehr schnell erledigt. Nach der rückstandsfreien Reinigung wurden die Teile mit einem Bunsenbrenner beflammt, um einerseits die Haftung zu verbessern und andererseits diese nur selten eingesetzte Methode der Oberflächenbehandlung zu schulen. Als nächster Schritt erfolgte die Erstellung eines Farbmusters anhand der von Glasurit ausgearbeiteten Mischformel.

Die schwarzen Tropfen sind dann genau vektorisiert worden. Schablonen, die für die Vorzeichnung notwendig waren, wurden geplottet. Doch damit nicht genug: Die Struktur der Tropfen wies auf eine Streichverarbeitung hin. Also wurde getestet, wie die Struktur des 2K-Decklacks dem Original am nächsten kommt. Lackieren, Freihand-Technik beim Streichen mit Schablone, ein Mix aus beidem oder – wie damals – Freihand-Streichtechnik. Das Ergebnis war: Wie damals. Mit 2K HS-Decklack, gemischt mit konzentriertem Härter für eine gut streichbare Viskosität, ist



flächenstruktur der Tropfen. Besser geht's nicht. Dieses Beispiel zeigt anschaulich die Faszination des Lackierberufes und welche fachliche Qualifikation bei der Lack-Instandsetzung, Reparatur oder Restaurierung historischer Fahrzeuge notwendig ist.



Könnte der Motorroller reden, wäre er sicher eins der glücklichsten Wesen des Planeten, denn mit dieser fulminanten Wiederkehr hätte er wohl nicht gerechnet.



das kein Problem. 5 % des Glasurit Streich- und Rollzusatzes sorgten für die Entschäumung der auftretenden Blasen beim Streichen und zeigten nach Trocknung die typischen und hier gewollten Pinselriefen. Diese Materialeinstellung eignet sich besonders für schwierig zugängliche Stellen. Zwischenzeitlich ist der Roller wieder komplettiert und sieht GENAU so aus wie 1996. Perfekte Übereinstimmung beim Farbton und der Ober-

Kontakt:
E-Mail: klassik@adac.de
www.adac.de/klassik



» 17. WICHTIGE ÜBERGANGSVORSCHRIFTEN

Die StVZO schreibt vor, welche technischen Merkmale Kraftfahrzeuge für eine Zulassung aufweisen müssen. Bis zum 05.05.2012 galt die unten stehende Liste mit Übergangsbestimmungen. Die Liste wird nach wie vor veröffentlicht, um es dem Benutzer zu erleichtern, Ausrüstungs-/Betriebsvorschriften und deren Anwendungsdaten für die im Betrieb befindlichen Fahrzeuge einfach nachvollziehen zu können. Seit Mai 2012 gilt als „Nachfolger“ der bisherigen detaillierten Übergangsvorschriften eine Generalklausel nach § 72 Absatz 1 StVZO, derzeit in folgender aktuellen Fassung: (1) Für Fahrzeuge sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge, die vor dem 3. Juli 2021 erstmals in den Verkehr gekommen sind, gelten die zum Zeitpunkt ihrer Zulassung geltenden Vorschriften einschließlich der für diese Fahrzeuge erlassenen Nachrüstvorschriften fort. § 72 Absatz II StVZO enthält dann zu einigen Vorschriften aus der StVZO (§ 32 bis § 56) ergänzend noch besondere Bestimmungen, die entweder in Bezug auf die Verkehrssicherheit oder die Umwelt besonders relevant sind.

17.1 Übergangsvorschriften für Pkw

Erstzulassung	§§	Vorschrift
vor 01.04.1952	§ 59 StVZO	Ort der Anbringung des Fabriksschildes beliebig
vor 01.04.1952	§ 59 StVZO	Angabe des Fahrzeugtyps auf dem Fabriksschild nicht erforderlich
ab 01.01.1954	§ 22a StVZO	BAG* Pflicht für Schluss- und Bremsleuchten sowie für Rückstrahler
ab 01.01.1954	§ 22a StVZO	BAG Pflicht für Scheinwerfer für Fern- und Abblendlicht
ab 01.01.1954	§ 22a StVZO	BAG Pflicht für Kennzeichenbeleuchtung, Begrenzungs- und Parkleuchten
vor 01.01.1954	§ 22a StVZO	Keine BAG Pflicht für Einrichtungen zum Verbinden von Fahrzeugen
vor 01.01.1954	§ 22a StVZO	Keine Kennzeichnungspflicht für bauartgenehmigungspflichtige Teile
vor 01.01.1956	§ 35c StVZO	Keine Heizung und Lüftung im geschlossenen Pkw erforderlich
ab 01.04.1957	§ 22a StVZO	BAG Pflicht für Sicherheitsglas
ab 01.04.1957	§ 22a StVZO	BAG Pflicht für Fahrtrichtungsanzeiger
vor 01.01.1957	§ 40 StVZO	Keine Bauartgenehmigungspflicht für Sicherheitsglas
vor 01.04.1957	§ 54 StVZO	Gelbe Pendelwinker zulässig, für Fz. mit L ≤ 4.000 mm und B ≤ 1.600 mm
vor 01.04.1957	§ 54 StVZO	Winker mit gelbem Blinklicht zulässig, dto.
ab 01.01.1961	§ 22a StVZO	BAG Pflicht für Glühlampen für Scheinwerfer mit asymmetr. Abblendlicht
ab 01.01.1961	§ 22a StVZO	BAG Pflicht für Nebelscheinwerfer
ab 01.04.1961	§ 22a StVZO	BAG Pflicht für Sicherheitsgurte
vor 01.07.1961	§ 53 StVZO	Eine Bremsleuchte zulässig, sofern original
ab 01.01.1962	§ 22a StVZO	BAG Pflicht für Heizungen (ausgenommen Warmwasser- und elektrische Heizungen)
ab 01.01.1962	§ 38a StVZO	Diebstahlsicherung rückwirkend für alle erforderlich
vor 01.01.1962	§ 38a StVZO	Sicherung gegen unbefugte Benutzung als loses Zubehör (nur mit Ausnahmegenehmigung)
ab 01.01.1962	§ 55a StVZO	Funkschutzzeichen für Funkentstörung erforderlich
vor 01.07.1963	§ 35e StVZO	Hinten angeschlagene Türen zulässig
ab 01.07.1969	§ 29 StVZO	Pkw mit Ottomotor AU-pflichtig
ab 01.01.1977	§ 29 StVZO	Pkw mit Dieselmotor AU-pflichtig
vor 01.10.1969	§ 59 StVZO	FIN** darf auch eingraviert sein
vor 01.10.1969	§ 59 StVZO	FIN auch auf genietetem Schild zulässig
ab 01.04.1970	§ 35a StVZO	Sicherheitsgurte auf den vorderen Sitzen erforderlich
vor 01.01.1970	§ 54 StVZO	Fahrtrichtungsanzeiger hinten auch rot zulässig
vor 20.04.1973	§ 70/220/EWG	Kurbelgehäuseentlüftung darf ins Freie gehen
ab 01.10.1974	§ 43 StVZO	Abschleppöse vorn erforderlich; wenn Anhängelast, dann auch hinten erforderlich
ab 01.05.1979	§ 35a StVZO	Sicherheitsgurte auf den hinteren Sitzen erforderlich
vor 01.01.1983	§ 53 StVZO	Bremslicht auch gelb zulässig
vor 01.01.1983	§ 53 StVZO	Brems- und Blinklicht als Baueinheit zulässig (Einkammerleuchte), nur bei Abnahme vor 01.01.1998, sonst gilt der 01.01.1970
ab 01.01.1986	§ 22a StVZO	BAG Pflicht für Rückfahrscheinwerfer
ab 01.01.1987	§ 52a StVZO	Pflicht für Rückfahrscheinwerfer
ab 01.08.1988	§ 50 StVZO	Hauptscheinwerfer Anbauhöhe untere Spiegelkante größer/gleich 500 mm, oberster Punkt leuchtende Fläche kleiner/gleich 1.200 mm
ab 01.10.1989	§ 30b StVZO	Berechnung des Hubraums $\pi = 3,1416$, Bohrung u. Hub in 1/10 mm, runden auf eine Stelle nach dem Komma
ab 01.01.1990	§ 50 StVZO	Leuchtweitenregulierung erforderlich
ab 01.01.1991	§ 41 StVZO	Bremsanlage von Pkw muss RL 71/320/EWG entsprechen

ab 01.01.1991	§ 53d StVZO	Nebelschlussleuchte erforderlich
ab 01.01.1991	§ 57 StVZO	Geschwindigkeitsmesser muss RL 75/443/EWG entsprechen
ab 01.01.1992	§ 35a StVZO	Verankerungspunkte für Sicherheitsgurte müssen 76/115/EWG entsprechen
ab 01.10.1998	§ 22a StVZO	BAG Pflicht für Luftreifen
ab 01.10.1998	§ 38b StVZO	Pkw-Alarmsysteme müssen RL 74/61/EWG entsprechen
ab 01.10.1998	§ 76/756/EWG	3. Bremsleuchte an EG-typgenehmigten Fahrzeugen erforderlich
ab 01.10.1999	§ 35a StVZO	Einzelgenehmigte Fahrzeuge: Sitze und deren Verankerung müssen EG Vorschriften entsprechen (Sonderregelungen für Importfahrzeuge möglich)
ab 01.10.1999	§ 35a StVZO	Kopfstützen an den vorderen Außensitzen erforderlich
ab 01.04.2000	§ 50 StVZO	Sichtwinkel und Anbau der Umrissleuchten gemäß 97/28/EG
bis 01.04.2000	§ 50 StVZO	Automatische Leuchtweitenregulierung und Scheinwerferreinigungsanlage nicht vorgeschrieben, wenn Gasentladungslampen davor nachgerüstet
ab 01.01.2001	§ 47 StVZO	Für Fahrzeuge mit Ottomotor OBD vorgeschrieben
ab 01.10.2001	§ 39a StVZO	Kennzeichnung der Betätigungseinrichtungen, Kontrollleuchten und -Anzeigen müssen der RL78/316/EWG in der Fassung 94/53/EG entsprechen
ab 01.04.2002	§ 47a StVZO	Einführung der Abgasuntersuchung mit Geregelterm Katalysator und OBD (Ottomotor)
ab 01.10.2002	§ 55a StVZO	Nachweis EMV*** auch für Einzelfahrzeuge erforderlich, davor nur Funkenstörung

17.2 Übergangsvorschriften für Motorräder

Erstzulassung	§§	Vorschrift
vor 01.04.1952	§ 59 StVZO	Ort der Anbringung des Fabrikschildes beliebig
vor 01.01.1954	§ 22a StVZO	Keine Kennzeichnungspflicht für bauartgenehmigungspflichtige Teile
ab 01.01.1954	§ 22a StVZO	BAG Pflicht für Schluss- und Bremsleuchten sowie für Rückstrahler
ab 01.01.1954	§ 22a StVZO	BAG Pflicht für Scheinwerfer für Fern- und Abblendlicht
ab 01.01.1954	§ 22a StVZO	BAG Pflicht für Kennzeichenbeleuchtung, Begrenzungs- und Parkleuchten
ab 01.01.1954	§ 22a StVZO	BAG Pflicht für Beiwagen (rückwirkend wieder aufgehoben am 01.08.90)
ab 01.01.1961	§ 22a StVZO	BAG Pflicht für Glühlampen für Scheinwerfer mit asymmetr. Abblendlicht
ab 01.01.1961	§ 22a StVZO	BAG Pflicht für Nebelscheinwerfer
vor 01.01.1962	§ 36a StVZO	Keine genaue Definition über Radabdeckungen (keine heutigen Maßstäbe anlegen)
vor 01.01.1962	§ 38a StVZO	Sicherung gegen unbefugte Benutzung als loses Zubehör (in BW ohne Ausnahme möglich)
ab 01.01.1962	§ 54 StVZO	Fahrtrichtungsanzeiger erforderlich
ab 01.01.1962	§ 55a StVZO	Funkschutzzeichen für Funkenstörung erforderlich
vor 01.01.1970	§ 54 StVZO	Fahrtrichtungsanzeiger hinten auch rot zulässig
vor 01.01.1983	§ 53 StVZO	Bremslicht auch gelb zulässig
vor 22.03.1985	§ 53 StVZO	Rückstrahler der Kategorie I zulässig
ab 22.03.1985	§ 53 StVZO	Rückstrahler der Kategorie IA zulässig
ab 01.04.1986	§ 30a StVZO	Einhaltung des Antimanipulationskatalogs für Fahrräder mit Hilfsmotor, Klein- und Leichtkrafträder aus StVZO
ab 01.01.1987	§ 53 StVZO	Rückstrahler nicht an beweglichen Teilen zulässig, an den Lenkerenden bei Fahrzeugen mit ABE/EBE bis zum 16.06.2003 weiterhin zulässig
ab 01.01.1988	§ 49a StVZO	Ausreichende elektrische Versorgung der Scheinwerfer und Signalleuchten erforderlich
vor 01.01.1988	§ 50 StVZO	Hauptscheinwerfer Anbauhöhe untere Spiegelkante kleiner 1.000 mm
ab 01.08.1988	§ 50 StVZO	Hauptscheinwerfer Anbauhöhe untere Spiegelkante mindestens 500 mm, oberster Punkt leuchtende Fläche kleiner 1.250 mm
ab 01.01.1988	§ 53 StVZO	Bremslicht erforderlich
ab 01.10.1989	§ 30b StVZO	Ber. des Hubraums $\pi = 3,1416$, Bohrung u. Hub in mm, runden auf eine Stelle nach dem Komma
ab 01.01.1989	§ 47 StVZO	Abgasverhalten gem. ECE R40-00 bzw. ECE R47-00 erforderlich
ab 01.08.1990	§ 22a StVZO	BAG Pflicht für Beiwagen rückwirkend wieder aufgehoben
ab 01.01.1990	§ 56 StVZO	Zweiter Rückspiegel erforderlich, wenn bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit größer 100 km/h
ab 01.01.1991	§ 57 StVZO	Geschwindigkeitsmesser muss RL 75/443/EWG entsprechen
ab 01.07.1994	§ 47 StVZO	Abgasverhalten gem. ECE R-40-01, ECE-R40.00 mit Ausnahme bis 30.06.95
ab 01.10.1998	§ 41 StVZO	Bremsanlage muss RL 93/14/EWG entsprechen
ab 17.06.1999	§ 47 StVZO	Abgasverhalten muss RL 97/24/EG für neue Typen mit EG-BE entsprechen
ab 01.01.1999	§ 19 StVZO	reihenweise gefertigte Krafträder (Klasse L) benötigten ab diesem Zeitpunkt zum Verkauf in der EU eine EG-Typgenehmigung, Nationale ABE entfällt.
		Einzelgenehmigung weiterhin möglich
ab 01.04.2000	§ 32 StVZO	Einführung Grenzmaße für Fahrzeuge der Klasse L (Krafträder und leichte 4-rädr. Kfz)
ab 01.10.2000	§ 49 StVZO	Geräuschverhalten von Krafträdern mit Einzelbetriebslaubnis muss RL97/24/EG entsprechen
ab 30.09.2000	§ 47 StVZO	Abgasverhalten von Krafträdern mit Einzelbetriebslaubnis muss RL92/61/EWG entsprechen
ab 01.01.2002	§ 18 StVZO	Bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von Kleinkrafträdern max. 45 km/h
ab 01.10.2002	§ 55a StVZO	Nachweis EMV auch für Einzelfahrzeuge erforderlich, davor nur Funkenstörung

* BAG = Bauartgenehmigung, ** FIN = Fahrzeug-Identitätsnummer, *** EMV = Elektromagnetische Verträglichkeit



» 18. OLDTIMER UND SICHERHEIT

Nicht nur für Neueinsteiger ins Oldtimer-Hobby eine nahe liegende Fragestellung: Wie sieht es eigentlich mit der Sicherheit aus, wenn wirklich einmal etwas passiert? Klar ist: Ältere Automodelle sind zwangsläufig mehr oder weniger weit von dem Sicherheitsstandard entfernt, den wir heute als selbstverständlich ansehen. Scheibenbremsen, Antiblockiersysteme, Airbags, elektronische Fahrstabilitätsregelungen, Sicherheitsgurte, Gurtstraffer, Kopfstützen und crashoptimierte Karosseriekonzepte sucht man meist vergebens – auch wenn sich bereits in den 50er-Jahren einige Hersteller intensiv mit dem Thema Fahrzeugsicherheit beschäftigten.

18.1 Allgemeines

Crashversuch: Aus Anlass seines 100-jährigen Jubiläums hatte der ADAC zwar kein Modell aus seinem Gründungsjahr, mit einem VW Käfer aber dennoch ein Vorkriegskonzept auf die Crashbahn gestellt. Die Anforderungen waren topaktuell: Nach dem Euro NCAP-Verfahren, in dem sich normalerweise neue Modelle bewähren müssen, trat der Käfer Baujahr 1983, also immerhin schon mit Sicherheitsgurten, zum Vergleich mit einem Golf II und einem Golf IV im Frontal- und Seiten-crash an. Während beim jüngsten Modell nur die

Füße des Fahrers einem deutlichen Verletzungsrisiko ausgesetzt waren, hätte der Frontalaufprall für den Käfer-Fahrer, neben etlichen anderen Blessuren, deutliche Kopfverletzungen zur Folge gehabt. Da tröstet es nur wenig, dass die Dummy-Belastungswerte im Seitenaufprall moderat ausfielen und, zur Überraschung der Experten, der Golf II wesentlich schlechter abschnitt.

Fazit: Welches Modell man auch betrachtet, etliche Jahrzehnte Automobil-Entwicklung sind hier nicht einfach wegzudiskutieren.

Oldtimer sind in Sachen Crashesicherheit absolut nicht vergleichbar mit modernen Fahrzeugen. Entschärfend wirkt aber, dass Oldtimer-Fahrer eigentlich ideale Verkehrsteilnehmer sind: Die Fahrweise ist (überwiegend) deutlich defensiv, die zurückgelegten Kilometer pro Jahr sind meist gering, bei extrem ungünstigen Wetter- und Verkehrsverhältnissen dürfen die Fahrzeuge in der Garage bleiben. Dies schlägt sich auch in vorteilhaften Haftpflichtprämien der Spezialversicherer nieder – der Oldtimer als Unfallverursacher ist eine absolute Rarität. Die Ergebnisse aus der Unfallforschung belegen, dass das Risiko eines Unfalls mit einem Oldtimer rund 11-mal seltener ist als mit einem modernen Pkw. Im Fall der Fälle ist das Verletzungsrisiko im Oldtimer allerdings ca. 30 % höher.

Einen wesentlichen Faktor bei der Sicherheit bestimmt der Fahrer selbst: und zwar durch eine vorausschauende Fahrweise! Nach einer Statistik ist nämlich der Mensch in 98 Prozent aller schweren Unfälle die Ursache. Aufmerksames und vorsichtiges Fahren ist deshalb bei weniger Fahrzeugsicherheit sehr wichtig!

Hunde im Oldtimer:

Natürlich darf der Hund nicht zu Hause bleiben, wenn eine Fahrt mit dem Oldtimer gemacht wird. Über die richtige Sicherung der Vierbeiner berichtet der Artikel „Mach Platz“ aus „Oldtimer Markt“: www.oldtimer-markt.de/hunde

Kann man Sicherheit nachrüsten?

Ein besseres Crashverhalten der Karosserie ist durch nachträgliche Maßnahmen nicht zu erzielen, und auch auf all die elektronischen Helfer, die das Fahren und Bremsen sicherer machen, müssen wir verzichten. Die nachfolgenden Beispiele zeigen aber, dass es schon einige Möglichkeiten gibt, den Oldtimer sicherer zu machen.

18.2 Sicherheitsgurte im Oldtimer

Ob Erwachsener oder Kind: Sich ungesichert im Fahrzeug in den Straßenverkehr zu begeben, ist äußerst riskant. Gerade bei älteren Automodellen, die sowohl beim Knautschverhalten als auch in Bezug auf die harten Innenraum-Konturen etliche Entwicklungsepochen vom aktuellen Standard entfernt sind, kann bereits ein banaler Auffahrunfall mit geringer Geschwindigkeit äußerst fatale Folgen haben. Während ein Erwachsener in der Lage ist (oder sein sollte), diese Risiken für sich selbst abzuschätzen, hat ein Kind als Beifahrer diese Chance nicht. Auch wenn der Oldtimer ein Hobby für die gesamte Familie sein soll (Ausflüge etc.), sollte man die Kindermitnahme gut überlegen. Auf jeden Fall sollte man sich genau informieren, inwieweit Gurtnachrüstungen beim konkreten Automodell machbar sind. Bei vielen Modellen aus den 60er- und 70er-Jahren kann man Sicherheitsgurte leicht nachrüsten: Befestigungspunkte dafür waren häufig schon hinter Türsäulen-Verkleidungen und am Unterboden vorhanden. Insbesondere, wer seine Kinder ins Oldtimer-Hobby einbeziehen möchte, sollte die Möglichkeiten einer Gurtnachrüstung für eine sichere Befestigung von Kindersitzen nutzen. Die Kindermitnahme in gurtlosen Fahrzeugen wurde mittlerweile neben einigen anderen Vorgaben gesetzlich schärfer gefasst (Ausrüstungsvorschriften § 35a StVZO, Personenbeförderung §21 StVO und Anschnallpflicht § 21a StVO):

- In Kraftfahrzeugen dürfen grundsätzlich nur noch so viele Personen mitgenommen werden, wie mit Sicherheitsgurten ausgerüstete Sitze vorhanden sind.
- In Kraftfahrzeugen ohne Sicherheitsgurt (zum Beispiel Oldtimer) dürfen nur so viele Personen befördert werden, wie Sitzplätze vorhanden sind. Kinder unter 3 Jahren dürfen ohne Rückhaltesysteme (Kindersitze) nicht mitgenommen werden.
- Kinder ab drei Jahren dürfen bei fehlenden Rückhaltesystemen nur auf der Rückbank Platz nehmen. Vorne dürfen sie ab einer Körpergröße von 1,50 m sitzen.

- Wenn aus Platzgründen auf der Rücksitzbank die Verwendung einer dritten Kinderrückhalteeinrichtung nicht möglich ist, kann ein drittes Kind ab einem Alter von drei Jahren mit dem Erwachsenengurt ohne Kindersitz gesichert werden (mit Beckengurt erlaubt). Dies sollte aber als dringender Rat des ADAC nur in Ausnahmefällen geschehen!
- Hat das Auto zwar Rücksitze, aber nur vorne Gurte, ist es hingegen nicht nur erlaubt, sondern sogar geboten, die Kleinen im Kindersitz auf den Beifahrersitz zu packen.
- Ältere Kindersitze, die noch nicht mit der Prüfnorm UN ECE Reg. 44/03, 44/04 oder UN ECE Reg. 129 (i-Size) gekennzeichnet sind, dürfen seit April 2008 nicht mehr verwendet werden. Kindersitze mit Top Tether oder Stützfuß können in Oldtimern oft nicht verwendet werden.

Aufgrund zahlreicher nationaler Ausnahmen können die Regelungen im europäischen Ausland geringfügig abweichen. Wenn Kinder auf der Urlaubsreise jedoch wie in Deutschland vorgeschrieben gesichert werden, sollte es im europäischen Ausland keine Probleme geben.



18.3 Umrüsten des Bordnetzes von 6 V auf 12 V

Ein kontrovers diskutiertes Thema unter Oldtimer-Fahrern: Soll man auf die Originalität verzichten und die bis in die 50er-Jahre weit verbreiteten 6-Volt-Bordnetze auf zeitgemäße 12 Volt umrüsten? Der Aufwand ist nicht zu unterschätzen: Ob Anlasser, Scheibenwischer, Innenraum-Gebläse, Relais, Radio – mit Ausnahme der Verkabelung muss die Elektrik weitgehend umgebaut werden. Vergleichsweise einfach geht das nur bei frühen Nachkriegsmodellen wie dem VW Käfer, bei dem man auf passgenaue Baukomponenten späterer Baujahre zurückgreifen kann.

Die „sichtbare Originalität“ zumindest leidet kaum: Nur die Batterie mit ihren sechs (anstelle von drei) Zellen-Stopfen offenbart die Aufrüstung – dass auf manchen Bauteilen oder Glühlampen ein höherer Spannungswert steht, würde sich erst nach einer peniblen Kontrolle zeigen.

Aus reinem Modernitätswahn heraus wird sich freilich niemand mit der Thematik befassen. Hier geht es vielmehr darum, dass ein optimiertes Bordnetz die elektrischen Verbraucher leistungsfähiger macht. Präzise ausgedrückt: Die Scheinwerfer können heller strahlen, der Scheibenwischermotor kann schneller laufen. Die Spannungsverluste sind aufgrund der halbierten Ströme auch in den Leitungen niedriger. Dies gilt umso mehr, als mit fortschreitendem Alter des Fahrzeuges Übergangswiderstände in maroden Kabelsträngen sowie an korrodierten Steckverbindungen (auch an die Masseanschlüsse denken!) zunehmen, womit am Verbraucher nur noch ein Teil der benötigten Spannung ankommt.

Ein 12-Volt-Bordnetz bietet weitere Vorteile: Es kann modernes Zubehör wie etwa Navigationsgeräte, Unfallmeldestecker und Diebstahlwarnanlagen angeschlossen werden.

Natürlich kennen und akzeptieren wir die Grenzen zeitgenössischer Autotechnik, über Defizite bei Licht und Sicht sollte man sich aber durchaus Gedanken machen.

Besser sehen, bedeutet mehr Sicherheit, aber auch das „gesehen werden“ wird immer wichtiger. Fahren mit Licht am Tage (bzw. mit Tagfahrlicht) ist gängig und zu empfehlen. In etlichen europäischen Ländern ist dies bereits Vorschrift, auch in Deutschland wird eine Einführung diskutiert. „Licht an“ dürfte dann auch ohne gesetzliche Verpflichtung für den Oldtimer-Fahrer ratsam sein, um im Straßenverkehr gut erkennbar zu sein. Womit wir wieder bei unserem Spannungsthema wären: 12-Volt-Lichtmaschinen arbeiten mit einem wesentlich besseren Wirkungsgrad, der höhere Energiebedarf ist dann kein Problem mehr.

18.4 LED-Retrofits

LED-Retrofits versprechen mehr Licht und mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Die Scheinwerfer von vielen älteren Autos und Modellen, die mit altem H4- oder H7-Halogenlicht ausgestattet sind, können seit Langem mit LED-Lampen nachgerüstet werden. Aber obwohl LED-Retrofits in einigen Ländern im asiatischen Raum schon genutzt wurden, waren sie in Europa aufgrund

der Gesetzeslage im Straßenverkehr lange unzulässig. Die Leuchtmittelhersteller Osram und Philips entwickelten LED-Leuchtmittel für den europäischen Raum und erreichten für jeweils gut verkaufte und populäre Fahrzeugmodelle die nötige Zulassung. Auf Initiative des Mercedes-Benz R/C 107 SL-Club Deutschland e.V. und mit der Unterstützung des ADAC wurde von Philips die nötige Entwicklungsarbeit durchgeführt, um auch für diesen Fahrzeugtyp die erforderliche Straßenzulassung der LED-Retrofits zu erhalten. Inzwischen sind LEDs für weitere Fahrzeugtypen, wie den viel verkauften Golf II, VW-Bus T3 oder den LT, Caddy, Käfer und sogar den Sachsenring-Trabant auf den Markt gekommen. Auch die Prüforganisationen kamen zum Ergebnis, dass die LED den Oldtimer-Status nicht gefährden. Denn das Leuchtmittel verändert das Erscheinungsbild nicht: Von außen ist nicht erkennbar, was hinter der Streuscheibe im Scheinwerfer steckt.

Weitere Infos finden Sie im ADAC-Blog „LED-Retrofits: Mehr Licht jetzt auch für Oldtimer-Fahrer“



18.5 Road Safety Charter

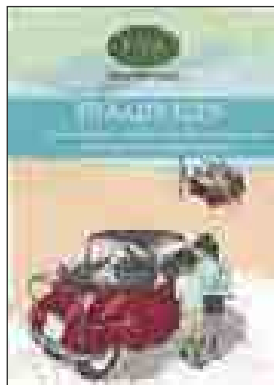
Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist seit vielen Jahrzehnten ein Anliegen des ADAC sowie anderer internationaler Institutionen und Verbände. Die hohen Unfallzahlen der 70er-Jahre sind passé, aber dennoch ist es ein Ziel, die Zahl der Verletzten und Getöteten im Straßenverkehr weiter zu reduzieren. 2004 wurde die Europäische Charta für die Straßenverkehrssicherheit ins Leben gerufen, mit der Zielsetzung, die Anzahl der Verkehrstoten zu reduzieren.



