ADAC OLDTIMER-RATGEBER 2022/2023

DAS NACHSCHLAGEWERK ZUM THEMA HISTORISCHE UND KLASSISCHE FAHRZEUGE





PERFEKTION LIEGT IM DETAIL.

BMW ORIGINALTEILE FÜR LANGE FREUDE AN IHREM KLASSIKER.

BMW Classic

BMW Automobile zeichnen sich seit jeher durch außergewöhnliches Design und richtungsweisende Technik mit perfekten Detaillösungen aus. Damit auch der Wert Ihres BMW Klassikers nur eine Richtung kennt, lohnt es sich, in Ersatzteilfragen nur auf BMW Originalteile zu setzen. Vom sicherheitsrelevanten Verschleißteil bis zum originalen Typenschild fragen Sie einfach den BMW Händler in Ihrer Nähe.

Für besondere Teileanfragen und Nachfertigungen steht Ihnen übrigens auch ein europaweites Netzwerk zertifizierter BMW Classic Stützpunkte zur Verfügung.

Alle Informationen unter **bmwgroup-classic.com**

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 bietet der Club passende Events für jeden Geschmack. Zu allen Themen rund um klassische Fahrzeuge finden Sie im aktualisierten und erweiterten ADAC Oldtimer-Ratgeber 2022/2023 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



Oliver Luksic MdB
Parlamentarischer Staatssekretär
beim Bundesminister für
Digitales und Verkehr

Liebe Freundinnen und Freunde historischer Fahrzeuge,

Fortschritt und Innovationen prägen die Geschichte von Autos und Motorrädern. Nie stehen bleiben, immer weiter gehen und neue Ideen entwickeln – das war und ist wichtig, erst recht für die nachhaltige Gestaltung der Mobilität. Beim Auto setzen wir daher in Zukunft verstärkt auf alternative Antriebe: auf den Elektroantrieb, der schon vor mehr als 100 Jahren eingesetzt wurde und nun erneut die Mobilität antreibt, genauso wie auf E-Fuels. Sie bieten gerade für Oldtimer eine Chance. Davon kann das automobile Kulturgut profitieren, das langfristige Nutzung und Ressourcenschonung in der DNA hat.

Historische Fahrzeuge sind und bleiben etwas Besonderes, echte Hingucker. Als technische Kulturgüter zeugen sie von Kreativität und Ästhetik, von Erfindergeist und Ingenieurskunst früherer Tage. Sie faszinieren und wecken Emotionen. Zahlreiche Liebhaber pflegen und erhalten sie. Zugleich sorgen sie für eine lebendige Gemeinschaft, die sich bei Ausstellungen, Ausfahrten oder Messen trifft.

Rund um die Old- und Youngtimer sind so vielfältige Geschäftsmodelle und ein wichtiger Wirtschaftsbereich entstanden. Gerade in einer Zeit, in der sich Mobilität und Verkehr wandeln, sind verlässliche Rahmenbedingungen nötig. Im Dialog mit den Akteuren der Oldtimerszene kümmern wir uns darum. Denn klar ist: Historische Fahrzeuge sollen auch künftig für Akzente auf den Straßen sorgen.

In diesem Ratgeber finden Sie Informationen, Tipps und alles, was Oldtimer-Fans wissen müssen. Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen und allzeit gute Fahrt.

Ihr
Oliver Luksic MdB
Parlamentarischer Staatssekretär
beim Bundesminister für Digitales und Verkehr

Inserentenverzeichnis

ADAC AutoKredit	221	Deutsche Alpenstraße	186/187
ADAC ClassicCarVersicherung	75	e-Fuels FORUM	135
ADAC Fahrsicherheits-Zentrum	157	Erwin Hymer Museum	191
ADAC Klassik Saison	91	GETTYGO	119
ADAC Klassik Facebook	129	GLASURIT	143
ADAC Sunflower Rallye	197	Großglockner Hochalpenstraße	176/177
ATE Classic	121	Heidenau Reifenwerk	113
August Horch Museum	219	KÜS	227
AutoBild Klassik	71	Mercedes-Benz Interessen Gemeinschaft e.V. (MBIG)	203
AutoClassic	107	MOR – Münchner Oldtimer Reifen	111
Automobil-Park Auwärter	41	Nürburgring Classic	25
Automuseum Wolfegg	209	Oldtimer-Markt	65
AUTOSTADT	6	Olympia Rallye	31
BMW Group	2	PS.Speicher	201
BMW Motorrad Classic	51	Racing Policy	173
BOSCH	125/159	Salzkammergut Touristik	189
Bremen Classic Motorshow	223	SONAX	103
BRUNOX	105	Technik Museen Sinsheim Speyer	215
Cabrio Life	183	Tessin Schweiz	185
Classic Days	39	TourInsure	87
Classic Remise Berlin / Düsseldorf	4	TomTom	179
Classic Trader	76/77	TÜV Süd Classic	99
Classic-Analystics	228	URLAUBS-EXPRESS	181
COMCO Classic Car Leasing	73	Zwischengas.com	45
DEKRA	83	1000 km Rennen	27

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 • Jürgen Book, Glasurit • Jürgen Cüpper, ADAC Nordrhein • Konrad Deuschle, GTÜ • Hans Eberhard, RAG Hist. Bundeswehrfahrzeuge • Hubert Flaig, BHLD • Johannes Götze, VFV • Matthias Zimmermann, ADAC Fahrzeugtechnik • Dr. Jan Hassink, ADAC Pfalz • Oliver Hammrich, ADAC Klassikveranstaltungen und -organisation • Rainer Hindrischedt, FIVA • Stephan Joest (Elektronik) • Sabine Kaufmann, Reifenwerk Heidenau • Tilman Kleber, ADAC Klassik Interessenvertretung • Dieter Lammersdorf, Oldtimermuseen • André Lösch, ADAC Klassikveranstaltungen und -organisation • Peter Martin, ADAC Klassikveranstaltungen und -organisation • Günter Nagl, ADAC Redaktion Motorrad- und Oldtimer-Tourenkarten • Wolfgang Neumayer, ADAC Automobilsport • Michael Niedermeier, ADAC Verkehrspolitik • Michael Nissen, ADAC Auslandsrecht • Jürgen Nöll, VFV • Klaus Robl, ADAC Klassikveranstaltungen und -organisation • Oliver Runschke, ADAC Media Relations • Valentin Schaal, MOR • Tilman Schröder (Nutzfahrzeuge) • Dr. Stefan Steinle, ADAC Verkehrsrecht • 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.

Redaktionsschluss: 28.02.2022

Klimaneutral Druckprodukt
ClimatePartner.com/12652-2111-1004

Grußwort



Mario Theissen
FIVA Senior Vice Präsident
ADAC Klassik Referent

Liebe Klassik-Gemeinde,

der vorliegende ADAC Oldtimer-Ratgeber erscheint bereits in der 14. Auflage. Über 800.000 Exemplare wurden seit 2004 gedruckt und haben begehrten Absatz gefunden. Das bestätigt das große und über die Jahre gewachsene Interesse an klassischen Fahrzeugen und der Geschichte, die sie erzählen. Mit dem Wandel der automobilen Welt hin zu Elektromobilität, vernetztem Verkehr und autonomem Fahren kommt dieser Traditionspflege besondere Bedeutung zu. Klassische Fahrzeuge sind Kulturgut, in ihrer Technik und in ihrer historischen Bedeutung für unsere Mobilität. Dieses Bewusstsein zu pflegen und zu fördern ist unser Anliegen, im Oldtimer Weltverband FIVA mit ständiger Vertretung auf EU Ebene, als ADAC Klassik in nationalen Gremien. In der 2019 gegründeten Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge setzen sich die deutschen Clubs und Verbände gemeinsam dafür ein, dass Oldtimer auch in Zukunft ihren Platz auf unseren Straßen haben.

Die große Nachfrage nach dem ADAC Oldtimer-Ratgeber zeigt aber auch, 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 nachschlagen.

Das beginnt mit der Auswahl des geeigneten Fahrzeugs und der Frage, worauf beim Kauf zu achten ist. Wie bringt man es ins Land und auf die Straße? Welche Zulassungs- und Versicherungsformen passen zum jeweiligen Einsatzzweck? Und was sollte man über Pflege, Wartung und Instandhaltung wissen? Zu all diesen Fragen hilft der Oldtimer-Ratgeber mit wertvollen Tipps.

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.

Prof. Dr.-Ing. Mario Theissen
FIVA Senior Vice Präsident
ADAC Klassik Referent

Inhaltsverzeichnis

Kapitel	Seite
Vorwort ADAC Sportpräsident Dr. Gerd Ennser	3
Grußwort Parlamentarischer Staatssekretär beim BMDV Oliver Luksic MdB	5
Inserentenverzeichnis / Impressum	6
Grußwort ADAC Klassik Referent Prof. Dr.-Ing. Mario Theissen	7
Der ADAC im Wandel der Zeit	10
1. Interessenvertretung	30
2. Oldtimer-Weltverband FIVA inkl. Grußwort FIVA Präsident	46
3. Definitionen und Klassifizierungen	56
4. Daten, Zahlen, Fakten	58
5. Der Weg zum Oldtimer-Hobby	68
6. Begutachtung, Kauf und Verkauf	76
7. Import und Export	82
8. Zulassungsarten und Steuersätze	88
9. ADAC Classic-Car-Versicherung	98
10. Pflege und Wartung	100
11. Reifen	108
12. Ersatzteile und Motorsteuergeräte	118
13. Motoröl	124
14. Kraftstoffe	128
15. Umweltzonen	134
16. Restaurierung	136
17. Wichtige Übergangsvorschriften	132
18. Oldtimer und Sicherheit	150
19. Oldtimer-Veranstaltungsarten	156
20. Wissenswertes über Oldtimer-Rallyes und -Ausfahrten	164
21. Reisen mit dem Oldtimer	172
22. Historische Nutzfahrzeuge	191
23. Oldtimer-, Youngtimer- und Markenclubs	200
24. Oldtimermuseen	208
25. Nützliche Adressen und weitere Tipps	224
26. Anschriften der ADAC Regionalclubs	226



AUTOSTADT

HIER KOMMEN ALT UND JUNG ZUSAMMEN.

Erleben Sie Oldtimer, Youngtimer und die elektrische Zukunft. Lassen Sie sich von unseren Events, kulinarischen Highlights und Fahrerlebnissen für Groß und Klein begeistern. Nur in der Autostadt in Wolfsburg.

autostadt.de

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.







1912: Durch die Zunahme des Straßenverkehrs werden erste Regulierungsversuche nötig. Aufgrund des mangelnden Interesse des Staates beginnt der ADAC mit der Aufstellung der ersten Verkehrsschilder.

1913: Nach nur zehn Jahren kann der ADAC eine beeindruckende Bilanz vorlegen. Mit über 20 000 Mitgliedern ist er der mit Abstand größte Kraftfahrer-Club des Landes. Mit der Hinwendung zum Automobil hat er den Trend der Zeit richtig gedeutet und ist als kompetente Institution anerkannt

1922: Auf der 1921 eröffneten Avus in Berlin findet das erste ADAC Rennen statt. Für die Strecke sind die Fachleute der Zeitschrift „Motor“ voll des Lobes, da sie „sowohl in Bezug auf ihre Anziehungskraft auf das große Publikum als auch hinsichtlich ihres Wertes als Prüfstrecke für Kraftfahrzeuge eine Anlage darstellt, wie sie zweckentsprechender wohl kaum gedacht werden kann“.

1923: Bei seiner 20-Jahr-Feier in Stuttgart kann der ADAC zufrieden zurückblicken. Trotz der Katastrophe des Ersten Weltkriegs und der von Inflation und wirtschaftlichen Problemen gekennzeichneten Nachkriegszeit ist der Verband mit gut 50 000 Mitgliedern weiterhin unangefochten die „Nummer 1“ im deutschen Kraftfahrzeugwesen.

1932: Mit einer Strahlenfahrt weiht der ADAC die „Kraftfahrstrecke“ von Köln nach Bonn ein. Sie führt über das erste 20 Kilometer lange Teilstück der ersten Autobahn, die das rheinisch-westfälische Industriegebiet mit dem Mittelrhein verbinden soll.

1933: 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.



1942 und 1943: Die Geschichte des ADAC ist seit September 1933 unterbrochen.

1952: Der Club ruft er in der Juni-Ausgabe der »Motorwelt« seine Mitglieder dazu auf, beim Freiwilligen Kameradschaftsdienst des ADAC mitzuwirken. Innerhalb eines Jahres werden es mehr als 7500 freiwillige Helfer sein. Sie werden vom ADAC mit einer Sonderplakette für ihr Fahrzeug, einem ADAC-Verbandskasten und einem Abschleppseil ausgerüstet. Der »Freiwillige Kameradschaftsdienst« besteht rund 30 Jahre.



1953: Die Feierlichkeiten für den 50. Geburtstag des ADAC finden am Sitz der Club-Zentrale in München statt. Am eigentlichen Gründungsdatum, dem 24. Mai, das angenehmerweise auf einen Pfingstsonntag fällt, fährt ein Jubiläumskorso unter dem Motto »50 Jahre ADAC - 50 Jahre Automobil - 50 Jahre Kraftradfahrt« mit Vehikeln aus fünf Jahrzehnten Kraftfahrzeuggeschichte durch die Münchener Innenstadt.









1962: Der ADAC beschließt 1962, schrittweise die in die Jahre gekommene Straßenwachtflotte aus Motorrädern umzurüsten. Nach langer Diskussion und eingehender Prüfung wird der VW-Käfer als neues Straßenwachtauto ausgesucht. Im Winter werden die ersten Autos getestet, im Mai 1963 nehmen sie offiziell den Dienst auf. Die Käfer dominieren auf Jahre hinaus das Erscheinungsbild der Straßenwacht, selbst als später auch andere Marken zum Einsatz kommen.

1963: In der ersten Ausgabe der Motorwelt des Jahres verkündet der ADAC stolz den Beginn des digitalen Zeitalters beim Club. Das elektronische Datenverarbeitungssystem mit Magnetbändern IBM 1401 verwaltet von nun an die Daten der Mitglieder, deren Zahl beständig steigt.

1972: Während der Olympischen Spiele werden in München Fahrzeuge mit verschiedenen alternativen Antriebsmethoden getestet. Der ADAC etwa untersucht die Praxistauglichkeit eines Autos mit Flüssiggasantrieb. Ein VW-Variant der Straßenwacht wird dafür entsprechend umgerüstet. Bei der Schadstoffbelastung erreicht der Wagen Traumwerte, aber er verbraucht mehr Kraftstoff als ein Benziner und bietet weniger Motorleistung.

1973: Der Club empfiehlt den konsequenten Ausbau der „grünen Welle“, um den Verkehr in den Innenstädten flüssiger zu machen. Die „Motorwelt“ veröffentlicht einen Test, der die Vorteile des fließenden Verkehrs für Auto und Umwelt belegt. Nach 45 Jahren verlässt der ADAC sein Stammhaus in Schwabing und zieht in eine neue Zentrale im Münchner Südwesten. Der Inlands-Schutzbrief wird eingeführt.

1982: Der ADAC schickt an den acht verkehrsreichsten Wochenenden erstmals Stauberater auf die Autobahnen. Sie sollen Urlaubern die Wartezeit im Stau verkürzen, kleinere Pannen beheben und Erste Hilfe leisten.



1983: Ab 1986 dürfen nur noch Benzinautos zugelassen werden, deren Abgase durch Katalysatoren entgiftet werden. Der ADAC unterstützt diese Vorschrift und fordert die Industrie auf, die neuen Fahrzeuge und das bleifreie Benzin bereits ab 1984 anzubieten.

1992: Anders als in der alten Bundesrepublik sind in den neuen Bundesländern viele Alleen noch intakt. Aus der Aktion „Rettet die Alleen" des ADAC entsteht die Idee einer den Osten und Westen verbindenden „Deutschen Alleenstraße". Sie führt heute vom Nordosten durchgehend nach Südwesten.

1993: In Halle eröffnet der ADAC eine Anlage zur Wiederverwertung von Altautos. Dort sollen wertvolle Rohstoffe nach der Demontage wieder der Industrie zugeführt werden. Der ADAC testet im Rahmen des Ökotests Neuwagen fortan auch auf ihre Umweltverträglichkeit.

2002: Das ADAC Präsidium beschließt die Oldtimer Aktivitäten des ADAC in der neuen ADAC Oldtimer Sektion zu bündeln.

2003: Der ADAC wird 100 Jahre alt und organisiert zahlreiche Aktivitäten rund um den 100. Geburtstag. Mit der ADAC MotoClassic und über 100 teilnehmenden historischen Motorrädern, Gespannen und Motorrollern wird darauf aufmerksam gemacht, dass der ADAC einst von 25 engagierten Motorradfahrern gegründet worden ist.

2012: FIVA Generalversammlung beim ADAC in München. Die ADAC Oldtimer-Sektion ist seit 2007 Mitglied im Oldtimer-Weltverband und verfügt seit 2008 den ANF-Status für Deutschland

2013: Das ADAC Clubhaus öffnet seine Pforten. In dem denkmalgeschützten Kontorgebäude von 1910 in unmittelbarer Nähe der Zentrale ist jetzt die ADAC Geschichte zu Hause: die Bibliothek und Sammlungen mit über 50.000 Medien und Kunstschätzen.

ADAC Bibliothek und Sammlungen

Im Oktober 1954 hatte das ADAC Präsidium beschlossen, die in den Kriegswirren verlorengegangenen Bücher, Zeitschriften und ADAC Dokumente in Form einer Vereinsbibliothek wieder aufzubauen. Betraut wurde damit der Automobilhistoriker Hans Christoph Graf von Seherr-Thoss. Bis zu seiner Pensionierung im Jahr 1983 trug er eine umfassende Sammlung zur Geschichte des Straßenverkehrs, insbesondere des motorisierten Individualverkehrs zusammen. Die Bibliothek ist als wissenschaftliche Spezialbibliothek Informationsquelle für die Historie der gesamten Kraftfahrt geworden und dient dem Club bis heute auch als Archiv für seine Veröffentlichungen.

Heute ist sie im Clubhaus neben der ADAC Zentrale in München untergebracht. Das ehemalige Kontor-Haus aus den Anfangsjahren des 20. Jahrhunderts wurde aufwendig unter strengen Bestimmungen des Denkmalschutzes saniert und im Dezember 2012 als ADAC Clubhaus feierlich eröffnet.

Die Bibliothek umfasst mittlerweile 50.000 Medieneinheiten und zwölf Sammlungsbereiche zu ADAC Themen. Der größte Teil ist im gut klimatisierten Magazin durch eine moderne Sauerstoffreduktionsanlage brandgeschützt untergebracht. Die Literatur kann im Lesebereich des großzügig und hell gestalteten ersten Stocks im Clubhaus eingesehen werden. Im angeschlossenen Ausstellungsraum und in der Schatzkammer werden Einzelstücke aus den Sammlungen und Themenausstellungen gezeigt.