Die Europäische Union hatte sich hier ein ehrgeiziges Ziel gesetzt: Die Zahl der Verkehrstoten sollte bis 2020 im Vergleich zum Jahr 2010 halbiert werden. Während 2001 noch 54.000 Personen auf Europas Straßen starben, waren 2010 noch 31.500 sowie 2015 noch 26.000 Verkehrstote zu beklagen. Gemäß dem von der Europäischen Kommission im April 2021 vorgelegten Bericht hat die Zahl der im Straßenverkehr ums Leben gekommen Menschen in 2020 mit 18.800 einen Tiefststand erreicht. Es wird weiter daran gearbeitet, diese Zahl durch entsprechende Maßnahmen noch weiter zu senken. Neben dem ADAC und anderen zahlreichen Institutionen ist auch der Oldtimer-Weltverband FIVA als Vertragspartner dieser „Road Safety Charter“ beigetreten. Unfälle mit historischen und klassischen Fahrzeugen sind zwar eher selten, aber der FIVA ist es ein wichtiges Anliegen, dieses von den Oldtimer-Fahrern erreichte hohe Niveau der Straßenverkehrssicherheit aufrechtzuerhalten. Vor diesem Hintergrund hat die FIVA einen Leitfaden zur Nutzung von historischen und klassischen Fahrzeugen entwickelt. Dieser „Drivers Guide“ stellt eine Sammlung von Verhaltensregeln dar, die Oldtimer-Fahrer beachten sollten, um zur allgemeinen Verkehrssicherheit beizutragen. So sollte ein Oldtimer-Besitzer sich vor jeder Fahrt

vergewissern, dass sein Fahrzeug voll verkehrstüchtig und betriebsbereit ist. Der Fahrer muss selbstverständlich auch die fahrtechnischen Eigenschaften und die Grenzen seines Fahrzeuges genau kennen und sich am besten vorher mit allen Bedienelementen vertraut machen. Einige der Punkte des Leitfadens sind für viele Selbstverständlichkeiten, aber er ist als Zusammenfassung aller Regeln ein sehr guter Verhaltenskodex für alle Oldtimer-Fahrer. Eine deutsche Fassung des kompletten FIVA Drivers Guide findet sich im Internet unter

www.adac.de/klassik.



Europäisches Aktionsprogramm für Straßenverkehrssicherheit:

Um das Oldtimer-Fahren trotz der jedem wohl bekannten geringeren Sicherheitseigenschaften früherer Fahrzeugentwicklungen auch künftig zu ermöglichen, wurde in das Aktionsprogramm folgende von der FIVA eingebrachte Textpassage eingeführt: „... tritt nachdrücklich für die Erhaltung des kulturellen Erbes, das historische Fahrzeuge darstellen, ein; fordert deshalb dringend, dass die vorgeschlagenen Rechtsvorschriften jeglichen ungewollten, möglicherweise aber negativen Auswirkungen auf die Nutzung – und daher auch die Erhaltung – historischer Fahrzeuge Rechnung tragen; ...“



Bis zu **230% helleres Licht**¹

3 Jahre Garantie²

Bis zu **6x längere Lebensdauer**³

H-Kennzeichen konform



Mehr Licht für Oldtimer-Fahrer!

Philips Ultinon Pro6000 LED Serie:
Mit Straßenzulassung für über 75 Klassiker
und über 300 Pkw und Motorräder



Zugelassene Fahrzeuge und weitere Infos:
Philips.com/LED-Strassenzulassung



H4-LED

Die Abbildungen dienen nur der Illustration. Rechtlicher Hinweis: Sie selbst sind für die Einhaltung aller geltenden gesetzlichen Vorschriften verantwortlich. Philips Ultinon Pro6000 LED ist für den Straßenverkehr nur für ausgewählte Fahrzeugmodelle und Lichtfunktionen zugelassen. Bitte laden Sie das Zulassungsdokument, die Allgemeine Bauartgenehmigung (ABG), herunter und führen Sie dieses in Ihrem Fahrzeug mit sich. Zugelassene Fahrzeugmodelle und weitere Informationen über die Zulassung in Ihrem Land unter philips.com/LED-Strassenzulassung. ¹ Verglichen mit dem gesetzlichen Mindeststandard für Halogenlampen. ² Gilt nur bei Herstellungsfehlern und für den nicht-kommerziellen Gebrauch in ausgewählten Ländern. Kunden müssen sich innerhalb von 3 Monaten nach Kauf für die Garantieerweiterung registrieren. Weitere Informationen unter philips.com/auto-warranty. ³ Verglichen mit Standard-Halogenlampen.



18.6 ADAC Oldtimer-Trainings

Der ADAC bietet aktuell auf fünf Trainingsanlagen (ADAC Fahrsicherheitszentrum in Hannover/Laatzen und Grevenbroich sowie an den folgenden Standorten der ADAC Fahrsicherheit in Südbayern: Regensburg/Rosenhof, Ingolstadt und Landshut) Oldtimer-Fahrern spezielle, auf die Besonderheiten der Fahrzeuge abgestimmte Trainings an. Manche Oldtimer-Trainings sind speziell für geschlossene Gruppen konzipiert, so dass eine Anfrage über einen Oldtimer- oder Youngtimer-Club sinnvoll ist. Die Inhalte entsprechen im Wesentlichen dem klassischen ADAC Fahrsicherheitstraining. Natürlich wird beim Oldtimer-Training sowohl in der Theorie als auch in der Praxis auf die technischen Besonderheiten der Fahrzeuge eingegangen.

Ein weiteres Spezifikum besteht darin, dass zur Schonung der Fahrplatte einige fahrpraktische Übungen nur „abgeschwächt“ gefahren werden, wie z. B. das Befahren der Dynamikplatte.

Die Kursinhalte im Überblick:

Zum Programm gehören (fahr-)physikalische Grundlagen, die optimale Sitzposition und die Verfeinerung des Blick- sowie Lenkverhaltens. Sie erproben verschiedene Bremstechniken aus unterschiedlichen Geschwindigkeiten, bei griffigen und glatten Fahrbahnverhältnissen. Auch das Beibehalten der Richtungsstabilität wird in Theorie und Praxis erörtert. Kurven fahren sowie

das kombinierte Manöver „Bremsen und Ausweichen“ runden die Programminhalte ab. Am Ende des Tages kann auf Wunsch und je nach Voraussetzung der jeweiligen Trainingsanlage ein spezieller Parcours durchfahren werden. Gerne werden bei Gruppentrainings auch individuelle Wünsche im Training berücksichtigt oder ein spezielles Rahmenprogramm angeboten.



Weitere Infos unter:

www.fsz-grevenbroich.de

www.fsz-hannover.de

www.adac-fahrtraining.de





ADAC

JÄHRLICH AM

3.10.

ADAC

OLD- UND YOUNGTIMERTAG »

OLD- UND YOUNGTIMER ERLEBEN, SPANNENDE KINDERAKTIONEN,
LIVEMUSIK UND VIELES MEHR: SPASS FÜR DIE GANZE FAMILIE!



**ADAC FAHR SICHERHEITS-ZENTRUM
HANNOVER/LAATZEN GMBH**
HERMANN-FULLE-STRASSE
30880 LAATZEN

Ausführliche Informationen
zu unseren Old- und Youngtimer
Veranstaltungen unter:

adac-niedersachsen-sachsen-anhalt.de/touristik/oldtimer.html

ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt e.V.
Motorsport, Ortsclubs und Touristik
Lübecker Str. 17
30880 Laatzen
touristik@nsa.adac.de
T 05102 90 11 51 und 05102 90 11 52



» 19. OLDTIMER-VERANSTALTUNGSARTEN

Wer gerne selbst an Ausfahrten teilnehmen oder ein Oldtimer-Treffen besuchen möchte, für den haben wir in diesem Kapitel die unterschiedlichen Veranstaltungsarten zusammengestellt und versucht, diese zu charakterisieren. Oft werden verschiedene Veranstaltungstypen miteinander vermischt – erlaubt ist, was gefällt und den Teilnehmern Spaß macht. Bei dem großen Angebot gibt es kein Event, das dem anderen gleicht. Jedes Treffen, jede Ausfahrt, jede Rallye und jedes Rennen hat seine oder ihre eigenen Besonderheiten, auch wenn die Grundsätze meist dieselben sind.

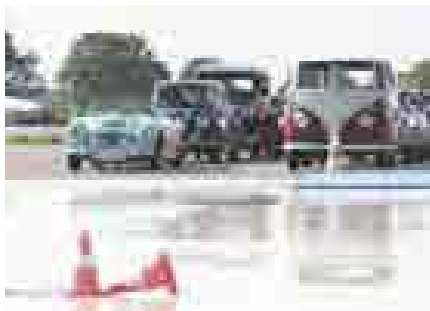
19.1 Oldtimer- und Club-Treffen

Oldtimer-Treffen sind ein Eldorado für Zuschauer. Besitzer von historischen und klassischen Fahrzeugen präsentieren dem interessierten Publikum ihre mobilen Schätze. Oftmals verbinden die Veranstalter ein Treffen mit Ausfahrten, Teilmärkten, Fahrzeug-Korsos, Sternfahrten oder einem Concours d'Élégance. Auf der Internetseite www.adac.de/veranstaltungen finden sich etliche Oldtimer-Treffen (wie z. B. die ADAC Niedersachsen Classic), die vom ADAC und seinen vielen Clubs organisiert werden. Ein Event der besonderen Art wird bei den ADAC Oldtimer-Nostalgietagen in verschiedenen ADAC Fahrsicherheitszentren angeboten. Diese Veranstaltung wurde 2007 erstmals auf einigen ADAC Trainingsplätzen mit großem Erfolg durchgeführt (z. B. in Grevenbroich oder in Laatzten). Diese speziellen Oldtimer-Treffen bieten eine gute Möglichkeit, sich rund um das Thema Oldtimer zu informieren und sich von Fachleuten und Experten beraten zu lassen. Neben Sonderaus-

stellungen können die Besucher auch die Einrichtungen des Sicherheitszentrums erkunden. Der aktive Oldtimer-Fahrer kann gegen geringe Gebühr an einem speziellen Oldtimer-Training teilnehmen.

19.2. Benzingespräche mit Kaffee

Immer mehr Menschen entdecken die Faszination zwangloser Treffen an Museen und Firmenstandorten, die hauptsächlich an Wochenenden stattfinden. Ein herausragendes Beispiel dafür ist „Classics & Coffee“, ein beliebter markenoffener Old- und Youngtimertreff von April bis Oktober, immer sonntags am Mercedes-Benz Museum in Stuttgart. Ebenso zieht das „Kaffee & Karossen“



Event am PS.Speicher in Einbeck regelmäßig viele Teilnehmer bei den Klassikertreffen an. BMW gestaltet ihre Treffen in der bayerischen Landeshauptstadt unter dem Motto „Wheels & Weisswurst“, während die Luxemburger Oldtimer-Freunde ihre Sonntagstreffen als „Oldtimer-Breakfast“ bezeichnen.



CLASSIC TRADER

MOTORCAFÉ

MOTORWORLD Manufaktur Berlin | Zitadellenweg 30-70 | 13599 Berlin



JEDEN ERSTEN SONNTAG IM MONAT
11:00-13:00 UHR

Sonntag **07.04.2024**

Sonntag **05.05.2024**

Sonntag **02.06.2024**

Sonntag **07.07.2024**

Sonntag **04.08.2024**

Sonntag **01.09.2024**

Sonntag **06.10.2024**



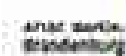
**OLDTIMER / YOUNGTIMER
BIKES / SUPERSPORTWAGEN**

Food Trucks, Snacks & Kaffee

Weitere Informationen unter
www.classic-trader.com/motorcafe



TÜVRheinland®
FSP



Die MOTORWORLD Manufaktur Berlin und Classic Trader, in Kooperation mit dem ADAC Berlin-Brandenburg, öffnen ab April jeden ersten Sonntag ihre Tore für ein einzigartiges Event: das **Motorcafé**. Automobil-Enthusiasten aus Berlin und Brandenburg können dort in einzigartiger Atmosphäre nicht nur aromatischen Kaffee, sondern auch spannende Einblicke rund um das Automobil gewinnen – von informativen Vorträgen über ADAC-Fahrzeugchecks bis hin zu innovativen Produktvorstellungen. Ein lebhafter Austausch über die neuesten Trends aus der Szene gehört selbstverständlich dazu. Alle Automobil-Enthusiasten sind herzlich eingeladen vorbeizuschauen!

19.3 Oldtimer-Ausfahrten

Ausfahrten mit Oldtimern finden auf öffentlichen Straßen statt und hierbei kommt es nicht auf Höchstgeschwindigkeit an. Je nach Art der Veranstaltung ist es möglich, dass die Organisatoren nur Automobile oder nur Motorräder für eine Teilnahme zulassen. Außerdem gibt der Veranstalter in der Regel ein Mindestalter für die Fahrzeuge vor. Legt der Eine einen Schwerpunkt auf Youngtimer, gibt es Andere, die nur Vorkriegsklassiker zulassen. Aufschluss darüber geben die Ausschreibungsunterlagen, die bei den

Veranstaltern unverbindlich angefordert werden können und aus denen der Leistungsumfang sowie die Höhe des so genannten Nenngeldes bzw. der Einschreibgebühr hervorgehen. Während der Ausfahrten werden meist Aufgaben aus dem Bereich des täglichen Auto- bzw. Motorradfahrerlebens gestellt (Halten vor einem Gatter, Fahrzeugmitte schätzen, zwischen zwei Stangen halten usw.). Zum Teil werden auch so genannte Gleichmäßigkeitsprüfungen eingebaut. Hier kommt es darauf an, Streckenabschnitte in einem vorgegebenen Zeitrahmen zu durchfahren. Je größer die Abweichung zur Vorgabe ist, desto mehr „Strafpunkte“ erhält der Fahrer. Am Ende der Veranstaltung werden die Punkte zusammengezählt und die Gewinner ermittelt.

Wer lieber allein als in der Gruppe fährt und dabei seine Region oder nähere Umgebung näher kennenlernen möchte, dem bieten die von den ADAC Regional- und Ortsclubs ausgeschriebenen Heimat-, Bildersuch-, Ziel- oder Sternfahrten eine interessante Alternative.

Weitere Infos unter:

www.adac.de/reise-freizeit/tourensport



19.4 Oldtimer-Wandern

Der ADAC hat 2003 eine neue Veranstaltungsart ins Leben gerufen: das „Oldtimer-Wandern“ mit historischen und klassischen Fahrzeugen. Getreu dem Motto des in den dreißiger Jahren des vergangenen Jahrhunderts propagierten „Auto-Wanderns“ wird hierbei völlig auf Zeitwertungen und sonstige Zwänge verzichtet. Vielmehr sollen die Teilnehmer auf den gut ausgearbeiteten Wandertouren geruhsam und stressfrei die Landschaft entdecken sowie Kultur, Natur und Gastronomie der Austragsregion



ADAC LANDPARTIE CLASSIC

OLDTIMER-WANDERN MIT DEM ADAC BERLIN-BRANDENBURG

» **Jedes Jahr im Sommer**



Endlose Weiten, traumhafte Sonnenuntergänge sowie abwechslungsreiche Natur:
Willkommen in Brandenburg, dem womöglich schönsten Bundesland der Republik!
Legen Sie mit uns zwei Tage lang den Fokus auf Fahrspaß, Kultur und Genuss
und erleben Sie gemeinsam mit anderen Oldtimer-Fans die ADAC Landpartie Classic!

» **Jetzt anmelden unter adac-landpartieclassic.de**





kennenlernen. Bei den „Wanderpausen“ der Touren gibt es neben Kostproben landestypischer Spezialitäten auch einige Aufgaben zu bewältigen, die in eine Wertung einfließen. Mit der ADAC Deutschland Klassik wird seit 2010 jährlich eine andere Region Deutschlands und bereits seit 2004 mit der ADAC Trentino Classic das Gebiet zwischen den Dolomiten und dem Gardasee mit klassischen Automobilen „erwandert“. 2018 wurde das bewährte Konzept des ADAC Oldtimer-Wanderns als ADAC Europa Classic ausgeweitet und zwar mit dem schweizerischen Tessin als erste Zielregion in 2018. Weiter wanderte die ADAC Europa Classic durch Österreich, Italien und Deutschland/Bayern. Auch die vom ADAC Berlin-Brandenburg e.V. angebotene Landpartie Classic ist eine solche Veranstaltung. Unter dem Motto „Der Weg ist das Ziel“ erkunden die Teilnehmer auf wechselnden Routen die reizvolle Landschaft und kulturelle Vielfalt Brandenburgs. Der ADAC Nordrhein bietet mit der Rheinlandfahrt, der ADAC Eifelrundfahrt und der Gardasee Klassik ebenfalls ein großes Portfolio an Oldtimer-Wanderveranstaltungen an.

Bei vielen Oldtimer-Wandertouren kommen zunehmend elektronische Navigationsgeräte zum Einsatz. Somit kann auch der Beifahrer die Landschaft noch besser genießen. Bei den ADAC Youngtimer-Touren kommen Youngtimer-Fans auf ihre Kosten. Die 1-Tagestouren finden deutschlandweit in verschiedenen Regionen statt.

Eine weitere Veranstaltung für historische Motorräder ist die ADAC Classic meets Traunsee, die erstmals 2022 im Salzkammergut in Österreich durchgeführt wurde.

Kontakt:
E-Mail: klassik@adac.de
www.adac.de/klassik



19.5 Concours d'Élégance

Bei einem Concours d'Élégance handelt es sich um einen Schönheitswettbewerb für Automobile oder Motorräder. Die schönsten Fahrzeuge werden prämiert und es gibt zudem oft auch begehrte Pokale, Sachpreise oder gar Preisgelder. Die Jury wertet nach verschiedenen Kriterien wie beispielsweise Originalität, Historie, Pflegezustand oder Gesamterscheinung der Fahrzeuge. Seltene und gepflegte Exemplare haben große Chancen auf eine gute Platzierung. Namen wie Pebble Beach (Kalifornien) oder Villa d'Este (Italien) sind den Enthusiasten ein Begriff. In Deutschland bieten Schlossanlagen meist einen edlen Hintergrund für hochrangige Concours-Veranstaltungen, wie etwa bei der Classic-Gala Schwetzingen. In jedem Fall handelt es sich bei diesen Events immer auch um gesellschaftliche Höhepunkte, bei denen Prominenz nicht fehlt. „Sehen und gesehen werden“ heißt hier das Motto.

19.6 Oldtimer-Fahrten auf Gleichmäßigkeit

Während es bei touristischen Ausfahrten gelassener zugeht, dreht es sich bei den Oldtimer-Fahrten auf Gleichmäßigkeit mehr um sportlichen Ehrgeiz – auch wenn die Teilnehmer mit ihren Fahrzeugen auf öffentlichen Straßen (natürlich unter Einhaltung aller Verkehrsregeln) unterwegs sind. Das Fahren mit einem Roadbook mit vielen Gleichmäßigkeits-Kontrollen und Überwachung des Temposchnittes sowie Aufgabenstellungen nach topografischen Karten an bestimmten Punkten erfordert sehr viel Konzentration, will man in die Pokalränge fahren. Jede Abweichung von den Vorgaben wird mit Strafsekunden oder -punkten belegt. Auch wenn hier sportliches Fahrkönnen gefragt ist, handelt es sich nicht um Fahren auf Bestzeit, denn wer bei Einhaltung der StVO die vorgegebene Strecke am gleichmäßigsten fährt, gewinnt. Meist gibt es zudem spezielle Geschicklichkeitsaufgaben, die eine Gleichmäßigkeitsfahrt auflockern. Abends genießen die



04. - 07. Juli 2024

und Juli 2025

www.oldtimerrendezvousaarlouis.de

Teilnehmer natürlich auch die Möglichkeit, beim geselligen Zusammensein „Benzin zu reden“.

19.7 Historische Bergrennen als Gleichmäßigkeitsprüfung

Die Motorsportvariante Bergrennen fand früher sehr viele Anhänger. Auf abgesperrten Straßen wurden spektakuläre Rennen auf Bestzeit gefahren. Auf dem Programm stand: Spannung pur und Nervenkitzel – sowohl für die Fahrer als auch für die Zuschauer. Die Rennen waren jedoch riskant und unfallträchtig und in der Folge wurden die erforderlichen Genehmigungen der Behörden zunehmend erschwert und letztlich oftmals ganz verweigert. Auf den Spuren dieser Motorsport-Attraktion werden auf den traditionellen Bergrennstrecken heute wieder historische Bergprüfungen veranstaltet – auf abgesperrten und gesicherten Straßen, und dies fast ausschließlich als Gleichmäßigkeitsprüfung. Denn Sicherheit wird heute großgeschrieben – für Fahrer, Zuschauer und selbstverständlich auch für die historischen Fahrzeuge selbst. Details und Unterlagen für Oldtimer-Gleichmäßigkeit auf abgesperrten Straßen findet man unter:

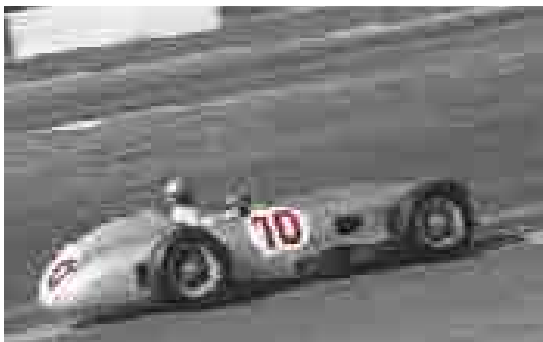
www.clubsport-motorsport.de

19.8 Oldtimer-Rallies auf Bestzeit

Bei den Oldtimer-Rallies gibt es auch die Variante, bei der auf Bestzeiten gefahren wird. Die Wertungsprüfungen hierfür werden grundsätzlich auf abgesperrten und gesicherten Strecken gefahren. Für Bestzeitrallies werden Lizenzen und Wagenpässe bzw. Straßenzulassungen sowie weitere Voraussetzungen gefordert, was aus den Ausschreibungen sowie dem Handbuch des DMSB, Anhang K, hervorgeht oder der Veranstalter auf Anfrage gerne mitteilt.

19.9 Historischer Rennsport

Wer einen Oldtimer sein Eigen nennt, unter dessen Motorhaube Rennsport-Gene schlummern, der will ihn meist früher oder später auch auf der Rennstrecke bewegen. Grundlage dazu ist einerseits eine geeignete technische Fahrzeugausstattung, die die Sicherheit von Insassen und Zuschauern gewährt, andererseits aber auf das historische Material Rücksicht nimmt. Außerdem wird meist eine Sportfahrlizenz benötigt – sie



garantiert als „Rennführerschein“, dass alle Fahrer auf der Rennstrecke über das notwendige Wissen und Können verfügen. Sowohl die technischen Detailbestimmungen als auch die notwendige Lizenz sind in den Ausschreibungsunterlagen zu finden, die für jede Rennsportveranstaltung veröffentlicht werden. Der jeweilige Veranstalter, aber auch die Motorsport-Experten der ADAC Regionalclubs helfen bei Lizenzfragen gerne weiter und vermitteln bei Bedarf den Kon-



ADAC Sunflower Rallye²⁰²⁴

29. August bis 1. September 2024 in Rheinsberg



Entdecken Sie mit Ihrem Oldtimer die malerische Landschaft von Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern und genießen Sie vier unvergessliche Tage bei der 22. ADAC Sunflower Rallye.



takt zu Technikexperten oder Lizenzkursen. Die wichtigsten Regeln finden sich außerdem in den Handbüchern und Reglements des DMSB, die unter www.dmsb.de auch online zu finden sind.

Wer diese Grundlagen geschaffen hat, der wird mit einer faszinierenden Sportart belohnt: Rundstreckenrennen mit historischen Fahrzeugen sind Zuschauermagnete, im Fahrerlager weht Rennluft und fachkundige Besucher und rennfahrende Oldtimer-Besitzer finden oft genug Zeit für hoch interessante „Benzingespräche“.

Unser Korporativpartner Veteranen-Fahrzeug-Verband VFV veranstaltet mit der DHM (Deutsche Historische Motorradmeisterschaft) bereits seit über 30 Jahren Gleichmäßigkeitsläufe für historische Renn- und Supersportmotorräder sowie seit 2009 mit der GLPpro für Automobile auf Rennstrecken wie Hockenheimring, Nürburgring, Schottenring usw.



Weitere Infos unter:

www.adac.de/klassik bzw. unter
www.veteranen-fahrzeug-verband.de

19.10 Veranstaltungsserien

Bei den meisten Veranstaltungen geht es immer auch um Pokale: Neben der Freude am Sport mit historischem Material sind der Ehrgeiz und das Streben nach der optimalen Leistung des Oldtimers ein natürlicher Bestandteil. Und nicht nur die Erfolgreichsten eines jeden Rennens freuen sich über Siegersekt und -pokale.

Weitere Infos unter:www.motorsport-suedbayern.de

So mancher Fahrer hat in den vielfältigen Pokalserien des ADAC eine Heimat gefunden. Das bedeutet einerseits, eine ganze Reihe von Veranstaltungen im Terminkalender, bei denen man in einem gut organisierten Umfeld mit verlässlichen Regularien an den Start geht. Andererseits besteht so auch die Chance, in seiner Fahrzeugklasse um den Titel des Champions mitzukämpfen: Spaß an der Freude und Spaß am sportlichen Wettkampf sind so gleichermaßen möglich. Unter der Ägide des ADAC und seiner Clubs wird eine ganze Reihe hochinteressanter Serien und Meisterschaften für historische Fahrzeuge ausgeschrieben. Die ADAC Youngtimer Trophy ist ein anderes Beispiel: Hier finden Tourenwagen und GT-Fahrzeuge ein Zuhause, die noch keinen Oldtimerstatus haben, aber für den aktuellen Rennsport zu alt sind. Was als Rennserie für „Hundeknochen-Escort“ und Porsche 911 begann, ist heute auch motorsportliches Refugium für Ascona, Golf und Co. Die Kleinwagen der 1960er- und 1970er-Jahre verfügen ebenfalls über eine umfangreiche Motorsport-Geschichte – im Rahmen der „Kampf der Zwerge“ wird ein imposantes Starterfeld auf meist kleinen Rädern präsentiert. Für klassische Renn- und Supersport-Motorräder gibt es darüber hinaus die Deutsche Historische Motorradmeisterschaft DHM, bei der nach Gleichmäßigkeitswertung bei ca. acht Veranstaltungen jährlich ein Deutscher Meistertitel errungen werden kann. Diese Meisterschaft wird ausgetragen vom DMSB in Verbindung mit dem ADAC Korporativclub Veteranen Fahrzeug Verband VFV (siehe www.veteranen-fahrzeug-verband.de).

Seit 2003 bietet der ADAC e.V. die beliebten Klassik Serien, ADAC Classic Revival Pokal für Automobile und für Motorräder, an. Mit diesen

lizenzfreien Veranstaltungsserien will der ADAC das umfangreiche bundesweite Angebot für seine Oldtimer fahrenden Mitglieder weiter ausbauen. In jeweils ca. 30 lizenzfreien Veranstaltungen bzw. Ausfahrten mit touristischer oder tourensportlicher Wertung können die Oldtimer-Fahrer Punkte sammeln, die dann in die jeweilige Gesamtwertung eingehen. Den Siegern winken attraktive Preise.

Mit allen Serien will der ADAC einen weiteren Beitrag zur Pflege, Förderung und zum Erhalt technischen Kulturguts in Deutschland leisten. Eine Übersicht aller ADAC Klassik Serien und Kontaktdaten gibt es unter:

www.adac.de/klassik



19.11 Pokale

Und der verdiente Lohn für die erfolgreiche Teilnahme an diesen Veranstaltungen? Eine schöne Trophäe oder ein imposanter Pokal darf es dann schon sein! Hier gibt es für den Veranstalter eine riesige Anzahl an Möglichkeiten. Nach Klärung des Budgets geht es an die Umsetzung der Ideen. Soll es ein Pokal von der „Stange“ sein oder darf es etwas individueller werden? Wenn die vorproduzierten Muster nicht den eigenen Ansprüchen genügen sollten, sind der Fantasie fast keine Grenzen gesetzt. Die Hersteller beraten



gerne und entwickeln Entwürfe nach gelieferten Vorstellungen. Hergestellt aus Glas, Stein, Marmor, Metall oder Holz und mit passender Gravur versehen, erfreuen die Trophäen ihre neuen Besitzer.

Spätestens wenn man auf den schönen Pokal im Regal angesprochen wird, kann man stolz in der Erinnerung an eine gelungene Veranstaltung schwelgen.



19.12 Youngtimer-Events

Für die Besitzer von Youngtimer-Fahrzeugen gibt es eine zunehmende Anzahl von speziellen Veranstaltungen. Neben einzeln ausgeschrieben Klassen bei diversen Oldtimerausfahrten, gibt es auch eine Veranstaltungsserie in Ostwestfalen-Lippe. Der ADAC Youngtimer Cup Ostwestfalen-Lippe bietet den Teilnehmern in zehn Wertungsläufen die Möglichkeit, unterschiedliche Disziplinen zu erfahren. Neben Ausfahrten mit einfacher Aufgabenstellung sind auch Veranstal-

tungen mit schwierigeren Orientierungsaufgaben und Sollzeitprüfungen Teil der Serie. Außerdem werden vereinzelt auch Starts bei ausgesuchten Automobilturnieren und GLP Retro Slaloms angeboten. Ziel ist es, auch den Fahrzeughaltern die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten ihres Klassikers aufzuzeigen.

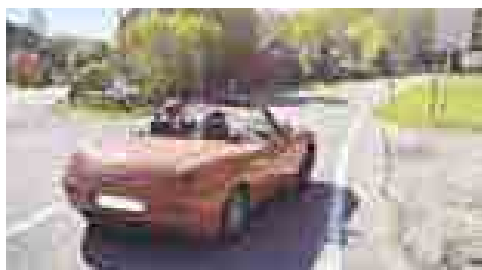
19.12 Veranstaltungskalender

Vom Frühjahr bis zum Herbst vergeht kaum ein Wochenende, an dem nicht unzählige Ausstellungen, Auktionen, Messen, Teilmärkte, Ausfahrten, Treffen, Rallyes oder historische Motorsport-Aktivitäten für Oldtimer- und Youngtimer-Fans stattfinden.

Veranstaltungstermine des
ADAC finden Sie hier:
[www.adac.de/
veranstaltungen](http://www.adac.de/veranstaltungen)



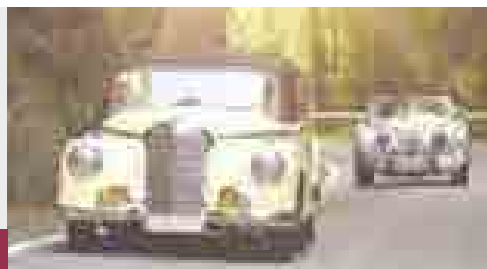
Oldtimerwandern 2024 mit dem ADAC Nordrhein



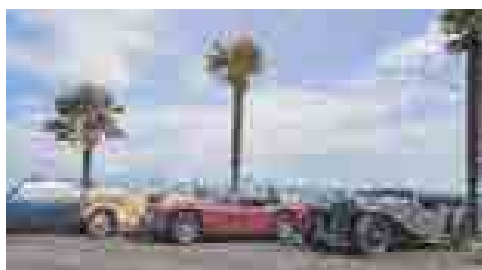
18. - 21. Juli 2024



15. - 18. August 2024



16. - 19. September 2024



Weitere Informationen unter: oldtimerwandern-nordrhein.de



» 20. WISSENSWERTES ÜBER OLDTIMER-RALLYES UND -AUSFAHRTEN

Die meisten Veranstaltungen für Oldtimer- und Youngtimer-Besitzer sind touristische Ausfahrten, die jeder Führerscheininhaber problemlos bewältigen kann. Oft gibt es Streckenpläne oder einfache Fahrt-Anweisungen oder wenn es etwas aufwendiger organisiert ist, auch ein sogenanntes Bordbuch bzw. Roadbook, welches wir in diesem Kapitel ebenfalls kurz erklären. Bei den klassischen Oldtimer-Rallyes werden dem Fahrer und auch dem Beifahrer eine gewisse Geschicklichkeit und ein genaues Timing abverlangt, das Ganze ist aber auch kein Hexenwerk. In diesem Kapitel finden Sie ein paar Tipps für den Einstieg in das Thema. Probieren Sie es einfach mal aus – Übung macht den Meister.

20.1 Gebetbuch, Tripmaster und Chinesen-Zeichen – auf den Spuren von Oldtimer-Rallyes

Begonnen hat alles mit einer Rolle Endlospapier. Damals – 1955 – im Vorfeld der Mille Miglia, als Stirling Moss und sein Beifahrer Denis Jenkinson in zweimonatiger Arbeit einen Aufschrieb der gut 1.600 Kilometer langen Strecke erstellten. Das erste „Gebet-, Bord- oder Roadbook“ war ge-

boren. Es bestand der Überlieferung nach aus 16 Metern Papier mit Tausenden von Symbolen, die Jenkinson während der Hatz durch Italien seinem Fahrer per Gesten und Handzeichen übermittelte. Das Ergebnis der mühevollen Vorbereitung konnte sich sehen lassen: Gesamtsieg mit einer Fabelzeit von zehn Stunden, sieben Minuten und 48 Sekunden – und damit genau 32 Minuten vor dem Zweitplatzierten, dem allein fahrenden Juan

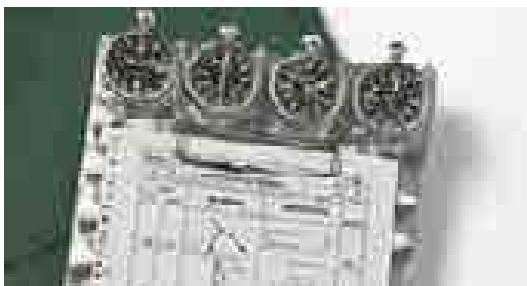
Manuel Fangio, ebenfalls auf Mercedes-Benz 300 SLR.

Im Rallye-Sport sollten noch ein paar Jahre vergehen, ehe der Nutzen eines vorab erstellten Streckenaufschriebs erkannt wurde. Während in den 20er- und 30er-Jahren Rallyes stets im Schatten der großen Straßenrennen wie Mille Miglia und Targa Florio standen und eher die extravagante Ausstattung des Fahrzeugs oder die Zahl der Passagiere bewertet wurde, standen in den 50er-Jahren zunehmend Ausdauer, Orientierungssinn und Geschicklichkeit im Vordergrund.

So war die Rallye Monte Carlo noch lange keine reine Geschwindigkeitsprüfung: Entscheidend war vielmehr die gleichmäßige Fahrweise. Die Fahrzeuge, meist leistungsstark und bequem, waren mit zahlreichen Chronometern ausgerüstet, um die vorberechnete Geschwindigkeit so genau wie möglich bis ins Ziel einzuhalten. Die Streckenführung war im Prinzip bekannt, mit Ausnahme einiger geheimer Abschnitte und versteckter Zeitkontrollen. Man musste also so genau wie möglich die Idealgeschwindigkeit einhalten. Entsprechend waren die Cockpits ausgestattet: Neben einer Vielzahl von Stoppuhren und verschiedenen Speed-Pilots gab es zahlreiche andere nützliche Hilfsmittel, wie zum Beispiel beleuchtete Kartenrollen und Lupen, Flaschenhalter, Rasierapparate, Waschgelegenheit, Kaffeemaschine und andere Dinge, die je nach Charakter der Rallye für ein wenig Komfort sorgten.

Moderne, schnelle Rallyes kamen erst ab 1960 von Schweden in den Rest Europas und waren verbunden mit berühmten Namen wie zum Beispiel Erik Carlsson, Spitzname „Carlsson auf dem Dach“. Der Spitzname basiert auf dem Kinderbuch „Karlsson vom Dach“ von Astrid Lindgren. Erik Carlsson bekam ihn, weil er zwar sehr schnell war, aber oft auch zu schnell und sich entsprechend gerne überschlug und auf dem Dach landete. Im gleichen Jahr gewann ein

deutsches Team erstmals die Rallye Monte Carlo – Schock/Moll in einem Mercedes-Benz 220 SE. Nur sechs Bergprüfungen wurden damals auf Bestzeit gefahren, sonst lagen die Schnitte der Spezial-Etappen bei 55 bis 60 km/h. Doch es war wiederum ein Engländer, der durch die Einführung des Gebetbuchs 1962 die gesamte Struktur des Rallyesports veränderte – BMC-Rennleiter Stuart Turner. Es wurde schneller, ernster und professioneller. Dazu kam ein weiteres technisches Hilfsmittel, der Trip- bzw. Twinmaster. Dabei handelt es sich um ein Gerät für die Wegstrecken-Messung, mit dessen Hilfe man Gesamt- oder Teilstrecken auf zehn Meter genau ausmessen kann. Unentbehrlich für eine genaue Orientierung und zügiges Vorankommen. Im Vergleich zum Tripmaster verfügt der Twinmaster über eine zweite Anzeige, z. B. für das zusätzliche Ausmessen der Gesamtstrecke.

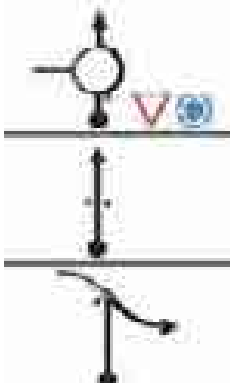


Für Gleichmäßigkeitskontrollen im Stile der 50er-Jahre, wie sie heute bei Veranstaltungen wie der ADAC Rallye Stewwedder Berg Historic, ADAC Bavaria Historic, ADAC Württemberg Historic, ADAC Heidelberg Historic (um nur einige zu nennen) gefahren werden, sind neben geeigneten Wegstrecken-Zählern Schnitttabellen und Stoppuhren erforderlich. Mechanische Chronometer aus der damaligen Zeit sind nicht nur optisch eine Augenweide, sondern erfüllen alle gewünschten Anforderungen. Natürlich schreibt heute nicht jede Crew ihr eigenes Gebetbuch. Das Bordbuch wird vom Veranstalter erstellt und besteht in der Regel aus den so genannten Chinesen-Zeichen. Durch Richtungs Pfeile, die eine bestimmte charakteristische Situation

20. Wissenswertes über Oldtimer-Rallyes und -Ausfahrten

darstellen (Kreuzung, Abzweigung, Kurve usw.), gibt der Veranstalter die zu fahrende Strecke vor.

Die Chinesen-Zeichen werden entweder nach ihrer Reihenfolge im Bordbuch oder nach der entsprechenden Kilometerangabe abgefahren. Bei allen Chinesen-Zeichen wird die Anfahrt durch einen Punkt, die Richtung der Weiterfahrt durch einen Pfeil bezeichnet, immer nach dem Grundsatz: vom Punkt zum Pfeil fahren. Straßenkarten sind theoretisch nicht mehr erforderlich, außer als Teil von Orientierungsaufgaben, wobei in die Karte eingezeichnete Pfeile den richtigen Weg weisen. Kommen die Teilnehmer zu einer Zeitkontrolle oder zum Start bzw. Ziel einer Gleichmäßigkeitskontrolle, wird ihnen dies durch entsprechende Schilder am Straßenrand kenntlich gemacht. Ist man in der Idealzeit, kann eigentlich nichts mehr schiefgehen. Aber Fehlerquellen gibt es genug: Eine zu früh oder zu spät gedrückte Stoppuhr, ein fehlerhaft laufender Tripmaster, eine falsche Ansage des Beifahrers, ein



leicht nervöser Gasfuß und anderes mehr. Letztendlich kommt es immer auf das Zusammenspiel Fahrer/Beifahrer an. Dabei gilt spätestens seit der Mille Miglia 1955 der Grundsatz: Bei Linkslenkern sitzt das Gehirn rechts. Egal ob männlich oder weiblich. In einigen ADAC Regionalclubs werden übrigens entsprechende Oldtimer- und Beifahrer-Seminare angeboten.

X-Oil® Umweltschutz für den Oldtimerfahrer umweltbewusst – innovativ

Sie haben eine Ölbindematte mit **undurchlässiger Rückseite** für diese Veranstaltung erhalten. Damit leisten Sie einen wertvollen Beitrag zum Umweltschutz und sichern weitere Motorsport Veranstaltungen. Dieses Produkt ist **zertifiziert, reinigungsfähig und nachhaltig**. Made in Niedersachsen!



Damit Sie bei jeder *Fahrt umweltschonend unterwegs sind*, bieten wir Ölbindematten in unserem **Webshop** in 3 Standardgrößen an: 40 x 60 cm, 60 x 90 cm und 90 x 120 cm. Nach Kundenwunsch fertigen wir auch nahezu jedes Sondermaß.

Für Oldtimerfahrer haben wir eine Tasche entwickelt, in der die Matte **auslaufsicher und geruchsfrei** verstaut werden kann. Als praktisches Set mit zusätzlichen **Gewichten** gegen Verwehen und einem **Erinnerungsschild** gegen Vergessen, ist die Tasche leicht zu verstauen und überall im Innen- u. Außenbereich einsetzbar. Wir beraten Sie gern!



X-Oil® Ölbindetechnik

Ansprechpartner: Petra Hellmann
Frank Bretthauer
31275 Lehrte
Hermesstr. 5
Tel. 05175 959 222
www.info@x-oil.de
Webshop: www.x-oil.de



ADAC

NAOC



NORDDEUTSCHER / ADAC OLDTIMER CUP

KONTAKT & INFO

ADAC Hansa e.V. | Sportabteilung
Amsinckstraße 41, 20097 Hamburg
karin.schnehausen@hsa.adac.de
T 040 23 91 92 60



adachansa.de

20.2 Zeitkontrollen, Durchfahrtskontrollen und Gleichmäßigkeitsprüfungen

Im Verlauf einer Oldtimer-Rallye durchfährt der Teilnehmer mehrere so genannte Durchfahrtskontrollen, Zeitkontrollen oder Gleichmäßigkeitsprüfungen bzw. Schnittpunkten. Bei allen Stationen gilt es, so wenig Strafsekunden wie möglich zu erhalten. Die Stationen werden i. d. R. mit Hilfe standardisierter Kontrollschilder (gemäß FIA) am Straßenrand gekennzeichnet. Nachfolgende Schilderkunde erklärt die Bedeutungen der Symbole:

Vorankündigung Zeitkontrolle (ZK)



Mit dem Hinweisschild „Uhr auf gelbem Grund“ wird eine ZK angekündigt. Vor dem Zeichen kann gestoppt werden und ggf. die erforderliche „Stempelzeit“ abgewartet werden. Eine Minute

vor der vorgegebenen Zeit kann das gelbe Schild passiert werden.

Zeitkontrolle (ZK)



Beim Hinweisschild „Uhr auf rotem Grund“ muss die Bordkarte zum Stempeln bzw. zum Zeiteintrag vorgelegt werden. Lautet die vorgegebene Stempelzeit z. B.

14:30 Uhr, dann sollte die Bordkarte zwischen 14:30,00 und 14:30,59 Uhr dem Teilnehmer vorgelegt werden.

Stempelkontrolle/Durchfahrtskontrolle (DK)



Hinweisschild „Stempel auf rotem Grund“. Bei einer DK ist lediglich die Bordkarte für einen Stempleintrag vorzulegen. In der Regel

ist eine DK im Roadbook vermerkt – je nach Veranstaltung gibt es auch so genannte geheime DKs.

Wertungsprüfung (WP)



Bei WPs müssen die Teilnehmer die Strecke mit einer vorgeschriebenen Durchschnittsgeschwindigkeit und unter genauer Beachtung der StVO fahren. Kurz vor dem Start beim Hinweisschild

„Startflagge auf rotem Grund“ zur WP wird vom Teilnehmer die Startzeit in die Bordkarte/Time Card eingetragen.

Ziel-Vorankündigung



Dieses Schild „Zielflagge auf gelbem Grund“ steht in der Regel ca. 100 m vor dem eigentlichen Ziel. Bei den meisten Rallyes darf davor

angehalten und die Idealzeit abgewartet werden. Nach dem Schild darf bis zum Ziel der Wertungsprüfung nicht mehr angehalten werden. Dieses Schild kann bei Gleichmäßigkeit auch durch eine gelbe Pylone ersetzt werden.

Ziel der Wertungsprüfung



Beim Hinweisschild „Zielflagge auf rotem Grund“ erfolgt die Messung per Lichtschranke oder Druckschlauch. Jede Abweichung zur Sollzeit ergibt Strafpunkte. Auch

hier kann das Schild bei Gleichmäßigkeit durch eine rote Pylone ersetzt werden. Zwischen dem gelben und dem roten Zielschild darf nicht angehalten werden. Ansonsten gibt es Strafpunkte.

Ende der Kontrollzone



In der Regel darf nach den roten Schildern erst nach einigen Metern angehalten werden, was von nebenstehendem Kontrollzonenschild „3 diagonale Streifen

auf beigem Hintergrund“ signalisiert wird. Vor diesem Schild stehen zu bleiben würde beim nachfolgenden Teilnehmer die Zeitmessung behindern, weshalb hier Strafpunkte drohen. Die Oldtimer-Rallyes und -Ausfahrten können im Ablauf variieren, was aus den jeweiligen Ausschreibungsunterlagen des Veranstalters hervorgeht.

20.3 Bordkarte und Bordbuch

Bei vielen Ausfahrten und Rallyes erhalten die Teams eine sogenannte Bordkarte, die genau einzuhaltende Zeitvorgaben für die Rallye vorsieht, sowie ein Bordbuch (auch Roadbook genannt),

das dem Team genaue Fahratanweisungen für die Streckenführung gibt. Nachfolgend sehen Sie beispielhaft Musterseiten aus den Unterlagen der ADAC Heidelberg Historic zur Erklärung:

Nummer und Name der Zeitkontrolle

Bordkarte 1		Datum:	
Freitag, 11. Juni 2021			
1	Heilbronn - Wartberg	45 Min.	
2	Heilbronn - Wartberg	45 Min.	
3	Heilbronn - Wartberg	45 Min.	
4	Heilbronn - Wartberg	45 Min.	
5	Heilbronn - Wartberg	45 Min.	
6	Heilbronn - Wartberg	45 Min.	
7	Heilbronn - Wartberg	45 Min.	
8	Heilbronn - Wartberg	45 Min.	
9	Heilbronn - Wartberg	45 Min.	
10	Heilbronn - Wartberg	45 Min.	
11	Heilbronn - Wartberg	45 Min.	
12	Heilbronn - Wartberg	45 Min.	
13	Heilbronn - Wartberg	45 Min.	
14	Heilbronn - Wartberg	45 Min.	
15	Heilbronn - Wartberg	45 Min.	
16	Heilbronn - Wartberg	45 Min.	
17	Heilbronn - Wartberg	45 Min.	
18	Heilbronn - Wartberg	45 Min.	
19	Heilbronn - Wartberg	45 Min.	
20	Heilbronn - Wartberg	45 Min.	

Abschnittsfahrzeit vom Start der Gleichmäßigkeitsprüfung bis zur nächsten Organisationskontrolle

Hinweis: Bei vielen Rallyes wird die Zeitkontrolle (ZK) auch als Organisationskontrolle (OK) bezeichnet.

So finden Sie den richtigen Weg im Bordbuch:

von der Organisationskontrolle (OK)

zur Organisationskontrolle (OK)

Vorgeschriebene Fahrzeit von OK zu OK

Nummer des Fahrtabschnitts

Entfernung von OK zu OK in km / Meilen

Kumulierte Kilometer / Meilen

Kilometer / Meilen zwischen den Abbildungen

Abschnitt / section		OK/OC 1		Auto & Technik Museum		Zeit / time		Entf. (km)		Entf. (miles)	
1		OK/OC 2		Heilbronn - Wartberg		65		km/h		mph	
Entfernung (km)		distance (miles)		Richtung / direction		Information		Entf. zur OK (km)		Entf. zur OK (miles)	
Total	Part	Total	Part								
17,53	0,15	10,89	0,09	1		Siegelbach		28,28	17,57		
17,89	0,36	11,12	0,22	2		Zimmerhof 3		27,92	17,35		
18,28	0,39	11,36	0,24	3		Zimmerhof Siegelbach		27,53	17,11		
20,95	2,67	13,02	1,66	4		Heinshelm 4 Zimmerhof		24,86	15,45		

Durchschnittsgeschwindigkeit von OK zu OK in km / h / miles per hour

Verbleibende Kilometer / Meilen zur nächsten OK

Zusätzliche Angaben zu den Abbildungen

Schematische Abbildungen von Kreuzungen / Verkehrsschildern

20.4 Richtungsschilder

Während bei Automobil-Veranstaltungen die Strecken zumeist per Bordbuch nachzufahren sind (der Beifahrer muss die so genannten Chinesen-Zeichen lesen und dem Fahrer die Richtung weisen), werden bei Motorrad-Rallyes die Strecken meistens ausgeschildert. Dies wird von Automobilfahrern allerdings insbesondere bei touristisch durchgeführten Veranstaltungen, ebenfalls sehr geschätzt. Die an den Strecken montierten Schilder mit den Symbolen „Dreieck“, „Kreis“ und „Quadrat“ geben die Richtung an:



Richtungsschild Dreieck = geradeaus fahren



Richtungsschild Kreis = rechts abbiegen



Richtungsschild Quadrat = links abbiegen



Hinweispeil / teilweise auch Richtungsspeil

20.5 Navigationsgeräte

Immer mehr hält auch die Navigation mit elektronischen Geräten Einzug. Dank der voreingestellten Streckenführung können sich die Teilnehmer so komplett auf die Landschaft fokussieren, ohne Bordbuch oder Richtungsschilder beachten zu müssen. Im Rahmen der ADAC Europa Classic und der ADAC Deutschland Klassik konnten bereits erste positive Erfahrungen mit von ADAC Klassik gestellten Navigationsgeräten gesammelt werden. Diese moderne Art der Streckenführung ist für den Teilnehmer einfacher. Für den Veranstalter ist der Einsatz von Navigationsgeräten zudem weniger personalintensiv und es bietet eine höhere Sicherheit, da die Schilder nicht abgehängt werden können. Auch im Sinne der Nachhaltigkeit spricht vieles für den Einsatz von Navis anstatt Richtungsschilder oder Druck von Bordbüchern. Auch bei Motorrädern besteht die Möglichkeit, moderne Navigationsgeräte einzusetzen. So wurde bei der ADAC Classic meets Traunsee erstmalig das Navigationssystem „Beeline“ getestet, bei dem das handliche, regengeschützte Beeline-Navigationsgerät am

Lenker des Motorrads befestigt wird und die Streckenführung mit Hilfe des gekoppelten Smartphones durchgeführt wird.

20.6 FIVA-Fahrzeugpässe

Bei einigen Oldtimer-Veranstaltungen benötigt man zur Teilnahme eine „FIVA Identity Card“. Dieser vom Oldtimer-Weltverband FIVA (Fédération Internationale des Vehicules Anciens) autorisierte Fahrzeugpass belegt für den Veranstalter die Authentizität der Fahrzeuge. In dem Pass werden neben den technischen Daten auch Historie sowie etwaige Änderungen am Fahrzeug dokumentiert. Weitere Infos erhalten Sie beim jeweiligen Anbieter einer Veranstaltung mit einem FIVA-Prädikat oder unter:

www.fiva.org

20.7 Ausweispapiere im historischen Motorsport

Bei Rundstreckenrennen sind sogenannte Wagenpässe oder andere fahrzeugbezogene Ausweispapiere erforderlich. Hierbei handelt es sich in der Regel um die sportrechtliche Zulassung, die vom jeweiligen Motorsport-Dachverband vorgeschrieben wird (z. B. Deutscher Motor Sport Bund/DMSB). Im Wagenpass sind, ähnlich dem Kfz-Brief bzw. der Zulassungsbescheinigung, die technischen Daten des betreffenden Fahrzeugs sowie der Besitzer des Fahrzeugs registriert. Bei Oldtimer-Rallyes auf Bestzeit sind ebenfalls fahrzeugbezogene Ausweispapiere erforderlich, die Fahrzeuge müssen aber auch der StVZO entsprechen (da die Veranstaltungen z. T. auch auf öffentlichen Straßen stattfinden) und eventuelle Änderungen am Fahrzeug müssen in den Wagenpapieren vermerkt sein. Weitere Infos erhalten Sie unter **www.dmsb.de** oder bei den jeweiligen Veranstaltern.

20.8 Gültigkeit Kfz-Kennzeichen

Natürlich müssen die bei Oldtimerrallyes eingesetzten Fahrzeuge bei allen Fahrten auf öffentlichen Straßen eine gültige Straßenzulassung besitzen. Bei internationalen und nationalen Renn-/Rallye- und Gleichmäßigkeitswettbewerben im Rahmen der FIA/DMSB-Gruppen haben



LUST AUF MEHR OLDTIMER?
DANN FOLGEN SIE UNS
AUF FACEBOOK!

»» www.facebook.com/ADACKlassik



Standard-Kennzeichen (Eurokennzeichen), Saison-Kennzeichen (innerhalb des angegebenen Zeitraumes) und H-Kennzeichen Gültigkeit. Dagegen sind rote 06er-Händler-Kennzeichen, Kurzzeit-Kennzeichen (04er oder 03er) und Ausfuhr-Kennzeichen bei solchen Veranstaltungen nicht erlaubt. Bei roten 07er-Kennzeichen gibt es bei sportlich orientierten Wettbewerben teilweise Zusatzbestimmungen – diese sollten vorher beim Veranstalter abgefragt werden bzw. sind in den Ausschreibungsunterlagen verzeichnet. Weitere Informationen zu den verschiedenen Kfz-Kennzeichen finden Sie im Kapitel „Zulassungsarten und Steuersätze“. Einige wenige Veranstaltungen haben eine Ausnahmegenehmigung vom jeweiligen Regierungspräsidenten (gem. § 70, Abs. 1 StVZO). Hier können auch Fahrzeuge ohne jede Zulassung fahren, wenn für sie eine Tageshaftpflichtversicherung abgeschlossen wurde und sie einer Technischen Abnahme vorgeführt wurden. Das Rallyeschild wird dann zum Kfz-Kennzeichen. Die Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Rallye hat so eine Ausnahmegenehmigung, von der gerade bei neu erworbenen und noch nicht vollständig restaurierten Fahrzeugen gerne Gebrauch gemacht wird.

20.9 Umwelt schützen

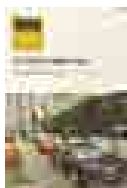
Verantwortungsvolle Oldtimerfahrer sind umweltbewusst und achten darauf, dass ihre Schätzchen nicht unnötigerweise Öl verlieren. Veranstalter stellen in der Regel auch Ölmatten zum Unterlegen bereit, damit die Parkplätze wieder sauber verlassen werden. Der X-Oil Veranstaltungsservice vermietet zertifizierte, reinigungsfähige, undurchlässige Ölbindematten für Oldtimertreffen, Ausfahrten und Reisen. Die Matten gibt es in drei Größen, sie sind flexibel und können in einer Tasche sauber transportiert werden. Haltepunkte können mit einem Mattenteppich ausgerüstet werden.

Kontakt für Organisatoren:

info@x-oil.de oder Tel. 05175 959 222
(ADAC Clubs erhalten Rabatt).

20.10 ADAC Beifahrer-Fibel

Mit der Zahl der verkauften Old- und Youngtimer wächst auch die Anzahl von tourensportlichen



Oldtimerveranstaltungen, und viele Neulinge stehen oft etwas ratlos am Start ihrer ersten Oldtimerrallye. Spätestens beim Blick auf Roadbooks und Schnitt-Tabellen sehen viele der Teilnehmer im wahrsten Sinne des Wortes nur noch „Chinesen-

zeichen“. So mancher Starter fragt sich: „Welche Bedeutung haben wohl die vielen komischen Striche und Zahlen in den Fahrunterlagen?“ Wer sich diesen Sprung ins kalte Wasser lieber ersparen möchte, ist bei einem Oldtimer-Beifahrerlehrgang gut aufgehoben. Basierend auf der Oldtimer Beifahrerfibel entwickelten erfahrene Spezialisten des Clubs ein Konzept, welches nicht nur Weisheiten wie: „Das Hirn sitzt rechts“ vermittelt sondern auch gleichzeitig für ein kurzweiliges und lehrreiches Seminar sorgt. Infos und Angebote hierzu finden Sie auf [adac.de/klaskik](https://www.adac.de/klaskik)

20.11 Veranstaltungsleitfaden

Der ADAC hat einen Leitfaden für die Planung, Vorbereitung und Durchführung von Oldtimer und Youngtimer-Veranstaltungen erstellt, in dem die wichtigsten Informationen zusammengestellt sind. Das beginnt mit dem Erstellen einer Ausschreibung und Werbemaßnahmen, umfasst behördliche Genehmigungen und den Bereich Streckensicherung (Foto) und endet mit den nicht zu unterschätzenden Fragen rund um Verpflegung und das anschließende Helferfest. Wer eine Veranstaltung selbst organisieren möchte, für den empfiehlt sich der Kontakt zu einem der vielen ADAC-Ortsclubs oder Regionalclubs (siehe Seite 258).

Kontakt:

E-Mail: klaskik@adac.de
www.adac.de/klaskik



RacingPolicy.de

Versicherungen für den historischen Motorsport



Seit über 40 Jahren Ihr Spezialist für Oldtimer-Clubs

Veranstalterhaftpflicht

- vom Rundstreckenrennen bis hin zur motortouristischen Ausfahrt

Unfallversicherung

- Teilnehmer, Sportwarte
- Fahrerhelfer
- Funktionäre

Versicherungen für Vereine und Vorstände

- D & O Entscheider-Haftpflicht
- Vermögensschaden
- Gruppenunfall
- Rechtsschutz
- Haftpflicht

Volles Risiko? Muss nicht sein!