Ein besonderer Sammlungsbereich umfasst rund 700 Plaketten und Anstecknadeln – die ältesten von 1906. Dazu gehören sowohl die unterschiedlichen Embleme und Anstecknadeln des Clubs, als auch Plaketten, die zu Automobil- und Motorrad-Fahrten, sowie Rennveranstaltungen der ADAC Regional und Ortsclubs herausgegeben bzw. verliehen wurden.

Mitgliedern und der interessierten Öffentlichkeit ist es nach Voranmeldung möglich, im umfangreichen Fundus der Bibliothek zu recherchieren – sowohl in bereits digitalisierten Büchern, Zeitschriften und Bildern, als auch im Präsenzbestand. Insgesamt bietet der Monografien- und ebenso große Zeitschriftenbestand hervorragende Forschungsgrundlagen. Auch für die Fachleute des ADAC Klassik Ressorts ist der Bibliotheksbestand eine unverzichtbare Ressource, um automobilhistorische Anfragen der ADAC Mitglieder kompetent beantworten zu können.





ADAC Bibliothek
und Sammlungen
Hansastraße 19
80686 München
bibliothek@adac.de


Eröffnungsausstellung 110 Jahre ADAC

ADAC Oldtimer-Fahrzeuge

Die ADAC Regionalclubs und die ADAC Zentrale haben zahlreiche 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.

VW Transporter 1500 (Typ 23 Kombi)



Im März 1950 startete in Wolfsburg die Serienproduktion des VW Transporters. Schon kurz danach hat der ADAC das erste Exemplar erworben und am 1. August 1951 - also vor über 70 Jahren - ist der erste VW Bus beim ADAC offiziell in Dienst gestellt worden.

Viele weitere folgten und aus dem Jahr 1966 ist ein Bestand von 12 VW Transportern im ADAC dokumentiert. Die Busse wurden in verschiedenen Ausführungen und unterschiedlichem Ausrüstungszustand eingesetzt, beispielsweise als mobile Werkstatt mit eingebautem Schweißgerät, als Tonwagen für den Einsatz bei ADAC Veranstaltungen oder als Versorgungswagen für die damals noch mit Motorrad-Gespannen eingesetzten Straßenwachtfahrer.

Bei dem hier gezeigten Volkswagen Transporter handelt es sich um einen im Herbst 1964 vom Band gelaufenen Kombi (Typ 23) aus dem Modelljahr 1965, welcher ursprünglich an einen Privatmann in den USA ausgeliefert wurde und nur äußerlich einem Straßenwacht-Fahrzeug von damals entspricht. Der Neunsitzer mit dem 42 PS starken 1500 ccm Motor befindet sich seit 2009 im Besitz der ADAC Zentrale und ist bereits bei zahlreichen Oldtimerveranstaltungen des ADAC eingesetzt worden. Aktuell wird der Bus mit klimaneutralem E-Fuel betrieben, um die technische Tauglichkeit dieses mit regenerativer Energie erzeugten

Kraftstoffs im Praxistest zu überprüfen. In diesem Zuge nimmt der T1 im August 2022 am Revival der Olympia-Rallye'72 teil. Schon im Rahmen der Olympischen Spiele hat der ADAC damals schon einen auf Gasantrieb umgerüsteten VW Variant auf seine Alltagstauglichkeit getestet.



München 1963: Ein VW Transporter des Technischen Prüfdienstes.
Die Stangen des Zeltes wurden auf dem Dachgepäckträger zum Prüfort transportiert.



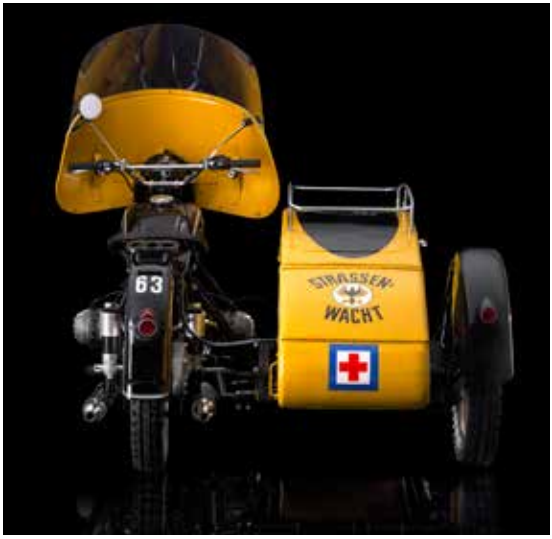
Februar 1962: Ein VW Bus der Straßenwacht im Einsatz bei der Sturmflut in Hamburg

BMW R 67/2 Straßenwacht Gespann Nr. 63
Bayerische Motoren Werke AG, München



Fotos: Dörre Fotodesign

1953 hatte der Verwaltungsrat des ADAC auf Vorschlag des Präsidiums und der Hauptverwaltung beschlossen, nach dem Vorbild anderer europäischer Automobilclubs, die „ADAC Straßenwacht“, ins Leben zu rufen. Seit dem 20. Februar 1954 war dafür im Münchener Gebiet ein „Entwicklungs-Team“ im Einsatz, auch um die Fahrzeuge, die Ausrüstung und die Schutzbekleidung zusammenzustellen und zu erproben. Der Einsatz dieser Truppe bewährte sich glänzend, so dass die Straßenwacht rasch ausgebaut wurde. Am 2. Mai 1954, dem Schlusstag der ADAC-Hauptversammlung in Stuttgart, wurde vor dem Schloss Solitude eine Flotte von 60 Pannenhilfs-Gespannen der Öffentlichkeit präsentiert und in einem feierlichen Akt offiziell in Dienst gestellt. Die Flotte setzte sich aus



Fotos: Dörre Fotodesign



Fotos: Dörre Fotodesign

den Modellen NSU 501 OS-T Konsul II, Zündapp KS 601 und BMW R 67/2, jeweils mit einem speziellen Seitenwagen, in dem die Pannenhilfsausrüstung untergebracht war, zusammen. Eine Paradeaufstellung aller Gespanne zierte auch die Umschlagseite der Juni-Ausgabe der ADAC Motorwelt und im Heftinneren wurden die Gelben Engel unter der Überschrift „Die ADAC Straßenwacht – Teil einer europäischen Friedensarmee“ in Wort und Bild vorgestellt. Der Fahrzeugbestand wurde kontinuierlich ausgebaut und bereits rund sechs Wochen später, am 21. Juli 1954, konnte dieses Straßenwachtgespann als Nummer 63 auf den ADAC e.V., Straßenwacht, Königinstr. 11a in München unter dem Besatzungskennzeichen AB-99-2968 zugelassen werden. Dieses Kennzeichen wurde 1956 durch die polizeiliche Nummer M-LK 139 ersetzt. Bei der Straßenwacht war die Maschine dann bis Juni 1965 in Berlin im Stadtpannendienst eingesetzt und wurde anschließend stillgelegt.

Üblicherweise wäre die Maschine dann entweder zerlegt und noch brauchbare Komponenten für noch in Einsatz befindliche Gespanne verwendet, oder aber im verbrauchten Zustand zum Schrottwert veräußert worden. Dank der weitsichtigen Entscheidung der Verantwortlichen, von jedem Motorradtypen ein Exemplar für die Nachwelt aufzubewahren, blieb der Nummer 63 dieses Schicksal erspart. Sie wurde stattdessen für ein knappes Jahrzehnt eingelagert und anschließend in der Ausrüstungswerkstatt der Straßenwacht unter dem damaligen Werkstattleiter Franz Huber hergerichtet. Optisch auf Vordermann gebracht, wurde das Gespann dann bis 1980 als Leihgabe im BMW Museum ausgestellt. Im Jahr 1980 wechselte das schöne Stück ins Museum des legendären deutschen Motorjournalisten Fritz B. Busch. Der hatte 1973 im Schloss des damaligen ADAC Sportpräsidenten Gebhard Graf von Waldburg zu Wolfegg und Waldsee eines der ersten Oldtimermuseen gegründet. Dort war das Schmuckstück anschlie-

ßend für 36 Jahre Teil der Ausstellung, bevor es 2016 nach München zurückgekehrt ist. Da gut vier Jahrzehnte in verschiedenen Ausstellungen der Maschine optisch und technisch stark zugesetzt hatten, war eine behutsame Restaurierung unumgänglich. 2018 fertiggestellt, zeigt sich das Krad jetzt wieder in vollem Glanz und dient als Ausstellungsstück im Rahmen von Messen und Veranstaltungen.

Nach Abschluss der Restaurierungsarbeiten wurde das Gespann von Fotodesigner Hermann Dörre professionell in Szene gesetzt.



Pannenhilfe in der Großstadt

Ich liege mit meinem Wagen fest, können Sie mir helfen?" So ähnlich lauten die meisten telefonischen Hilferufe, die täglich in der Zentrale der ADAC-Straßenwacht einlaufen. Schon seit mehr als zwei Jahren hat sich der innerstädtische Pannendienst der ADAC-Straßenwacht aufs beste bewährt. Die „Engel" auf ihren gelben Maschinen sind schon zu einem vertrauten Bild in Berlin geworden. Nicht nur an Werktagen, sondern auch sonn- und feiertags sind sie unterwegs.

Wie glücklich ist doch der Kraftfahrer, wenn nach dem Hilferuf innerhalb kürzester Zeit der Straßenwachtmann erscheint.

In Berlin steht die ADAC-Straßenwacht immer bereit, um bei Pannen sofort helfend eingreifen zu können.

Ältester Fotobeleg der Nr. 63: Im Mitteilungsblatt des ADAC Gau Berlin, Nr. 2 – Februar 1961 - Pannenhilfe in der Großstadt", ist das Gespann im Einsatz auf dem berliner Stadtautobahnring, Ausfahrt Halensee abgebildet. Der Fahrer ist leider nicht erkennbar.

Gelber Engel gesucht: Wer erkennt den Fahrer?
Wissen Sie, wer dieser Kollege ist?
Ungeklärt verbleibt aber bisher die Frage, welcher Straßenwachtmann damals Fahrer der Maschine war. In der Fahrzeugakte findet sich dazu leider keine Antwort. Durch einen glücklichen Zufall ist kürzlich aber eine Fotoserie aufgetaucht, auf der das Gespann an verschiedenen Orten in Berlin zu sehen ist. Auf einer Aufnahme ist der Fahrer recht deutlich erkennbar. Jetzt sind wir auf Ihre Mithilfe angewiesen. Zwar sind seit der Aufnahme dieses Fotos mindestens 55 Jahre vergangen. Erinnert sich trotzdem jemand von Ihnen an diesen Gelben Engel aus Berlin?

Hinweise bitte an **klassik@adac.de**.



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



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 1990

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 Weltkrieg, 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 Jahrhundert fort.

Im Jahr 2007 wurde es als Veranstaltung für den historischen Motorsport wiederbelebt. Die 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 Eröffnungsrennen. Damit feiert das Eifelrennen als Nürburgring Classic in 2022 ein 95-jähriges Bestehen. 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 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 Nürburgring Classic und dem 1000-km-Rennen.

Nürburgring Classic

Vom 20. -22. Mai 2022 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 20 Rennläufen und Sonderläufen.

In 2022 werden historische Formel 1 Rennfahrzeuge im Rahmen der Nürburgring Classic präsentiert. Rennboliden aus der Michael Schumacher-Benetton-Zeit und



den Jahren davor geben sich auf dem Grand Prix Kurs ein Stelldichein. Neben der Königsklasse des Motorsports kommen aber auch Klassiker-Besitzer mit ihren Fahrzeugen aller Baujahre in der Nürburgring Classic auf ihre Kosten:

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.

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



die Youngtimer Trophy ist zu Gast und die alten DTM- und DRM-Boliden aus der „Goldenen Zeit des Motorsports“ kehren eindrucksvoll zurück. Das Treffen der alten Renntransporter fasziniert wieder Groß und Klein. Für jeden ist etwas dabei.

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

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




RICHARD MILLE
NÜRBURGRING
CLASSIC
RICHARD MILL
119
PORSCHE
20.–22. MAI 2022
18 RENNEN
800 STARTER
Jetzt anmelden zu
Gleichmäßigkeitsprüfungen
und Experience-Läufen
Tickets unter:
www.nuerburgringclassic.de
ADAC Nordrhein e.V.
ADAC
RICHARD MILLE
Enke
Produziert Qualität seit 1924
Baumann
CONTAINER
RAVENOL
DAMC 05



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 16. und 17. September 2022 folgt nun die zweite Auflage des Langstrecken-Klassikers. Bis zu 200 Teams können 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.

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 17. September 2022.

Tausende Fans – auch an der Nordschleife - verfolgen dann wieder gebannt, wer sich zum Sieger der legendären 1000 Kilometer krönen wird.



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

ADAC

1000 KILOMETER

16.–17. SEPTEMBER 2022



DAS 2. REVIVAL DES LANGSTRECKEN-KLASSIKERS!

Jetzt anmelden für 1000-Kilometer-Rennen und Revival-Sprint

Tickets unter:
www.1000kmnuerburgring.de

ADAC Nordrhein e.V. ADAC MotorKlassik GREEN MOBILITY FUTURE Innovations-Zentrum Nürburgring RAVENOL Baumann CONTAINER Enke Produziert Qualität seit 1924 DAMC 05

Olympia Rallye 1972–2022 das 50 Jahre Jubiläum

Ein besonderes sportliches Ereignis waren die Olympischen Spiele 1972 in Deutschland und der ADAC war seinerzeit mit zahlreichen Aktionen engagiert - so formulierte die Motorwelt in der Januar-Ausgabe „Der ADAC ist immer zur Stelle, wenn seine Erfahrung vielen nützen kann. Also auch bei den Olympischen Spielen."

Unter dem Zeichen des Umweltschutzes wurden im Rahmen der Olympischen Spiele verschiedene alternative Antriebsmethoden getestet. So wurde ein VW-Variant der ADAC Straßenwacht auf Gasantrieb umgerüstet und auf Praxistauglichkeit getestet – bei der Schadstoffbelastung erreichte der Wagen Traumwerte aber der Verbrauch war bei geringerer Motorleistung wesentlich höher als beim Benzinbetrieb.

Unter dem Dach der ONS wurde die Olympia-Rallye '72 gemeinsam vom ADAC und dem AvD organisiert und wurde für die Europa- und für acht nationale Meisterschaften gewertet. Über 300 Teams starteten zu dieser Rallye in Kiel. Die Streckenlänge von 3.400 km war sportlich ambitioniert und wurde mit einer feierlichen Zielankunft im Münchner Olympia-Stadion belohnt.

Durchgeführt wurde die Veranstaltung damals unter der Schirmherrschaft von Willi Daume, Präsident des Organisations-



»Atom«-Batterie

Während man in München und Untertürkheim die Ansicht vertritt, daß der Hubkolbenmotor »noch lange nicht am Ende seiner Entwicklung ist« (Daimler-Benz) sagt der Chef der amerikanischen Atomenergie-Kommision (AEC), James A. Schlesinger, für die nächsten zehn Jahre eine »weitgehende Abkehr vom Benzinauto« voraus.

Schlesinger will die Autos der Zukunft allerdings nicht mit Atomkraft antreiben, sondern mit elektrischem Strom, den er einer leistungsfähigen Lithium-Sulfid-Batterie entnehmen will. Mit diesem Stromspeicher experimentiert man zur Zeit in den AEC-Laboratorien. Und zwar gewissermaßen im Regierungsauftrag, denn der amerikanische Kongreß hatte den Atomforschern im vergangenen Jahr seinen Segen zu dieser »Nebenbeschäftigung« gegeben.

Schlesinger ist optimistisch: Seiner Ansicht nach wird ein Auto mit der AEC-Batterie bei Tempo 80—100 einen Aktionsradius von 240 bis 360 km haben. *HL*

Eine interessante Randnotiz in der Motorwelt 6/1972 war die Aussage zum Ende des Hubkolbenmotors.
Die „Atom-Batterie" soll kommen und es wird für die nächsten zehn Jahre eine „weitgehende Abkehr vom Benzinauto" vorausgesagt. Autos der Zukunft sollen mit elektrischem Strom betrieben werden, der in leistungsfähigen Lithium-Sulfid-Batterien gespeichert werden soll. Manches kommt dann doch anders oder wesentlich später als gedacht.

Die Olympischen Spiele in Deutschland boten auch für den Motorsport eine einmalige Gelegenheit, denn unter dem Zeichen der olympischen Ringe genehmigten bundesdeutsche Behörden erstmals wieder eine Rallye von internationalem Format auf deutschem Boden.



komitees der XX. Olympischen Spiele in München und Kiel.
Der Beifahrer des damaligen Rallye-Siegers, Jean Todt (ehem. Ferrari-F1-Teamchef) wurde später FIA-Präsident und in Deutschland war diese Veranstaltung der Beginn einer Karriere im Rallyesport: Walter Röhrl fiel zwar kurz vor Plattling aus, erhielt aber danach seinen ersten Profi-Vertrag von Opel.



30 Rathausbesuche, 5175 Formulare, 1100 Helfer, und ein Jahr mühevolle Kleinarbeit – das gehört zur Organisation einer Rallye

Ein Highlight, welches vier Jahre später in der Ausgabe 6/1976 der ADAC Motorwelt nochmals eine besondere Würdigung für die erfolgreiche Organisation erhielt – ohne die zahlreichen Helfer und Sportwarte der Ortsclubs wäre eine solche Veranstaltung schon damals nicht vorstellbar gewesen.

Das Revival 2022

50 Jahre später haben sich mehrere Automobilbegeisterte mit Motorsportlern der damaligen Zeit zusammengefunden und organisieren im August das REVIVAL 2022 auf Spuren der historischen OLYMPIA-RALLYE'72.

Die Rallye soll wie einst wieder in Kiel starten und München wird mit der neu eröffneten MOTORWORLD das Ziel sein.
Die Jubiläums-Veranstaltung ist eine Oldtimer-Rallye mit Gleichmäßigkeitsprüfungen und seltenen Fahrzeugen. Es werden auch einige ehemalige Europa und Deutsche Meister da sein, denn Walter Röhrl wird sein 50jähriges Jubiläum als Motorsport-Profi feiern.

Stilecht wird der originale Doppeldecker-Bus aus 1972, der seinerzeit zur Betreuung der Pressevertreter von zwei Journalisten besetzt war, auf der gesamten Strecke wieder zur Pressebetreuung eingesetzt werden. Der Veranstalter verspricht ein Highlight, welches einmalig bleiben wird und alle Startplätze sind bereits ausgebucht.

Als Besucher kann man an der Strecke die unglaubliche „Artenvielfalt" der Fahrzeuge von früher bewundern. 38 Marken und 172 verschiedene Fahrzeugtypen sind Garant für ein tolles Erlebnis.

Das Organisationsteam möchte den Teilnehmern eine Zeitreise ins Jahr 1972 ermöglichen, mit zahlreichen Anekdoten und Besuche von Rennstrecken.