Jühe & Jühe GmbH

Wilhelmstraße 4

59581 Warstein

Tel. 02902/912247-0

Fax 02902/912247-50

racingpolicy@jueheujuehe.de

www.racing-policy.de



Jühe & Jühe
VERSICHERUNGSMAKLER

Wir haben für jeden
die passende Lösung...

alle Infos unter
www.racing-policy.de

» 21. REISEN MIT DEM OLDTIMER

Das Reisen mit dem Oldtimer hat seinen ganz besonderen Reiz. Man fährt gelassener durch die schöne Landschaft, und oft ist bereits der Weg das Ziel.

Wenn man allerdings einen weiter entfernten Urlaubsort anstrebt, sollte man dabei beachten, dass nicht alle Fahrzeuge von damals für lange Strecken ausgelegt waren. Es ist daher wichtig, sein Auto oder Motorrad nicht zu überfordern. Aber auch wenn man sich in Etappen auf eigener Achse zum Zielgebiet bewegt, ist es sinnvoll, eventuell benötigte Ersatzteile und Service-werkzeug mitzunehmen. Hilfreich vor Antritt einer längeren Fahrt ist unter Umständen eine Checkliste mit allen Punkten, die man unbedingt kontrollieren, beachten oder an Bord haben sollte (siehe Seite 208). Allen ADAC Mitgliedern stehen im Fall der Fälle natürlich deutschlandweit die mehr als 1.700 „Gelben Engel“ der ADAC Straßenwacht zur Seite. Im Ausland helfen ADAC Plus-Mitgliedern im Pannenfall auch die ADAC Partnerclubs des jeweiligen Landes.

21.1 Kartenmaterial für Oldtimer-Fahrer

Der ADAC hält für seine Mitglieder 13 speziell ausgearbeitete Oldtimer- und Motorrad-Touren-karten mit über 32.000 km attraktiven Strecken in ausgewählten Regionen Europas bereit. Diese Karten richten sich an Genussfahrer auf zwei und vier Rädern, die abseits der Hauptstraßen unterwegs sein wollen. Zielgebiete der Karten sind landschaftlich äußerst reizvolle Gegenden wie z. B. die oberitalienischen Seen sowie das Tessin in der Schweiz, das Voralpenland oder das grüne Herz Europas, Luxemburg/



Eifel-Ardenen. Clubmitglie-
der erhalten diese Karten
kostenlos in allen ADAC
Geschäftsstellen oder finden
diese zum Download unter
[www.adac.de/reise-freizeit/reisen-motorrad-
oldtimer/motorradtouren](http://www.adac.de/reise-freizeit/reisen-motorrad-oldtimer/motorradtouren).



Wenn die Wunschtour steht, gibt es noch vieles zu beachten. Als optimale Ergänzung zu den Tourenkarten können sich Mitglieder ebenfalls kostenlos ein individuelles ADAC Tourset unter www.adac.de/tourset zusammenstellen lassen. Neben der Ausarbeitung der Reiseroute vom Heimatort ins Zielgebiet erhält man zusätzlich viele hilfreiche Unterlagen wie Reisekarten, Stadtpläne, Hinweise auf regionale Verkehrsbestimmungen, Merkblätter über Einreise-, Zoll- und Devisenbestimmungen, Mautgebühren, Länder und Regionalführer mit Ausflugsvorschlägen, Gastronomie-Tipps und Hotelempfehlungen etc. sowie Infos zu den verfügbaren Spritsorten und etwaigen Umweltzonenregelungen. Für Nostalgiker auf zwei oder vier Rädern haben zahlreiche ADAC Regionalclubs regionale Tourentipps durch die schönsten Tourengebiete Deutschlands ausgearbeitet. Diese erhalten Sie direkt bei Ihrem Regionalclub oder unter www.adac.de/maps. Dort einfach unter der Rubrik „Infos Anzeigen/Touren“ die Motorrad- & Oldtimertouren aktivieren. Diese sind auch zum GPX-Download vorbereitet. Weitere nützliche digitale Informationen zur Vorbereitung Ihrer Tour finden Sie mit den folgenden ADAC Apps:

ADAC Trips: www.adac.de/services/apps/trips
ADAC Drive: www.adac.de/services/apps/drive
(jetzt mit vollwertiger Navigation!)

21.2 Mit dem Oldtimer ins Ausland

Einige wichtige Hinweise in Kürze:

- **Nationalitätskennzeichen:** Das genormte D-Schild (11,5 x 17,5 cm) ist nach wie vor für Pkw und Motorräder in allen Nicht-EU-Ländern Pflicht. Das „D“ im Euro-Kfz-Kennzeichen wird nur in EU-Ländern anerkannt (Ausnahme: Großbritannien, Liechtenstein, Montenegro, Norwegen, Schweiz und Serbien). Bei Nichtbeachtung drohen Geldbußen.

- **Mit welchem Kennzeichen darf man wohinfahren?** Mit dem H-Kennzeichen hat man in der Regel keine Probleme im Ausland. Allerdings gibt es in den Großstädten oft sehr strenge Zugangsbeschränkungen, die es zu beachten gilt. Eine Übersicht der Regeln findet sich hier: www.adac.de/reise-freizeit/



[reisen-motorrad-oldtimer/oldtimer/h-kennzeichen-ausland](http://www.adac.de/reise-freizeit/reisen-motorrad-oldtimer/oldtimer/h-kennzeichen-ausland)

Vgl. auch Kapitel „Zulassungsarten und Steuersätze“ und „Umweltzonen“.

- **Warnweste:** Nicht nur in Deutschland, sondern auch in vielen anderen Ländern, ist das Mitführen von Warnwesten, z. B. für den Pannenfall, mittlerweile gesetzlich vorgeschrieben. Für die Vorbereitung Ihrer Reise sollten Sie in jedem Fall hierzu aktuelle Informationen für Ihr geplantes Reiseland beim ADAC abfragen.
- **Verbandskasten:** In Österreich müssen auch Motorradfahrer Verbandszeug mitführen. Der Inhalt muss staubdicht verpackt und zur Wundversorgung geeignet sein (es braucht also kein großer Pkw-Verbandskasten zu sein). Der ADAC empfiehlt, generell auch beim Motorrad stets geeignetes Verbandszeug mitzuführen.

- **Warndreieck in Österreich:** Die Pflicht zum Mitführen eines Warndreiecks gilt in Österreich nur für Fahrer mehrspuriger Fahrzeuge – dazu zählen z. B. auch Motorradgespanne.
- **Lichtpflicht am Tag:** Auch hier gibt es immer mehr Länder, in denen eine Lichtpflicht am Tag vorgeschrieben ist. Aktuelle Informationen hierzu erhalten Sie beim ADAC.
- **Grüne Versicherungskarte:** Wer mit dem Auto im Ausland unterwegs ist, sollte sich vor Fahrtantritt bei seinem Kfz-Versicherer eine „Grüne Versicherungskarte“ ausstellen lassen. Die Karte dient als Nachweis einer gültigen Haftpflichtversicherung und erleichtert nach einem Unfall im Ausland die Schadenregulierung deutlich. In den Ländern der Europäischen Union sowie in Großbritannien, Liechtenstein, Montenegro, Norwegen, in der Schweiz und Serbien reicht das amtliche Kennzeichen als Versicherungsnachweis aus. Dennoch empfiehlt es sich, die Grüne Karte sicherheitshalber auch innerhalb der EU mitzuführen, da die Behörden in manchen Ländern nicht immer über den Wegfall der Mitführungspflicht informiert sind und Bußgelder verhängen. In Albanien, Bosnien-Herzegowina, Moldawien, und Nordmazedonien ist die „Grüne Karte“ allerdings Pflicht.

21.3 Zollrechtliche Behandlung von Oldtimern bei Fahrten ins Ausland

Bei Fahrten mit Oldtimern ins Ausland hängt die zollrechtliche Behandlung unter anderem auch von der Art der jeweiligen Zulassung des Fahrzeuges ab. Ausführliche Informationen zu den verschiedenen Zulassungsarten finden Sie im Kapitel 8 „Zulassungsarten und Steuersätze“.

Fahrten innerhalb der Europäischen Union

Bei der vorübergehenden Verwendung eines Oldtimers im EU-Ausland sind **keine Zollformalitäten** zu beachten. Die vorübergehende Verwendung ist in der Regel auf 6 Monate beschränkt. In Bezug auf die jeweilige Zulassungsart, insbe-



GROSSGLOCKNER HOCHALPENSTRASSE

GROSSER BERG MIT

Geschichte!




TICKETS AUCH
ONLINE ERHÄLTICH

48 km Panoramastraße
15 Ausstellungen
7 Themenwanderwege
30 Dreitausender
kostenlose Führungen
14 Gasthöfe & Almen
4 Spielplätze

Die Großglockner Hochalpenstraße begeistert seit Generationen Liebhaber historischer Fahrzeuge und Freunde hochalpiner Natur. Bis auf 2.571m führt die spektakuläre Straße, ideal um zwischen Gletscher und Kopfsteinpflaster auf den Spuren der Vergangenheit die Bergwelt zu erkunden. Ein Geheimtipp: die höchste Auto-mobilausstellung der Welt auf der Kaiser Franz Josefs Höhe, mit Oldtimer-Highlights der letzten 120 Jahre.



Join us



sondere der 07er-Kennzeichen, gibt es jedoch aufgrund des Zulassungsrechts bei der Nutzung im Ausland Einschränkungen (vgl. Kapitel 8).

Fahrten in Nicht-EU-Länder

Zulassung auf H-Kennzeichen:

Mit der H-Zulassung kann **innerhalb des geografischen Europas** ohne besondere zollrechtliche Behandlung am Straßenverkehr teilgenommen werden. In der Schweiz, Großbritannien oder Norwegen sind keine besonderen Zoll-Formalitäten zu beachten. In anderen Nicht-EU-Ländern, wie zum Beispiel in der Türkei, wird das Kfz im Reisepass eingetragen oder ein Zollbeleg (Temporary Import Permit) über die vorübergehende Einfuhr an der Grenze ausgestellt. Allerdings muss immer die Frist für die vorübergehende zollfreie Einfuhr des Fahrzeuges beachtet werden. Im Zweifelsfall ist direkt bei Grenzübertritt die maximale Aufenthaltsdauer mit der Zollbehörde zu klären. Die Frist für den vorübergehenden Aufenthalt kann zwischen 1 und 6 Monaten betragen.

Für die vorübergehende zollfreie Einfuhr in vielen Ländern Afrikas, Asiens, Südamerikas oder in Ozeanien ist ein Zolldokument, das Carnet de Passages, notwendig. Näheres hierzu finden Sie unter www.adac.de/cdp. Ein Carnet de Passages kann nur auf ein H-Kennzeichen, aber nicht 07er-Kennzeichen, ausgestellt werden.

In Ländern, wo das Carnet de Passages nicht vorgeschrieben ist, wie zum Beispiel USA oder Kanada, wird die vorübergehende Einfuhr des Kfz im Regelfall mit einem sog. „Temporary Import Permit“, einer Zolldeklaration an der Landesgrenze, erledigt. Hierin wird die maximale zollfreie Aufenthaltsdauer für das Kfz festgelegt. In Einzelfällen kann die Hinterlegung einer Kaution zur Sicherung der Wiederausfuhr des Kfz gefordert werden. Das Permit muss bei der Ausreise wieder an der Ausreisezollstelle vorgelegt werden.

Hinsichtlich der Kfz-Versicherung (Grüne Versicherungskarte) sollte abgeklärt werden, wo genau Versicherungsschutz besteht. In den Ländern, in denen kein Versicherungsschutz

besteht, muss jeweils an der Landesgrenze eine Kurzzeit-Versicherung, i.d.R. gibt es nur eine Haftpflichtversicherung, abgeschlossen werden.

Zulassung auf 07er-Kennzeichen: Wird ein Fahrzeug mit 07er-Kennzeichen, trotz der in Kapitel 8 genannten Einschränkungen, zur Nutzung in ein Nicht-EU-Land eingeführt, ist eine Zollanmeldung für den temporären Aufenthalt notwendig. Darüber hinaus sollte bereits im Vorfeld mit der deutschen Zollbehörde abklärt werden, wie man den Status des Kfz mit 07er-Kennzeichen bei der Wiedereinreise als EU-Ware nachweisen kann. Hierzu ist im Regelfall das Auskunftsblatt INF 3 für Rückwaren (Formular 0329 - nur im Vordruckhandel erhältlich) oder die Vereinfachte Nämlichkeitsbescheinigung im Reiseverkehr (Formular 0330 - nur für die Wiedereinreise nach Deutschland) zu verwenden. Das Auskunftsblatt INF 3 oder die Vereinfachte Nämlichkeitsbescheinigung muss vor der Ausreise bei einer Zollstelle unter Vorführung des Kfz ausgestellt und bestätigt werden.

In einigen Ländern könnte das Fahrzeug eventuell auch mit einem Carnet A.T.A. eingeführt werden. Für die Ausstellung eines Carnet A.T.A. ist in Deutschland die Industrie- und Handelskammer (IHK) zuständig.

Gegebenenfalls kann es hilfreich sein, wenn Sie sich für die Erledigung der Zolllpapiere die Unterstützung von einem Zollagenten oder einer Spedition holen.

21.4 Urlaubsreise auf eigener Achse

Gerade für Tagesausflüge und Kurzurlaube (etwa über das Wochenende) wird man meist „vor der Haustür“, also in der eigenen Region, bleiben. Hat man mehr Zeit zur Verfügung, bieten sich natürlich auch weiter entfernte Ziele sowohl im Inland als auch im benachbarten Ausland an. Traditionell zieht es viele Deutsche nach wie vor nach „Bella Italia“. Schon als die Fahrzeuge, die heute Oldtimer sind, noch neu waren, hatten etwa die Dolomiten





MARTERMÜHLE

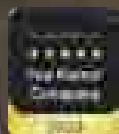
KAFFEERÖSTEREI

DER GENUSS-ROADTRIP

mit Kaffeespezialitäten aus der Martermühle

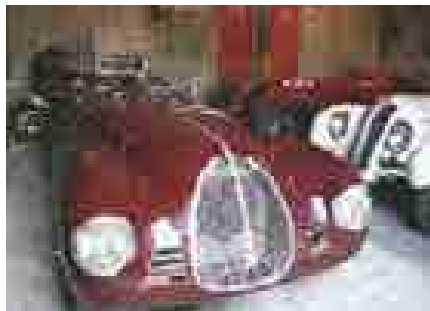


www.martermühle.de



und die mondänen Orte rund um Riva del Garda am nördlichen Gardasee eine ungeheure Anziehungskraft auf unsere touristischen Vorfahren.

Auf dem Weg nach Italien befindet sich die 484 km lange Deutsche Alpenstraße. Sie reiht wie eine Perlenkette die wichtigsten Tourismushighlights (Schlösser, Seen, Klöster) aneinander und ist somit ein Alpenkino der Extraklasse. Daher wird sie auch Straße der Bayerischen Originale genannt. Der Weg nach Italien ist natürlich gespickt mit einer Reihe von faszinierenden Naturerlebnissen. Links und rechts des Brenners kann man auf herrlichen Passstraßen dem Süden entgegenkurven. Ein besonderes Highlight ist zum Beispiel die Großglockner Hochalpenstraße. Auf dieser Panoramastraße kann man sich mit dem Fahrzeug ganz bequem dem Gipfel des höchsten österreichischen Berges, dem Großglockner, bis auf eine Höhe von 2.571 m nähern. ADAC Mitglieder erhalten übrigens für diese bestens ausgebaut, mautpflichtige Strecke ermäßigte Tickets unter www.adac.de/shop und in den ADAC Geschäftsstellen. Ist Italien das Urlaubsziel, bietet sich allen Motor-Begeisterten (und welcher Oldtimer-Fahrer wäre das nicht!) das „Land der Motoren“ an. So nennt sich die Emilia-Romagna, die stimmungsvolle Genusslandschaft zwischen der Poebene und der Toskana. Neben sehenswerten Kulturmetropolen wie Bologna oder Ravenna, einsamen Gebirgsstraßen im Apennin und bekannten Sandstränden der Adria gibt es hier eine Vielzahl renommierter und weltbekannter Auto- und Motorradhersteller. Die Emilia-Romagna glänzt mit so klangvollen



Unser Tipp:

Oft ist ein interessantes Museum an die Produktionsstätten angeschlossen! Neben den Werksmuseen laden auch umfangreiche Privatsammlungen und Rennstrecken zum Besuch ein.

Namen wie Ferrari, Lamborghini, De Tomaso, Maserati und Ducati – hier schlägt das Herz eines jeden Oldtimer-Freundes höher!

Wenn man sich also entschlossen hat, den Urlaubsort auf eigener Achse zu erreichen, bietet es sich an, umfangreiche Informationen über die zu durchfahrenden Landstriche einzuholen, z. B. bei den örtlichen Tourismusverbänden oder den überregionalen Tourismusbüros der Urlaubsländer. Hier erhält man viele Informationen zu Sehenswürdigkeiten, Unterkünften, Gastronomie etc. entlang des Reiseweges. Für welche Route man sich auch entscheidet – immer sollte man sich vorab am besten beim ADAC oder über die Internetseiten der Tourismusverbände informieren, ob die Straßen, die man sich ausgesucht hat, für den eigenen Oldtimer geeignet sind (Steigungen, Gefälle, enge Kurven etc.).

21.5 Oldtimer-Vermietungen

Für Oldie-Fans, die nicht über ein eigenes historisches Fahrzeug verfügen, kann evtl. die Anmietung eines Oldtimers in Frage kommen, mit dem die Reise unternommen wird. Deutschland- und europaweit gibt es eine ganze Reihe von Anbietern, die klassische Fahrzeuge stunden-, tage- oder auch wochenweise vermieten. Unbedingt beachten sollte man die meist unterschiedlichen Konditionen. Vor Antritt der Fahrt ist zudem zu klären, ob eine Fahrt ins Ausland überhaupt möglich ist und welche Deckungssummen für einen eventuellen Schaden vereinbart sind. Bei Fahrzeugübergabe sollte man neben einer genauen Untersuchung des Fahrzeuges auf ein ausführliches Übergabeprotokoll (mit Angabe evtl. Vorschäden) bestehen.



21.6 Autozug

Für viele Oldtimer-Besitzer sind Veranstaltungen in weiter entfernten Regionen interessant, aber nur mühsam zu erreichen. Auch Urlaubsfahrten mit dem kostbaren Fahrzeug auf herrlichen Alpenstrecken oder südländischen Küstenstraßen kommen deshalb oft nicht in Frage. Gerne beraten Sie für die individuelle Anreise per Autoreisezug unsere ADAC Geschäftsstellen und Reisebüros.

Der deutsche Marktführer Urlaubs-Express bietet ab Hamburg und Düsseldorf Autoreisezüge zu Zielen in Deutschland und Österreich an. Der Urlaubs-Express ist ADAC Vorteilspartner und gewährt ADAC Mitgliedern einen Rabatt von 10 Euro pro Fahrzeugbuchung und Strecke.

www.urlaubs-express.de

21.7 ADAC Oldtimer-Reisen

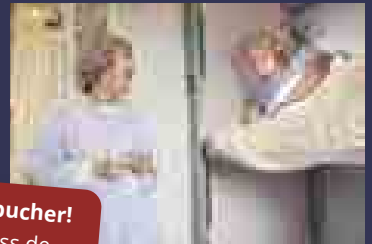
Das individuelle Reisen mit dem Oldtimer ist manchem nicht genug. Vielmehr setzen viele Oldtimer-Freunde sehr gerne auf das Gruppenerlebnis bei einer komplett organisierten und geführten Oldtimer-Reise. Die Vorteile liegen auf der Hand: Man muss sich selbst nicht um die Vorbereitungen kümmern, die Touren sind fertig ausgearbeitet und ein orts- und sprachkundiger Reiseführer ist auch noch mit dabei. Außerdem werden die geführten Reisen oft von einem erfahrenen Mechaniker begleitet, der etwaige Reparaturen gleich vor Ort erledigen kann. Und abends stehen dann genügend „Weggefährten“ zum angeregten Plausch oder Benzingespräch zur Verfügung.

Meist werden geführte Oldtimer-Reisen sowohl mit eigenem Fahrzeug als auch mit Mietoldtimer angeboten – so können auch Oldtimer-Freunde, die über kein eigenes (geeignetes) Fahrzeug verfügen, in den Genuss eines Reiseerlebnisses mit dem Klassiker kommen. Infos hierzu gibt es unter www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/oldtimer-youngtimer/oldtimer-reisen. Individuelle Tourenanfragen können auch an die ADAC Geschäftsstellen und Reisebüros gestellt werden.

MIT DEM AUTOREISEZUG INS OLDTIMER-VERGNÜGEN



**ABENDS EINSTEIGEN,
MORGENS ENTSPANNT
ANKOMMEN**



Top-Preise für Frühbucher!

www.urlaubs-express.de
0221-800 20 820

**Hier
sparen
ADAC
Mitglieder!**



TOLLE DIREKTVERBINDUNGEN
ab **Hamburg** und **Düsseldorf**
nach **Innsbruck**, **Villach**,
München und **Lörrach**



21.8 Mit dem Oldtimer auf der Deutschen Alpenstraße

Auf 484 Kilometern verläuft die älteste Ferienstraße Deutschlands von Lindau im Bodensee bis nach Schönau am Königssee und verbindet dabei die bekanntesten Sehenswürdigkeiten Bayerns. Auf kaum einer anderen Route kann man Landschaft, Kultur und Geschichte so intensiv erleben.

Durch das Allgäu geht es über Scheidegg – eingerahmt von saftgrünen Wiesen – nach Bad Hindelang. Über den Oberjochpass mit über 100 Kurven geht es weiter nach Pfronten mit der höchstgelegenen Burgruine Deutschlands und weiter nach Füssen mit dem berühmten Schloss Neuschwanstein. Authentisch präsentiert sich Oberammergau mit seinen Lüftlmalereien und dem Passionstheater. In Garmisch-Partenkirchen lohnt eine Fahrt auf die Zugspitze mit Panoramablick vom höchsten Punkt Deutschlands. Die historische Altstadt von Bad Tölz lädt zum Flanieren und am Schliersee lohnt ein Besuch des Markus Wasmeier Freilichtmuseum. Fahrspaß pur bietet die Sudelfeldstraße in Richtung Oberaudorf. Im Bankerldorf® Aschau i. Chiemgau laden 200 Sitzbänke zum Verweilen und Entspannen. Der passende Boxenstopp, bevor es auf die Zielgerade geht: in Richtung Reit im Winkl mit der bekannten Winklmoosalm. In Berchtesgaden erfährt man im Salzbergwerk etwas über die Geschichte des Bergbaus, bevor man die Tour mit einer Schifffahrt und dem eindrucksvollen Panorama am Königssee ausklingen lässt.

Auf www.deutsche-alpenstrasse.de findet man neben einer ausführlichen Beschreibung der Strecke und Sehenswürdigkeiten Informationen zu Übernachtungsmöglichkeiten, den GPX Track sowie Reiseideen für die Tour auf der Deutschen Alpenstraße.



Information, Prospektbestellung und Beratung zur Routenplanung:

Bayerische Fernwege e.V.
Sparte Deutsche Alpenstraße
Siedlerstr. 10
83714 Miesbach
Tel. +49 (0) 8025 9244 952
info@deutsche-alpenstrasse.de



Über den Reisevertrieb des ADAC Südbayern e.V., Kooperationspartner der Deutschen Alpenstraße, wird die Roadtrip-Pauschale „Königliche Kultur und spektakuläre Kulisse“ von DERTOUR angeboten. Zudem sind zahlreiche Hotels entlang der Strecke über die Reisebüros buchbar.

Buchung von Oldtimertouren (für Einzelreisende und Gruppen):

ADAC Südbayern e. V.
Ridlerstraße 35
80339 München
Tel. +49 (0) 89 51 95 307
heike.kaufmann@sby.adac.de
www.adac.de/suedbayern





ROUTE DER BAYERISCHEN ORIGINALE



484 Kilometer reines Fahrvergnügen



auf der ältesten Ferienstraße Deutschlands



Oldtimerfreundliche Passstraßen



mit gigantischen Panoramablicken



Kulturelle Highlights vom Bodensee



bis zum Königssee

Informationen zur Strecke, den Orten, Sehenswürdigkeiten
und Hotels unter www.deutsche-alpenstrasse.de
Tel. +49 8025 9244952



21.9 ADAC Checkliste für Ihre Oldtimer-Reise

Der Technik-Check	erledigt?
Reifenluftdruck	
Motorölstand	
Getriebeölstand	
Beleuchtung	
Ladezustand und Füllstand der Batterie	
Kühlwasserniveau	
Sichtprüfung Kühler und Wasserpumpe	
Sichtprüfung Kühlwasserschläuche und Kraftstoffleitungen im Motorraum	
Sicht- und Spannungsprüfung des Keilriemens	
Prüfung elektrischer Leitungen und Anschlüsse	
Sichtprüfung Bremsflüssigkeit	
Kontrolle Zündanlage (Kerzen, Unterbrecherkontakt)	
Blick unter das Auto (Leckagen, Auspuffaufhängung)	
Die Werkzeugkiste	erledigt?
Zündkerzenschlüssel	
Satz Schraubendreher	
Steckschlüsselsatz	
Satz Schraubenschlüssel (am besten doppelt, zum Kontern)	
Radmutternschlüssel (ggf. mit Verlängerung)	
Kombi- und Wasserpumpenzange	
Spitzzange	
Gripzange	
Quetschzange für Kabelverbinder	
Hammer	
Lötkolben	
Wichtiges Zubehör	erledigt?
Abschleppseil	
Feuerlöscher	
Stabiler Wagenheber sowie Unterstellbock (klappbar)	
Matte für Arbeiten unter dem Wagen	
Handlampe	
Rostlöser und Kontaktspray	
Das Pannenhilfe-Set	erledigt?
Verteilerkappe und Verteilerfinger	
Unterbrecherkontakt, Kondensator	
Kerzenstecker und Zündkabel sowie Satz Zündkerzen	
Glühlampenbox	
Satz Schleifkohlen für die Lichtmaschine	
Kabel und Kabelbinder	
Stahlseil für Gaszug und Kupplung (z. B. Universalseile mit Schraubnippel)	
Gewebeband („Duck Tape“)	
Sekundenkleber	
Bindedraht	
Keilriemen	
Schlauchsellen	
Schmierfett	
Motoröl-Reserve	

www.suedtirolclassic.com

SÜDTIROL CLASSIC SCHENNA

Die Rallye der Sympathie zwischen Palmen und Almen

Senna
SÜDTIROL CLASSIC SCHENNA




schenna

21.10 Oldtimer, Caravaning, Technik und Reiselust – Die ganze Welt des mobilen Reisens im Erwin Hymer Museum

Camping- und Caravaning liegen voll im Trend und erfreuen sich nicht nur in Deutschland, sondern weltweit immer größerer Beliebtheit. Das Erwin Hymer Museum im oberschwäbischen Bad Waldsee lädt dazu ein, die Kultur- und Technikgeschichte des mobilen Reisens von den Anfängen im zwanzigsten Jahrhundert bis in die Gegenwart zu erleben. In der über 6.000 m² großen Ausstellung wecken rund 80 historische Fahrzeuge aus aller Welt Erinnerungen und erzählen ihre Geschichte(n). Die Besucher – Caravaning- und Oldtimer-Fans, Familien, Abenteuerlustige sowie Reise- und Geschichtsbegeisterte tauchen beim Rundgang durch das Museum in die Abenteuer der Pioniere ein und entdecken zudem Überraschendes und Spannendes aus Technik, Entwicklung, Produktion und Design.

Die Idee, einen Wohnwagen zum Reisevergnügen zu nutzen, kam Mitte des 19. Jahrhunderts in England in Mode. Der britische Arzt und Abenteuerschriftsteller William Gordon-Stables

ließ sich 1885 einen prunkvollen Wagen, der von Pferden gezogen wurde, bauen. Mit diesem unternahm er eine über 2.000 Kilometer weite Reise nach Schottland. Sein Vorbild machte Schule, das Pferde-Caravaning wurde populär. Bereits im Jahr 1907 wurde der erste britische Caravan Club gegründet.

Zwölf Jahre später präsentierte die Firma Eccles in Birmingham den ersten Wohnwagen, der als Anhänger für ein Kraftfahrzeug konzipiert war. Andere Anbieter folgten bald darauf. Die englischen Caravans der Pionierzeit bestechen noch heute mit einer ungewöhnlich hochwertigen Ausstattung und luxuriösem Flair; beides war in den Wohnwagen auf dem Festland noch lange keine Selbstverständlichkeit.

Hierzulande verbreitete sich das Reisen mit der eigenen, mobilen Unterkunft am Haken erst in den 1930er Jahren. Den Grundstein hierfür legte ein Unternehmer aus Isny im Allgäu: Arist Dethleffs. Als Junior-Chef des elterlichen Unternehmens, das für hochwertige Reitpeitschen und Skistöcke bekannt war, reiste er damals durch das ganze Land, um seine Produkte an den Mann bzw. die Frau zu bringen. Die häufige Abwesenheit sorgt jedoch für einigen

Unmut bei seiner Verlobten, der Landschaftsmalerin Fridel Edelmann. Auf ihre Anregung hin entwarf Dethleffs zunächst auf Papier seine Idee vom fahrenden Zuhause, die 1931 in der heimischen Garage in die Tat umgesetzt und fortan ausgiebig genutzt wurde. Auch die Geburt von Töchtern Ursula änderte nichts daran – im Gegenteil. Wo man auch hinkam, Familie Dethleffs erregte Aufmerksamkeit. Auch wenn die große Mehrheit zunächst eher skeptisch war, zeigte sich doch schnell Interesse am Wohnauto, sodass Dethleffs schon bald Wohnwagen im Kundenauftrag baute





und sich später ganz darauf konzentrierte. Neben Dethleffs etablierten sich noch weitere Hersteller in der noch jungen Caravaning-Branche. Hierzu zählte vor allem auch die Firma Sportberger aus Rothschaibe bei München. Für Hans Berger war der Einstieg ins Caravan-Geschäft fast logische Konsequenz, da er bereits seit Jahren erfolgreich Faltboote, Zelte

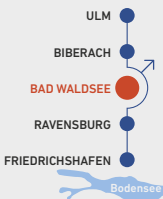
und Outdoorausrüstung herstellte und vertrieb. Umso erstaunlicher waren seine Konstruktionen im Wohnwagenbereich. Angetrieben vom Ziel, möglichst leichte Wohnwagen mit größtmöglicher Nutzungsmöglichkeit zu bauen, entstanden einige wegweisende und auch kuriose Modelle. Zu ersterem zählt sein „Haus-Dabei“, ein Klappzelt-Anhänger, dessen Grundprinzip noch heute bei modernen Zeltanhängern zur Anwendung kommt. In wenigen

Sekunden entsteht dabei aus dem kompakten Kofferanhänger eine doppelt so große Unterkunft mit festem Boden und erhöhter Liegestätte. Letzteres fand mit der „Land-Yacht L6“ seine Krönung, die aufgrund ihrer skurrilen Formgebung bis heute zu den wohl ungewöhnlichsten Wohnwagen überhaupt zählt.

ERWINHYMERmuseum

DIE GANZE WELT DES MOBILEN REISENS

Sei hautnah dabei!



**Zwischen Chrom und Patina –
Oldtimer, Technik und
Reiseabenteuer interaktiv
und live erleben!**



Ein jähes Ende fand die noch junge deutsche Wohnwagenproduktion mit Ausbruch des Zweiten Weltkrieges. Danach wurde die Produktion zunächst nur zaghaft wieder aufgenommen. Ein Jahrzehnt später, Mitte der 1950er Jahre, setzte dann jedoch ein regelrechter Boom ein und Wohnwagenhersteller schossen im gesamten Bundesgebiet wie die Pilze aus dem Boden. Aber nicht nur in Westdeutschland sondern auch in der DDR entwickelte sich Camping und Caravaning zum Massenphänomen. Die Volkseigenen Betriebe produzierten eine ganze Reihe teils sehr hochwertiger Caravanmodelle. Für die heimische Bevölkerung blieben diese in der Regel jedoch ein unerreichbarer Traum, da der überwiegende Teil in die angrenzenden Länder, unter anderem auch nach Westdeutschland, exportiert wurde. Dies wiederum förderte Kreativität und Erfindergeist der ostdeutschen Bürger. Eigenbau lautete die Parole – auch wenn die Umsetzung aufgrund komplexer Genehmigungsverfahren und mangelnder Materialverfügbarkeit alles andere als einfach war. Umso bemerkenswerter ist aus heutiger Sicht, was in Anbetracht der Widrigkeiten konstruiert und geschaffen wurde.

Der Rundgang durch das Erwin Hymer Museum erfolgt auf neun Traumrouten, welche die Besucher zu verschiedenen Sehnsuchtsorten führt. Beginnend mit der Frühzeit des Caravanings geht es über die Alpen zunächst nach Italien, dem Sehnsuchtsziel der 1950er und 60er Jahre. Weiter geht es über den Hippie-Trail nach Indien, an die Dünen der Ostsee, in die Wüsten Marokkos, den Westen Nordamerikas, ins frostige Skandinavien, den windigen Atlantik bis zur Gegenwart. Sogar ein Blick in die Zukunft des mobilen Reisens wird gewagt. Kinder freuen sich über zwei in die Ausstellung integrierte Spielmobile sowie einen liebevoll gestalteten Outdoor-Spielplatz. Das ganze Museum kann inter-

aktiv und multimedial erkundet werden – eine Weltreise durch die Geschichte des mobilen Reisens an einem Tag!

Wechselnde Fahrzeuge, neue Ausstellungsthemen und zahlreiche Veranstaltungen lassen den Museumsbesuch immer wieder zu einem Erlebnis werden. Beim großen Sommerfest am 2. Augustwochenende verwandelt sich das Außengelände des Museums in einen einzigartigen Campingplatz. Die Museumswerkstatt präsentiert sich im Museumsfoyer und lädt zum Zuschauen und Fachsimpeln ein.

Anfahrt: Direkt an der B30 zwischen Ulm und dem Bodensee, A 96 München in Richtung Lindau, Ausfahrt Leutkirch-West/Bad Waldsee
Ganzjährig von Dienstag – Sonntag geöffnet

Das Museumsrestaurant Caravano bietet durchgängig Speisen aus aller Welt an.

Alle Informationen gibt es auf der Homepage des Museums unter **www.erwin-hymer-museum.de** und auf Facebook.





better.twogether.

Gemeinsam zum Ziel: Ein echter Klassiker.

Das ADAC Pendlernetz für alle.

- » Einfach Fahrgemeinschaften zu Veranstaltungen bilden
- » Schon die Anreise zum Event machen
- » Mit gleichgesinnten Menschen in Kontakt kommen
- » Spritkosten teilen und die Umwelt schonen



Hier informieren und App kostenlos downloaden:
ADAC Pendlernetz powered by twogo

ADAC



» 22. NUTZFAHRZEUGE

Bei Ausfahrten, Märkten und Ausstellungen dominieren historische Automobile und Motorräder die Szene. Historische Nutzfahrzeuge, wie LKW, Omnibusse und Feuerwehren sind eher selten zu sehen. Traktoren, Baumaschinen und selbstfahrende Arbeitsmaschinen haben eine lebendige Szene mit ganz eigenen Veranstaltungen.

22.1 Allgemeines

Klangvolle, fast vergessene Herstellernamen wie z. B. Büssing, Faun, Goliath, Hanomag, Henschel, Kaelble, Krupp oder Vomag und bei den Landmaschinen z. B. Allgaier/Porsche, Eicher, Lanz, oder Schlüter sind Ikonen der Technikgeschichte. Nicht zu vergessen die Alltagshelden der ehemaligen DDR, wie z. B. Barkas, Framo, IFA, oder Robur. Da diese Fahrzeuge gewerblich genutzt wurden und schwere Lasten über Berg und Tal transportieren mussten, waren sie deutlichem Verschleiß ausgesetzt, sie wurden *beNUTZT*. Überlebt haben deshalb nur wenige gut erhaltene Exemplare. Ausgediente Lkw und Omnibusse wurden, wenn der Unterhalt nicht mehr

wirtschaftlich war, ausgemustert. Dann ging es ab zum Schrottplatz, einige wurden zum Ersatzteilträger, oder erhielten das Gnadengeld als Gartenlaube, Baubude, Hasenstall oder spulten die letzten Kilometer im Steinbruch ab. Trotzdem wird die Nutzfahrzeugszene immer größer und ist ebenfalls sehr lebendig. Auch hier erfreuen sich die Youngtimer immer größerer Beliebtheit und Fahrzeuge vor 1950 haben Kultstatus. Neben der Freude, solche Fahrzeuge zu restaurieren, zu betreiben und zu sammeln und Zuschauer zum Staunen zu bringen, darf nicht unerwähnt bleiben, dass es sich immer um größere Dimensionen handelt. Das gilt für die Teile an sich, die teils schwierigere und kostenintensivere



Ersatzteilbeschaffung, das benötigte Werkzeug und insbesondere geeignete Unterstellplätze. Aus diesem Grund muss die Anschaffung eines Nutzfahrzeug-Oldtimers gut überlegt sein. Für die Besitzer und Freunde historischer Nutzfahrzeuge inkl. der Omnibusse gibt es in Deutschland die eigens hierfür gegründete Nutzfahrzeug-Veteranen-Gemeinschaft (NVG) – siehe hierzu auch das Kapitel



„Nützliche Adressen“. Die Hauptaufgabe der NVG ist die politische Interessenvertretung und das Organisieren von Veranstaltungen.

Für Fans von historischen Nutzfahrzeugen ist der PS.SPEICHER in Einbeck ein Muss! Das dortige Depot Lkw + Bus ist die Heimat einer der größten Sammlungen historischer Nutzfahrzeuge. Von April bis Oktober (jeden Samstag von 10 bis 18 Uhr geöffnet) können Besucher rund 400 Omnibusse, Lastwagen, Feuerwehrfahrzeuge, Spezialfahrzeuge und Landmaschinen erleben. Die in Einbeck von dem Kaufmann und Oldtimersammler Karl Heinz Rehkopf gegründete STIFTUNG PS.SPEICHER hat die von Nutzfahrzeugexperte Emil Bölling zusammengetragene und liebevoll gepflegte Sammlung nach dessen plötzlichen Tod 2015 übernommen und somit in ihrer einzigartigen Gesamtheit gerettet.

FUEL THE FUTURE

Mit maximaler CO₂ Einsparung!



Als **Systemanbieter** bieten wir Ihnen nicht nur unsere breite **FuelMotion® XtL-Produktpalette**, sondern entwickeln auch **individuelle Lösungskonzepte** mit zusätzlichen **Kraftstoffbaukästen**, die **optimal** auf Ihr Unternehmen **abgestimmt** sind.



22.2 Oldtimer-Lastkraftwagen

Zur Freude vieler Fans der Transporthistorie gibt es eine wachsende Zahl von Enthusiasten, überwiegend aus dem Kreis traditionsreicher „Fuhrunternehmen“ und Speditionen, oder Menschen der Branche, die sich ihrer Herkunft und Tradition verpflichtet fühlen und Fahrzeuge aus der Gründerzeit der Firmen, meistens Familienbetriebe, restaurieren und zum Fahren erwecken. Das ermöglicht uns heute große Kühlerhauben, schwere Achsen und Federpakete bestaunen zu können. Fahrerhäuser ohne Komfort, mit schwach gepolsterten Holzbänken, teilweise ohne Heizung, Lenk- oder Brems- hilfe, unsynchronisierte, Getriebe und die kurzen und aufwendigen Pflege- und Wartungsintervalle verlangen dem Fahrer und Besitzer daher einiges ab. Gleichzeitig ist es gerade dieser ürtümliche und damit meist einfache sowie nachvollziehbare Maschinenbau, der den Charme der alten Technik ausmacht und Betrachter mit seinen

Geräuschen und Gerüchen in seinen Bann zieht. Von Interessengemeinschaften, z. B. der IG Süddeutsche LKW-Veteranen-Freunde werden heutzutage überregionale Treffen historischer Lastkraftwagen und Omnibusse durchgeführt. Auch mehrtägige Touren durch Deutschland und das benachbarte Ausland stoßen zunehmend auf begeisterte Teilnehmer und staunendes Publikum. Auf solchen Touren wird die Szene zum rollenden Museum.





Nutzfahrzeug Veteranen Gemeinschaft

Wo die Leidenschaft für historische Nutzfahrzeuge ein Zuhause hat ...

Der Schutz, der Erhalt und die Förderung historischer Nutzfahrzeuge als herausragendes technisches Kulturgut ist das Ziel der Nutzfahrzeug-Veteranen-Gemeinschaft (NVG). Die NVG ist Teil des Parlamentskreises Automobiles Kulturgut im Deutschen Bundestag.

Oldtimer sind fahrende Zeitzeugen, die meistens positiv wahrgenommen werden und sie erfreuen die Herzen der Zuschauer. Außerdem bilden die historischen Fahrzeuge einen gewichtigen Wirtschaftsfaktor ab, in ganz Europa.

Innerhalb der NVG organisieren wir Treffen, Ausfahrten, pflegen einen internationalen Austausch zu Nutzfahrzeug-spezifischen Themen, Erfahrungen und Erlebnissen, haben ein reges Vereinsleben und vertreten die Belange der Historischen Nutzfahrzeuge auch auf politischer Ebene.

Werden Sie Teil der Nutzfahrzeug Veteranen Gemeinschaft, wir freuen uns auf Sie!

Allseits gute Fahrt wünscht Ihre NVG.

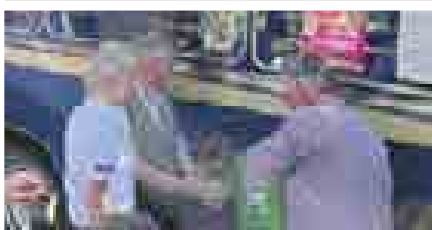
Alle Infos & Mitgliedsantrag: www.n-v-g.de



www.n-v-g.de



Mercedes-Benz O3500 aus der Oldtimerbus-Flotte von Dr.-Ing. E. h. Konrad Auwärter. Im Rahmen der Veranstaltung „120 Jahre Mythos Solitude“ wurde der Bus testweise mit dem Kraftstoff HVO100 betankt und seither wird der Bus ausschließlich mit diesem synthetischen Sprit betrieben. Die bisherigen Erfahrungen mit diesem Sprit sind sehr positiv.



einem modernen, klimatisierten Fernreisebus der Neuzeit zu vergleichen. Die Reisenden müssen sich hierbei natürlich auf eine ganz andere Form des Reisens einstellen. Oft wird auch eine (Mit-) Fahrt im Oldtimer-Bus zu Veteranenveranstaltungen angeboten.

22.3 Oldtimer-Omnibusse

Bequemes Reisen ist und war bereits bei den früheren Omnibusgenerationen oberstes Gebot. Eine Herausforderung für die Ingenieure und Techniker – die rauen Dieselmotoren, die harte Federung und Windgeräusche sowie den Fahrgast von wechselnden Wettereinflüssen abzuschotten. Die Entwicklung ging hier rasant voran. Heute sind Oldtimer-Busse die Lieblinge einer Veranstaltung, umso mehr, wenn die Zuschauer Platz nehmen und bei einer Rundfahrt das unbeschwernte Reisegefühl vergangener Tage miterleben können. Es gibt sogar einige Reiseveranstalter, die das Reisen mit einem Oldtimer-Bus im Programm haben. Dies ist nicht mit der Fahrt in

22.4. Oldtimer-Linienbusse

Historische Linienbusse werden oft übersehen, da in der Oldtimerszene PKWs und Spezialfahrzeuge wie Polizei- oder Feuerwehrwagen im Mittelpunkt stehen. Völlig zu Unrecht, denn Linienbusse gewähren wichtige Einblicke in die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs und die damit verbundenen technischen Herausforderungen, die im täglichen Personentransport gemeistert wurden. Sie waren ein fester Bestandteil des Alltags vieler Menschen, insbesondere im Schulbetrieb. Die Welt der historischen Linienbusse hat eine wachsende und engagierte Liebhabergemeinschaft hervorgebracht. Im „Arbeitskreis Historischer Busverkehr“ (AHB) sind etwa 50 Akteure, (Vereine, Firmen, Einzelpersonen), die sich, oft in Zusammenarbeit mit den öffentlichen Verkehrsbetrieben, um den Erhalt von Oldtimer-Bussen bemühen. Die Restauration und Instandhaltung sind anspruchsvoll, tragen jedoch dazu bei, diese faszinierenden Fahrzeuge für kommende Generationen zu bewahren. So können Oldtimerbusse auch heute noch



eine wichtige Rolle im Alltag spielen, beispielsweise als Shuttle-Fahrzeuge bei Veranstaltungen. Als drei besonders engagierte Vereinigungen innerhalb dieser Szene sind der Omnibusclub München, der Traditionsbus Berlin GmbH und die IG Traditionsbus Mainz e. V. zu nennen, die ihre Fahrzeuge vielfältig einsetzen.

22.5. Oldtimer-Feuerwehrfahrzeuge

Ein besonders faszinierendes Thema sind die Oldtimer-Feuerwehren. Viele Lkw-Hersteller lieferten die Fahrgestelle für die unendlich vielfältigen Ansprüche. Heute sind Oldtimer-Feuerwehren nicht nur „feuerrote Spielmobile“, sondern auch in der Bevölkerung fest verwurzelte und gern gesehene Traditionsstücke, die



bei regionalen Feuerwehrfesten und –Jubiläumsfeiern gerne vorgeführt werden. In Deutschland sind in einigen Oldtimermuseen auch Oldtimer-Feuerwehren ausgestellt. Zudem werden in etwa der Hälfte der über 60 Feuerwehrmuseen in Deutschland historische Einsatzfahrzeuge präsentiert.

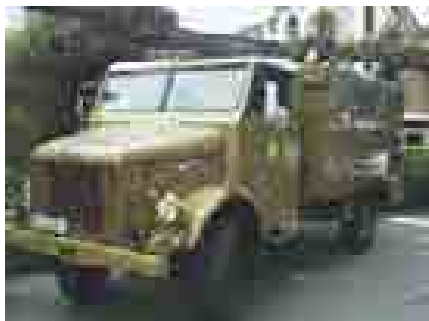


Dank der geringen Fahrleistung und der sehr guten Pflege sind die historischen Fahrzeuge der Feuerwehr häufig in einem für ihr Alter sehr guten Originalzustand und deshalb beliebte Sammlerfahrzeuge. Schwierigkeiten gab es immer wieder bei den Feuerwehrroldtimern in privater Hand mit dem Blaulicht (Amtssprache: Kennleuchten für blaues Blinklicht) und Sirenen. Wer kann sich schon ein Feuerwehrauto ohne Blaulicht vorstellen? Laut einer Verlautbarung vom Verkehrsministerium vom 19.12.2019 (veröffentlicht im Verkehrsblatt 2020/1 S.9) gibt es für den Feuerwehrroldtimerliebhaber nun einen Ausweg. Ergänzend zu den Vorschriften gemäß §49a StVZO gilt: „Abgedeckte lichttechnische Einrichtungen nach §52 StVZO an Kraftfahr-

zeugen nach §23 StVZO, deren Abdeckung während der Fahrt nicht entfernt werden kann und die gegen Verlust gesichert ist, gelten als nicht vorhanden.“ Ins Hochdeutsche übersetzt bedeutet dies: Blaulicht müssen mit einer festmontierten Kappe verdeckt sein, dann können sie am Fahrzeug verbleiben und die Feuerwehrroldtimer können auf öffentlichen Straßen genutzt werden.

22.6 Behörden- und Militärfahrzeuge

Eine weitere besondere Facette historischer Fahrzeuge stellen ausgemusterte Behörden- und Militärfahrzeuge dar. Private Sammler und Museen stellen sicher, dass deren beträchtliche automobilhistorische und gesellschaftliche Bedeutung nicht in Vergessenheit gerät und man solche Fahrzeuge im Rahmen von Treffen, Ausstellungen oder sogar im Fahrbetrieb erleben kann. Wer ein solches Fahrzeug – idealerweise sogar inklusive der authentischen Ausstattung – sein Eigen nennen kann und die behördlichen Hürden für die Zulassung mit H-Kennzeichen gemeistert hat, muss auch beim Betrieb spezielle Aspekte berücksichtigen. Im öffentlichen Straßenverkehr darf verständlicherweise nicht der Anschein erweckt werden, dass es sich um ein noch im Einsatz befindliches Behördenfahrzeug handelt. Daher gilt es, entsprechende Hoheitszeichen und Schriftzüge oder Warnleuchten abzudecken.



Der abgebildete Borgward B2000 A/O ist ein Funksprechkraftwagen des Luftschutzhilfsdienstes, einer Organisation, die für den zivilen Bevölkerungsschutz in militärischen Konflikten aufgestellt wurde. Der LSHD wurde aufgelöst und die Aufgaben fielen den Hilfsorganisationen zu, die die Fahrzeuge zum Teil unverändert weiternutzten. Das gezeigte Fahrzeug wurde 1962 dem Senat der Stadt Hamburg unterstellt und wird seit Außerdienststellung von den Hamburger Feuerwehrhistorikern gepflegt und bei Veranstaltungen gezeigt.



Der Militär-Lkw ist ein Kipper der US-Army vom Typ M59. Diese Fahrzeuge basieren auf der Baureihe M35 mit einer militärischen Zuladung von 2,5 t. Eingesetzt wurden die Fahrzeuge zum Transport von Schüttgut. Dieses Fahrzeug befand sich zum Zeitpunkt der Aufnahme im Besitz eines privaten Sammlers und war voll einsatzfähig.



Der KRAKA, Abkürzung für Kraftkarren, der Firma FAUN – militärische Bezeichnung Lkw 0,75t gl KRAKA Typ 640 – wurde in einer Stückzahl von 862 „Quads“ in den Jahren 1974/75 an die schweren Fallschirmjägerkompanien und diverse Luftlandeeinheiten der Bundeswehr ausgeliefert. Besonderheit: der KRAKA kann mittig eingeklappt werden und ist damit Luft-Transport-fähig. Der abgebildete KRAKA ist Bestandteil des Rotlenden Museums der RAG Historische Bundeswehr Fahrzeuge. www.RAG-HBwF.de



Der typische Klang eines Lanz-Bulldog lässt das Herz jedes Technikfreunds höher schlagen. Bei welcher anderem Gefährt hat man schon die Möglichkeit, die Verbrennungstakte mitzuzählen – so lebendig und zum „Begreifen“ nahe, kann man einen Motor sonst eigentlich kaum erleben.

22.7 Oldtimer-Traktoren

Da Traktoren, aufgrund ihres eigentlichen Gebrauchszwecks keine Straßenfahrzeuge sind, nehmen sie unter den Oldtimer-Fahrzeugen eine besondere Rolle ein. Gebaut für die Arbeit auf Feld, Wiesen, Acker, Wald und auf dem Hof, liegt der Reiz für Oldtimer-Freunde besonders in der, von außen offen einsehbaren Technik, bestehend aus robusten Bauteilen, gebaut für die Ewigkeit.



Gemeinsam mehr erreichen

Hotline für Vereine, Clubs
 und Interessengruppen: 07 11 / 2 56 20 77

Der ADAC ist ein Verein, der sich für die Interessen der Mitglieder einsetzt. Er ist ein Zusammenschluss von Menschen, die sich für die Förderung der Technik, der Kultur und der Geschichte der Fahrzeuge interessieren. Der ADAC ist ein Verein, der sich für die Interessen der Mitglieder einsetzt. Er ist ein Zusammenschluss von Menschen, die sich für die Förderung der Technik, der Kultur und der Geschichte der Fahrzeuge interessieren.

www.adac.de

ADAC Oldtimer-Ratgeber 2024/2025

ADAC

22. Historische Nutzfahrzeuge

Ihr Bewegungsradius ist begrenzt. Geschwindigkeit ist bei alten Traktoren genauso Nebensache, wie Komfort. Die Fahrzeuge mit Freiluftsitzen dienen Landmann und Landfrau nicht nur zum Mähen und Pflügen, sondern auch als Antrieb für Dreschmaschinen oder andere landwirtschaftliche Geräte und Maschinen, die bei Vorführungen vom Publikum oft mit Kinderaugen bestaunt werden.

Im Laufe der letzten 130 Jahre haben alleine in Deutschland mehr als 300 Unternehmen eine enorme Vielfalt an Traktormodellen hergestellt. Damit war Deutschland neben den USA, Großbritannien, Italien und Frankreich im Traktorenbau lange Zeit führend. Auf mehr als 700 Traktorentreffen, die vor Corona jährlich aus Deutschland und von Nachbarn in Europa als Termine gemeldet wurden, kann man die ganze Geschichte des Traktorenbaus nun wieder hautnah erleben.

Dass Oldtimer-Traktoren eine enorm große Fangemeinde haben, beweisen die über 200 Clubs mit mehr als 30.000 Mitgliedern unter dem Dach

des Bundesverbandes Historische Landtechnik Deutschland e.V. (BHLd). Bei den fast familiären Treffen im kleinen Kreis bis zu Großveranstaltungen mit 10.000 und noch mehr Besuchern, kommen aber alle Fans auf ihre Kosten. Der eine interessiert sich mehr für die Modellentwicklung seiner Lieblingsmarke, die teilweise vollständig in chronologischer Reihenfolge präsentiert werden, der andere kann stundenlang bei den Feldvorführungen mit Pflügen oder Erntemaschinen mitmachen oder zuschauen. Wieder andere lieben den Kick, den sie bei Leistungsprüfungen oder beim Traktor-Pulling erleben. In jedem Fall begeistern solche Treffen die ganze Familie.

Ein besonderes Highlight ist seit 2001 die internationale Traktoren-Weltmeisterschaft, die jährlich auf der majestätischen Großglockner-Hochalpenstraße stattfindet. Aufgrund der hohen Nachfrage ist die Teilnehmerzahl in diesem Jahr auf 455 Fahrzeuge limitiert, die Betankung der teilnehmenden Traktoren mit einem synthetischen Kraftstoff ist Pflicht.



22.8 Tipps und Hinweise zur Anschaffung

„Schwermetall“ kauft man nicht so einfach wie andere Gefährte. Folgende Überlegungen sollte man im Vorfeld anstellen:

- Ist man im Besitz eines dem Gesamtgewicht des Fahrzeuges entsprechenden Führerscheins? Hier kann ggf. eine „Ablastung“ = Verringerung des Gesamtgewichtes hilfreich sein.
- Kennzeichen und rote 07er Kennzeichen sind nach den bestehenden Bestimmungen auch für Nutzfahrzeuge möglich, wenn diese nicht mehr gewerblich eingesetzt werden. Gewerblich genutzte Lkw über 7,5 t unterliegen dem generellen Sonntagsfahrverbot für Lkw. Für Oldtimer-Nutzfahrzeuge (H-Kennzeichen) gelten seit 2017 bundeseinheitliche Ausnahmen, für die sich neben der NVG auch weitere Mitglieder des Parlamentskreises Automobiles Kulturgut seit Jahren stark gemacht haben. Diese Gruppe sorgte ebenfalls dafür, dass Oldtimer-Lkw mit H-Kennzeichen, die nicht im gewerblichen Güterkraftverkehr eingesetzt werden, im Übrigen von der Maut auf deutschen Autobahnen befreit sind.

- Besteht eine trockene Unterstellmöglichkeit mit Platz zum Restaurieren/Reparieren?
- Wie ist die Ersatzteilversorgung inklusive Reifen des ins Auge gefassten Typs?
- Für Feuerwehren bestehen regional sehr unterschiedliche Zulassungsmöglichkeiten bei Privateigentum. Den Erhalt der Blaulichtrundumleuchten sollte man wegen der Originalität verlangen.
- Besonderheit: Nur noch Feuerwehr-Anhänger (z. B. „TSA“) sind zulassungsfrei und haben als Kennzeichen das des Zugfahrzeuges, sofern das ein Feuerwehrfahrzeug und kein Wohnmobil ist.

Kontakt:

E-Mail: klassik@adac.de
www.adac.de/klassik



» VERANSTALTUNGSHIGHLIGHTS DER NUTZFAHRZEUGSZENE

Folgende Terminauswahl gibt einen kleinen Überblick bedeutender Veranstaltungen der Nutzfahrzeugszene.

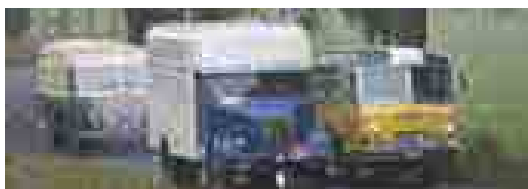


25. – 28.4.2024 **RetroClassics in Stuttgart**
Große Ausstellungen des BLD (Traktoren)
und des NVG (Nutzfahrzeuge und Omnibusse)
www.retro-classics.de

30.5. – 2.6.2024 **5. Internationales LKW-Oldtimertreffen
der Nebelhöhle (Sonnenbühl) 2024**
www.freunde-historischer-lkw.weebly.com



30.5. – 9.6.2024 **NVG-Ferienfahrt**
www.n-v-g.de



31.8. – 6.9.2024 **20. Deutschlandfahrt „Tour der Legenden“**
www.historische-deutschlandfahrt.de

6. – 8.9.2024 **18. Nutzfahrtzeugtreffen Wörnitz**
www.schaal-tanken.de/woernitz



19. – 22.9.2024 **Oldtimer Traktor WM**
Bruck Fisch am Großglockner
www.traktorwm.at/de/

25. – 27.10.2024 **EUROP CLASSIC MOTORS**
Europäisches Oldtimerbustreffen im Elsass
www.europclassicmotors.com

6. – 8.12.2024 **Retro Classics Bavaria Nürnberg**
Große Oldtimer-Nutzfahrzeugausstellung der NVG
www.retro-classics.de



Save the Date: **Oldtimer-Nutzfahrzeug-Treffen**
Juli 2025 www.kieswerke-ebenhoehe.de/oldtimer-nutzfahrzeug-treffen

Die Freunde historischer Nutzfahrzeuge finden weitere Termine auf den Internetseiten **www.n-v-g.de** und **www.bhld.eu** sowie unter **www.oldtimer-markt.de/aktuell/termine**. Die Fachzeitschrift Historischer Kraftverkehr „HiK“ (**www.historischer-kraftverkehr.verlaggrabe.de**) bietet ebenfalls eine sehr gute Terminübersicht – speziell für die Lkw-Szene.