Das Event ist eine Non-Profit Veranstaltung, bei dem sämtliche Teilnehmer das volle Nenngeld zahlen. Mit den Überschüssen der Veranstaltung werden mehrere soziale Projekte auf der Strecke von Nord nach Süd unterstützt. Zudem wird die Rallye unter den Aspekten der Nachhaltigkeit organisiert. Die Treibhausgasemissionen der Veranstaltung wurden berechnet und die CO2-Emissionen durch Klimaschutzprojekte kompensiert.

Um der Tradition gerecht zu werden, hat ADAC Klassik beschlossen, die Rallye mit dem ADAC VW T1 Bus zu begleiten und zwar in Form eines E-Fuel Praxistests, um mit diesem synthetischen Kraftstoff Erfahrungen zu sammeln. Die Ingenieure und Techniker gehen davon aus, dass der Einsatz von E-Fuel im Oldtimer unproblematisch ist – ADAC Klassik wird das testen und darüber berichten.



Mehr als eine Rallye
Die Jahrhundert-Rallye!

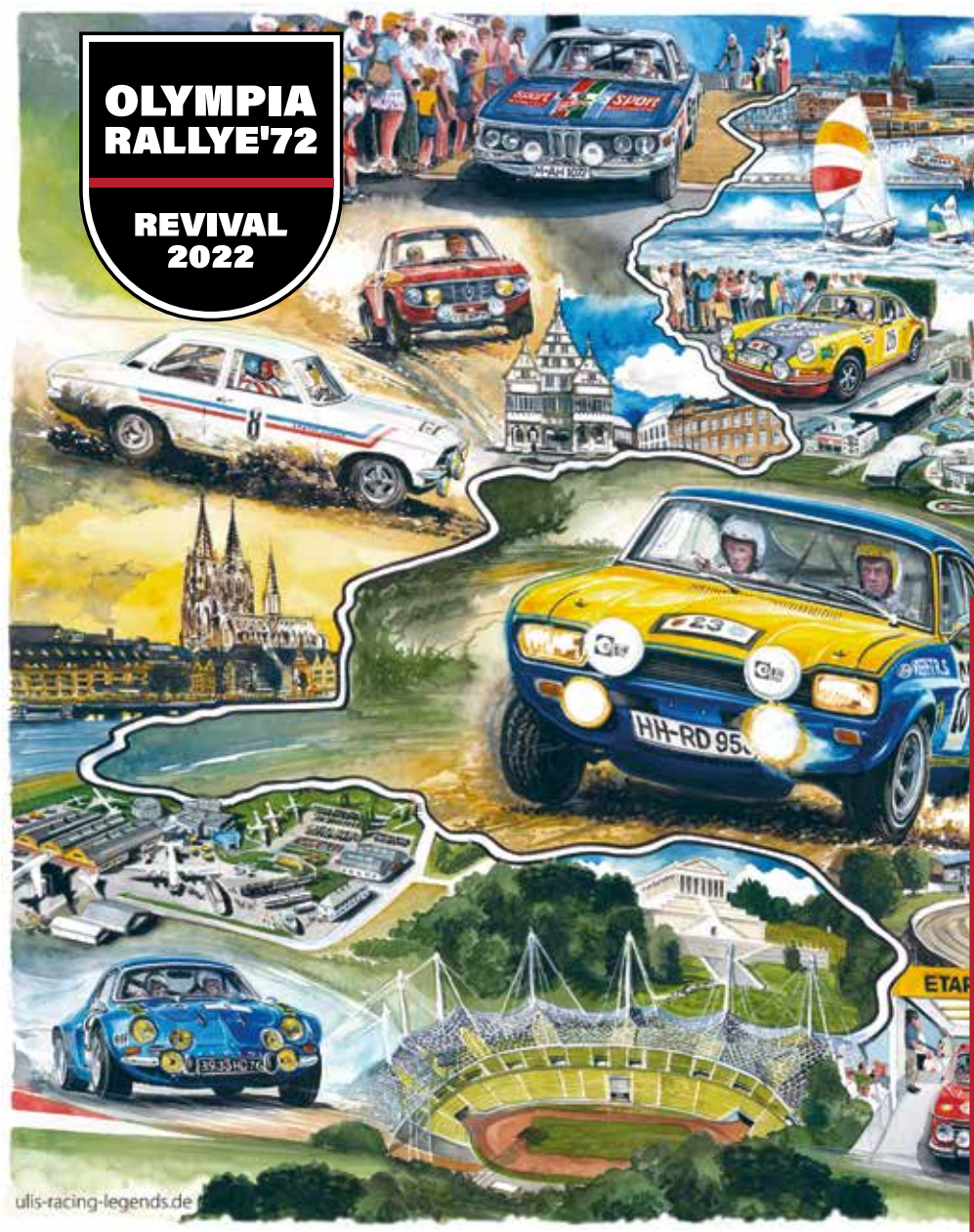
Die legendäre Olympia-Rallye war ein Meilenstein in der deutschen Rallyegeschichte. Sie war nicht nur die längste, anspruchsvollste und legendärste Rallye in Deutschland, sondern auch die Veranstaltung, die mein Leben entscheidend geprägt und in eine besondere Richtung verändert hat. Nach dieser Rallye war nichts mehr wie vorher.

Obwohl ich kurz vor Schluss, im Zweikampf mit dem späteren Gesamtsieger Nicolas wegen Motorschaden ausfiel und das Ziel in München nicht erreichte, konnte ich mit meinem Capri den Profis zeigen, „wo der Hammer hängt". Die Medien sprachen von einer Supershow und für mich bedeutete es den Durchbruch. Ich bekam Angebote von mehreren Herstellern und Tunern und Herr Neerpasch, der kurz zuvor von Ford zu BMW wechselte, sah in mir sogar einen zukünftigen BMW-Rennfahrer. Ich wollte aber Rallyefahrer bleiben und nahm das Angebot für meinen ersten Profi-Fahrer-Vertrag von Herrn Preikschat bei Opel an. Unter der Führung des Opel-Tuners Günther Irmscher bereitete ich mich mit meinem neuen Beifahrer Jochen Berger auf meine erste Rallye Monte-Carlo und eine spannende Saison 73 vor.

Ein ganzes Leben im Rallyesport sollte mir bevorstehen und die Weichenstellung dafür war bei der Olympia-Rallye. Deshalb freut es mich sehr, dass es zum 50-jährigen Jubiläum ein Olympia-Rallye Revival geben wird. Ich bin begeistert, dass Freunde des Rallyesports, Enthusiasten und Kenner der Materie dieses Projekt in die Hand genommen haben und eine Veranstaltung in gleichem Format auf die Beine stellen. Niemand kann sich der Magie und dem Charme dieser Veranstaltung entziehen und ich bin beeindruckt, wie viele diese wirklich einmalige Gelegenheit nutzen. Auch die fast 200 teilnehmenden Fahrzeuge sind begeisternd. Natürlich habe ich sofort meine Unterstützung und Teilnahme zugesagt und werde als Botschafter und Zeitzeuge mit dabei sein. Es ist etwas ganz Besonderes für mich und ich fühle mich geehrt.
Ich freue mich jetzt schon darauf, mit verschiedenen Autos aus meiner Karriere zu fahren. Gerne habe ich auch einige noch lebende Teilnehmer von damals mit eingeladen, vorausgesetzt sie besitzen noch die nötige Leidenschaft und haben nicht vergessen, wie das mit dem rechten Pedal funktioniert.
Viele Highlights und eine unvergleichliche Atmosphäre werden uns ein einmaliges Erlebnis bescheren.
Vielleicht ist es ja auch eine der letzten Veranstaltungen dieser Art und Größe, bei der wir unsere Emotionen leben können.
Ich sende Euch schon jetzt meine besten Wünsche und freue mich, Euch im August 2022 zu sehen.

Mit sportlichen Grüßen
Euer

Walter Röhrl



KIEL - MÜNCHEN

8.8.bis13.8.2022

olympiarallye72.com



1. Interessenvertretung

Satzungsgemäß nimmt der ADAC die Interessen des deutschen Kraftfahrwesens wahr. Der ADAC ist seit vielen Jahren beim Deutschen Bundestag als offizielle Interessenvertretung registriert. Im Übrigen ist er aufgrund seines Fachwissens in oldtimerspezifischen Fragestellungen von der Politik anerkannt. In der Bundeshauptstadt unterhält der ADAC ein politisches Büro, mit dessen Hilfe die Präsenz in Berlin wahrgenommen wird und Kontakte zu Politik und wichtigen Organisationen gepflegt werden. 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 Ausnahmereglungen 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. Definierte Zielsetzung des Ausschusses ist es, dafür zu sorgen, dass historische Fahrzeuge auch in Zukunft ohne Probleme auf öffentlichen Straßen betrieben werden können.

VDA | Verband der Automobilindustrie

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) Ausschuss Old- und Youngtimer

Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) vertritt die berufsständischen Interessen der ca. 36.600 Kfz-Meisterbetriebe auf nationaler Ebene. Die Mitgliedsbetriebe sind in 236 Innungen und 14 Landesverbänden auf der einen sowie in 35 Fabrikatsverbänden auf der anderen Seite organisiert. Darunter sind bereits über 750 zertifizierte Fachbetriebe für historische Fahrzeuge. Seit nunmehr 15 Jahren ist das Thema Old- und Youngtimer ein Teil der Verbandsarbeit für die Mitgliedsbetriebe. Seit Oktober 2017 gibt es einen eigenen ZDK-Ausschuss für Old- und Youngtimer. Fachwissen und Fähigkeiten zu erhalten, ist eine der Kernaufgaben des neu gebildeten ZDK-Ausschusses. Um Nachwuchs zu sichern, hat der ZDK mit der Akademie Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (TAK) die Weiterbildung



zum „Servicespezialisten Oldtimer/Youngtimer“ entwickelt. Die ersten Absolventen haben im März 2018 nach erfolgreicher Prüfung ihre Zertifikate erhalten. In Bereich der Fortbildung gibt es nun auch einen Master Professional Restaurator im kraftfahrzeugtechnischen Handwerk.
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. Die bisher erfolgreichen ZDK-Aktivitäten auf Messen und bei Oldtimer-Rallyes sowie der alle zwei Jahre stattfindende Fachkongress werden weiterhin durchgeführt. Ein wichtiger Bestandteil ist auch die Mitarbeit im Parlamentskreis „Automobiles Kulturgut“ im Deutschen Bundestag. Hier geht es unter anderem darum, die Verkehrsfähigkeit der Old- und Youngtimer in einer zukünftig voll digitalisierten und vernetzten Straßenverkehrsumgebung sicherzustellen.

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

1.4 Parlamentskreis Automobiles Kulturgut im Deutschen Bundestag

AUTOMOBILES Kulturgut

Parlamentskreis 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.

AUTOMOBILES Kulturgut

Parlamentskreis im Deutschen Bundestag

Seit 2009 gibt es den Parlamentskreis Automobiles Kulturgut im Deutschen Bundestag, der seinerzeit von einigen engagierten Abgeordneten mit Interesse an Oldtimer-Fahrzeugen gegründet worden ist. Der Austausch dieser Gruppe untereinander und mit den Verbänden sowie der Oldtimerszene ist sehr wichtig, denn so kann frühzeitig aufmerksam gemacht werden, wenn bei Gesetzgebungsverfahren unbeabsichtigte negative Auswirkungen für die historischen Fahrzeuge zu erwarten sind. 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

Um die automobile Kultur auch zukünftigen Generationen erhalten zu können, hat der PAK im Jahr 2015 die „Initiative Automobile Kultur e.V." (IAK) mit dem Ziel gegründet, die automobile Tradition als immaterielles Kulturerbe in die Liste der Deutschen UNESCO Kommission aufnehmen zu lassen. Mit der Anerkennung durch die Deutsche UNESCO-Kommission (DUK) soll die Bewegung zum Erhalt der historischen Fahrzeuge gestärkt und im öffentlichen Bewusstsein weiter ausgebaut werden. So wird vorhandenes Wissen gesammelt, Können erhalten und beides an folgende Generationen weitergegeben. Die Anerkennung kann dazu beitragen, historische Fahrzeuge als Teil des Straßenverkehrs auf unseren Straßen zu erhalten und den Fortbestand der gelebten Tradition zu sichern. Nachdem der in 2016 eingereichte Antrag im ersten Anlauf gescheitert ist, wurden der gesamte Vorgang aufgearbeitet und Schwächen lokalisiert. Die Vereinsmitglieder wollen weiter eruieren, ob und wie eine Antragstellung zur Aufnahme in das bundesweite Verzeichnis des Immateriellen Kulturerbes umgesetzt werden kann, um das große Ziel doch noch zu erreichen.

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

CLASSIC DAYS

FESTIVAL OF CULTURE & MOTORING-LIFESTYLE

DÜSSELDORF GREEN PARK

5. – 7. August 2022



Rundstrecke • Fahrerlager • Rennfahrerlegenden
Paddocks • Sonderläufe • Picknick & Lifestyle

Ab 2022: Classic Days jetzt im Green Park in Düsseldorf
Tickets und alle Infos auf:

www.classic-days.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. Bei der Leserwahl „Der goldene Klassiker“ von Auto Bild Klassik wurde die AGHF auf den ersten Platz bei der „Innovation des Jahres 2019“ gewählt.



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.

INTERESSENGEMEINSCHAFT HISTORISCHE OMNIBUSSE INTERNATIONAL

UNSER PLUS - DER BUS





Die ***Interessengemeinschaft Historische Omnibusse International*** ist eine Initiative von Dr.-Ing. E. h. Konrad Auwärter. Es handelt sich um 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. Sie sind engagierte Busunternehmer, Medienvertreter, Institutionen und Individualisten, die die Oldtimerszene in ihren Ländern pflegen und bewegen. Ihr Interesse an der technischen und historischen Entwicklung des Verkehrsmittels Omnibus ist besonders ausgeprägt. Der internationale Austausch von Omnibus-spezifischen Erfahrungen und Erlebnissen ist ihnen ein wichtiges Anliegen.

Erscheint im Oktober 2022

Konrad Auwärter GmbH & Co. KG
Bürgerwiesen 7-9
94431 Pilsting
Telefon: +49 9953 980034

Email: info@automobil-park.de
www. automobil-park.de
Mitglied:
www.deutsche-museumstrasse.de

Automobil - Park Auwärter



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, Fachzeitungen, 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,

Bernd Lange

Ihr
Bernd Lange



1.7 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.

zwischengas.com

ADAC Motorwelt komplett digitalisiert von 1925 bis 2000



adac.zwischengas.com

20% Gutschein Code: **ADAC-2A69-7B57**

- 4500+ Fahrzeugartikel
- Auktions-Datenbank
- Fahrzeugmarktplatz
- Fahrzeugbewertungen
- 330'000+ Bilder
- 600'000+ digitalisierte Zeitschriftenseiten mit auto motor und sport, Automobil Revue, Powerslide, auto exklusiv und weitere
- Täglich aktualisiert



Europäisches Parlament

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 Automobile 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 Rallyesport – 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 Besonders: 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)

Grußwort FIVA Präsident



Tiddo Bresters, FIVA Präsident

Liebe Fans der Welt der historischen Fahrzeuge,

seit über 130 Jahren faszinieren Automobile und Motorräder Jung und Alt auf der ganzen Welt. Bereits 1895 wurde der erste Automobilclub gegründet, der Automobile Club de France (ACF). Und der ADAC ist nur einige Jahre später, in 1903, entstanden. Unsere Leidenschaft hat also eine lange Tradition. Die Begeisterung für unser mobiles Kulturgut ist ungebrochen, trotz der rasanten Entwicklungen in der Welt der Mobilität. Daran hat auch die Corona-Pandemie nichts geändert, ganz im Gegenteil. Viele haben (wieder) entdeckt, wie spannend und entspannend es ist, ein Vier- oder Zweirad aus früheren Zeiten zu reparieren oder gar zu restaurieren; oder um die eigene Umgebung mit einer solchen Zeitmaschine zu erkunden. Jetzt, wo wir hoffentlich am Ende dieser langen Tunnelstrecke angekommen sind, ist es umso schöner, sich auf Messen und Veranstaltungen wieder zu treffen und von Mensch zu Mensch fachsimpeln zu können.

Wissen Sie sich unterstützt vom Oldtimer Weltverband FIVA. Seit 1966, dem Jahr unserer Gründung, sind wir mit der internationalen Welt der historischen Fahrzeuge bestens vertraut. Die Interessenvertretung auf internationaler und nationaler Ebene ist eine unserer Hauptaufgaben. Dies ist uns bis jetzt, mit durch die Arbeit unserer Mitgliedsverbände in mittlerweile fast 80 Ländern der Welt, sehr gut gelungen. Der ADAC mit seiner 200.000 Mitglieder starken ADAC Klassik-Community ist dabei einer unserer wichtigsten Partner. Er setzt sich mit großem Engagement dafür ein, dass Gesellschaft und Politik auf unserer Seite stehen. Dabei geht es um viel mehr als nur um unsere Freude an der Sache. Die Oldtimerwelt ist auch ein enormer Wirtschaftsfaktor und spielt eine sehr verbindende Rolle in der Gesellschaft, nicht nur über Landesgrenzen hinweg, auch über soziale Grenzen. Besonders erfreulich ist es wenn auch junge Leute sich für den Erhalt der Vergangenheit auf Rader begeistern. Ein Youngtimer ist oft aller Anfang. Richtig so, und deshalb sind wir als FIVA dabei um die Jugend stärker in unsere Arbeit ein zu beziehen. Dieser Oldtimer-Ratgeber wird Sie alle auf Ihrem Weg begleiten und Ihnen helfen, Ihre Leidenschaft vollauf zu genießen. Die FIVA ist und bleibt dabei gerne ihr Weggefährte. Übrigens, der offizielle Sitz der FIVA befindet sich in Paris, im Gebäude des ACF. Tradition verpflichtet!
Gute Fahrt!

Tiddo 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 fast 70 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 über 50 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 „Automobile 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“.



BMW
MOTORRAD

PERFEKTION LIEGT IM DETAIL.

BMW MOTORRAD CLASSIC

BMW Motorrad steht seit fast 100 Jahren für Innovation, außergewöhnliches Design und richtungsweisende Technik. Damit auch der Wert Ihrer klassischen BMW nur eine Richtung kennt, lohnt es sich, in Ersatzteilfragen nur auf BMW Originalteile zu setzen. Fragen Sie einfach den BMW Motorrad Händler in Ihrer Nähe. Für besondere Teileanfragen und Nachfertigungen steht Ihnen übrigens auch ein europaweites Netzwerk zertifizierter BMW Motorrad Classic Stützpunkte zur Verfügung.
Alle Informationen unter **bmwgroup-classic.com**



MAKE LIFE A RIDE

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 erörtert.
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 existenziell 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 Digitalisierung 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. 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.