» 23. OLDTIMER-, YOUNGTIMER- UND MARKENCLUBS

Die zunehmende Begeisterung für Oldtimer, Youngtimer und Liebhaberfahrzeuge aller Marken und Hersteller trägt dazu bei, dass diesbezügliche Vereinigungen einen immer größeren Zulauf haben. Schätzungen zufolge gibt es in Deutschland ca. 3.000 Oldtimer-, Youngtimer- und Markenclubs. Diese Gemeinschaften sind je nach Ausrichtung auf lokaler, regionaler, bundesweiter und internationaler Ebene tätig. Das Spektrum reicht hier von lockeren Stammtischen und Internetforen über Interessengemeinschaften bis hin zu eingetragenen und gemeinnützigen Vereinen.

23.1 Allgemeines

Einige dieser Clubs beschränken sich nicht auf eine bestimmte Marke oder Baureihe, sondern sind herstellerübergreifend tätig. Andere Vereine hingegen konzentrieren sich auf einen speziellen Fahrzeugtyp, eine Bau-/Modellreihe oder einen einzelnen Hersteller – sogenannte Markenclubs. Diese Clubs repräsentieren durch ihr Engagement „ihre“ Marke und gelten so bei der Automobilindustrie als Botschafter guter Tradition. Aus diesem Grund werden sie von den Firmen teilweise unterstützt – wie etwa bei der Ersatzteilbeschaffung oder durch Zugang zu den historischen Archiven der Traditions- und Klassikabteilungen.

Die Mitgliedschaft in einem Oldtimer-, Youngtimer oder Markenclub bietet eine Reihe von Vorteilen. So existiert dort oft ein umfangreicher Wissenspool zu den verschiedenen Fahrzeugtypen. Des Weiteren kann das einzelne Vereinsmitglied auch aktive Unterstützung bei Reparatur, Wartung oder Restauration seines Fahrzeugs erhalten. Fragen wie „Auf was muss beim Kauf eines bestimmten Modells geachtet werden?“, „Gibt es für einen speziellen Typ noch genügend Ersatzteile?“ oder „Welche Werkstätten haben gute Kenntnisse von meinem Fahrzeug?“ werden ausführlich diskutiert und Lösungswege aufgezeigt. Dabei kann es durchaus sinnvoll sein,



MBIG®

Mercedes-Benz Interessengemeinschaft e.V.



Der Club für klassische Mercedes-Benz Fahrzeuge

■ CLUBSERVICE

Literaturangebot
Archiv

■ TECHNIK

Spezialisten
Workshops

■ CLUBLEBEN

Stammtische
Jahrestreffen
Reisen

■ CLUBSHOP

Literatur
Bekleidung
Zubehör

■ NETZWERK

Partnerfirmen

■ ERSATZTEILE

Vermittlung
und Beschaffung
Nachfertigungen

■ INFORMATION

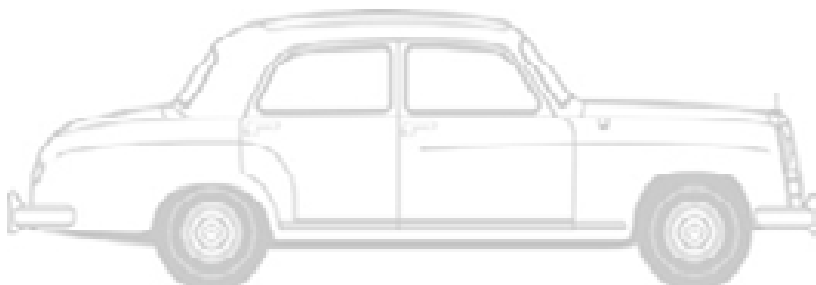
Club-Zeitschrift
Club-Website
Messen

■ MERCEDES-BENZ AG

Zusammenarbeit
Rabatte

**Mitglied
werden!**

**Mehr Spaß an einem einzigartigen
Hobby – in der Mercedes-Benz
Interessengemeinschaft!**



Die Mercedes-Benz Interessengemeinschaft bietet Erfahrung und Sachkunde in allen Bereichen des Old- und Youngtimer-Hobbys in Synthese mit purer Begeisterung für die klassischen Fahrzeuge vom Erfinder des Automobils.

Mehr Informationen unter www.mbig.de

Ansprechpartner
Stefan Rackette

Im Hang 16
52428 Jülich

Tel. 02461 3498-24
Fax 02461 3498-26

info@mbig.de
www.mbig.de

bereits vor Erwerb eines Fahrzeugs einem entsprechenden Club beizutreten oder einen ersten Kontakt zu knüpfen, um solche Fragen im Vorfeld einer geplanten Anschaffung zu erörtern.

Neben der praktischen und technischen Hilfestellung bietet ein solcher Verein aber auch Platz für gesellschaftliche, kulturelle, touristische und motorsportliche Aktivitäten. So werden nicht nur am Stammtisch „Benzingespräche“ unter Gleichgesinnten geführt, sondern auch gemeinsame Heimat-, Ziel- und Sternfahrten, Rallyes, Fahrzeugtreffen, Ausfahrten oder Besuche von Messen und Museen im In- und Ausland sowie sonstige Veranstaltungen oder eigene Messeauftritte organisiert.

23.2 ADAC Klassik Clubs

Um den Erhalt des technischen Kulturgutes und die individuelle Mobilität auch in Zukunft sicherzustellen, unterstützt der ADAC derzeit rund 70 bundesweite Oldtimer-, Youngtimer- und Markenclubs. Diese verzeichnen mit mehr als 1.200 Unterclubs derzeit über 110.000 Mitglieder. Im Rahmen einer kostenfreien Korporativclub-Mitgliedschaft erhalten ADAC Klassik-Clubs ein speziell auf sie ausgerichtetes Leistungsangebot, wobei die Souveränität und Eigenständigkeit der Vereinigungen nicht angetastet werden. Neben Vergünstigungen bei Veranstaltungs- und Vereinsversicherungen für die Clubs erhalten

auch die Clubmitglieder Rabatte bei der ADAC Autoversicherung, der ADAC ClassicCar-Versicherung sowie bei den ADAC Klassik Veranstaltungen (ADAC Deutschland Klassik, ADAC Europa Classic und ADAC Classic meets Traunsee). Auch bei der Ausstellung einer FIVA-Identity Card profitieren die Mitglieder von Preisnachlässen. Darüber hinaus bietet der ADAC den angeschlossenen Vereinigungen ein jährliches Clubbudget, die Interessenvertretung gegenüber Politik und Behörden und zahlreiche weitere Vorteile.

23.3 ADAC Ortsclubs

Neben ADAC Korporativclubs, welche in ganz Deutschland tätig sind und Mitglieder aus dem gesamten Bundesgebiet verzeichnen, können sich regional ausgerichtete Vereinigungen dem ADAC als Ortsclub anschließen. Derzeit sind dem ADAC rund 1.700 Ortsclubs angeschlossen, von denen sich über 350 im Oldtimerbereich engagieren.

23.4 ADAC Klassik Interessenvertretung

Als Mitglied des Oldtimer-Weltverbandes FIVA vertritt das Ressort Klassik des ADAC gegenüber Gesetzgebung, Behörden und anderen Institutionen die Interessen der Oldtimer- und Youngtimer-Szene.



23.5 Jugend und Nachwuchs

Viele Oldtimerclubs haben häufig kein Mitgliederproblem, sondern „leiden“ eher an einer schleichenden Überalterung. Neue Mitglieder im gesetzten Alter gibt es immer wieder, aber wirklich junge Neumitglieder fast kaum. Die Clubs haben dieses Problem erkannt und bemühen sich mittlerweile mit unterschiedlichen Aktionen um die Jugend.

Auch der Oldtimer-Weltverband FIVA hält das Thema Jugend und Oldtimer / Youngtimer für so bedeutend, dass sie bereits im Jahre 2015 dies in den Aufgabenbereich der Kulturkommission aufgenommen hat. Ihrer Meinung nach ist das Interesse der jüngeren Generation für das Überleben des mobilen Kulturerbes unerlässlich. Laut einer weltweiten Umfrage der FIVA aus dem Jahr 2020 lag das Durchschnittsalter der Mitglieder in deutschen Oldtimerclubs bei 54 Jahren. Über 70 Prozent der teilnehmenden Clubs gaben an, dass sie spezielle Angebote für die Jugend haben, aber trotzdem glauben, dass sich das Durchschnittsalter weiter erhöhen wird. Die geringsten Probleme die Jugend zu begeistern haben wohl die Traktorenclubs. Beim Besuch von Trecker-Treffen sieht man so viele junge Menschen wie auf kaum einer anderen Oldtimerveranstaltung.

Auch die ersten Oldtimermessen haben wohl die Zeichen der Zeit erkannt. So hatte die Bremen Classic Motorshow dieses Jahr jungen Menschen freie Hand bei der Gestaltung einer 400 m² großen Ausstellungsfläche gelassen. Einzige Bedingung: die Fahrzeuge mussten mindestens 20



(Foto: Dieter Lammersdorf)

Jahre alt sein. Und es war wirklich sehenswert, was auf die Beine gestellt wurde. Die Zukunft wird zeigen, ob andere Veranstalter diesem Beispiel folgen werden.

In sehr vielen Oldtimerclubs gibt es mittlerweile eine aktive Jugendarbeit. Über drei ausgewählte Projekte in den rund 70 ADAC-Korporativclubs berichten wir auf den nächsten Seiten.

Mercedes-Benz SL-Club Pagode

Der Mercedes-Benz SL-Club Pagode erstellte zunächst eine clubinterne Studie über Möglichkeiten der Attraktivitätssteigerung der Clubaktivitäten für junge Menschen. Darin wurde nicht nur die besondere Bedeutung eines attraktiven Social Media Auftritts hervorgehoben, sondern auch die Funktion von Jugendbeauftragten gefordert. Zwei junge Mitglieder wurden bereits ernannt. Sie werden zukünftig bei allen Clubveranstaltungen hinzugezogen, um spezielle Angebote auch für junge Menschen zu entwickeln. Hierdurch erhofft man sich, dass die Club-Veranstaltungen für jüngere Mitglieder noch interessanter werden bzw. sie Interesse am Oldtimerhobby bekommen. Ein zweites wichtiges Anliegen ist es, clubüber-



(Foto: Dieter Lammersdorf)

23. Oldtimer-, Youngtimer- und Markenclubs

greifend junge Menschen, die bisher nichts mit Oldtimern zu tun hatten, für das Thema Oldtimer zu sensibilisieren.

Mercedes-Benz R/C 107 SL-Club

Der SL-Club wollte genau wissen, wie viele junge Mitglieder im Club sind und hat die eigene Mitgliederstatistik ausgewertet. Beim Mercedes-Benz R/C 107 SL-Club sind 1% der 5.400 Mitglieder jünger als 30 Jahre. Ähnliche Ergebnisse wird es sicherlich auch in den anderen bundesweiten Oldtimerclubs geben.

Für sein Jugend-Club-Projekt kaufte der SL-Club 2022 einen rostfreien Mercedes SL von 1988, überholte ihn, führte die HU durch und meldete ihn an. Dieser Wagen wird seitdem unter interessierten jungen Menschen für jeweils drei Monate verlost. Bedingung für die Teilnehmer und Teilnehmerinnen: Jünger als 30 Jahre sein und, nach dem Losglück, für mindestens ein Jahr Mitgliedschaft im Club.

Neben der Vollkaskoversicherung und der KFZ-Steuer übernimmt der Club auch den Service und anfallende Reparaturen. Der SL steht dann ohne Kilometerbegrenzung zur freien Verfügung, nur für die Benzinkosten müssen die glücklichen Gewinner selber aufkommen. Hinzu kommt die



(Foto: Mercedes-Benz R/C 107 SL-Club Deutschland e.V.)

obligatorische Teilnahme an einem professionellem Oldtimer-Fahrtraining, Club-Technik-Seminaren und an einzelnen Club-Aktionen auf Messen und Veranstaltungen.



Zu dieser Jugendförderung im Mercedes-Benz R/C 107 SL-Club erschien in der Oldtimer Markt 1-2024 ein interessanter Artikel, der über den QR-Code abgerufen werden kann:

www.oldtimer-markt.de/aktuell/nachrichten/v8-fuer-u-30?



(Foto: Mercedes-Benz R/C 107 SL-Club Deutschland e.V.)



(Foto: Mercedes-Benz R/C 107 SL-Club Deutschland e.V.)



(Foto: Heinkel-Club)

Heinkel-Club

Bereits im Jahre 2005 wählte die Mitgliederversammlung des Heinkel-Clubs eine Jugendbeauftragte. Damals ging es noch darum Clubtreffen für junge Menschen interessanter zu gestalten. „Jugendgerechte“ Programmpunkte haben sich mittlerweile auf den Clubtreffen etabliert. Bereits 2012 entwickelte der Heinkel-Club das Konzept des Patenroller: Ein Heinkel-Roller wird interessierten Nachwuchsfahrern kostenlos für bis zu zwei Jahre zur Verfügung gestellt. Technische Unterstützung erhalten die jungen Fahrer und Fahrerinnen vom örtlichen Heinkel-Regionalclub am Wohnort. Die einzige Bedingung für die glücklichen Neufahrer: Sie müssen regelmäßig von den Erfahrungen und Erlebnissen in der Heinkel-Info und am Clubstand bei Oldtimermessen berichten. Mittlerweile hat der Heinkel-Club drei Patenroller.

Von weiteren Anreizen und Unterstützungen für junge Menschen erzählt Ingo Koch vom Heinkel-Club in unserem Gespräch – so sind alle Mitglieder unter 21 Jahren vom Jahresbeitrag befreit und die Teilnehmergebühren beim Jahrestreffen werden vom Heinkel-Club übernommen.



(Foto: Heinkel-Club)

Oldtimer-Clubs sollten mehr für die Jugend tun!

Der Wunsch von allen Clubs, die sich um die Jugend bemühen, ist neben neuen jungen Mitgliedern auch das allgemeine Verständnis und die Begeisterung für KFZ-Technik zu wecken. Sie sollen erkennen, dass mit ein wenig Talent, vieles an den Oldtimern selbst gemacht kann und es im Club immer Mitglieder gibt, die weiterhelfen können.

Begrüßungswert ist auch das Engagement einiger Ausbildungsbetriebe, die ihre Auszubildenden außer im Tagesgeschäft an Alltagsautos auch an Oldtimern arbeiten lassen. So haben die auszubildenden Kfz-Mechatroniker bei der Polizei in Essen die Möglichkeit, einen Hanomag A-L28 von 1970 regelmäßig in Schuss zu halten.

Den Königsweg für die Jugendarbeit im Oldtimerbereich gibt es sicherlich nicht. Es ist jedoch wichtig, die Sache gemeinsam mit Jugendlichen anzugehen und nicht über deren Köpfe hinweg. Abschließend lässt sich die Bedeutung des Themas vielleicht durch die Aussage von Günter Hoferer vom Mercedes-Benz R/C 107 SL-Club so zusammenfassen: „Wichtig ist jungen Menschen unter 30 zu ermöglichen, ein positives Gefühl für das Oldtimerhobby zu bekommen. Diese Generation sitzt schließlich in wenigen Jahren in den Stadt- und Gemeinderäten, in Parlamenten und werden zu politischen „Entscheidern“.

Text: Dieter Lammersdorf (oldtimermuseen.de)

23.6 Oldtimerclubs und Nachhaltigkeit

Oldtimer sind für viele Besitzer ein Sinnbild für Nachhaltigkeit, denn die Fahrzeuge werden gehegt und gepflegt, repariert und schonen so Ressourcen. Und das Hobby wird zunehmend unter Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten durchgeführt. Auch im Motorsport werden schon seit Jahrzehnten die Aspekte des Umweltschutzes sowie der Nachhaltigkeit und Klimaschutz beachtet. So hat der DMSB eine

Umweltstudie erstellt, die sehr viele interessante Ansatzpunkte auch für die Clubs enthält. Die Studie steht im Download-Bereich des DMSB zur Verfügung: www.dmsb.de/de/downloads

23.7. Aktion „Move Green“ des MGCC

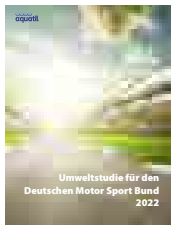
Der MG Car Club ist einer der traditionsreichsten Automobil-Markenclubs der Welt. Gegründet wurde der 1930 in England und hat heute über 30.000 Mitglieder weltweit. Der MG Car Club Deutschland als „Affiliated Centre“ des MG Car Clubs in England hat derzeit mehr als 1.000 Mitglieder. Der MG Car Club Deutschland e.V. hat mit seinen jüngsten Aktivitäten, der Club-Initiative

„Move Green“ darauf abgezielt, CO₂-Neutralität bei Clubveranstaltungen sicherzustellen. Der MG Car Club Deutschland hat sich der Herausforderung verschrieben, Oldtimerausfahrten nachhaltig zu gestalten. Die Aktivitäten sollen nicht nur symbolischer Natur sein, sondern aktive Schritte in Richtung Klimaschutz. Die Idee: Emissionen, die durch gefahrene Kilometer bei Club-Ausfahrten entstehen, werden durch Förderung von entsprechenden Projekten in Deutschland ausgeglichen. Es begann 2020 mit dem Erwerb von CO₂ neutralen Kraftstoff auf Zertifikatbasis, in diesem Jahr ist dies die Renaturierung von Mooren in Norddeutschland. Eine weitere Initiative des Clubs ist der Einsatz von fossilsfreien synthetischen Kraftstoffen.

Die Initiative des MG Car Clubs Deutschland ist ein schönes Beispiel dafür, wie Innovation und Tradition Hand in Hand gehen können, um die Umweltbelastung zu reduzieren. Die Diskussion mit Besuchern von Veranstaltungen wird angeregt und zeigt das Potential gerade von eFuel für eine schnelle Dekarbonisierung auf.



Weitere Infos zur Aktion MG Move Green finden Sie unter: www.mgcc.de/move-green



ADAC Korporativclubs

Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland e.V.

www.bhld.de

Betreut Oldtimer-Schlepper, -Bulldog, -Dampf- und -Nutzfahrzeuge.



Deutscher Automobil-Veteranen-Club e.V.

www.davc.de

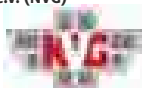
Markenoffener Club für alle historischen Automobile, Motorräder und andere Kraftfahrzeuge.



Nutzfahrzeug Veteranen Gemeinschaft e.V. (NVG)

www.n-v-g.de

Umfasst alle Nutzfahrzeuge, vom kleinen Lieferwagen über Omnibusse, Lkw bis hin zu Spezial- und Einsatzfahrzeugen.



Veteranen Fahrzeug Verband e.V.

www.veteranen-fahrzeug-verband.de

Betreut alle historischen Automobile, Motorräder, Fahrräder und Nutzfahrzeuge.



ADLER-MOTOR-VETERANEN-CLUB e.V.

www.adler-veteranen.de

Betreut alle von den Adlerwerken hergestellten Fahrräder, Autos, leichte Lkw und Motorräder.



Club klassischer Alfa Romeo Fahrzeuge e.V.

www.club-klassischer-alfa.de

Betreut alle Klassiker der Marke Alfa Romeo.



Audi Club International Deutschland e.V.

www.audi-club-international.de

Betreut Audi, Auto Union, DKW, Wanderer, Horch und NSU.



Austin Seven Club Deutschland

www.austin-seven-club.de

Betreut Austin Seven sowie seine Lizenz- und Sonderbauten.



Automobil-Veteranen-Freunde Deutschland e.V.

www.avf-deutschland.eu

Betreut markenunabhängig alle Young- und Oldtimer.



Bentley Drivers Club –German Region

www.bdcl.org

Betreut alle Bentley-Fahrzeuge.



Isetta Club e.V.

www.isetta-club.de

Betreut BMW Isetta und alle Lizenzbauten sowie die BMW 600 und BMW 700.



BMW Club Mobile Classic e.V.

www.bmw-club-mobile-classic.de

BMW Markenclub für Motorräder und Automobile.



Bugatti Club Deutschland e.V.

www.bugatti-club-deutschland.de

Betreut Bugatti Fahrzeuge bis Baujahr 1951.



Citroën-Club Rhein-Ruhr e.V.

www.cccrr.de

Betreut rund um den Citroën 2CV.



Citroën-Freunde IG

www.citroen-freunde.de

Betreut alle alten und neuen Modelle von Citroën. Schwerpunkte dabei sind Ami6 und 8.



Dyane-IG

www.dyane-ig.de

Betreut alle Citroën der Baureihe Dyane, Acadiane Dyane 6 Méhari.



FIAT 124 Spider Club e.V.

www.fiat-spider.de

Betreut Fiat 124 Spider/AS, BS, CS, DS, VX, Abarth.



FIAT 124 Spider Club Deutschland e.V.

www.fiat-spider.de

Betreut sämtliche Ausführungen des Fiat 124 Spider und des 124 Coupe.



Capri Club Deutschland e. V.

www.capri-club-deutschland.de

Betreut alle Ford Capri.



GLAS Automobilclub International e.V.

www.glasclub.de ADAC Korporativclub vsI. in 2024
Betreut alle GLAS Automobile vom Goggomobil bis GLAS 2600 V8 sowie AWS Shopper, BMW 1600 GT und BMW 3000 V8.



ADAC Korporativclubs

Heinkel-Club Deutschland e.V.

www.heinkel-club.de
Betreibt alle Fahrzeuge der Marke Heinkel.



Mercedes-Benz R129 SL-Club e.V.

www.r129sl-club.de
Betreibt Mercedes-Benz SL der Baureihe R 129.



Gold Wing Club Deutschland e.V.

www.gwcd.de
Betreibt alle Gold Wing-Modelle inkl. Trikes und Gespanne des Typs Gold Wing.



Mercedes-Benz SLK-Club e.V.

www.slk-club.de
Betreibt alle Mercedes-Benz Fahrzeuge des Typs SLK.



GoldWing Föderation Deutschland e.V.

www.gwfd.de
Betreibt GoldWing, Trikes und Gespanne aller Baujahre.



Mercedes-Benz Veteranen Club von Deutschland e.V.

www.mvconline.de; Betreibt Vorkriegsfahrzeuge von Daimler-Benz und deren Vorläufermarken bis hin zu den Nachkriegstypen bis 1963.



Jaguar Association Germany e.V.

www.jaguar-association.de
Betreibt alle Jaguar- und Daimler-Modelle von 1932 bis heute.



Verein für Freunde des W 123 e.V.

www.vfw123.de
Betreibt alle Modelle der Baureihe W 123.



Lancia Fulvia & Flavia Interessengemeinschaft

www.ig-fulvia-flavia.de
Betreibt alle LANCIA Modelle der Baureihen Fulvia, Flavia und 2000.



Mercedes-Benz W 124-Club Deutschland e.V.

www.mbw124-club.de
Betreibt alle Modelle der Baureihe W 124.



Mercedes-Benz 190 SL-Club e.V.

www.mercedes-benz190sl-club.de
Betreibt Mercedes-Benz 190 SL.



Mercedes-Benz W201 16V Club e.V.

www.w201-16v-club.de
Betreibt alle 16V-Sportmodelle der Baureihe des Mercedes-Benz W201.



Mercedes-Benz Interessengemeinschaft e.V.

www.mbig.de; Betreibt Mercedes-Benz der Baujahre 1953 bis 1991, Ponton, Heckflosse W 110, 111, 112, O/L 319, W 600, S-Klasse W 108, 116, 126, /8, W 123, 124, 201, Lkw und Omnibusse.



MG Car Club Deutschland e.V.

www.mgcc.de
Betreibt alle MG Modelle von 1924 bis heute.



Mercedes-Benz R/C 107 SL-Club

Deutschland e.V.
www.rc107sl.club
Betreibt die Baureihe R/C 107.



MG Drivers Club Deutschland e.V.

www.mgdc.de
Betreibt alle Automobile der Marke MG
ADAC Korporativclub vsl. in 2024



Mercedes-Benz S-Klasse Club e.V.

www.s-klasse-club.de
Betreibt alle Fahrzeuge der S-Klasse aus den Baureihen 116, 126, 140, 215 und 220.



Morgan-Club Deutschland e.V.

www.morgan-club.de
Betreibt alle Automobile der englischen Marke Morgan.



Mercedes-Benz SL-Club Pagode e.V.

www.sl-club-pagode.de
Betreibt Mercedes-Benz SL der Baureihe W 113.



Porsche Club Deutschland

www.porsche-club-deutschland.de
Betreibt sämtliche Porsche Baureihen.



ADAC Korporativclubs

Porsche 356 Club Deutschland e.V.
www.porsche-356-club-deutschland.de
 Betreut Porsche Modelle
 356, 550 und 904.



Porsche Club 928 e.V.
www.porsche-club-928.de
 Betreut die Porsche
 Modellreihe 928.



**Bundesverband Deutscher Alpine
 und Renault Clubs e.V.**
www.d-arc.org
 Betreut alle Alpine und
 Renault Fahrzeuge.



**RREC The International Club for Rolls-Royce &
 Bentley Enthusiasts German Section e.V.**
www.rrec-germany.de
 Betreut alle Fahrzeuge der
 Marken Rolls-Royce und Bentley.



Rover Freunde Deutschland e.V.
www.rover-freunde.de
 Betreut sämtliche Rover Modelle.



1. Deutscher Saab-Club e.V.
www.saab-club.de
 Betreut sämtliche
 Saab-Baureihen.



smart-Club Deutschland e.V.
www.smart-club.de
 Ansprechpartner für alle
 smart-Baureihen.



Steyr Puch Freundeskreis
www.steyr-puch.org
 Kümmt sich um den Erhalt und
 Präsentation des Puch 500 sowie Haflinger
 und den kleinen Boxermotor.



IG-Tornax
www.tornaxig.de
 Betreut alle historischen Fahrzeuge
 des Herstellers Tornax.



Internationales Trabant-Register e.V.
www.intertrab.com
 Betreut alle Fahrzeuge der
 Baureihe Trabant.



TR-Register Deutschland e.V.
www.tr-register.de
 Betreut die TR-Baureihen sowie alle
 vorher von STANDARD TRIUMPH
 gebauten Roadster.



Triumph Interessengemeinschaft Südwest e.V.
www.triumph-ig.de
 Betreut die TR-Baureihen von STANDARD TRIUMPH
 und alle auf TR basierende Derivate anderer Hersteller
 (Swallow Doretti, Italia, TRS, u.a.) deutschlandweit



TVR Car Club
www.tvrcarclub.de
 Zusammenschluss von Freunden und
 Fahrern der Fahrzeugmarke TVR



Unimog-Club Gaggenau e.V.
www.unimog-club-gaggenau.de
 Betreut alle Unimog und MB-trac.



Vespa Club von Deutschland e.V.
www.vcvd.de
 Betreut alle Motorroller der Firmen
 Hoffmann, ACMA und Piaggio.



Volvo Club Deutschland e.V.
www.volvoclub-deutschland.de
 Betreut alle Typen und
 Baureihen der Marke Volvo.



1. Original Golf I IG e.V.
www.golft1-ig.de
 Betreut VW Golf der Baujahre 1974 bis
 1983 (bzw. Cabriolet bis 1993) sowie die
 „Derivate“ Caddy, Rabbit, Caribe und Citigolf.



Brezelfenstervereinigung e.V.
www.brezelfenstervereinigung.de
 Betreut frühe VW-Käfer, -Busse, Kübel-/
 Schwimmwagen und Sonderkarosserien
 bis Baujahr Juli 1957.



Cabrio-Interessen-Gemeinschaft CIG
www.cig-vw.de
 Betreut alle luftgekühlten VW Cabriolets bis
 Bj. 1980; Verzeichnis der Spezialisten zur
 Erhaltung des Käfer Cabriolets.



Die VW Typ 3 Liebhaber e.V.
www.typ3.de; Der Verein betreut die
 Volkswagen 1500 und 1600 als Limousine,
 TL, Variant und als „großen“ Karmann Ghia.



ADAC Korporativclubs

Interessengemeinschaft T2 – Freunde des VW-Busses 1967-1979 e.V.

www.bulli.org

Betreut VW-Busse der Jahre 1967 bis 1979.



VW Käfer-Club Última Edición e.V.

www.k-ue.de; Betreut sämtliche Varianten des VW-Käfers bis zur

letzgebauten Sonderserie Última Edición. Käfertreffen der besonderen Art!



Bella IG e.V.

www.zuendapp-bella.org

Betreut alle Motorroller der Marke Zündapp.



Zündapp-Janus IG

www.zuendapp-janus-ig.de

Kümmert sich um den zwischen 1957 bis 1959 gebauten Pkw Zündapp Janus 250.



Zündapp-KS-601-Club e.V.

www.zuendapp-ks601-club.de

Konzentriert sich auf das von 1950 bis 1958 gebaute Modell KS 601, den sog. 'Grünen Elefanten' als Solo-Motorrad und als Seitenwagen-Gespann.



Classic Days e.V.

www.classic-days.de

Veranstalter der Classic Days Festival of Culture & Motoring-Lifestyle



Kampf der Zwerge e.V.

www.kampf-der-zwerge.com

Organisation von historischen Motorsportveranstaltungen für Kleinwagen bis 1.300 ccm der 1960er- und 1970er-Jahre.



Youngtimer e.V.

www.youngtimer.de

Rennserien für Fahrzeuge der Baujahre 1966 bis 1988. Veranstalter der YOUNGTIMER TROPHY und YOUNGTIMER RALLYE TROPHY.



Clubs im ADAC

Interessierte Oldtimer-, Youngtimer- und Markenclubs, die die umfassenden Leistungen des ADAC in Anspruch nehmen möchten und bundesweit ausgerichtet sind, dürfen ihre Anfrage an clubs@adac.de richten. Regional tätige Vereinigungen können sich für eine ADAC Ortsclub-Mitgliedschaft an ihren zuständigen Regionalclub auf www.adac.de/vor-ort wenden. Ausführliche Details und weiteres Wissenswertes zu den dargestellten Organisationen erhalten Sie auf www.adac.de/clubs, auf www.adac.de/klassik sowie auf den Internetseiten des jeweiligen Clubs.





Willkommen beim Mercedes-Benz R/C 107 SL Club

Ein Klassiker begeistert – ein Club spricht für sich!

Wir sind...

- Markenclub der Mercedes-Benz AG
- über 5.500 Mitglieder
- zentral organisiert mit über 50 Regionaltreffen

Wir bieten...

- vielfältige Aktivitäten, Ausfahrten und Techniktage
- Technikseminare und „Do-it-yourself“-Schulungen
- aktive Hilfe bei Fragen zur Fahrzeugtechnik
- Unterstützung bei Ersatzteilsuche
- Tipps bei der Suche bzw. Kauf eines 107ers
- Jahres- sowie Herbsttreffen
- Teilnahme bei vielen Klassikmessen und Oldtimerveranstaltungen
- Clubshop mit attraktiven Angeboten

Leistungen für unsere Clubmitglieder

- Clubzeitschrift 107 KLASSIK (4x jährlich)
- Mercedes-Benz Classic Magazin (2x jährlich)
- Mercedes-Benz ClubCard
- Technikliste (Email-Verteiler für Technikfragen)
- Fahrzeugspezifische Technikseminare
- 107er-Techniklexikon, exklusiv für Mitglieder
- Kauf- und Verkaufsberatung
- Umfangreiche Internetseite und Social-Media

Weitere Vorteile als Clubmitglied

- Rabatte bei unseren Partnern (Teilehändler, Versicherungen, Hotelketten)
- Sonderkonditionen bei Oldtimerveranstaltungen
- Freier Eintritt in das Mercedes-Benz Museum
- Rabatte im Museums-Shop und Ersatzteilen

**Wir haben Sie noch nicht von den Vorteilen einer Mitgliedschaft überzeugt?
Besuchen Sie uns auf einer Messe/Oldtimerveranstaltung oder
besuchen Sie unverbindlich einen unserer über 50 Stammtische.**

Die Termine finden Sie auf unserer Homepage <https://www.107sl-club.de>

Geschäftsstelle:

Mercedes-Benz R/C 107 SL-Club Deutschland e.V., Plettenbergstraße 49, 70186 Stuttgart, Email: info@107sl-club.de



» 24. OLDTIMERMUSEEN

Dass Deutschland zu den führenden Industrie- und Automobilnationen auf der Welt gezählt hat und auch heute noch zählt, ist wohl unbestritten. Immerhin listet die Onlineplattform Wikipedia aktuelle und historische Hersteller von Straßenfahrzeugen in Deutschland auf, deren Anzahl doch überraschen. Hierzulande gab/gibt es: 747 Automobil-, 638 Motorrad-, 222 Nutzfahrzeug-, 163 Traktor-, 66 Omnibus- und 282 Fahrradhersteller.

Somit scheint es auch nur logisch, dass Deutschland zu den Ländern mit der wohl größten Dichte an Oldtimermuseen gehört. So vielfältig die früher und heute angebotenen Fahrzeuge sind, so vielfältig ist auch die Museumslandschaft in Deutschland. Bei den über 350 Oldtimermuseen in Deutschland handelt es sich nur um die öffentlich zugänglichen und bekannten Museen. In diesem Zusammenhang muss auch auf das erste 2023 eröffnete Nationale Automuseum The Loh Collection hingewiesen werden. Nur vier Monate nach der Eröffnung erhielt diese Sammlung den



begehrten FIA Founding Members' Club Heritage Cup. Wie hoch jedoch die „Dunkelziffer“ bei den privaten Sammlungen mit mehr als 10 Fahrzeugen und musealem Charakter ist, lässt sich nur schätzen. Sie wird aber sicherlich im hohen dreistelligen Bereich liegen. Der ADAC-Oldtimer-Ratgeber möchte einen Überblick über die vielfältige Oldtimermuseumslandschaft in Deutschland geben. Im Rahmen dieses Artikels kann dies jedoch nur angerissen werden; ausführliches Informationsmaterial finden Sie bei den weiter hinten angegebenen Ansprechpartnern.

Firmenmuseen

Vor einigen Jahrzehnten erkannten auch die großen deutschen Automobilhersteller die Bedeutung der eigenen Historie. Die Firmen verfügen über eigene Archive und einen Fundus an historischen Fahrzeugen. Einige Hersteller vertreiben historische Ersatzteile, andere unterstützen die Markenclubs. Alle haben Ausstellungsflächen, auf denen historische Fahrzeuge präsentiert werden. Einige wenige können nur nach vorheriger Absprache oder während Firmenbesichtigungen besucht werden. Es gibt aber auch immer mehr öffentlich zugängliche Firmenmuseen: **Audi** in Ingolstadt (www.audi.de), **BMW** in München (www.bmw-welt.com), **Mercedes** in Stuttgart (www.mercedes-benz.com/museum), **Opel** in Rüsselsheim (www.opel.de/microapps/opelclassic), **Porsche** in Stuttgart (www.porsche.de/museum) und **VW** in Wolfsburg (www.automuseum-volkswagen.de und www.autostadt.de).

Im **Erwin Hymer Museum** (www.erwin-hymer-museum.de) in Bad Waldsee ist „Die ganze Welt des mobilen Reisens“ das Motto. Neben historischen Wohnwagen- und Wohnmobilen



Erwin Hymer Museum

werden Oldtimer aus aller Welt gezeigt. Weitere Informationen zum Erwin Hymer Museum gibt es ab der Seite 206

Die Firma Toyota erwarb 2017 eine der umfangreichsten privaten Toyota-Sammlungen und präsentiert sie heute am Hauptsitz in Köln. Die **Toyota-Collection-Köln** (www.toyota-collection.de) zeigt auf einer Fläche von 1.800 m² 75 historische Fahrzeuge.

Motorradmuseen

Das Motorrad kann in Deutschland auf eine fast 120-jährige Geschichte zurückblicken. Gerade mit der Erfindung von Zweirädern wurden die Menschen immer mobiler. So verwundert es auch nicht, dass es etwa 30 Motorradmuseen in Deutschland gibt. Das älteste und wohl größte Zweiradmuseum wurde im Jahre 1956 mit Unterstützung des Deutschen Museums und der Firma NSU eröffnet. Im **Deutschen Zweirad- und NSU-Museum** (www.zweirad-museum.de) werden über 400 Fahrzeuge auf einer Fläche von 2000 m² ausgestellt.

Dank der Beharrlichkeit von einigen Privatpersonen wurde im Jahre 1961 das **Zweiradmuseum im Schloss Augustusburg** (www.die-sehenswerten-

drei.de) in der ehemaligen DDR eröffnet. Der Grundstock für das Museum waren Zweiräder und Archivunterlagen des ehemaligen DKW-Museums. Auf einer Ausstellungsfläche von 1.200 m² wird anhand von 175 Exponaten die technische Entwicklung des Motorrads von 1885 bis heute eindrucksvoll in Szene gesetzt.

Bereits 1978 wurde das **Motorrad-Museum** in Ibbenbüren (www.motorradmuseum-ibbenbueren.de) gegründet. Der Bogen der ausgestellten 180 Zweiräder spannt sich vom Hochrad (1882) bis zu Paris-Dakar-Rallyemaschine. In der Ausstellung werden dem Klassiker Fahrzeuge aus über 140 Jahren gezeigt, hierunter auch viele seltene Maschinen, wie z. B. die letzte erhaltene „Diel“ aus dem Jahre 1927 mit wassergekühltem Motor.

Fahrradmuseen

Bereits 1817 hat Baron Karl von Drais aus Mannheim das erste Fahrrad erfunden. So verwundert es nicht, dass es auch spezielle Fahrradmuseen in Deutschland gibt.

In einer alten Jugendstilvilla wird anhand von über 230 ausgestellten Zweirädern, zeitgenössischer Plakate und Zubehörteilen im **Deutschen Fahrradmuseum** in Bad Brückenau



Motorrad-Museum Ibbenbüren

(Foto: Motorrad-Museum Ibbenbüren)

(www.deutsches-fahrradmuseum.de) die Geschichte des Fahrrades seit den Anfängen im 18. Jahrhundert sehr anschaulich dokumentiert.

Der Rennradsport hat eine lange Tradition, bereits 1829 fand in München mit 26 Fahrern das erste Radrennen der Welt statt. Der Sieger benötigte für die Strecke von 4,5 km immerhin 31:30 Minuten. Ein noch recht junges Fahrradmuseum (2023) ist das **Rennradmuseum** in Fröndenberg (www.rennradmuseum.com). Das vereinsgeführte Museum zeigt 80 Fahrräder, darunter sehr viele Rennsporträder.

Besondere Fahrzeuge und Ausstellungskonzepte

Automobile, Motorräder und zeitgenössische Accessoires – die erwartet jeder Besucher in den über 350 Oldtimermuseen in Deutschland. Die Vielfalt der Ausstellungsstücke ist beeindruckend.

Einige Museen haben sich auf besondere Fahrzeugarten bzw. Erlebnisse spezialisiert. Hierzu gehört sicherlich die **Kleinwagen-Oldtimersammlung** in St. Ingbert (www.oldtimercamping.de). Auf ca. 900 m² werden deutsche Nachkriegskleinwagen, Motorroller und Kleinstcampingfahrzeuge in einer Ambiente präsentiert, die einem Campingplatz der 1950er und 1960er Jahre entspricht.

Um sehr viel größere Fahrzeuge geht es im **Automobil-Park Auwärter** in Pilsting (www.automobil-park.de). Hier kann der interessierte Besucher die Entwicklungsgeschichte der Omnibusmarke Gottlob Auwärter und Neoplan nachvollziehen. Gezeigt werden neben Omnibussen aus den unterschiedlichsten Jahrzehnten auch legendäre Automobile. Ein Teil der historischen Omnibusse kann auch angemietet werden.



Automobil-Park Auwärter

© Konrad Auwärter



Sie sind neugierig auf Platz 2 von 600 deutschen Museen in der Besucherzufriedenheit? Sie möchten einem Ort begegnen, der authentische Geschichte erzählt, weil er sich an einer originalen Fertigungsstätte befindet? Sie möchten eine einmalige Zeitreise durch inzwischen 119 Jahre Automobilbau unternehmen? Sie brennen darauf, die größte touristische Attraktion Zwickaus mit Millionen Besuchern aus der ganzen Welt kennen zu lernen? Dann sind Sie im August Horch Museum genau richtig.



August Horch Museum

Audistraße 7, 08058 Zwickau

Tel.: 0375 / 27 17 38 12

E-Mail: info@horch-museum.de

Web: www.horch-museum.de



Öffnungszeiten

Dienstag bis Sonntag 9:30 bis 17:00 Uhr

Montag geschlossen



Nationales Automuseum

The Loh Collection gewinnt

FIA Founding Members' Club Heritage Cup

Das Nationale Automuseum The Loh Collection in Dietzhölztal wurde vor kurzem mit dem renommierten FIA Founding Members' Club Heritage Cup ausgezeichnet. Die Verleihung erfolgte vier Monate nach der Eröffnung des Museums durch den Automobil-Weltverband.

Der FIA Heritage Cup wird in der automobilen Klassik-Szene hoch geschätzt und gilt als besondere Anerkennung für das Engagement von Organisationen, Veranstaltungen und Einzelpersonen zur Förderung und Bewahrung der Automobilgeschichte. Die feierliche Verleihung fand im Rahmen der großen FIA-Gala in Baku, Aserbaidschan, statt bei der auch Formel-1-Weltmeister Max Verstappen seinen WM-Pokal in Empfang nehmen konnte. Diese Ehrung betont die Bedeutung des Engagements des Nationalen Automuseums The Loh Collection für die Bewahrung des automobilen Erbes. Das Museum bietet seinen Besuchern eine faszinierende Reise durch die Geschichte des Automobils, angefangen von den Anfängen der Ingenieurskunst bis hin zu den neuesten Innovationen. Mit einer beeindruckenden Sammlung von rund 150 einzigartigen Fahrzeugen aus 135 Jahren Automobilgeschichte zählt das Nationale Automuseum The Loh Collection zu den umfangreichsten Sammlungen Europas. Die Ausstellung präsentiert Fahrzeuge von über 50 Hersteller-Marken, darunter seltene Exoten und Millionen-Bestseller, und bietet somit eine unvergleichliche Reise durch die Welt des Automobils. Die Dauerausstellung des Museums umfasst mehr als 150 Exponate, von denen jedes eine fesselnde Geschichte erzählt. Das Museum bietet zudem regelmäßig wechselnde Sonderausstellungen, die den Besuchern einzigartige Einblicke in die Automobilgeschichte ermöglichen. Die aktuelle Sonderausstellung widmet sich der legendären Marke Ferrari und präsentiert einige der bedeutendsten Fahrzeuge

aus ihrer Geschichte. Das Äußere des Gebäude-Ensembles des Museums präsentiert sich modern und funktional, doch im Inneren offenbart sich ein einzigartiges Design. Die 7.500 Quadratmeter große Ausstellungsfläche wird von historischen Industriehallen geprägt, die liebevoll erhalten und konserviert wurden, was dem Museum einen außergewöhnlichen Charme verleiht.



Nationales Automuseum The Loh Collection

Die sorgfältige Inszenierung des Nationalen Automuseums hebt die Exponate besonders hervor. Besonders beeindruckend ist die Steilkurve in der Haupthalle, auf der die Ikonen der Automobilgeschichte präsentiert werden. Hinter ihr erstreckt sich ein überdimensionaler Setzkasten entlang der gesamten Hallenbreite, der mehr als 30 Sport- und Rennwagen zeigt. Ein farbenfrohes Graffiti-Kunstwerk bildet den Hintergrund des Bereichs für Supersportwagen. Darüber hinaus ist das Nationale Automuseum The Loh Collection nicht nur ein Ort des Staunens, sondern auch ein Wissenschaftszentrum. In Zusammenarbeit mit der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen HfWU bietet das Museum einen Masterstudiengang im Bereich der Ingenieurwissenschaften an, der sich auf die Begutachtung von Oldtimern spezialisiert. Das Museum verfügt auch über ein stilvolles Restaurant namens „New York New York“ sowie ein gemütliches Café im Außenbereich namens Café Avus, das eine Auswahl an Kaffee, Kuchen, Snacks und Getränken bietet. Diese Einrichtung-



Nationales Automuseum The Loh Collection



1. Polizeioldtimer Museum



1. Polizeioldtimer Museum

© 1. Polizeioldtimer Museum

gen laden die Besucher ein, kulinarische Köstlichkeiten zu genießen und sich zu entspannen. Erleben Sie die Geschichte des Automobils im Nationalen Automuseum – ein unvergessliches Erlebnis für Auto-Enthusiasten und die ganze Familie. Freuen Sie sich auf eine faszinierende Reise durch die Welt der Mobilität!

Es gibt in Deutschland Oldtimermuseen, die sich auf den Erhalt von Behördenfahrzeugen (Feuerwehr, Krankenwagen, Polizeifahrzeuge) spezialisiert haben. Im **1. Deutschen Polizeioldtimer Museum** Marburg gibt es wohl die größte Sammlung von Motorrädern, PKW und Nutzfahrzeugen, die bei der Polizei in West- und Ostdeutschland im Einsatz waren. Umfangreiche Infos zu den weit über 100 historischen Polizeifahrzeugen gibt es auf: www.polizeioldtimer.de Viele der Exponate können auch über den 360° Rundgang betrachtet werden, wie z. B. dieser Polizei-Mercedes-Benz L 3500, der ehemals ein Fernmeldebetriebsbus der Polizei Hessen war.





Zylinderhaus

Das **Museum AUTOVISION** in Altlußheim (www.museum-autovision.de) ist für seine außergewöhnlichen Fahrzeug- und Technikausstellungen bekannt. Gezeigt werden die Entwicklungsgeschichte des Fahrrads, die weltweit einzige Wankel-Dauerausstellung, die weltgrößte NSU-Sammlung, ein eigener Ausstellungsbereich zur Elektromobilität und sehr viele weitere historische Fahrzeuge, das älteste von 1894. Ein besonderer Schwerpunkt und Anliegen der Museumsmacher ist das Motto „learning by doing“. Im Museum wird jungen und junggebliebenen Besuchern die Möglichkeit gegeben, an einzelnen Stationen physikalische, mechanische und automobilen Grundlagen hautnah zu erleben. Der Besuch von Schulklassen ist ausdrücklich erwünscht.

Historische Fahrzeuge einmal ganz anders erleben kann man in der **BARRACUDA GARAGE** Ettenheim (www.barracuda-garage.de). Mit Freunden ein leckeres Essen genießen, etwas Trinken und um einen herum stehen Oldtimer – welch ein Erlebnis! Die BARRACUDA GARAGE ist ein Treffpunkt für alle motorbegeisterten Menschen. Auf dem 3.500 m² großen Parkplatz finden regelmäßig auch Oldtimerveranstaltungen statt.

Das Auto kenne ich!

Diesen Ausruf hören Museumsmacher gerne, denn dann sind die interessierten Besucher in der Ausstellung richtig „angekommen“. Im **Zylinderhaus** in Bernkastel-Kues an der Mosel (www.zylinderhaus.com), und in der **Mobilen Welt des Ostens** in Calau-Altnau (www.mobileweltdesostens.de) kann man diesen Satz und das Strahlen der begeisterten Besucher häufig hören. In den Museen liegt ein besonderer Schwerpunkt auf deutschen Fahrzeugen (Autos, Motorräder) der 1950er bis 1980er Jahre und weniger auf PS-strotzenden Rennwagen.

In diesem Zusammenhang darf der Hinweis auf das **Auto & Traktor Museum Bodensee** (www.autoundtraktor.museum) nicht fehlen. Auch in dieser Ausstellung geht es um Alltagsfahrzeuge, zudem werden über 200 Traktoren aus unterschiedlichen Zeitepochen präsentiert. Weitere Informationen zum Auto & Traktor Museum Bodensee gibt es auf der Seite 249.

Museen in historischen Produktionsstätten

Einige Oldtimermuseen haben sich auf einzelne Fahrzeugmarken spezialisiert und nutzen die



August Horch Museum

ehemaligen Produktionshallen dieser Firmen für ihre Ausstellung: Authentischer kann es kaum sein!

So residiert seit 2005 das **Automuseum Dr. Carl Benz** in Ladenburg (www.Automuseum-Dr-Carl-Benz.de) im historischen Fabrikgebäude der ehemaligen Automobilfabrik C. Benz Söhne. In sechs Bereichen wird hier anhand von ca. 120 Fahrzeugen die Geschichte der Mobilität gezeigt. Die Zeitreise führt vom Benz-Patent-Motorwagen bis zum Mercedes Formel 1 Rennwagen und vom hölzernen Laufrad des Freiherrn von Drais bis bis zu den bunten Motorrollern der 1950ziger Jahre. Drei Automobile mit der C.Benz Söhne Plakette

am Messingkühler sind weltweit noch erhalten. Zwei davon stehen heute wieder in der Fabrikhalle, in der sie einst hergestellt wurden. Dazu sind viele Erinnerungsstücke aus dem Nachlass der Familie Benz in Vitrinen zu sehen.

In den Räumlichkeiten des alten Audiwerks in Zwickau befindet sich das **August Horch Museum** (www.horch-museum.de) mit seltenen Fahrzeugen der Traditionsmarken Audi, DKW, Horch, Wanderer und der Auto Union, zu der sich die vier erstgenannten Marken 1932 zusammengeschlossen hatten. Auf 6.500 m² stehen über 160 Fahrzeuge, darunter auch in Zwickau gebaute Fahrzeuge der Marken Trabant und VW. Weitere Informationen zum August Horch Museum gibt es auf der Seite 241.



Automuseum Dr. Carl Benz

Nach vielen unterschiedlichen Standorten siedelte das 1967 gegründete Automuseum 2005 in das historische Gebäude „O2“ des früheren Automobilwerkes Eisenach und erhielt den Namen **Automobile Welt Eisenach – AWE** (www.awe-stiftung.de). Auf über 2000 m² wird anhand vieler Originalfahrzeuge der Marken BMW, Wartburg, EMW und Opel die über



Bugattimuseum Altlussheim

120-jährige wechselhafte Eisenacher Automobilgeschichte anschaulich präsentiert.

Nur eine Fahrzeugmarke im Museum

Die Firma Mazda wurde 1920 in Hiroshima gegründet und produzierte zunächst Korkersatzstoffe (Dichtmittel), heute zählt sie weltweit zu den 10 größten Autoherstellern. Wer sich einen Überblick über die Vielfalt der Mazda-Modelle verschaffen möchte, kann dies im **Mazda Classic – Automobil Museum Frey** in Augsburg (www.mazda-classic-frey.de) machen. In einem ehemaligen Straßenbahndepot stehen von den insgesamt etwa 120 Museumsfahrzeugen in einer wechselnden Ausstellung 50 Modelle.

In den ehemaligen Räumlichkeiten der Firma Express, die bis 1959 Fahrräder, Mopeds und Motorräder produzierte, ist heute das **Museum für historische Maybach-Fahrzeuge**

(www.automuseum-maybach.de). Auf einer Fläche von 2.500 m² wird die weltweit einmalige Ausstellung über die Geschichte und die Produkte von Karl und Wilhelm Maybach gezeigt.

Bereits 1948 startete die Produktion des „Motorgetriebenes Universalgerät für die Landwirtschaft“ bei der Firma Gebr. Boehringer, Göppingen. 1950 erwarb Mercedes das ganze Unimog-Geschäft incl. aller Patente. Bis 2002 wurden mehr als 320.000 Unimogs gebaut. Das **Unimog-Museum** in Gaggenau (www.unimog-museum.com) wurde 2006 eröffnet und zeigt auf einer Fläche von 1.400 m² die Entwicklungsgeschichte des Alleskönners.

Auf eine ganz besondere Fahrzeugmarke hat sich das am **Museum Autovision** angeschlossene **Bugattimuseum Altlussheim** (www.bugattimuseum.de) spezialisiert. THE LAST FRENCH BUGATTIS zeigt über 20 Automobile und

Motoren der letzten französischen Schaffensphase von Ettore Bugattis Sohn Jean. Der legendäre Bugatti T57 Atlantic, der Le Mans Sieger T57 G (Tank) oder der T57 Show Car Roadster sind europaweit nur hier zu sehen!

Text/Fotos: Dieter Lammersdorf (Oldtimermuseen.de)

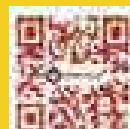
Informationen zu
Oldtimermuseen im
Ausland gibt es auf der
FIVA-Homepage:
**[www.fiva.org/en/
museum-listing](http://www.fiva.org/en/museum-listing)**



Oldtimermuseen.de

**Die große Datenbank mit Informationen
zu allen über 350 Oldtimermuseen in
Deutschland:**

- Adressen • Museumsschwerpunkte
- Internetauftritte • Telefonnummern
- Mailadressen • Ausstellungsgrößen
- Museumshighlights • Ausstellungsbilder
- Artikel zu den Museen • Routenplaner
- Deutschlandkarte mit allen
Museumsstandorten



**www.oldtimermuseen.de
kontakt@oldtimermuseen.de**

Buchtipp:

Die 350 besten Automobil-, Motorrad- und Nutzfahrzeugausstellungen Deutschlands versammelt dieser neue Reise- und Museumsführer von Dieter Lammersdorf: In Text und Bild werden die Sammlungen auf über 250 Seiten ausführlich mit allen wichtigen Informationen präsentiert – von Öffnungszeiten, Eintrittspreisen über die wichtigsten Exponate und bis hin zur Geschichte der Sammlungen. Register, Routenempfehlungen, Geheimtipps, exklusive Museumsportraits und Karten bieten einen vollständigen Überblick über das faszinierende Angebot. So lässt sich mit Leichtigkeit der nächste Wochenendtrip oder die Urlaubsfahrt durch die deutsche Oldtimermuseumslandschaft planen und genießen!



Dieter Lammersdorf

Museumstouren

Die 350 besten Oldtimermuseen in Deutschland.

Autos – LKW – Busse – Traktoren – Feuerwehren – Fahrräder

256 Seiten, 200 Abbildungen, Karten

ISBN 978-3-613-04644-3

€ 19,95 [D]

Motorbuch Verlag

Erhältlich ab 30.04.2024 im Buchhandel, in den Museen oder unter www.motorbuch-versand.de

» OLDTIMERMUSEEN IN DEUTSCHLAND

Museumsschwerpunkte

Kraftfahrzeug- und Technik-Museum Cunewalde

02733 Cunewalde

www.oldtimermuseum-cunewalde.de

Größe: ca. 400 m² | Anzahl der Fahrzeuge: ca. 70



MOBILE WELT DES OSTENS

03205 Calau-Altnau

www.mobilewelt-des-ostens.de

Größe: ca. 1.000 m² | Anzahl der Fahrzeuge: ca. 200



Automobilmuseum August Horch

08058 Zwickau

www.horch-museum.de

Größe: ca. 1.800 m² | Anzahl der Fahrzeuge: ca. 50



Museum für sächsische Fahrzeuge

09112 Chemnitz

www.fahrzeugmuseum-chemnitz.de

Größe: ca. 800 m² | Anzahl der Fahrzeuge: ca. 140



Sächsisches Nutzfahrzeugmuseum

09232 Hartmannsdorf

www.nutzfahrzeugmuseum.de

Größe: ca. 1.300 m² | Anzahl der Fahrzeuge: ca. 50



Motorradmuseum Schloss Wildeck

09405 Zschopau

www.schloss-wildeck.de

Größe: ca. 1000 m² | Anzahl der Fahrzeuge: ca. 60



Motorradmuseum Augustusburg

09573 Augustusburg

www.die-sehenswerten-drei.de

Größe: ca. 800 m² | Anzahl der Fahrzeuge: ca. 160



Trabi Museum Berlin

10969 Berlin

www.trabi-museum.com

Größe: ca. 450 m² | Anzahl der Fahrzeuge: ca. 25



Motorradmuseum Jürgenstorf

17153 Jürgenstorf

http://zweiradmuseum-mv.de

Größe: ca. 300 m² | Anzahl der Fahrzeuge: ca. 100



Automuseum PROTOTYP

20457 Hamburg

www.prototyp-hamburg.de

Größe: ca. 2.500 m² | Anzahl der Fahrzeuge: ca. 60



Museumsschwerpunkte

Automobil + Spielzeugmuseum Nordsee

26506 Norden

www.automuseum-nordsee.de

Größe: ca. 2.000 m² | Anzahl der Fahrzeuge: ca. 110



Deutsches Traktoren und Modellauto Museum

33100 Paderborn

www.deutsches-traktorenmuseum.de

Größe: ca. 3.000 m² | Anzahl der Fahrzeuge: ca. 120



1. Deutsches Polizeioldtimer Museum

35037 Marburg

www.polizeioldtimer.de

Größe: ca. 500 m² | Anzahl der Fahrzeuge: ca. 110



Stiftung Nationales Automuseum The Loh Collection

35716 Dietzhölztal Ewersbach

www.nationalesautomuseum.de

Größe: ca. 750 m² | Anzahl der Fahrzeuge: 174



Deutsches Feuerwehrmuseum

36041 Fulda

www.dfm-fulda.de

Größe: ca. 5.000 m² | Anzahl der Fahrzeuge: 14 F



PS.SPEICHER

37574 Einbeck

www.ps-speicher.de

Größe: ca. 300 m² | Anzahl der Fahrzeuge: ca. 3.000



Sammlung Historischer Fahrzeuge

38108 Braunschweig

www.historische-fahrzeuge-bs.de

Größe: ca. 800 m² | Anzahl der Fahrzeuge: ca. 100



Zeit Haus in der Autostadt

38440 Wolfsburg

www.autostadt.de

Größe: ca. 2.000 m² | Anzahl der Fahrzeuge: ca. 220



Stiftung Automuseum Volkswagen

38446 Wolfsburg

automuseum.volkswagen.de

Größe: ca. 5.000 m² | Anzahl der Fahrzeuge: ca. 140



Classic Superbikes Motorrad Museum

38518 Gifhorn

www.classic-superbikes.com

Größe: ca. 3.500 m²



Die Übersicht ist nach PLZ sortiert.