- **FIVA Utilitarian Commission**

Die Nutzfahrzeugkommission in der FIVA ist eine interne Arbeitsgruppe, die sich mit allen Fragen im Zusammenhang mit den Kategorien der vertretenen Fahrzeuge befasst, sowohl für zivile als auch für militärische Zwecke. Dies sind insbesondere Lastkraftwagen, Busse, Wohnmobile, landwirtschaftliche Maschinen und Militärfahrzeuge 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: **https://www.adac-motorsport.de/fiva-weltverband/eu-updates**



2.7 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 Schienen-

fahrzeugen. 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 allgemeingültige 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)

FÉDÉRATION INTERNATIONALE FIVA VÉHICULES ANCIENS

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.

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 Bewah-rung und Weitergabe der Kenntnisse über ihren Betrieb und Unterhalt an spätere Generationen.

Charta von Turin

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 zurückzuversetzen.

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 nachgewiesen 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.

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 Jahres 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-Rallyes.



FIVA-Rallyes 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 Zulassungsstatistik H-Kennzeichen

Das Kraftfahrt-Bundesamt hat zum 1.1.2021 rund eine Million Pkw gezählt, die 30 Jahre oder älter sind. Knapp 60 % 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 11 % auf nunmehr 660.520. Damit wurden im letzten Jahr 65.474 mehr Kfz und Kfz-Anhänger als historische Kraftfahrzeuge in Deutschland zugelassen.
(s. Abbildung 1)

Den größten Anteil an Oldtimer-Fahrzeugen bildeten mit 88,5 % die Pkw (584.509 Fahrzeuge), gefolgt von den Lastkraftwagen (4,8 % / 31.536) und den Zugmaschinen (3,1 % / 20.462). Motorräder haben lediglich einen Anteil von 2,6 % / 17.258 und Omnibusse (0,1 % / 542), Kfz-Anhänger (0,1 % / 516) und sonstige Kfz (0,9 % / 5.697) bilden in der Statistik eine vernachlässigbare Größenordnung.
(s. Abbildung 2)

Vom Gesamtbestand mit 66,9 Mio. zugelassenen Kfz und Kfz-Anhängern hat etwa ein Prozent den Oldtimer-Status. Nicht jedes Fahrzeug, welches theoretisch mit einem H-Kennzeichen zugelassen werden könnte, wird tatsächlich auch als Oldtimer zugelassen.
(s. Abbildung 3)

Abbildung 1



Abbildung 2

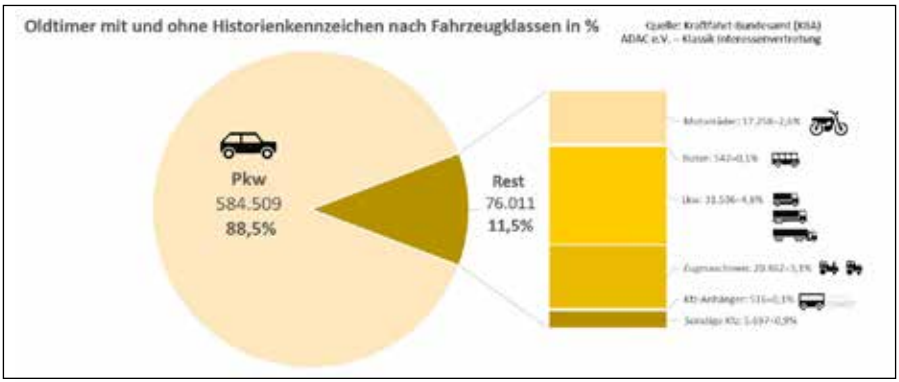


Abbildung 3

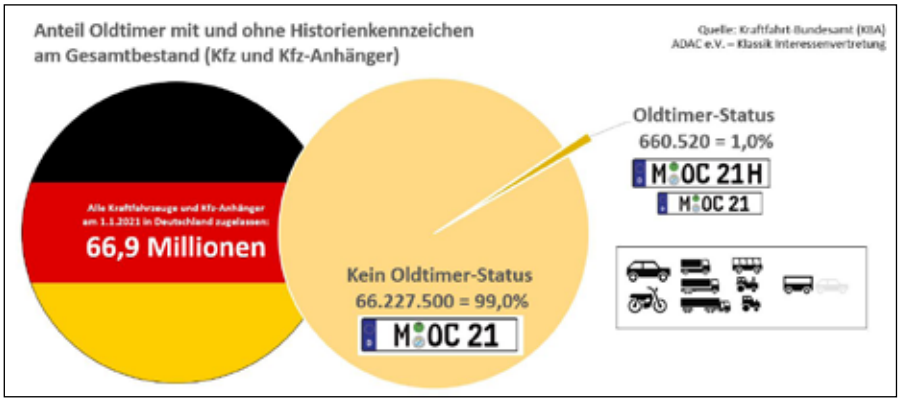


Abbildung 4

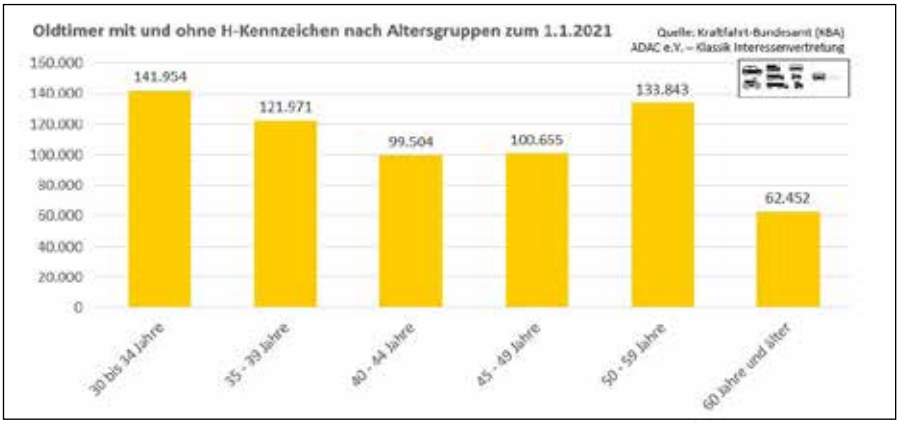
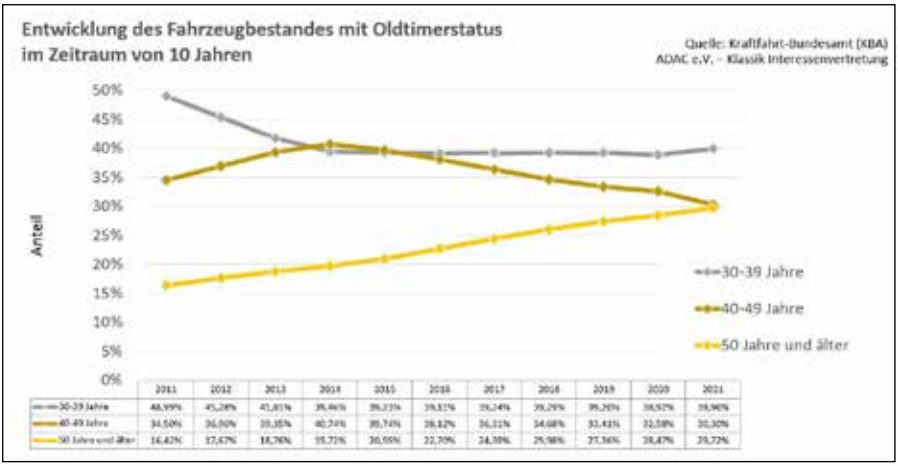
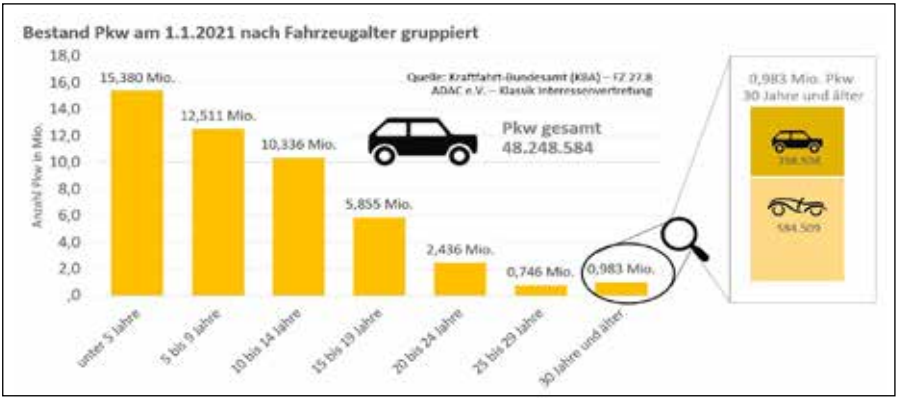


Abbildung 5



	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
30-39 Jahre	48,99%	45,28%	41,81%	39,46%	39,23%	39,81%	39,24%	39,29%	39,26%	38,92%	38,96%
40-49 Jahre	34,50%	36,06%	38,35%	40,74%	38,74%	38,12%	36,31%	34,68%	32,41%	32,58%	30,30%
50 Jahre und älter	16,42%	17,67%	18,76%	19,72%	20,95%	22,79%	24,39%	25,98%	27,56%	28,47%	29,72%

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 660.520 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 40 Jahre und älter sind, im Verhältnis zu Fahrzeugen mit einem Alter zwischen 30 und 39 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. Der Anteil der Fahrzeuge mit Oldtimer-Status, die mehr als 50 Jahre alt sind, steigt seit 10 Jahren kontinuierlich. Der Anteil der jüngeren Fahrzeuge nimmt ab bzw. bleibt konstant. (s. Abbildung 5)

Gesamtbestand aller Pkw liegt bei 48 Millionen

Der Gesamtbestand aller in Deutschland zugelassenen Pkw belief sich am 1.1.2021 auf 48.248.584 Fahrzeuge. Knapp eine Million Pkw sind 30 Jahre oder älter. 584.509 Pkw haben den Oldtimer-Status. (s. Abbildung 6)



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



4.4 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.

4.5 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.

Wir lieben sie alle!



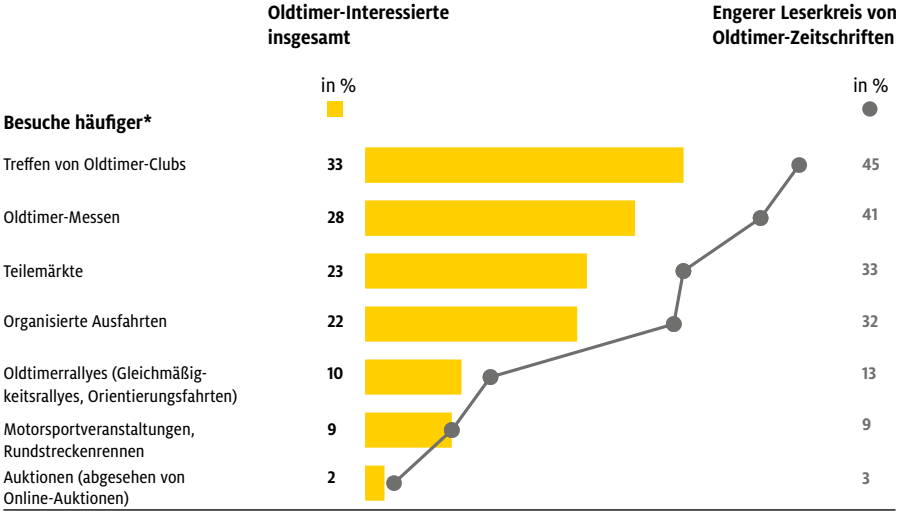
Die Markenvielfalt ist für uns ein Segen – und kein Fluch. Alle Fabrikate, alle Typen, alle Baujahre – sie zu „erfahren" und darüber zu schreiben, ist unser Ansporn. Wir lieben sie eben alle – die faszinierenden Autos und Motorräder. So entsteht seit über 30 Jahren Monat für Monat Europas größte Oldtimer-Zeitschrift: Mit Lust, Leidenschaft – und viel Liebe zum Detail.

Viele starke Seiten.

OLDTIMER MARKT
EUROPAS GRÖSSTE ZEITSCHRIFT FÜR KLASSISCHE AUTOS UND MOTORRÄDER

Die Aktivsten in der Szene lesen Oldtimer-Zeitschriften

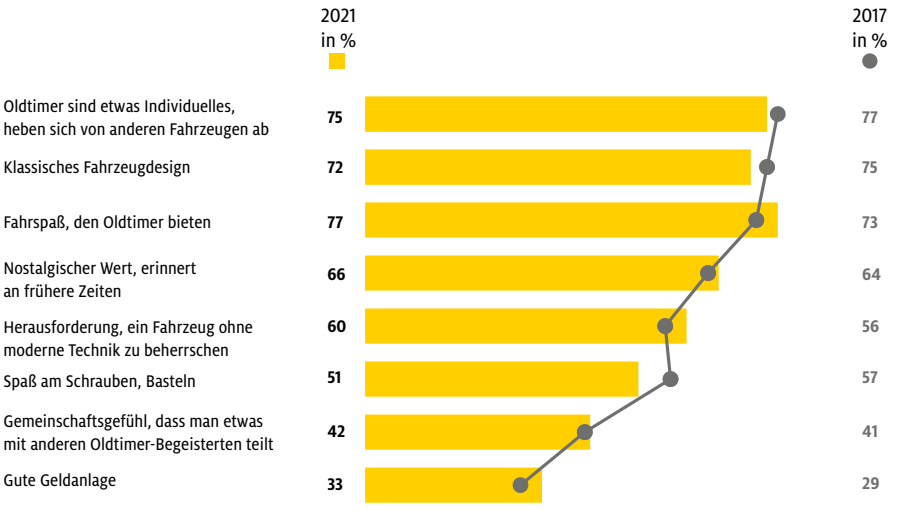
Basis: Bundesrepublik Deutschland, Oldtimer-Interessierte
Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 3459, Nov. 2020-Jan. 2021



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

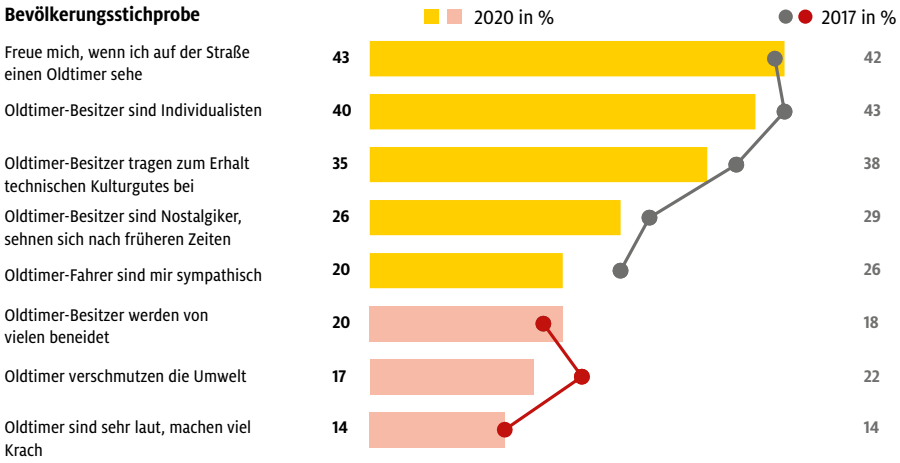
Was reizt sie am Thema Oldtimer besonders?

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



Oldtimer sind in der Bevölkerung beliebt ...

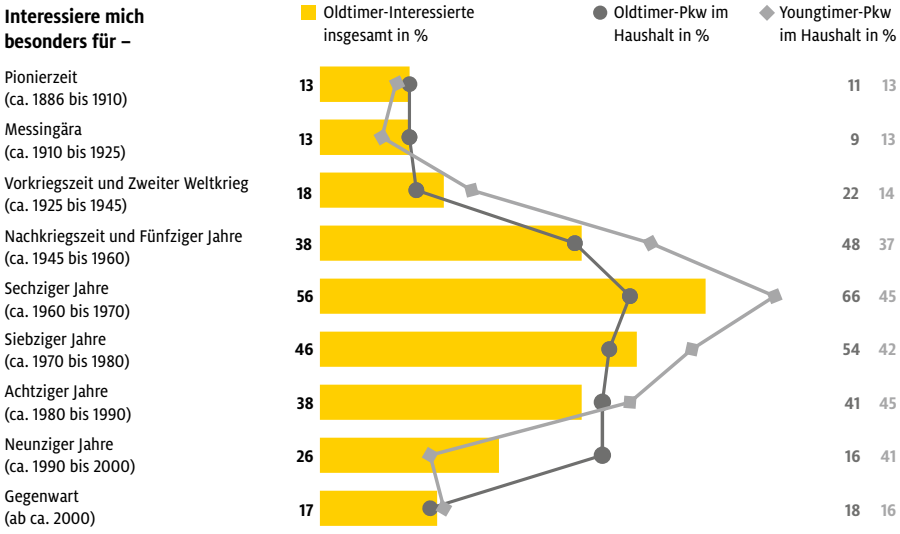
Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahre
Quelle: IfD-Umfragen, zuletzt 12017, März 2020)



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





4.6 Oldtimer-Studie der FIVA

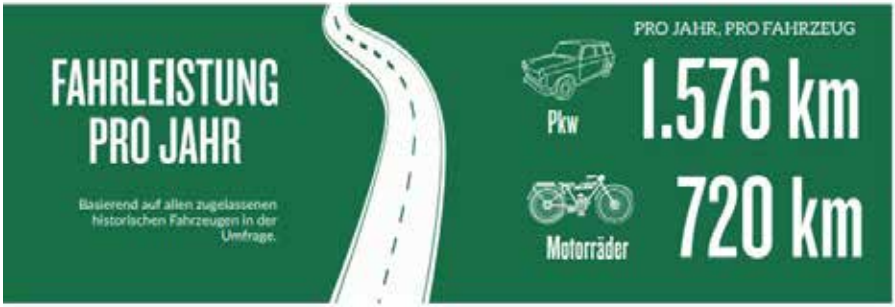
Der Oldtimer-Weltverband FIVA hat 2020/21 mit Hilfe des englischen Marktforschungsinstitutes JDA Research eine sozioökonomische Oldtimer-Umfrage durchgeführt.

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.

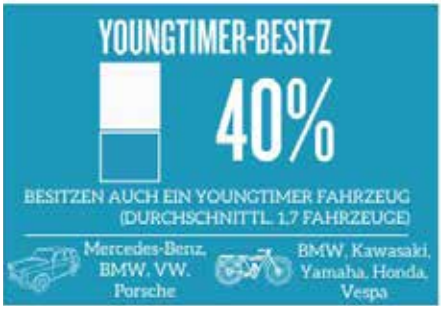














Die Oldtimer-Studie der FIVA wurde in drei Teilen umgesetzt. Neben den Oldtimer-Besitzern wurden auch die Marken-, Oldtimer- und Youngtimer-Clubs sowie im dritten Teil auch die Unternehmen und Betriebe der Oldtimer-Branche befragt. Die ausführlichen Studien-Ergebnisse können bei ADAC Klassik unter **klassik@adac.de** angefordert werden.



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 „Nützliche Adressen"). 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 Teilemärkte, 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 Typreferenten der Markenclubs und Verbände zur Seite (vgl. Kapitel „Nützliche Adressen"). 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 Motorworld Classics 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**

AUTO BILD KLASSIK ist DAS Magazin für Young- und Oldtimer und macht monatlich die Faszination vergangener Tage für unsere Leser erlebbar!

B&M MARKETING



ALLES AUF WIRKUNG_

Auto Bild | Computer Bild | Sport Bild | Auto Bild allrad | Auto Bild klassik | Auto Bild reisemobil | Auto Bild sportscars | auto TEST | Auto Bild motorsport | BIKE Bild

B&M Marketing GmbH

Wiesenstraße 32 | 91126 Schwabach | Tel.: +49 (0) 91 22 / 98 201 0 | Fax: +49 (0) 91 22 / 98 201 71

info@bm-marketing.net | www.bm-marketing.net

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.

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: **https://classic-analytics.de/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 „Schmiernippel“– 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.







Wir können Ihnen hier viel erzählen –
rufen Sie uns lieber an!

0211 984 908 10

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 Umweltschutzgründen, aber auch zur Umgehung von Fahrverboten („Umweltzone"), eine Kat-Nachrüstung nach wie vor empfehlenswert, soweit dies technisch machbar und konform ist.

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



10 % Rabatt für ADAC Mitglieder!

Pech beim Einparken? Zum Glück gibt's uns.

Die ADAC Classic-Car-Versicherung.

Jetzt abschließen auf **adac.de/classiccar,** unter 089 558 95 62 62 (Mo. - Sa.: 8 – 20 Uhr) und in jeder ADAC Geschäftsstelle.

ADAC Autoversicherung AG

ADAC

CLASSIC TRADER RATGEBER: OLDTIMERKAUF

OLDTIMER KAUFEN WIE EINEN *„JUNGEN GEBRAUCHTEN“* – SO EINFACH GEHT ES.

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 Jahr 2021 im Schnitt sechs Monate und länger (Schnäppchen, Exoten & 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. So kann der Preisunterschied zwischen zwei unterschiedlich motorisierten gleichen Modellen unabhängig vom Zustand mehrere Tausend Euro betragen. Je nach persönlichem Anwendungsfall und Kaufabsicht also eine durchaus relevante Komponente. So sind haben sich die Angebotspreise der kleinen und großen Achtzylinder Modelle der beliebten Mercedes- Benz R107 Baureihe aus den späten 80ern 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 einem direkten Zusammenhang. Empfehlenswert ist in jedem Fall immer eine detaillierte Vorkaufbegutachtung durch einen Oldtimer-Sachverständigen.
Denn nicht immer entspricht ein durch den Verkäufer gut in Szene gesetztes Fahrzeug in der Realität den eigenen Qualitätsanforderungen.

WARRANTY

IHR SCHUTZ VOR REPARATURKOSTEN!

Garantiert, sicher.

www.ct-warranty.com



In Kooperation mit

intec

GARANTIERT EINFACH

Wertgutachten mit bis zu 128 Prüfpunkten und einer umfangreichen, nachvollziehbaren Fotodokumentation können heute deutschlandweit bereits zum Festpreis von 299 € unter **www.ct-inspections.com** gebucht werden.

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 €. Bestätigt sich der kommunizierte Zustand eines Fahrzeugs, so hält man mit dem CT Inspections Basis-Wertgutachten auch die Grundlage für eine Oldtimer-Spezialversicherung in der Hand.

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 eigenem Verhandlungsgeschick mit HU und frischem Service ausgeliefert.
Eine zusätzliche Absicherung bietet die von Classic Trader speziell für den Klassiker-Markt entwickelte Reparaturkostenversicherung CT Warranty (**www.ct-warranty.com**).

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 haben, vollumfänglich 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 290 € pro Jahr. Kombiniert man diese mit einer Klassiker-Kasko-Versicherung inkl. Wertgarantie, steht dem Oldtimervergnügen nichts mehr im Wege.



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! 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 Erstauslieferung, 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 Gesamtlaufleistung 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 Erstauslieferung 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 Ex-

emplar 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 Fahrzeugs 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



Kraftfahrzeuge	Markt	Begutachtung	Weitere Kriterien
Marke Modell Typ Bauzeit Karosserie Zylinder Hubraum Leistung Neupreis Stückzahlen	Währungseinheiten Kaufkraft Preisindex Marktwert Wert Wiederherstellung Wiederbeschaffung	Pflegezustand Technikzustand Bauteile Karosserie & Lack Chrom & Glas Räder, Bereifung Fahrgestell, Fahrwerk Motor, Getriebe Innenausstattung	Historische und technische Bedeutsamkeit Stückzahlen und Bauzeiten Marktlage und Konjunktur Markenimage

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. 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







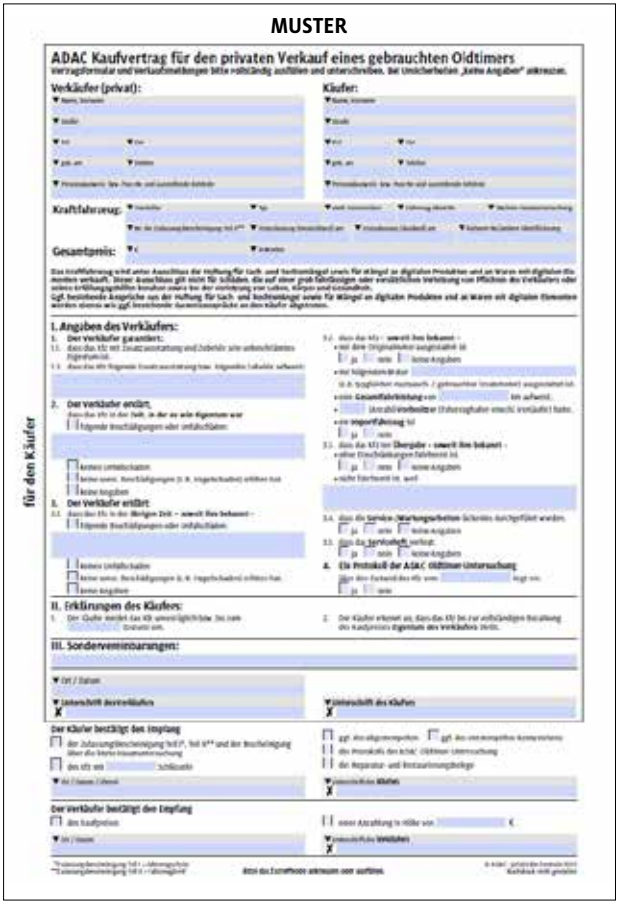


6.4 Der Kaufvertrag



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 „Sondervereinbarungen“ 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.



MUSTER

ADAC Kaufvertrag für den privaten Verkauf eines gebrauchten Oldtimers

Verkäufer (privat):

Käufer:

Kraftfahrzeug:

Gesamtpreis:

I. Angaben des Verkäufers:

II. Erklärungen des Käufers:

III. Sondervereinbarungen:

Der Käufer bestätigt den Empfang

Der Verkäufer bestätigt den Empfang

für den Käufer


dekra.de/oldtimer
DEKRA
LB M 930H
Alles für Ihre
erste Liebe
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 Alles im grünen Bereich



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: Internetzollanmeldung – 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. Kaution, 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 Kaution 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: L385 vom 29.10.2021. 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.

TourInsure
TOURINSURE AGENTUR FÜR
TOURISTENVERSICHERUNGEN GMBH

Unsere Partner

The Club

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: Internetzollanmeldung – 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.

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

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.

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	Uffico della motorizzazione	www.aci.it
Niederlande	kentekenbewijs	RDW	www.rdw.nl
Schweden	registreringsbevis	Transportstyrelsen	www.transportstyrelsen.se
Schweiz	Fahrzeugausweis	Straßenverkehrsamt	www.strassenverkehrsaemter.ch
USA	Certificate of title	Division of Motor Vehicles DM	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 Benziner: 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, CO_2-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 Motormanagement- 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 Dieselmodellen 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.

ADAC KLASSIK SAISON 2022 »

SAISON 2022*		
ADAC Deutschland Klassik	20. – 23.07.2022	Landau – Pfalz
ADAC Europa Classic	11. – 14.09.2022	Dachstein Salzkammergut Österreich
ADAC Classic meets Traunsee (Motorrad)	16. – 18.09.2022	Traunsee Almtal Österreich NEU
ADAC Youngtimer Tour	2022	Deutschlandweit
ADAC Klassik Serien für Autos & Motorräder	2022	Deutschlandweit

*Stand Februar 2022, ohne Gewähr



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

ADAC

ClassicCar Berlin
hofmann DRUCK+MEDIEN
GETTYGO
STROMTANK
TITANIUM SOLUTIONS GmbH
TOMTOM
UNION GLASHÜTTE/SA.
ADAC Classic-Car-Versicherung
ADAC
SALZKAMMERGUT TOURISTIK
DACHSTEIN salzkammergut
TRAUNSEE-ALMTAL salzkammergut

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.

Tipp: 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 zugelassen sein 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 § 9 Abs. 1 der seit 01.03.2007 geltenden Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) von einem amtlich anerkannten Sachverständigen, Prüfer oder Prüfingenieur (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 Kultur-

gutes“ 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 „Feinstaubplakette“ 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). 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 seit 01.03.2007 geltende „neue“ 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 grundsätzlich 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 Informationsmerkblätter 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. Beachten Sie hierzu auch die aktuellen Infos unter: **https://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, das nicht nur auf Oldtimer beschränkt ist, 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. Darüber hinaus gibt es zunächst bis 31.12.23 befristet 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 meist 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.

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 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 Unternummern, 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

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.

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 BMVI „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ 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 01. Oktober 2019 ist nun die dritte und letzte Stufe der internetbasierten Abwicklung von Zulassungsvorgängen in Kraft und damit jetzt auch Neuzulassung, Umschreibung und Wiederzulassung möglich. Voraussetzung dafür ist, neben den üblichen Dokumenten, unter anderem, eine nach dem 01.01.2015 ausgegebene Zulassungsbescheinigung Teil 1, ein Ausweisdokument mit Online-Funktion und eine spezielle App erforderlich. 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:

- **https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto-kaufen-verkaufen/kfz-zulassung/zulassung-online/**
- **bmvi.de**

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 07er- 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. 2 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 § 12 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. § 12 Abs. 4 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.
Darüber hinaus kann die Zulassungsstelle keine weiteren Voraussetzungen aufstellen oder weitere Unterlagen fordern. Geschieht dies trotzdem, kann der Verwaltungsrechtsweg beschritten werden.

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 § 14 (6) FZV bei der Behörde einleiten. Hauptuntersuchung und ggf. Abgasuntersuchung durchführen lassen.
Hauptuntersuchung fällig Fahrzeug war mehr als 7 Jahre stillgelegt, und Nachweis der gültigen Einzelgenehmigung liegt vor)	Zulassungsverfahren bei der Behörde einleiten – Fahrzeugpapiere werden erst ausgestellt, wenn gültige Hauptuntersuchung vorliegt. (Wieder-)Zulassungsverfahren nach § 14 (6) FZV bei der Behörde einleiten. Hauptuntersuchung und ggf. Abgasuntersuchung durchführen lassen.
Hauptuntersuchung fällig (Fahrzeug war mehr als 7 Jahre stillgelegt, und Nachweis der gültigen Einzelgenehmigung liegt nicht vor)	Zulassungsverfahren bei der Behörde einleiten – Fahrzeugpapiere werden erst ausgestellt, wenn gültige Hauptuntersuchung vorliegt. (Wieder-)Zulassungsverfahren nach § 14 (6) 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 § 11, 12 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-Auslandreicht 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 Prüfingenieur 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 Prüfingenieur 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.



Seit 1866 ist TÜV SÜD der Partner für Sicherheit und begleitet das Automobil von den Kinderschuhen bis heute. Ihr persönlicher Oldtimer-Termin unter:

0800 12 888 12 oder classicline@tuvsud.com

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

Wir meinen, dass Young- und Oldtimerbesitzer, Fachbetriebe und Werkstätten einen individuellen Service verdient haben. So individuell wie die Oldtimer, so individuell sind die Lösungen, die möglich sind, um die Schmuckstücke auf die Straße zu bringen.

Die TÜV SÜD-Oldtimer-Experten bieten Ihnen:

- Oldtimergutachten zur Erlangung eines H-Kennzeichens
- Hauptuntersuchung
- Änderungs- und Vollgutachten

Darüber hinaus bieten wir Ihnen:

- Datenblatt-Service sowie ein Old-/ Youngtimer-Archiv
- Wertgutachten für Old- und Youngtimer
- Wiederaufbauwertgutachten für Old- und Youngtimer
- Schadengutachten für Old- und Youngtimer

TÜV SÜD Division Mobility
www.tuvsud.com/classic

TÜV®

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, Krafträder, 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 Tierbissschäden. 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, München, Nürnberg-Fürth, Oberhausen, Dortmund, Gelsenkirchen, Siegen und Münster, sowie bei Classic Data,

DEKRA, GTÜ, 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 Tierbissschäden 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.
- Neu: Schutz bei Fährreisen (Havarie Grosse)

Weitere Angebote

- Auch eine Museums- und Garagenversicherung für nicht zugelassene Fahrzeuge ist möglich.
- Besitzer von mindestens fünf Oldtimern können einen günstigen Sammelvertrag für alle Fahrzeuge abschließen.

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.

Fahrerschutz
Die Fahrerschutzversicherung kommt für den Personenschaden des berechtigten Fahrers auf, wenn dieser durch einen Unfall verletzt oder getötet wird. Kosten, wie z. B. Verdienstausfall, 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/rechner-und-antrag/** 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 Wiederzulassung 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 Prüfzentren sind hierfür eine gute Adresse (Gebrauchtwagenuntersuchung, Wintercheck). Schließlich wollen Sie den Frühjahrsstart nicht mit Werkstatt-Terminen wegen tropfender Wasserpumpe oder mürbem Auspufftopf hinauszögern.

SONAX®
MADE IN GERMANY

FÜHLT SICH EINFACH FANTASTISCH AN!



VERWÖHNEN SIE IHR AUTO

mit SONAX PremiumClass CarnaubaCare. Das Premiumprodukt für sicheren Schutz und perfekten Glanz.

- ✔ einfach in der Anwendung
- ✔ extrem ergiebig
- ✔ 100 % „Grade One"-Carnaubawachs
- ✔ ohne Schleifmittel

www.sonax.de

PREMIUM CLASS

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 ausgefedertem Zustand zu Torsions-Spannungsrissen 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. festrosten. 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.

Rostsanierung
+ Grundierung

mit BRUNOX® epoxy in nur 3 Schritten!

1

Losen Rost abschleifen / abbürsten.

2

2-mal BRUNOX® epoxy auf den Porenrost aufstreichen oder 3-4 mal aufsprühen.

3

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



www.brunox.de

Erhältlich im guten Fachhandel !

Info o. Händlernachweis: BRUNOX Korrosionsschutz GmbH / Tel: 0841 96129 -04 Fax: -13

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 entrosten und ausbessern.

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 Cabrio-Verdecks vorzugehen ist, wird im Kapitel „Pflege Cabrio-Verdecke“ 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 jedermann leisten können, einige Firmen (Anzeigen in 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 unters Auto nicht schaden: Haben Lecks am Garagenboden verräterische Spuren hinterlassen? Wenn ja, dann sollte man das gleich näher inspizieren. Den Ursachen der Undichtigkeiten sollte man rasch auf den Grund gehen und diese umgehend beseitigen.

Service-Ratgeber für Oldtimer-Fans



* nur im Inland

... oder im günstigen Miniabo mit *Auto Classic* bestellen und 26% sparen

Sofort bestellen und sparen:

3 Ausgaben Auto Classic
je € 4,80 = € 14,40
+ 1 x Pflege und Wartung € 9,95
Gesamtpreis der Einzelhefte € 24,35
Im Mini-Abo nur € 17,95
Ich spare € 6,40 gegenüber den Einzelheft-Verkaufspreisen!

nach dem Testzeitraum erhalten Sie *AutoClassic* mit über 6% Preisvorteil frei Haus



PLUS



hier geht´s direkt zum **Plusabo**

Jetzt online bestellen unter

www.autoclassic.de/plusabo

- 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 aufgeprägten 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 „Einmotten" gesund, wird der Motor nach spätestens zwei bis drei Startversuchen anspringen. Weiterorgeln bringt meist nichts, bei Katalysator-Fahrzeugen kann das sogar den Kat schädigen. 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.

10.3 Pflege von Cabrioverdecken

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

1. Schritt: Grundreinigung

Um das Cabrioverdeck von Schmutz bzw. Tiefenverunreinigungen zu befreien, sollte das Verdeck schonend mit lauwarmem Wasser und ei-



nem speziellen Verdeckreiniger, eventuell mit Hilfe eines Polsterschwamms, gereinigt werden. Hierbei ist darauf zu achten, dass das sehr schonende Abwaschen des Cabrioverdeckes 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 Cabrioverdeck mit einem Hochdruckreiniger und dem direkten Hochdruckstrahl reinigen bzw. bearbeiten. Nach dem Abwaschen des Verdeckes sollte dieses mit einem Autopflegetuch trockengerieben werden.

2. Schritt: Imprägnierung
Es ist oft sinnvoll, nach einer Grundreinigung das Cabrioverdeck 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 Cabioverdeck 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 Gebrauchsanleitung 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 Autoshampoo 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 Hartwachse 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

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 Textilgürtel 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 Pneus 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 Vredestein 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 Pneus 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-Pneus 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



Wir bringen Ihren Klassiker ins Rollen!

www.oldtimerreifen24.de
phone: +49 8024 6794



Ihre erste Adresse für Reifen, Räder & Zubehör

Münchner Oldtimer Reifen GmbH
Gewerbering 14, 83607 Holzkirchen
T: +49 (0) 8024 / 6794, F: +49 (0) 8024 / 49634
www.oldtimer-reifen.com - info@oldtimer-reifen.com

Tubeless-Kennung, ob für die Schlauchmontage eine Herstellerfreigabe vorliegt.

11.2 Kennzeichnung von Pkw-Reifen

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

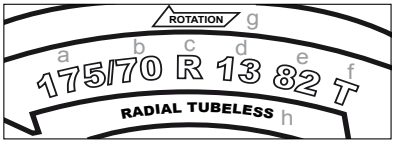
Dimension des Reifens

- **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 Reifen). 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

HEIDENAU

REIFEN - MADE IN GERMANY

REIFEN AUS LEIDENSCHAFT

Oldtimerreifen neuester Stand: Stilechte Optik & bestmögliche Fahreigenschaften dank modernster Reifenentwicklung

- seit 1946



Heidenau Reifen Heidenauer_Reifen

in älteren Fahrzeugpapieren noch z. B. 185 R 15 stehen. Dies entspricht nunmehr nach neuer Normung 185/80 R 15.