Automobil



Fahrräder



Lkw



Wohnmobile



Feuerwehrfahrzeuge



Zweiräder



Traktoren



Bus

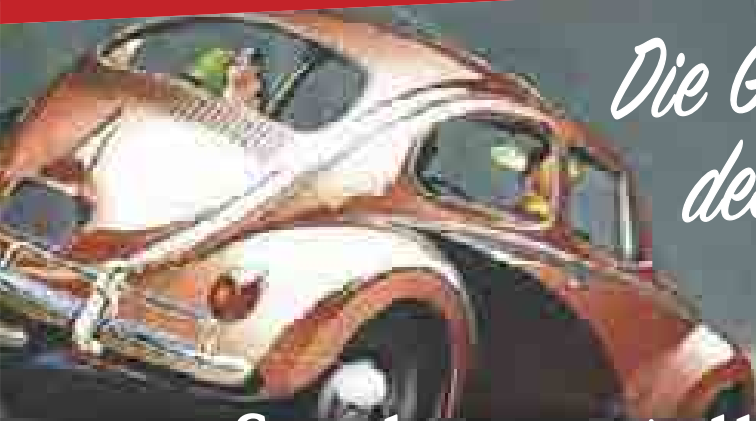


Wohnwagen

Museumsschwerpunkte	Museumsschwerpunkte
Bismarck Zweirad-Museum 42477 Radevormwald www.ig-bismarck.de Größe: ca. 300 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 43	Opelmuseum Vogelsang 53937 Schleiden www.vogelsang-ip.de Größe: ca. 6.500 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 200
Feuerwehrmuseum Salzbergen 48499 Salzbergen www.feuerwehrmuseum-salzbergen.de Größe: ca. 640 m² Anzahl der Fahrzeuge: 45	Zylinderhaus 54470 Bernkastel-Kues www.zylinderhaus.com Größe: ca. 5.000 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 250
Geschichte auf Rädern Automuseum Melle 49324 Melle www.automuseummelle.de Größe: ca. 4.000 m² Anzahl der Fahrzeuge: 300	Rheinhessisches Fahrradmuseum 55435 Gau-Algesheim www.fahrradmuseum-rheinessen.de Größe: ca. 500 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 50
Motorrad-Museum Ibbenbüren 49479 Ibbenbüren www.motorradmuseum-ibbenbueren.de Größe: ca. 600 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 180	Rennradmuseum Fröndenberg 58730 Fröndenberg www.rennrad-museum.com Größe: 200 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 80
Toyota Collection 50858 Köln www.toyota-collection.de Größe: ca. 1000 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 75	Central Garage 61348 Bad Homburg v. d. Höhe www.central-garage.de Größe: ca. 760 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 2.520

AUTO & TRAKTOR

MUSEUM BODENSEE



*Die Geschichte
des VW Käfer*

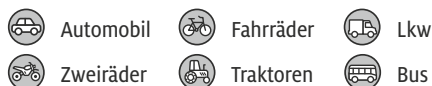
Sonderausstellung

Erleben Sie, wie der VW Käfer zum weltberühmten Kult-Auto wurde.

24. Oldtimermuseen

Museumsschwerpunkte	Museumsschwerpunkte
Sammlung Opel Classic 65428 Rüsselsheim www.opel.de/microapps/opelclassic/ Größe: ca. 9.000 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 230	Boxenstop Auto- und Spielzeugmuseum 72074 Tübingen www.boxenstop-tuebingen.de Größe: ca. 1.200 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 80
Kleinwagen Oldtimersammlung 66386 St. Ingbert www.oldtimercamping.de Größe: ca. 900 m² Anzahl der Fahrzeuge: 57	Automuseum Engstingen 72829 Engstingen www.automuseum-engstingen.de Größe: ca. 1.200 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 130
Technik Museum Speyer 67346 Speyer www.speyer.technik-museum.de Größe: ca. 25.000 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 1.000	Technik Museum Sinsheim 74889 Sinsheim www.sinsheim.technik-museum.de Größe: ca. 50.000 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 2.500
Automuseum Dr. Carl Benz 68526 Ladenburg www.automuseum-ladenburg.de Größe: ca. 2.000 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 60	Deutsches Zweirad- und NSU-Museum 75172 Neckarsulm www.zweirad-museum.de Größe: ca. 2.000 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 400
AUTOVISION Tradition&Forum 68804 Altlußheim www.museum-autovision.de Größe: ca. 2.200 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 200	Verkehrsmuseum Karlsruhe 76137 Karlsruhe www.verkehrsmuseum-karlsruhe.de Größe: ca. 1600 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 120
THE LAST FRENCH BUGATTI 68804 Altlußheim www.bugattimuseum.de Größe: ca. 450 m² Anzahl der Fahrzeuge: 20	Fahrzeugmuseum Marxzell 76359 Marxzell www.fahrzeugmuseum-marxzell.de Größe: ca. 2.500 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 700
Veihelsammlung Eppelheim 69214 Eppelheim www.vehikelsammlung.de Größe: ca. 400 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 80	Unimog Museum 76571 Gaggenau www.unimog-museum.de Größe: ca. 1.500 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 40
Mercedes-Benz Museum 70372 Stuttgart www.mercedes-benz.com/museum Größe: ca. 5.400 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 160	Barracuda Garage 77955 Altdorf-Ettenheim www.barracuda-garage.de Größe: ca. 400 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 53
Porsche Museum 70435 Stuttgart www.porsche.de/museum Größe: ca. 5.600 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 80	MAC Museum Art & Cars 78224 Singen am Hohentwiel www.museum-art-cars.com Größe: ca. 4.000 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 60
Deutsches Landwirtschaftsmuseum 70599 Stuttgart-Hohenheim www.dlm-hohenheim.de Größe: ca. 5.500 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 60	Auto & Uhrenwelt Schramberg 78713 Schramberg www.auto-und-uhrenwelt.de Größe: ca. 3.500 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 270

Die Übersicht ist nach PLZ sortiert.



Museumsschwerpunkte	Museumsschwerpunkte
BMW Museum 80809 München www.bmw-welt.com Größe: ca. 5.000 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 100	Auto & Traktormuseum Bodensee 88690 Uhlidingen-Mühlhofen www.autoundtraktor.museum Größe: ca. 10.000 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 350
EFA – Museum für Deutsche Automobilgeschichte 83123 Amerang www.efa-automuseum.de Größe: ca. 6.000 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 220	Museum für historische Maybach-Fahrzeuge 92318 Neumarkt www.automuseum-maybach.de Größe: 2.500 m² Anzahl der Fahrzeuge: 89
1. Niederbayerisches Automobil- und Motorradmuseum 84166 Adlkofen www.automuseum-adlkofen.de Größe: ca. 1200 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 180	Automobil-Park Auwärter 94431 Pilsting www.automobil-park.de Größe: ca. 3.000 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 50
Audi Museum Mobile 85045 Ingolstadt www.audi.de/de/foren/de/audi-forum-ingolstadt/audi-museum-mobile.html Größe: ca. 3.600 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 80	AMF Automobilmuseum Fichtelberg 95686 Fichtelberg www.amf-museum.de Größe: ca. 15.000 m² Anzahl der Fahrzeuge: mehr als 500
Mazda Classic – Automobil Museum Frey 86153 Augsburg www.mazda-classic-frey.de Größe: ca. 1500 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 50	Deutsches Fahrradmuseum 97769 Bad Brückenau www.deutsches-fahrradmuseum.de Größe: ca. 500 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 250
Erwin Hymer Museum 88339 Bad Waldsee www.erwin-hymer-museum.de Größe: ca. 6.000 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 80	Fahrzeugmuseum Suhl 98527 Suhl www.fahrzeug-museum-suhl.de Größe: ca. 850 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 140
Automuseum Wolfegg 88364 Wolfegg www.automuseum-wolfegg.de Größe: ca. 2.000 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 120	Automobile Welt Eisenach 99817 Eisenach www.awe-stiftung.de Größe: ca. 900 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 35

» OLDTIMERMUSEEN IN EUROPA

Museumsschwerpunkte	Museumsschwerpunkte
Musée national de l'Automobile Collection Schlumpf Frankreich 68100 Mulhouse www.tourisme-mulhouse.com/DE/entdecken/top10-das-wesentliche/automobilmuseum-sammlung-schlumpf.html Größe: ca. 25.000 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 250	Louwman Museum Niederlande 2594BB Den Haag www.louwmanmuseum.nl Größe: ca. 1.000 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 275
Automobilausstellung Großglockner Hochalpenstrasse Österreich A-5672 Fusch www.grossglockner.at Größe: ca. 1.000 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 30	Museo Nazionale dell'Automobile Italien 10126 Turin www.museoauto.com Größe: ca. 1.500 m² Anzahl der Fahrzeuge: ca. 150

» 25. NÜTZLICHE ADRESSEN UND WEITERE TIPPS

In diesem Kapitel finden Sie eine Aufstellung interessanter Fachzeitschriften, Tipps zu weiterführender Oldtimer-Literatur, Automobil- und Motorrad-Museen, Sachverständigen-Organisationen sowie Infos zu weiteren wichtigen Oldtimer-Verbänden und Organisationen.

25.1 Zeitschriften

AUTO BILD KLASSIK

Brieffach 55 10
D-20350 Hamburg
E-Mail: klassik@autobild.de
www.autobild-klassik.de

Austro Classic

Lenaugasse 10
A-3400 Kierling
☎ +43 2243 874 76
E-Mail: office@austroclassic.com
www.austroclassic.net

AUTO CLASSIC

Geramond Verlag GmbH
Postfach 40 02 09
D-80702 München
☎ +49 89 130 699 720
www.autoclassic.de

AUTO ZEITUNG Classic Cars

BAUER AUTOMOTIVE KG
Delmenhorster Str. 14-18
D-50735 Köln
www.autozeitung.de/classic-cars

British Classics

VF Verlagsgesellschaft mbH
Lise-Meitner-Straße 2
D-55129 Mainz
☎ +49 6131 99 20
www.oldtimer-markt.de

Historischer Kraftverkehr / Schlepper Post

Verlag Klaus Rabe, Gießerallée 9,
D-47877 Willich
☎ +49 2154 482 80
www.verlagrabe.de

Klassik Motorrad

MO Medien Verlag GmbH
Zeppelinstraße 35
D-73760 Ostfildern
www.mo-web.de

Last & Kraft/OldtimerTraktor

VF Verlagsgesellschaft mbH
Lise-Meitner-Straße 2
D-55129 Mainz
☎ +49 6131 99 20
www.oldtimer-markt.de

Motor Klassik/YOUNGTIMER

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
D-70162 Stuttgart
☎ +49 711 182 01
www.motor-klassik.de

MOTORRAD CLASSIC

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
D-70162 Stuttgart
☎ +49 711 182 01
www.motorradonline.de

79oktan

Das Magazin für Ost-Oldtimer
Reichestraße 7
D-29410 Salzwedel
☎ +49 800 796 58 26
www.79oktan.de

OCTANE MAGAZIN

PremiumMedia Verlags GmbH
Benedikt-Hagn-Str. 5b
D-80689 München
☎ +49 7623 964 292
(Abonnement-Service)
www.octane-magazin.de

Oldtimer Markt/Oldtimer Praxis

VF Verlagsgesellschaft mbH
Lise-Meitner-Straße 2
D-55129 Mainz
☎ +49 6131 99 20
www.oldtimer-markt.de

SwissClassics Revue

Zwischengas AG
Bahnhofstraße 3
CH-6072 Sachseln
☎ +41 44 508 56 79
www.swissclassics.com

Thoroughbred & Classic Cars

Classic Cars magazine
Media House Lynchwood
Peterborough PE2 6EA, UK
☎ +44 1733 468 582
www.classiccarsmagazine.co.uk

Classic Trader

Classic Trader GmbH
Am Borsigturm 53
D-13507 Berlin
www.classic-trader.com



25.2 Weitere Oldtimer-Literatur und -Medien

Neben dem kostenlosen ADAC Oldtimer-Ratgeber bietet der ADAC Nordrhein e.V. für Oldtimerinteressierte weitere empfehlenswerte Broschüren, wie zum Beispiel die Oldtimer Beifahrer-Fibel, in der spezifische Informationen und Tipps rund um Oldtimer-Rallyes und Veranstaltungen enthalten sind. Mit dem Brevier deutsche Automobilmarken erhalten Sie einen kompakten Einblick in über 130 Jahre deutsche Automobilproduktion. Das Oldtimer Bordbuch unterstützt den Eigentümer eines klassischen Fahrzeuges beim Betrieb und bei der Wartung und Pflege eines Oldtimers. Außerdem bietet der ADAC Nordrhein für Interessierte die ADAC Oldtimer Tourenfibel, den ADAC Sportwagen Brevier, den ADAC Cabrio Brevier, die ADAC Oldtimer Schrauberfibel sowie weitere Nachschlagewerke an. Die Oldtimer-Broschüren des ADAC Nordrhein e.V. sind für ADAC Mitglieder kostenlos erhältlich – Infos unter:

juergen.cuepper@nrh.adac.de

Der ADAC Oldtimer-Ratgeber wird bedarfsweise jährlich neu aufgelegt und umfasst die wesentlichen Aspekte rund um das Oldtimer-Hobby. Ergänzt wird die Broschüre durch den zweiwöchentlich erscheinenden elektronischen ADAC Newsletter, in dem unter der Rubrik Oldtimer über Veranstaltungen, technische Themen, Museumstipps, touristische Tipps etc. aktuell informiert: **www.adac.de/newsletter**

Besuchen Sie auch unseren ADAC Klassik Facebook-Auftritt. Hier informieren wir tagesaktuell

zu neuen Themen und stehen mit Ihnen gerne im Dialog. Klicken Sie rein unter:

www.facebook.com/ADACKlassik

Das Internet-Portal Zwischengas bietet neben täglichen News aus der deutschsprachigen Oldtimerszene ein elektronisches Archiv mit über 3 Millionen Artikeln, Bildern, Broschüren und Zeitungsseiten. Außerdem werden auf dem elektronischen Marktplatz täglich interessante Fahrzeuge und Zubehör publiziert.

www.zwischengas.com



Wer sich häufiger mit Oldtimer-Preisen auseinandersetzen muss oder möchte, der benötigt das Sonderheft OLDTIMER MARKT Preise. Es enthält mehr als 25.000 Preisnotierungen für mehr als 5.000 Modelle von 165 Auto-Marken von 1925 bis 1995. Infos unter **www.oldtimer-markt.de**

Das Thema Bewertung und Wertermittlung klassischer Kraftfahrzeuge wird im 240 Seiten starken Fachbuch „Wertermittlung Klassische Kraftfahrzeuge“ aus der Georg Olms Verlag AG erklärt und anhand von Fallbeispielen veranschaulicht. Im Buchhandel ist das Fachbuch unter der ISBN 978-3-487-08582-1 erhältlich.



25.3 Sachverständigen-Organisationen

Für die technische Prüfung sowie die Erstellung von Kurzbewertung, Schaden- oder Wertgutachten stehen folgende Sachverständigen-Organisationen zur Verfügung (ohne Anspruch auf Vollständigkeit):

ADAC Vertragssachverständige

Adressen über das ADAC Servicetelefon

0800 510 11 12 in der Zeit von Mo.-Sa.:

8:00–20:00 Uhr (kostenlos aus dem deutschen Festnetz) oder unter www.adac.de

classic-analytics – Classic Car Analytics GmbH

☎ 0234 890 16 00, www.classic-analytics.de

Classic Data Marktbeobachtung GmbH & Co. KG

Sachverständige für klassische Fahrzeuge

☎ 0234 239 59 00, www.classic-data.de

DEKRA Automobil GmbH

☎ 0711 786 10, www.dekra.de

FSP Classic Competence

FSP Schaden- und Wertgutachterdienst GmbH

☎ 069 264 944 742, www.fsp.de

GTÜ – Gesellschaft für

Technische Überwachung mbH

☎ 0711 976 760, www.gtue-classic.de

KÜS – Kraftfahrzeug-Überwachungsorganisation freiberufl. Kfz-Sachverständiger e.V.

☎ 06872 901 60, www.kues.de

TÜV Rheinland Mobilität

Competence Center Classic Cars

☎ 0211 984 94 90, www.tuv.com

TÜV SÜD Classic

TÜV SÜD Auto Service GmbH

☎ 0800 8884444, www.tuvsud.com/classic

25.4 ADAC Prüfzentren

Prüferte und Prüftermine erfahren Sie unter der Servicenummer **0800 510 11 12** in der Zeit von Mo.-Sa.: 8:00–20:00 Uhr (kostenlos aus dem deutschen Festnetz).

Die Möglichkeit einer Kurzbewertung bitte vorher abfragen.

25.5 Nachrüstung Katalysatoren, Dieselpartikelfilter und Kaltlaufregler

AMS-Katalysatoren

www.ams-katalysatoren.de

G+M Katalysator-Technik Gyrwotz GmbH

www.gmkat.de

HJS Emission Technology GmbH & Co. KG

www.hjs.com

KAT-Versand

G-Kat Nachrüstungen sowie Umrüstungen von Euro1 auf Euro2/D3

www.kat-versand.de

Oberland Mangold GmbH

www.oberland-mangold.de

Ulrich Spannagel matrix engineering

www.matrix-partikelfilter.de

A1! ProDiTec GmbH

Kaltlaufregler

www.a1proditec.eu



Top-Zins
auch für Oldtimer!

Einfach meins.

Der ADAC Autokredit.

Größeres Familienauto? Flotter Zweitwagen? Stilvoller Klassiker?

Der ADAC Autokredit macht's möglich. Mit Top-Zins und attraktiven Konditionen für Neue – und für schöne Alte. So einfach werden Ihre Träume wahr:

- Sofortige Kreditentscheidung, Überweisung auf Ihr Konto
- Frei wählbare Laufzeiten und Kreditsumme
- Flexibel mit oder ohne Schlussrate abschließbar

Jetzt beantragen: telefonisch unter 089 76 76 15 07, auf adac.de/autokredit oder überall beim ADAC vor Ort.

25.6 Oldtimer-Organisationen

In Deutschland gibt es noch weitere bundesweit tätige Organisationen, die sich speziell für die Interessen der Oldtimerszene einsetzen und mit ADAC Klassik im regelmäßigen Austausch stehen. In spezifischen Themenbereichen werden bedarfsweise Arbeitskreise gebildet um gemeinsame Zielsetzungen zu definieren.

Allgemeiner Schnauferl-Club

Deutschland (ASC-D) Als ältester Automobilclub Deutschlands gehört der ASC-D zu den traditionsreichsten Oldtimerclubs und vereint insbesondere die Besitzer der Vorkriegs- und Messingfahrzeuge unter seinem Dach.
www.asc-schnauferlclub.de



Automobilclub von Deutschland e.V. (AvD)

Der AvD wurde 1899 gegründet und ist damit der traditionsreichste Automobilclub Deutschlands. Der AvD ist ein kompetenter Partner der Classic-Szene für Fahrzeuge aller Epochen und bietet eine eigene Sparte für klassische Fahrzeuge. Seit Jahrzehnten begeistert der AvD-Oldtimer-Grand-Prix auf dem Nürburgring die Fans des Historischen Motorsports.
www.avd.de



Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland e.V. (BHLD) Betreut Oldtimer-Schlepper, Oldtimer-Bulldog, Oldtimer-Dampf und Nutzfahrzeuge.
www.bhld.de



Deutscher Automobil-Veteranen-Club (DAVC)

Als bundesweiter großer markenfreier Oldtimerclub setzt sich der DAVC seit über 50 Jahren für die Akzeptanz und Förderung des Oldtimer als Kulturgut sowie des Nachwuchses ein. www.davc.de



DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V.

Interessenvertretung für Old- und Youngtimerfahrer und Clubs bei Gesetzgebern und Behörden im Bund, den Ländern und der EU. Der DEUVET wurde bereits 1976 von zahlreichen Oldtimerclubs gegründet, um die Lobbyarbeit für die Klassikszenen regional und überregional zu forcieren. www.deuвет.de



Initiative Kulturgut Mobilität e.V. (IKM)

Die IKM ist eine unabhängige, nichtkommerzielle Interessensvertretung der Oldtimerszene und hat sich die Förderung der historischen Aufarbeitung des Themas »Motorisierte Mobilität« zur Aufgabe gemacht.
www.kulturgut-mobilitaet.de



Veteranen-Fahrzeug-Verband e.V. (VFV)

Der VFV ist seit 1959 als Vertretung der Veteranen-Szene, Zwei- oder Vierrad, mit oder ohne Motor, aktiv. Der VFV versteht sich als Sammelbecken aller Oldtimerinteressenten, setzt sich politisch für die Belange der Oldtimerei ein, unterstützt mit Hilfe der ihm angeschlossenen Clubs und Einzelmitgliedern sowohl den Breitensport (Rallyes, Treffen, Seminare) als auch durch die Organisation von Gleichmäßigkeitsläufen für Motorräder und Autos die schnelle Oldtimer-Szene.
www.veteranen-fahrzeug-verband.de



Nutzfahrzeug-Veteranen-Gemeinschaft (NVG)

Die NVG vertritt die Interessen der Sammler und Eigentümer von Nutzfahrzeug-Oldtimern gegenüber staatlichen Stellen und Organisationen im Bereich des Verkehrswesens. 1996 gegründet, umfasst das Interessengebiet seither alle Fahrzeuggattungen im Nutzfahrzeugbereich, vom Lieferwagen über Omnibusse und Lkw bis hin zu Spezial- und Einsatzfahrzeugen sowie Baumaschinen.
www.n-v-g.de



Automobilhistorische Gesellschaft e. V. (AHG)

The Association of Automotive Historians in Germany
www.autogeschichte.com



F-kubik F³ oder F-kubik steht

für das „Forum für Fahrzeuggeschichte“, ein Autorenkreis, der jährlich die Auszeichnung „Goldener Kolben“ auf der Bremen Classic Motorshow verleiht, dort auch Bücher zeigt und Einladungen zu Symposien ausspricht.
www.f-kubik.de



25.7 Fahrzeugtransport

Wenn Sie Ihren Oldtimer transportieren lassen wollen, vermittelt Ihnen die ADAC Transportabteilung gerne eine geeignete Firma. Lassen Sie sich frühzeitig kostenlos und unverbindlich ein Angebot unterbreiten. Haben Sie bitte Verständnis, dass keine Vermittlungen von Anfang Juli bis Ende September möglich sind!

ADAC Fahrzeugtransport

E-Mail: OFT-service@adac.de,
Tel. 089 767 663 37

25.8 Weitere Adressen

Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)

24932 Flensburg
www.kba.de



Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Behrenstr. 35 10117 Berlin
www.vda.de



Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V. (ZDK)

Franz-Lohe-Str. 21 53129 Bonn
www.kfzgewerbe.de



Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) Oldtimer-Weltverband Infos zu Wagenpässen, FIVA-Veranstaltungen etc.
www.fiva.org



Fédération Internationale de l'Automobile (FIA)

Gegründet 1904 in Paris, hat die Organisation mit mehr als 235 nationalen Mitgliedsorganisationen aus 143 Ländern die Förderung des Automobilsports und des internationalen Kraftverkehrs zum Ziel.
www.fia.org



Deutscher Motor Sport Bund e.V. (DMSB)

Hahnstraße 70 60528 Frankfurt/Main
www.dmsb.de



Fahrgemeinschaft Historischer Rennsport Deutschland e.V. im ADAC (FHR)

c/o Historic Race Events UG
Karlstraße 91A, 53604 Bad Honnef
www.fhr-online.de



Reservistenarbeitsgemeinschaft Historische Bundeswehrfahrzeuge
www.reservistenverband.de/bayern/rag-historische-bundeswehrfahrzeuge

25.9 ADAC Ortsclubs

Das Clubleben wurde beim ADAC von Anfang an großgeschrieben. Deshalb haben sich seit der Gründung des ADAC im Jahr 1903 mehr als 1.750 motorbegeisterte Clubs und Vereine dem ADAC angeschlossen, die satzungsgemäß als lokal und regional tätige Ortsclubs geführt werden. Diese Clubs veranstalten in allen Regionen Deutschlands eine Vielzahl von Aktivitäten in den Bereichen Motorsport, Verkehr, Touristik, Jugendarbeit und Freizeit – wie z. B. Rallyes, Oldtimer-Fahrten und -Treffen, Stern- und Lieferfahrten, Fahrrad- und Motorradturniere. Infos unter www.adac.de/clubs.

25.10 ADAC Regionalclubs

Die Nähe zu unseren ADAC Mitgliedern ist uns wichtig. Daher hat der ADAC 18 Regionalclubs mit Ansprechpartnern, die sich auch in Sachen Oldtimer und Youngtimer bestens auskennen (Adressen siehe Folgeseite).

» 26. ANSCHRIFTEN DER ADAC REGIONALCLUBS

ADAC Berlin-Brandenburg e.V.

Bundesallee 29/30
10717 Berlin
☎ 030 86 86 234
christian.hauptmeier@bbr.adac.de

ADAC Hansa e.V.

Amsinckstraße 41
20097 Hamburg
☎ 040 23 919 260
karin.schneehagen@hsa.adac.de

ADAC Hessen-Thüringen e.V.

Lyoner Straße 22
60528 Frankfurt
☎ 069 660 770
sport@hth.adac.de

ADAC Mittelrhein e.V.

Viktoriastraße 15
56068 Koblenz
☎ 0261 130 30
sport@mrh.adac.de

ADAC Niedersachsen / Sachsen-Anhalt e.V.

Lübecker Straße 17
30880 Laatzen
☎ 05102 901 151
touristik@nsa.adac.de

ADAC Nordbaden e.V.

Steinhäuserstraße 22
76135 Karlsruhe
☎ 0721 810 49 12
sport.karlsruhe@nba.adac.de

ADAC Nordbayern e.V.

Äußere Sulzbacher Straße 98
90491 Nürnberg
☎ 0911 959 50
sport@nby.adac.de

ADAC Nordrhein e.V.

Luxemburger Straße 169
50939 Köln
☎ 0221 472 70
juergen.cuepper@nrh.adac.de

ADAC Ostwestfalen- Lippe e.V.

Eckendorfer Straße 36
33609 Bielefeld
☎ 0521 108 10
sport@owl.adac.de

ADAC Pfalz e.V.

Europastraße 1
67433 Neustadt
☎ 06321 890 517
sport@pfa.adac.de

ADAC Saarland e.V.

Untertürkheimer Straße 39–41
66117 Saarbrücken
☎ 0681 687 000
sport@srl.adac.de

ADAC Sachsen e.V.

Striesener Straße 37
01307 Dresden
☎ 0351 443 30
sport@sas.adac.de

ADAC Schleswig-Holstein e.V.

Saarbrückenstraße 54
24114 Kiel
☎ 0431 660 20
jugend_und_sport@sho.adac.de

ADAC Südbaden e.V.

Am Predigertor 1
79098 Freiburg
☎ 0761 368 80
klassik@sba.adac.de

ADAC Südbayern e.V.

Ridlerstraße 35
80339 München
☎ 089 519 50
sport@sby.adac.de

ADAC Weser-Ems e.V.

Bennigsenstraße 2–6
28207 Bremen
☎ 0421 499 42 50
sport@wem.adac.de

ADAC Westfalen e.V.

Freie-Vogel-Straße 393
44269 Dortmund
☎ 0231 549 92 35
spo@wfa.adac.de

ADAC Württemberg e.V.

Am Neckartor 2
70190 Stuttgart
☎ 0711 280 00
sport@wtb.adac.de





Alte Liebe rostet nicht.

Ob Kauf, Verkauf oder H-Kennzeichen:

Ein Wertgutachten der KÜS schafft Klarheit und sorgt für Sicherheit.
Nutzen Sie unsere Services für Oldtimer und Youngtimer.

KÜS-Bundesgeschäftsstelle

Zur KÜS 1 • 66679 Losheim am See • Tel. +49 6872 9016-0 • info@kues.de

www.kues.de



classic-analytics

BEWERTUNGEN ■ OLDTIMERPREISE ■ MARKTANALYSE

ANERKANT VON ALLEN
OLDTIMERVERSICHERUNGEN

Die classic-analytics Kurzbewertung

- 10-Punkte-Check der wichtigsten Baugruppen
- Schutz vor Unterversicherung durch kostenlosen Update-Service
- Bundesweit bei mehr als 1100 classic-analytics Sachverständigen

Über 4.000 aktuelle Oldtimerpreise kostenlos unter:

www.classic-analytics.de



SCAN ME