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**	457	**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 eingeprägten 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 eingezogen werden, wenn eine Freigabe des Reifenherstellers vorliegt.

j) Felgenbänder bei Speichenräder
Bei Speichenrädern mit mittiger 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 Herstelldatum – 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 verwenden werden können. Ein „richtiger“ für die Jahreszeit einsatzfähiger Winterreifen muss zusätzlich das so genannte „Alpine-Symbol“ tragen.



11.3 Diagonalreifen vs. Radialreifen

Sind Diagonalreifen Fluch oder Segen für Oldtimer? Grundsätzlich lässt sich dies nicht pauschal beantworten und wir haben die Experten vom Reifenwerk Heidenau gefragt:

Die Frage nach dem richtigen Reifen hängt grundsätzlich immer von mehreren Punkten ab:

Welches Fahrzeug habe ich, wie will ich den Oldtimer nutzen und was muss der Reifen beispielsweise alles ausgleichen. Somit gibt es weitaus mehr zu beachten, als den reinen Geschwindigkeitsindex und gerade, wenn eventuelle Fahrwerksdefizite ausgeglichen werden müssen, dann ist so mancher Diagonalreifen doch die bessere Wahl.

Wir vom Reifenwerk HEIDENAU halten deswegen auch an dieser Reifenbauweise fest, denn wir sind der festen Überzeugung, dass die Vorteile dieser Bauweise vielfältig sind und gerade für viele klassische Fahrzeuge, damals wie heute, einen hohen Nutzen aufweisen:

- **Hoher Lastindex für schwere Fahrzeuge**
  Die robuste Karkasskonstruktion ermöglicht sowohl einen hohen Lastindex als auch eine entsprechende Reifenstabilität, wodurch Fahrzeuge mit hohem Eigengewicht keine Herausforderung sind
- **Hoher Federungskomfort und sehr gute Dämpfungseigenschaften**
  Besonders bei historischen Fahrzeugen ist es elementar, dass die Dämpfungseigenschaft der Reifen die oftmals vorhandenen Fahrwerksdefizite ausgleicht. Die Kombination aus Profilgestaltung und Karkasskonstruktion ermöglicht es unseren Reifen, sich perfekt an unebene Untergründe anzupassen und somit auch punktuell wirkende Belastungen zu absorbieren
- **Geschwindigkeitsindex bis 210 km/h – for the English Ones**
  Perfekt aufeinander abgestimmte Reifenkomponenten ermöglichen auch hohe Geschwindigkeiten
- **Stilechte Optik**
  Durch unsere historischen Reifenzeichnungen sind wir in der Lage, Reifen im originalgetreuen Stil zu produzieren – egal ob Design der 1930er- oder bis in die 1980er-Jahre

HEIDENAU
REIFEN - MADE IN GERMANY

Reifen aus Leidenschaft: Seit über 70 Jahren produzieren wir als Spezialist für Diagonalreifen moderne Reifen im „alten“ Gewand

11.4 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.

11.5 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 Reifenlaufflächenbreite. 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.

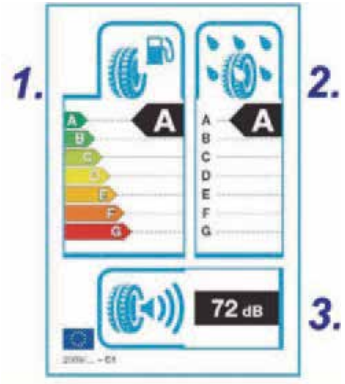
- **Luftdruck:** Vor dem Einlagern sollte der Reifenfülldruck um etwa 1,0 bar gegenüber der Vorgabe des Fahrzeugherstellers erhöht werden. Der Reifen verliert auch dann langsam an Druck, wenn er nicht genutzt wird.

- **Lagerung:** Kompletträder (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.

11.6 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 jüngeren 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.

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 Klasseeinteilung 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.

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 Kompletträdern, 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

GETTYGO GmbH · Werner-von-Siemens-Straße 2–6 · D-76646 Bruchsal · info@gettygo.de · www.gettygo.de

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.


ORIGINAL
AUS
LEIDENSCHAFT
Mit der ATE Classic Produktfamilie unterstützen wir Sie bei der professionellen und authentischen Instandhaltung klassischer Automobile. **Damit Ihr Oldtimer noch lange sicher fährt – und immer ein Original bleibt.**
ate.de/classic
Ate
Classic
Eine Marke von Continental.



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 100 Einheiten pro Fahrzeug 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 Fehlerteufel 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 herstellerseitig 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 beweg, 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 sauerstoffentzogen. Schon ein Folienschweißgerät mit hochwertigen Tüten hilft, das Ausfallrisiko weiter zu minimieren.

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 „Elektronikschrott“ 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. Ein ganz anderes Problem stellt der drohende UKW-Ausstieg dar, über den der Artikel „Künftig kein Radioempfang mehr im Oldtimer?“ in dem „Oldtimer-Markt“ berichtet.

www.oldtimer-markt.de/aktuell/nachrichten/Kuenftig-kein-Radioempfang-mehr-im-Oldtimer



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 Temperatren 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.

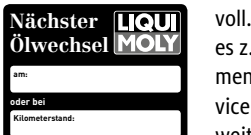
- **Motorenöle für klassische Fahrzeuge**
  (ca. 1970 – 1989)
  In den Siebziger- und Achtzigerjahren wurden Mehrbereichsöle in allen Fahrzeugen gebräuchlich. 15W-40, 20W-50 und später 10W-40 waren normalen Alltagsfahrzeugen vorbehalten. Sportliche Fahrzeuge wurden bereits mit vollsynthetischen Motorenölen 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.

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 LIQUY 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 Leichtlaufeigenschaften 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 turboaufgeladenen Dieselmotoren 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.



LUST AUF MEHR OLDTIMER? DANN FOLGEN SIE UNS AUF FACEBOOK!

www.facebook.com/ADACKlassik



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? Lesen Sie, was Rallye-Legende Walter Röhrl dazu sagt.

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

Klopffestigkeit 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 CO_2-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. Existiert, wie bei Borgward oder Messerschmitt, kein Hersteller mehr, bleibt für viele Oldtimer-Besitzer das Tanken mit E10 tabu.

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



Karsten Schulze
ADAC Technikpräsident

ADAC e.V. ist Mitglied der eFuel Alliance
„Um Klimaschutzziele im Verkehr zu erreichen, wird es jenseits des Hochlaufs der Elektromobilität entscheidend sein, dass auch der Pkw-Bestand einen Beitrag leisten kann..."
www.efuel-alliance.eu

eFuel alliance

eine große Hoffnung für die CO_2-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. Der ADAC setzt sich 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 „CO_2-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 umgebauter 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. Mit E-Fuels hingegen könnten Oldtimer tatsächlich nachhaltig klimaneutral betrieben werden. Abgesehen von den Kosten für E-Fuels stellt sich natürlich die Frage nach der technischen Verträglichkeit. Hierzu hat der ADAC umfangreiche Untersuchungen und Tests gestartet und erste Ergebnisse werden voraussichtlich noch in 2022 verfügbar sein.

Einen Überblick zum Thema E-Fuels gibt der nachfolgende Beitrag der uns freundlicherweise von den Expertinnen und Experten des E-Fuels Forums (www.efuels-forum.de) zur Verfügung gestellt wurde.

e-FUELS FORUM
ENERGIE- UND MOBILITÄTSLÖSUNGEN DER ZUKUNFT.

Synthetische Kraftstoffe
Auch Oldtimer können klimafreundlich unterwegs sein – ohne dass dabei groß etwas an der Fahrzeugtechnik verändert werden muss. Möglich machen das synthetische Kraftstoffe, kurz E-Fuels, die mit erneuerbarem Strom hergestellt werden.

Was sind E-Fuels eigentlich?
E-Fuels sind synthetische Kraft- und Brennstoffe, die unter Einsatz von Elektrizität hergestellt werden – daher das E in E-Fuels. Zunächst wird dazu per Elektrolyse Wasser in Sauerstoff (O) und Wasserstoff (H) gespalten. Der Wasserstoff wird im zweiten Arbeitsschritt mit Kohlendioxid (CO_2) verbunden. Damit E-Fuels klimaneutral sind, muss die eingesetzte Elektrizität aus erneuerbaren Quellen stammen und das CO_2 der Luft entnommen werden.



Warum brauchen wir E-Fuels?
Mit dem Klimaabkommen von Paris aus dem Jahr 2015 haben sich 195 Staaten dem Ziel verpflichtet, der durch den Menschen verursachten Erderwärmung entgegenzuwirken. Der gemeinsame Vertrag sieht vor, die Erwärmung auf weniger als zwei, besser noch weniger als 1,5 Grad Celsius im Vergleich zur vorindustriellen Zeit zu begrenzen. Es gibt verschiedene Bereiche, in denen technische Verbesserungen umgesetzt werden sollen, damit das Ziel erreicht wird. Betroffen sind unter anderem die Stromerzeugung, zahlreiche Industrie-



branchen sowie natürlich der Verkehrssektor. Fest steht, dass der aktuelle weltweite Verbrauch an Rohstoffen und fossilen Energieträgern nicht mit diesen Zielen in Einklang zu bringen ist. Es sind moderne und innovative Technologien erforderlich, die umweltschonend sind und in einem größeren Umfang auf der Verwendung erneuerbarer Energien aufbauen. Hier setzt die Produktion von E-Fuels an, die einen wichtigen Beitrag zur Senkung der CO_2-Emissionen im Verkehr leisten kann.

Wo sind E-Fuels einsetzbar?
E-Fuels können flüssige fossile Kraftstoffe, also Diesel, Benzin und Kerosin, in den Verkehrsträgern Flugzeug, Schiff, Lkw, Zweirad und natürlich in Pkw ersetzen. Ihr Einsatz ist als Beimischung ebenso möglich wie in Reinform. Insbesondere im Personenverkehr wäre die Hebelwirkung enorm, denn so könnte man die Bestandsflotte – inklusive Oldtimer – sukzessive klimafreundlich stellen.

Vorteile:
+ E-Fuels sind CO_2-neutral, wenn sie mit erneuerbaren Energien hergestellt werden und das CO_2 in ihnen zuvor aus der Luft extrahiert wurde. Denn beim Verbrennen von E-Fuels entsteht dann nur so viel CO_2, wie der Umgebungsluft vorher entnommen wurde.
+ E-Fuels sind kompatibel mit unserer bisherigen Kraftstoffversorgung, weil sie chemisch herkömmlichen (fossilen) Kraftstoffen sehr ähnlich sind. Sie können daher problemlos in Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, auch in Oldtimern, betankt werden – ohne einen Umbau am Motor oder Auto zu erfordern. Am schnellen, gewohnten und sicheren Tankvorgang ändert sich für den Autofahrer nichts.
+ Die bestehende Infrastruktur für konventionelle Kraftstoffe (Tanklager, Tankwagen, Tankstellen) kann weiterhin uneingeschränkt genutzt werden.
+ E-Fuels können in Regionen mit einem größeren Potenzial für Sonnen- und Windenergie als in Deutschland kostengünstig hergestellt werden. Zu diesen Regionen gehören beispielsweise Nordafrika oder Südamerika.

Nachteile:
– Die Herstellungskosten für E-Fuels sind derzeit noch sehr hoch. Ein Markthochlauf könnte jedoch zu einem Skalierungseffekt führen und den Preis perspektivisch so weit senken, dass er sich den zukünftig steigenden Preisen für Benzin und Diesel angleicht.
– Bisher werden E-Fuels nur in sehr kleinen Mengen hergestellt. Porsche, Siemens Energy und weitere internationale Partner bauen aktuell in Patagonien, Chile, eine Produktionsanlage, die schon in wenigen Jahren regulär synthetischen Kraftstoff herstellen soll. Bis ein größerer Markt in Deutschland und darüber hinaus jedoch bedient werden kann, wird unter Umständen noch einige Zeit vergehen.

Ab wann gibt es E-Fuels an Tankstellen?
Aktuell ist es noch nicht möglich, flächendeckend E-Fuels zu tanken. Bis es so weit ist, werden sicherlich noch ein paar Jahre vergehen.
Allerdings können E-Fuels den herkömmlichen Kraftstoffen schrittweise beigemischt werden, solange dabei die Normen für Kraftstoffe (DIN EN 590 für Diesel und DIN EN 280 für Ottokraftstoffe) eingehalten werden. Die Norm für Paraffinische Dieselkraftstoffe (DIN EN 15940) ermöglicht zwar die Nutzung von E-Fuels in Reinform, zur Zeit sind jedoch nur vereinzelte Fahrzeugmodelle für deren Einsatz zugelassen und der Kraftstoff wird in Deutschland mangels Zulassung noch nicht gehandelt.

Wie teuer sind E-Fuels?
Wie teuer ein Liter eines E-Fuels ist, hängt von den unterschiedlichen Herstellungsverfahren und den Produktionsmengen ab. Aktuell werden E-Fuels nur in sehr kleinen Mengen produziert, da das Verfahren noch sehr aufwendig ist und auf Industriemaßstab hochskaliert werden muss. Zum zukünftigen Preis gibt es unterschiedliche Studien. Fest steht jedoch: Mit steigenden Absatzmengen und Verfahrensoptimierungen werden die Kosten für E-Fuels sinken.
Beim Vergleich mit herkömmlichem Kraftstoff ist zudem zu bedenken, dass dieser in Zukunft durch den steigenden CO_2-Aufschlag für Diesel- und Ottokraftstoff auch verteuern wird und somit die Kostenlücke sich absehbar verkleinert. Eine Beimischung (siehe oben) in herkömmlichen Kraftstoffen erlaubt zudem eine Kompensation der Kosten, bis durch den Hochlauf der Produktionsmengen diese sich den übrigen Kraftstoffen annähern.

Welche Rahmenbedingungen sind notwendig, damit E-Fuels schnell einsetzbar werden?
Für einen schnellen Markthochlauf müssen die Herstellungsverfahren zunächst ausgereift sein. Hier ist die Industrie am Zug. Die Politik hingegen muss durch einen technologieoffenen Dialog zur zukünftigen, klimaneutralen Energieversorgung der bestehenden Fahrzeugflotte die regulatorischen Rahmenbedingungen und wirtschaftlichen Anreize setzen, damit die Kraftstoffindustrie in die Produktion von E-Fuels investiert.

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)

Rallye-Legende Walter Röhrl spricht sich für E-Fuels zum Klimaschutz aus
In einem Interview mit eFuel-Today hat sich Motorsport-Legende und Oldtimer-Fan Walter Röhrl für eine stärkere Beachtung und Förderung synthetischer Kraftstoffe ausgesprochen. Röhrl: „Ohne E-Fuels werden wir unsere CO_2-Ziele nicht erreichen." Gleichzeitig sprach er sich gegen einen Bann des Verbrennungsmotors aus: „Nicht der Motor ist das Problem, sondern womit er betrieben wird. Das ist das Entscheidende. Der Verbrenner in Autos, die ich selbst fahre, läuft teilweise seit 50 Jahren. Das ist für mich der Begriff von Nachhaltigkeit."
Link zum Interview:
efuel-today.de/walter



Foto: eFuel-Today

Der saubere Kraftstoff mit Zukunft.

E-Fuels sind ein wichtiger Bestandteil der Mobilität von morgen.



Kennen Sie schon E-Fuels?

Hier gibt es jede Menge Informationen zum Thema!

www.efuels-forum.de

e-FUELS FORUM

ENERGIE- UND MOBILITÄTSLÖSUNGEN DER ZUKUNFT.

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 Dieselmodelle 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 § 9 Abs.1 („H“-Kennzeichen) oder § 17 (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 Tour-Sets 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/



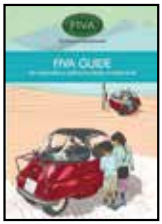
Ausblick: Leitlinien für Städtische Zugangsregelungen



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 Schrottlaube – 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. Lädierte Fahrzeugteile, deren Wiederinstandsetzung und Aufarbeitung sich nach wirtschaftlichen Erwägungen nicht lohnte, wurden kurz entschlossen ausgetauscht, während das danach nicht mehr benö-

tigte 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. Wunderschön 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 Ausnahmeerscheinungen 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 Farbtonfindungssystem. „Mit Hilfe des Farbtonarchivs 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 Farbtonlösung 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 solch 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 Gebrauchsfahrzeugs.

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

Glasurit

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!

FIVA

Global Partner

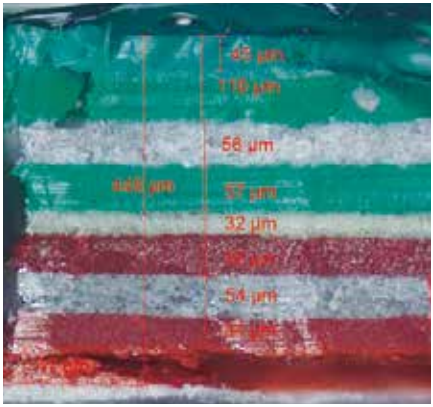
Die Lackoberfläche beim Oldtimer sollte sehr genau inspiziert werden, denn Lack zeigt vieles, aber verdeckt meist mehr. Mit einem geschulten „Lackblick“ nach Unregelmäßigkeiten, wie Schleifriefenmarkierungen, Krater, Staubeinschlüsse oder unterschiedliche Farbtöne, lassen sich Überraschungen oft erahnen. 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.glasurit.com/de-de/lackschaedenratgeber.

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 Gebrauchsgegenstand. In der Beifahrertür wurde Bauschaum zur Schalldämmung und Reparatur eingesetzt, Roststellen waren kostensparend großflächig übergespachtelt. 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.



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.



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.



Fahrzeug in Zweifarbenlackierung. Der Jaguar MK 9 war das Messefahrzeug 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.

Der Nutzungs-Wunsch des Besitzers und der Ausgangszustand des Fahrzeugs sind die wichtigsten Aspekte hinsichtlich folgender 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.**

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.

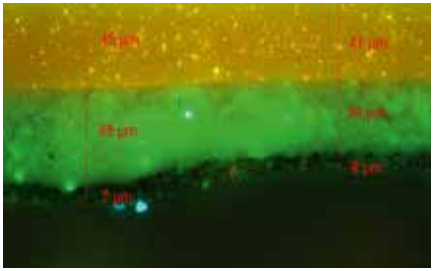
In der Folge wurde der Motorroller auf verschiedenen Messen und Ausstellungen gezeigt, um auf den ADAC 15/17 Jugendclub aufmerksam zu machen. So zierte der Roller beispielsweise den ADAC Stand auf der IFMA 1998. Nach der Umwandlung des ADAC 15/17 Jugendclub in den virtuellen ADAC Jugendclub ADAC*DRIVE*, 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.

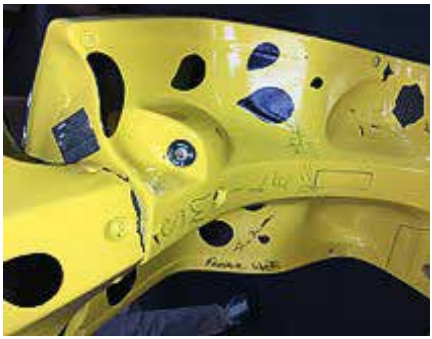
Anhand eines entnommenen Lackmusters arbeitete Glasurit den Farbton aus. Die perfekte Passgenauigkeit erzielten die Experten des Farbtonlabors mit einem Grundlack und einem darauffolgenden gelben Uni-Decklack.

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 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 Oberflächenstruktur 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.

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 Fabrikschildes beliebig
vor 01.04.1952	§ 59 StVZO	Angabe des Fahrzeugtyps auf dem Fabrikschild 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 BAG Pflicht für lichttechnische Einrichtungen
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 01.01.1977	§ 47a StVZO	Pkw mit Dieselmotor AU-pflichtig
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 Geregeltem Katalysator und OBD (Ottomotor)
ab	01.10.2002	§ 55a StVZO	Nachweis EMV*** auch für Einzelfahrzeuge erforderlich, davor nur Funkentstörung

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 BAG* Pflicht für Fahrzeugteile
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 Funkentstörung 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 Einzelbetriebserlaubnis muss RL97/24/EG entsprechen
ab 30.09.2000	§ 47 StVZO	Abgasverhalten von Krafträdern mit Einzelbetriebserlaubnis 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 Funkentstörung

* 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 Seitencrash 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 Crashsicherheit 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 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. 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.

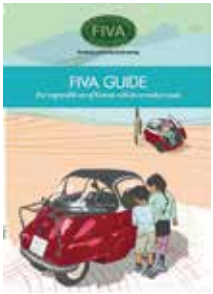
Natürlich kennen und akzeptieren wir die Grenzen zeitgenössischer Autotechnik, über Defizite bei Licht und Sicht sollte man sich aber durchaus Gedanken machen.

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 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 ordnungsgemäß instand gesetzt 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; ..."





18.5 ADAC Oldtimer-Trainings

Der ADAC bietet auf zwei Trainingsanlagen (ADAC Fahrsicherheitszentrum in Hannover/Laatzen sowie in Grevenbroich) 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



ADAC Fahrsicherheitstraining für Oldtimer: Sicher mit dem „Oldie“ unterwegs!

Inhalt:
» Slalomfahren
» Bremsverhalten und Richtungsstabilität
» Bremsen auf verschiedenen Untergründen bei wechselnder Geschwindigkeit
» Ausweichmanöver
» Kurvenfahren in der Kreisbahn
» Über- und Untersteuern

Kursdauer: ca. 5 Stunden
Preis: ADAC Mitglieder 125 €,
Nicht-Mitglieder 135 €

Infos und Buchungen:
fsz-hannover.de
oder rufen Sie uns an:
+49 5102 930 60

ADAC Fahrsicherheits-Zentrum Hannover/Laatzen GmbH
Hermann-Fulle-Str. 10
30880 Laatzen

ADAC

Unsere Partner:

PARTNER
FÜR MEHR FAHRSICHERHEIT
ADAC Continental

BMW
Niederlassung Hannover
www.bmw-hannover.de

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, Teilemärkten, Fahrzeug-Korsos, Sternfahrten oder einem Concours d'Elégance. 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 Laatzen). 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 Sonderausstellungen 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 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 Vorkriegsklassker 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 Einschreibegebühr 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"



BOSCH
Technik fürs Leben

Bosch Boxberg Klassik

Erleben Sie ein spannendes Rallye-Wochenende
mit großem Finale im Prüfzentrum Boxberg

Termine und Anmeldung unter
www.bosch-boxberg-klassik.de



Bosch BOXBERG KLASSIK
BOSCH

Bosch Classic
bosch-classic.com

Bosch-Fotogruppe Stuttgart

Bosch Oldtimer Schrauber



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

19.3 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 und ausgeschilderten Wandertouren geruhsam und stressfrei die Landschaft entdecken sowie Kultur, Natur und Gastronomie der Austragungsregion 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 und Italien. 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.

Bei den ADAC Youngtimer-Touren kommen Youngtimer-Fans auf ihre Kosten. Die 1-Tagestouren finden deutschlandweit in verschiedenen Regionen statt.

Und selbstverständlich kann man auch mit den historischen Motorrädern Oldtimer-Wandern, wie etwa bei der ADAC Moto Classic. Eine weitere Veranstaltung für historische Motorräder ist die ADAC Classic meets Traunsee, die erstmals 2022 im Salzkammergut in Österreich durchgeführt wird.

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



19.4 Concours d'Elégance

Bei einem Concours d'Elégance 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.

19.5 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 Teilnehmer natürlich auch die Möglichkeit, beim geselligen Zusammensein „Benzin zu reden".



19.6 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.

19.7 Oldtimer-Rallyes auf Bestzeit

Bei den Oldtimer-Rallyes gibt es auch die Variante, bei der auf Bestzeiten gefahren wird. Die Wertungsprüfungen hierfür werden grundsätzlich auf abgesperrten und gesicherten Strecken gefahren. Für Bestzeitrallyes 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.

19.8 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 Sportfahrerlizenz 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 Ausschreibungs-

unterlagen 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 Kontakt 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

19.9 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 Freud' 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**



19.10 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.



19.11 Youngtimer-Events

Für die Besitzer von Youngtimer-Fahrzeugen gibt es eine zunehmende Anzahl von speziellen Veranstaltungen. Neben einzeln ausgeschriebenen 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 Veranstaltungen 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.

ADAC Youngtimer Cup
Ostwestfalen - Lippe

19.12 Veranstaltungskalender

Vom Frühjahr bis zum Herbst vergeht kaum ein Wochenende, an dem nicht unzählige Ausstellungen, Auktionen, Messen, Teilemärkte, Ausfahrten, Treffen, Rallyes oder historische Motorsport-Aktivitäten für Oldtimer- und Youngtimer-Fans stattfinden.

Veranstaltungstermine des ADAC finden Sie hier: **www.adac.de/veranstaltungen**



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 geboren. 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.

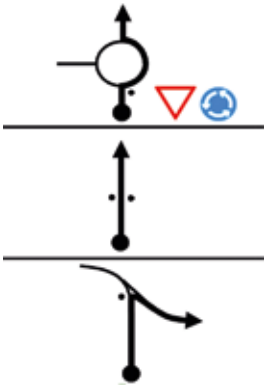
Moderne, schnelle Rallyes kamen erst ab 1960 von Schweden in den Rest Europas und waren verbunden mit berühmten Namen wie zum Beispiel Erik Carlsson, Spitzname „Carlsson auf dem Dach“. Der Spitzname basiert auf dem Kinderbuch „Karlsson vom Dach“ von Astrid Lindgren. Erik Carlsson bekam ihn, weil er zwar 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 Stemweder 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 Richtungspfeile, die eine bestimmte charakteristische Situation 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.

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

20.2 Zeitkontrollen, Durchfahrtskontrollen und Gleichmäßigkeitsprüfungen

Im Verlauf einer Oldtimer-Rallye durchfährt der Teilnehmer mehrere so genannte Durchfahrtskontrollen, Zeitkontrollen oder Gleichmäßigkeitsprüfungen bzw. Schnittkontrollen. 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 Zeitnehmer vorgelegt werden.

Stempelkontrolle/Durchfahrtskontrolle (DK)



Hinweisschild „Stempel auf rotem Grund". Bei einer DK ist lediglich die Bordkarte für einen Stempeleintrag 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 Zeitnehmer 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.

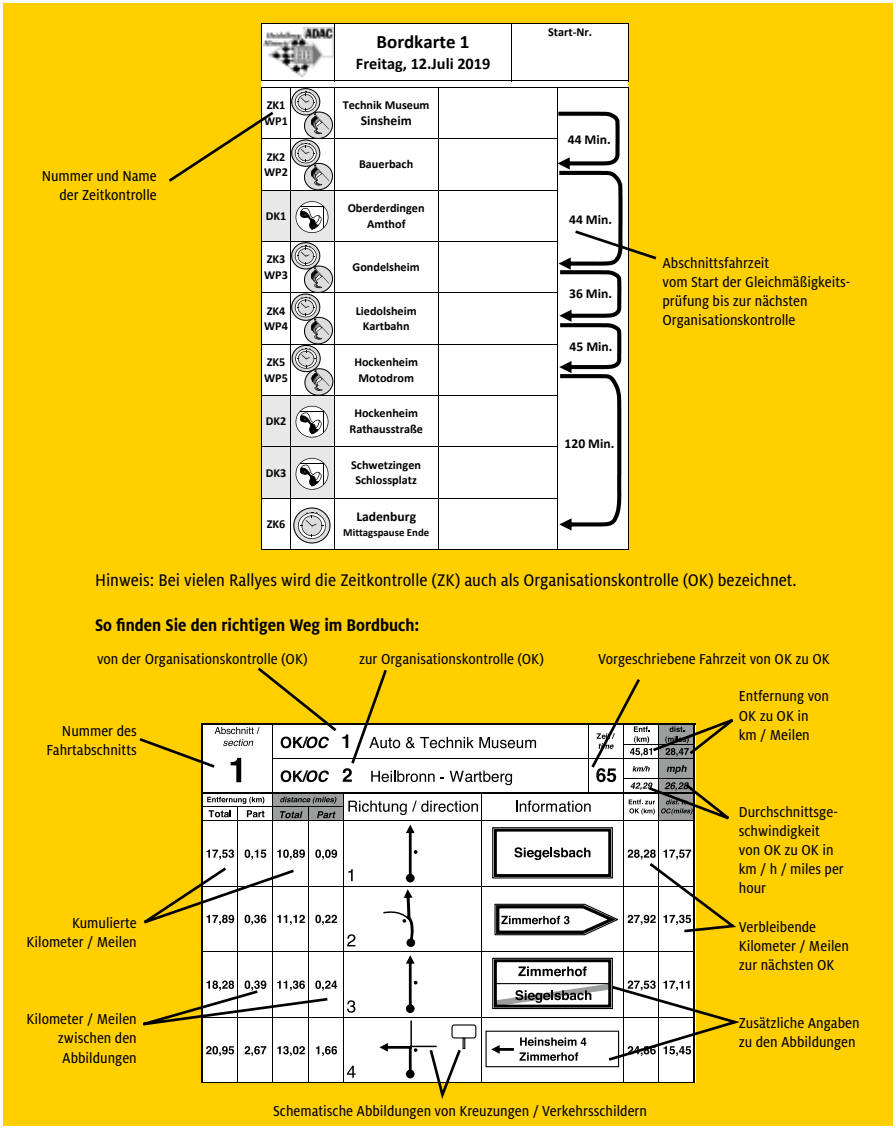
Ende der Kontrollzone



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 Fahrtanweisungen für die Streckenführung gibt. Nachfolgend sehen Sie beispielhaft Musterseiten aus den Unterlagen der ADAC Heidelberg Historic zur Erklärung:



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



Hinweispfeil / teilweise auch Richtungspfeil

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 konnten bereits erste positive Erfahrungen mit von ADAC Klassik gestellten Geräten der Firma TomTom 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.

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 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 Veranstaltun-

gen 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. 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 "Chinesenzeichen". So mancher Starter fragt sich: „Welche Bedeutung haben wohl die vielen komischen Striche und Zahlen in den Fahrtunterlagen?"
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/klassik**

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 226).



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

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!

Wir haben für jeden die passende Lösung...

alle Infos unter www.racing-policy.de

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

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 Servicewerkzeug 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 188). 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-Tourenkarten 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-Ardennen. Clubmitglieder erhalten diese Karten kostenlos in allen ADAC Geschäftsstellen oder finden diese zum Download unter **www.adac.de/klassik.** 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 Un-



terlagen 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 Spritpreise: www.adac.de/services/apps/spritpreise/ (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 wohin fahren?** 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/** 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 Nord-mazedonien 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, insbesondere 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 vor-

GROSSGLOCKNER HOCHALPENSTRASSE



Die Großglockner Hochalpenstraße begeistert seit Generationen Liebhaber historischer Fahrzeuge und Freunde hochalpiner Natur. Bis auf 2.571 m führt die spektakuläre Straße, ideal um zwischen Gletscher und Kopfsteinpflaster auf den Spuren der Vergangenheit die Bergwelt zu erkunden. Ein Geheimtipp: die höchste Automobilausstellung der Welt auf der Kaiser Franz Josefs Höhe, mit Oldtimer-Highlights der letzten 120 Jahre.

grossglockner.at



Große Straße mit großer Geschichte!

TICKETS AUCH ONLINE ERHÄLTLICH

48 km Panoramastraße
15 Ausstellungen
7 Themenwanderwege
30 Dreitausender
kostenlose Führungen
14 Gasthöfe & Almen
4 Spielplätze

übergehende 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 Zollpapiere 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 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 450 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.



FAMILIE, FREUNDE, FREIHEIT

TomTom lässt Abstände wieder kleiner werden



Stiftung Warentest sagt:

„NAVIGIERT AM BESTEN"

von 17 Navigationslösungen im Test

Stiftung Warentest
test

GUT (1,8)

Ausgabe 08/2021
17 Navigationslösungen im Test

www.test.de

21WD33

GO DISCOVER

TOMTOM

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 ausgebaute, 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 Motorradherstellern. Die Emilia-Romagna glänzt mit so klangvollen Namen wie Ferrari, Lamborghini, De Tomaso, Maserati und Ducati – hier schlägt das Herz eines jeden Oldtimer-Freundes höher!

Unser Tipp:
Oft ist ein interessantes Museum an die Produktionsstätten angeschlossen! Neben den Werksmuseen laden auch umfangreiche Privatsammlungen und Rennstrecken zum Besuch ein.



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 Autoreise-

züge zu Zielen in Deutschland, Österreich und Italien 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

MIT DEM **AUTOREISEZUG** INS **OLDTIMER-VERGNÜGEN**



ABENDS EINSTEIGEN, MORGENS ENTSPANNT ANKOMMEN



TOLLE DIREKTVERBINDUNGEN
ab **Hamburg** und **Düsseldorf**
nach **Italien, Österreich, München** und **Lörrach**

Top-Preise für Frühbucher!
www.urlaubs-express.de
0221-800 20 820

Hier sparen ADAC Mitglieder!

URLAUBS-EXPRESS
AUTO. ZUG. REISEN



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/klassik**. Individuelle Tourenanfragen können auch an die ADAC Geschäftsstellen und Reisebüros gestellt werden.

21.8 Oldtimerparadies Schweiz Tessin – Viele kleine Momente für große Oldtimerwander-Emotionen

Das schweizerische Tessin war im September 2018 Dreh- und Angelpunkt der ersten ADAC Europa Classic – beim ADAC Oldtimer-Wandern standen Genuss und Entschleunigung auf dem Programm. In dieser vielseitigen Gegend, wo sich Schweizer Qualität mit mediterranem Flair paart, befinden sich einige der schönsten Schweizer Alpenpässe. Von der alpinen Schweiz mit markanten Gipfeln taucht man auf der Fahrt ins Tessin graduell in andere Klima- und Vegetationsgebiete ein, bis hin zu den mediterranen Seeufern des Lago Maggiore und des Luganersees. Genau diese Vielseitigkeit an Kultur und Landschaft machen diesen Fleck für Ausfahrten mit einem klassischen Oldtimerfahrzeug einzigartig. Dank des milden Klimas bietet die italienische Schweiz eine optimale Ausgangslage für vollkommenen und unvergesslichen Fahrgenuss. Ob vom Gotthardpass mit dem längsten Straßenmonument der Schweiz, der legendären Tremola-Kopfsteinpflasterstraße auf Tessiner Boden (ticino.ch/pflaster) zum Tor des Südens nach Bellinzona, der Kantonshauptstadt mit den drei UNESCO-Burgen oder weiter zum Ufer des Lago Maggiore zu den berühmten Orten Ascona und Locarno, wo einen automatisch die Sehnsucht nach Urlaub ergreift.

Die Liebe zu Ascona führte bei dem deutschen Automobilhersteller Opel in den 70er-Jahren sogar zur Herausgabe eines nach dem Ort benannten Fahrzeugmodells: Der legendäre Opel Ascona, welcher 2020 sein 50-jähriges Jubiläum feiern konnte und mittlerweile zu den gesuchten Oldtimer-Wagen zählt.
Lugano, die größte Stadt des Tessin, ist in eine atemberaubend schöne Seen- und Berg-Landschaft

Cabriolife
FAHREN / ENTDECKEN / ERLEBEN



EINFACH BESTELLEN UNTER
www.cabriolife.com/abo

DIE CABRIOLIFE-SAISON STARTET WIEDER!

Holen Sie sich jetzt das Premium Lifestyle Magazin mit 150 Seiten voller Genießer-Höhepunkten!

Lust auf noch mehr Premium Lifestyle? **www.fatmobilityreport.de**



eingebettet. Hier lief schon Hermann Hesse zu Höchstform auf. Die Stadt, umgeben von den beiden Hausbergen Monte Brè und Monte San Salvatore, überzeugt dank Dolce Vita und kulturellem Wahrzeichen, dem LAC (Kongress- und Kulturzentrum direkt am See). Im Süden des Tessins, im Mendrisiotto, einer kleinen Region, gibt es stets etwas Neues zu entdecken. Hier befinden sich mit Abstand auch die meisten Weinberge. Die Weinqualität ist hochstehend und die am meisten verbreitete Weinsorte ist der Tessiner Merlot, und den gibt es nicht nur in Rot.

Neben den gastronomischen Genüssen bietet diese Region aber auch weitere erstklassige Fahrerlebnisse, wie z. B. die Fahrt nach Serpiano auf den Monte San Giorgio, eine weitere UNESCO-Welterbestätte des Kantons Tessin. Das Tessin mit seinem perfekten Mix aus Schweizer Qualitätsbewusstsein und dem mediterranen Lebenstil bietet für jeden Oldtimerfan die perfekte Wanderkulisse und dies vor allem auch dank der milden Temperaturen das ganze Jahr über. Die Zusammenarbeit zwischen dem ADAC und der Urlaubsregion Tessin zeugt bereits von mehrjähriger Erfahrung.

So wurde 2017 mit Erfolg die ADAC Moto Classic zum ersten Mal in der Schweiz, im Tessin, ausgetragen. Für Liebhaber/innen von historischen und klassischen Fahrzeugen ist daher die Destination mit ihren unterschiedlichen Gebieten ein wahrhaftes Paradies und dies gar nicht weit weg entfernt von Deutschland. Denn das Gute liegt so nah. Es gibt unzählige Momente und wunderschöne Fahrtipps, die darauf warten, von Ihnen persönlich zusammen mit Ihrem rollenden Juwel entdeckt zu werden.
www.ticino.ch





Tessin - Kleine Momente voller Oldtimer-Emotionen

Traumkulissen für höchsten Fahrgenuss: **ticino.ch**

TESSIN
Kleine Momente
Grande Emozione

21.9 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 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 Rottach-Egern zu allerlei kulinarischen Genüssen. 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 über die Geschichte des 500-jährigen 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 und den GPX Track.

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, werden die neu aufgelegten Roadtrip-Pauschalen „Königliche Kultur und spektakuläre Kulisse“ sowie „Route der bayerischen Originale“ von DERTOUR angeboten.

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



Deutsche Alpenstraße

Route der bayerischen Originale













Informationen zur Strecke, den Orten, Sehenswürdigkeiten und Hotels unter www.deutsche-alpenstrasse.de
Tel. +49 (0) 8025 9244 952

Bayern

21.10 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	
Schlauchschellen	
Schmierfett	
Motoröl-Reserve	

Ihr Urlaub in Österreich

Österreich begeistert. Das Salzkammergut verzaubert.



Das ganze Land aus einer Hand!







Schon an den nächsten Urlaub gedacht?

Wie praktisch, dass Ihnen die Profis der Salzkammergut Touristik das ganze Land aus einer Hand servieren.

Persönlich, flexibel und in höchster Qualität.

Vertrauen Sie einem der führenden Incoming-Spezialisten Österreichs mit 30 Jahren Erfahrung und profitieren Sie von den zahlreichen Vorteilen, die wir Ihnen als erfolgreiches Familienunternehmen bieten.

Wir sind für Sie da!
Mo-Fr **9-18** Uhr
Sa **9-17** Uhr

SALZKAMMERGUT TOURISTIK
IHR SPEZIALIST FÜR REISEN IN ÖSTERREICH
YOUR SPECIALIST FOR TRAVEL TO AUSTRIA

A-4820 Bad Ischl | Götzstraße 12
E-Mail: office@salzkammergut.co.at
Telefon: **+43 6132 24000-0**
www.salzkammergut.co.at

FOLLOW US ON facebook
www.facebook.com/Salzkammergut.Touristik



21.10 In 80 Wagen um die Welt Die ganze Welt des mobilen Reisens im Erwin Hymer Museum

Das Erwin Hymer Museum in Bad Waldsee erzählt die Kultur und Technikgeschichte des mobilen Reisens aus dem Blickwinkel der Abenteurer und Pioniere. Die Besucher, Reise- und Geschichtsbegeisterte, Caravaning- und Oldtimer-Fans, Neugierige und Abenteuerlustige, tauchen ein in die Abenteuer der Pioniere und entdecken Überraschendes und Spannendes aus Technik, Entwicklung, Produktion und Design. Mehr als 80 historische Fahrzeuge aus aller Welt wecken Erinnerungen und erzählen Geschichten.

Ein besonderes Highlight in der über 6.000 m² großen Ausstellung ist der „Coventry Knight 49", ein englischer Wohnwagen aus dem Jahre 1949. Coventry Steel Caravans baute in den 1940er-Jahren die luxuriösesten und teuersten in Serie hergestellten Wohnwagen in ganz Großbritannien. Der vom Firmeninhaber Clifford Dawtrey höchstpersönlich entworfene Coventry Knight fand hauptsächlich bei vermögenden Adligen Anklang und wurde an solche weltweit exportiert. Zur Ausstattung gehören zwei Eingänge, eine separate Küche mit Backofen, Badewanne, Toilettenraum, Sofa, Sitzgruppe, Schrankbett, Schminktisch, Bar und eine Gasheizung. Das im Erwin Hymer Museum ausgestellte Fahrzeug hatte nur einen Vorbesitzer, den Dressurreiter und Tiertrainer Jozsi Smaha-Vinicky, Mitglied einer weltweit aktiven und berühmten Zirkusfamilie. Der Wohnwagen diente dem „Master Equestrian" bei seinen europaweiten Auftritten im Zirkus und den bekanntesten Hofreitschulen als Unterkunft. Später wurde er dann vor dem Wohnhaus in Eisenbach bei Lauterbach/Hessen abgestellt. Nach dem Tod von Jozsi und seiner Frau Manja kam es zum Verkauf des Hauses. Die neuen Eigentümer wollten das davor stehende „Monster" schnellstmöglich loswerden und wandten sich an den damaligen Vorsitzenden des Camping Oldie Clubs, Wolf-Dieter Hildisch, der das Fahrzeug vor der Schrottpresse rettete.

Für die ursprünglich geplante Restauration fehlte jedoch die Zeit und so kam das Fahrzeug 2012 in die Sammlung des Erwin Hymer Museums. Eine erste Bestandsaufnahme zeigte einigen Handlungsbedarf. So waren z. B. die Oberlichter, die für einen natürlichen Lichteinfall sorgen sollten, mit grauer Farbe gestrichen. Im Außenbereich waren Scheiben zerbrochen bzw. fehlten ganz, Kotflügel, Felgen und Deichsel waren stark korrodiert. Das Alu-Gestänge war teilweise aufgrund eines Frostschadens aufgeplatzt und einige Anbauteile waren defekt oder fehlten



komplett. Im Inneren bereitete die aufgrund Wassereintritts teils verfaulte Wandtäfelung Sorge. Außerdem fehlten neben einigen Kleinteilen der Linoleumboden und die Matratzen und die originalen Vorhänge waren von Motten zerfressen. Unter der Führung von Sammlungsleiter Markus Böhm machte sich die museumseigene Werkstatt mit Einbezug von weiteren Experten

ERWINHYMERmuseum
DIE GANZE WELT DES MOBILEN REISENS
ERWINHYMERmuseum
Fahr mal hin!
ULM
BIBERACH
BAD WALDSEE
RAVENSBURG
FRIEDRICHSHAFEN
Reiselust und Abenteuer ...
Kultur- und Technikgeschichte
interaktiv und live erleben!
www.erwin-hymer-museum.de

und Fachbetrieben an die Arbeit. Das Wetterschutz-Dach und das beschädigte Alu-Gestänge wurden gereinigt und instandgesetzt. Die Oberlichter wurden von der grauen Farbe befreit und weiß lackiert, um die originale Optik wieder herzustellen. Alle Anbauteile wurden demontiert, gereinigt und wieder montiert. Das stark



verwitterte und teils verfaulte Deichselbrett wurde erneuert, fehlende Teile ergänzt. Für die Bugbeleuchtung wurden neue Haltewinkel angefertigt und mit Original-Leuchten versehen. Außerdem wurden die stark korrodierten Teile entrostet und lackiert, wobei der Lack des Aufbaus im Original erhalten werden konnte. Erneuert wurden zudem die Reifen sowie teilweise die Leistenfüller. Im Innenraum stellte der fehlende Linoleumboden eine besondere Herausforderung dar. Anhand von Musterbüchern aus den 1940er- Jahren konnte dieser schließlich identifiziert und beschafft werden.

Die neuen Polster des Sofas wurden mit dem noch vorhandenen Original-Stoff frisch bezogen. Für die Vorhänge konnte ein originalgetreuer Stoff beschafft werden. Der empfindliche und teilweise zerstörte Originalstoff wird im Archiv aufbewahrt und so für die Nachwelt erhalten. Arbeitsintensiv gestaltete sich die teilweise Erneuerung der Wandtäfelung. Nach der Demontage und entsprechender Vorbereitung des Untergrundes musste diese durch neues Sperrholz in Eichenholz-Optik ersetzt werden. Alle anderen Teile konnten nach gründlicher Reinigung und Aufarbeitung erhalten und wieder eingebaut werden. Fehlende Teile wie Lampengläser, Leuchtmittel, Spiegel etc. konnten ebenfalls besorgt werden. Ein interessantes Detail ist der an der rechten Heckseite montierte Fahnenmast mit Wimpel. Beides wurde anhand von Fotos originalgetreu nachgefertigt und am Fahrzeug montiert. Insgesamt war der Umfang der Restauration aufwendig und beanspruchte einige Zeit. Es hat sich gelohnt, das seit 2018 im Museum ausgestellte Fahrzeug ist ein Hingucker, der die Besucherinnen und Besucher zum Staunen einlädt! Ebenso wie das dazu passende Zugfahrzeug, ein Mercedes Benz 220B (W187), mit seinem 6-Zylinder-Motor. Alte Werbeaufnahmen zeigen den Coventry Knight, wie er von einem Ford V8 Cabrio gezogen wird, der optisch ähnlich dem Mercedes 220B ist.
Wechselnde Fahrzeuge, neue Ausstellungsthemen und zahlreiche Veranstaltungen lassen den Museumsbesuch immer wieder zu einem Erlebnis werden. Beim Oldtimerevent „summertime!“ am 2. Augustwochenende verwandeln liebevoll gepflegte Oldtimer-Reisemobile, -Campingbusse und -Caravans aus aller Welt zusammen mit Klassikern der Automobilgeschichte das Museumsgelände für ein Wochenende in einen einzigartigen historischen Campingplatz. Lebhafter Austausch unter Oldtimer-Fans ist garantiert!

„Summertime!“- Oldtimer-Event
13. und 14. August 2022
Erwin Hymer Museum
Robert-Bosch-Str. 7, 88339 Bad Waldsee

Anfahrt: Direkt an der B30 zwischen Ulm und dem Bodensee A 96 München in Richtung Lindau, Ausfahrt Leutkirch-West/Bad Waldsee

Täglich von 10 bis 18 Uhr, donnerstags bis 21 Uhr 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.



22. Historische Nutzfahrzeuge

Bei Ausfahrten, Märkten und Ausstellungen dominieren historische Automobile und Motorräder die Szene. Oldtimer-Nutzfahrzeuge, Autobusse, Feuerwehren sind eher selten zu sehen. Traktoren haben im ländlichen Bereich oft noch ein munteres Leben und eine begeisterte Anhängerschar.

22.1 Allgemeines

Dennoch gibt es in dieser Sparte mit klangvollen, fast vergessenen Herstellernamen wie Allgaier/Porsche, Borgward, Büssing, Faun, Ford, Goliath, Gutbrod, Hanomag, Hansa, Kaelble, Krupp, Lanz, Magirus-Deutz, Normag, Tempo oder Vomag interessante Stücke der Technik-Geschichte. Nicht zu vergessen sind Fahrzeuge der ehemaligen DDR, wie Barkas, „Ernst Grube“, „Horch“.

Da diese Fahrzeuge gewerblich genutzt wurden und schwere Lasten über Berg und Tal transportieren mussten, waren sie deutlichem Verschleiß ausgesetzt. Überlebt haben deshalb nur wenige gut erhaltene Exemplare. Ausgediente Lkw und Autobusse wurden, wenn der Unterhalt nicht mehr wirtschaftlich war, ausgemustert. Zum Schrottplatz wurden sie meistens dann geschleppt, wenn sie nicht einmal mehr zum Ersatzteilträger taugten. Wenige erhielten das Gnadenbrot als Gartenlaube, Baubude, Hasenstall oder im Steinbruch. Deshalb gibt es von den ohnehin nur in niedrigen Stückzahlen gebauten Fahrzeugen eine entsprechend geringe Anzahl, dafür aber bestens erhaltener Exemplare, besonders aus der Vorkriegszeit.

Neben der Freude, solche Fahrzeuge zu besitzen, zu restaurieren und dann auch zu fahren 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, für die teils schwierigere und kostenintensivere Ersatzteilbeschaffung, das benötigte Werkzeug und insbesondere geeignete Unterstellplätze. Aus diesem Grunde muss die Anschaffung eines Nutzfahrzeug-Oldtimers gut überlegt sein. Für die Besitzer und Freunde historischer Nutzfahrzeuge gibt es in Deutschland die eigens hierfür gegründete Nutzfahrzeug-Veteranen-Gemeinschaft (NVG) – siehe hierzu auch das Kapitel „Nützliche Adressen".

Für Fans von historischen Nutzfahrzeugen ist der PS.SPEICHER in Einbeck ein Muss! Das dortige Depot Lkw + Bus ist die Heimat der weltweit größten Sammlung historischer Nutzfahrzeuge. Von April bis Oktober können Besucher rund 300 Busse, Lastwagen, Feuerwehrfahrzeuge, Spezialfahrzeuge und Landwirtschaftsmaschinen sehen. Das Depot hat von April bis November jeden Samstag von 10 bis 18 Uhr geöffnet.

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.

22.2 Oldtimer-Lastkraftwagen

Zur Freude vieler Technikfans gibt es eine wachsende Zahl von Enthusiasten, überwiegend aus dem Kreis alter „Fuhrunternehmen" und Speditionen, die sich ihrer Herkunft und Tradition verpflichtet fühlen und Fahrzeuge aus der Gründerzeit der Firmen, meistens Familien-Betrieben, restauriert und zum Fahren erweckt haben. Und das ermöglicht uns heute, große Kühlerhauben, starke Achsen und Federpakete bestaunen zu können. Fahrerhäuser ohne Komfort, mit schwach gepolsterten Holzbänken, ohne Heizung, Lenk- oder Bremshilfe, unsynchronisierte, kratzende Getriebe und die kurzen Pflege- und Wartungsintervalle verlangen dem Fahrer und Besitzer daher einiges ab. Gleichzeitig ist es gerade dieser urtümliche und damit meist einfache sowie nachvollziehbare Maschinenbau, der den Charme der alten Technik ausmacht und Betrachter in seinen Bann zieht. Von Interessengemeinschaften werden heutzutage überregionale Treffen historischer Lastkraftwagen durchgeführt. Auch mehrtägige Touren durch Deutschland und das benachbarte Ausland stoßen zunehmend auf begeisterte Teilnehmer und staunendes Publikum.





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 Wettereinflüsse 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 unbeschwerte 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 einem modernen, klimatisierten Fernreisebus der Neuzeit zu vergleichen. Die Reisenden müssen sich hierbei natürlich auf eine ganz andere Form des Urlaubs einstellen. Oft wird auch eine Fahrt im Oldtimer-Bus zu Veteranenveranstaltungen angeboten.



22.4 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 Feuerwehroldtimern in privater Hand mit dem Blaulicht (Amtssprache: Kennleuchten für blaues Blinklicht). 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 Feuerwehroldtimerliebhaber nun einen Ausweg. Ergänzend zu den Vorschriften gemäß §49a StVZO gilt: „Abgedeckte lichttechnische Einrichtungen nach §52 StVZO an Kraftfahrzeugen 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 Feuerwehroldtimer können auf öffentlichen Straßen genutzt werden.

22.5 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.



ADAC

Sunflower Rallye 2022

25.–28. August 2022 in Adendorf/Lüneburg











Weitere Informationen unter **www.sunflower-rallye.de**

20. Sunflower Rallye

Die ADAC Sunflower Rallye lädt zum 20. Jubiläum ein.
Entdecken Sie mit Ihrem Oldtimer an zwei unvergesslichen Tagen die malerische Landschaft der Lüneburger Heide und der Elbtalauen.

ADAC
SCAN HAUS
Castanea Resort HOTEL | SPA | EVENT | GOLF
Verein zur Förderung krebskranker Kinder Rostock e.V.
ELBTOR



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 Kübel feierte Geburtstag: 2018 wurde der legendäre Volkswagen Typ 181 rund 50 Jahre alt. Die Serienproduktion des Volkswagen – darunter ein schneeweißer Kübelwagen mit dem Kosenamen Schröder. Die Serienproduktion des Volkswagen Typ 181 endete 1978 – in den Jahren



1979 und 1980 wurden nur noch vereinzelte Fahrzeuge gebaut. Mitte der 80er-Jahre ersetzte die Bundeswehr den Kübel durch den VW Iltis und verkaufte nach und nach den Restbestand des Typ 181. Mittlerweile hat dieses Auto eine feste Fan-Gemeinde. In Deutschland sind zur Zeit noch fast 3.000 Exemplare regulär angemeldet. Auch in Mexico, USA und dem restlichen Europa fahren Liebhaber diese Autos immer noch.



Das Bild mit dem Flugzeug im Hintergrund ist im Rahmen der Veranstaltung „Berlin-Patrol“ auf dem Flugplatz Tempelhof aufgenommen worden. Geschichte zum Anfassen: Das Treffen erinnert jährlich an die Präsenz der Alliierten in Berlin und wendet sich ausschließlich an Militärfahrzeuge der Alliierten und der Bundeswehr. Die Veranstaltung wird von der Stadt Berlin und diversen Museen der Stadt unterstützt und findet internationalen Zuspruch.



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 einge-



klappt werden und ist damit Luft-Transport-fähig. Der abgebildete KRAKA ist Bestandteil des Rollenden Museums der RAG Historische Bundeswehr Fahrzeuge. **www.RAG-HBwF.de**

Das untere Bild zeigt einen Krankentransportwagen auf Basis des VW Bus T2. Diese Fahrzeuge wurden so nicht im Rettungsdienst, sondern in den Bereitschaften eingesetzt, die die Aufgabe hatten, bei Großschadenslagen und im Katastrophenschutz zu unterstützen und ehrenamtlich aufgestellt waren.



22.6 Oldtimer-Traktoren

Der Reiz alter Traktoren: Die von außen offen einsehbare Technik mit ihren „aus dem Vollen“ gefrästen Bauteilen, gebaut für die Ewigkeit. Bei welch anderem Gefährt hat man schon die Möglichkeit, die Verbrennungstakte mitzuzählen – lebendiger und zum „Begreifen“ näher kann ein Motor eigentlich gar nicht laufen (den typischen Klang eines Lanz-Bulldog sollte jeder Technikfreund einmal gehört haben). Mit Freiluftsitz für Landmann und Landfrau dienten sie nicht nur zum Mähen und Pflügen, sondern auch als Antrieb für Dreschmaschinen oder andere Zusatzgeräte. Traktoren sind die Publikumslieblinge – selbst wenn sie häufig „nur“ als Beiwerk im Rahmenprogramm von Oldtimer-Veranstaltungen zu sehen sind. Meist finden die Traktoren-Treffen auf dem Lande statt, da die Anreise über lange Strecken nicht mehr auf eigener Achse, sondern nur noch mit teuren Transportern bewerkstelligt werden kann. Dass Oldtimer-Traktoren eine enorm große Fangemeinde haben, beweisen die über 200 Clubs mit 28.000 Mitgliedern unter dem Dach des Bundesverbands Historische Landtechnik Deutschland e. V. (BHLD) oder auch die internationale Traktoren-Weltmeisterschaft, die seit 2001 jährlich auf der majestätischen Großglockner Hochalpenstraße mit mittlerweile 400 Fahrzeugen stattfindet. Fans von Oldtimer-Traktoren kommen in der „LANZ-Wirtschaft“ des Depot Lkw + Bus in Einbeck aus dem Staunen nicht mehr heraus. 2020





ist die Nutzfahrzeugsammlung um 30 Lanz-Bulldog-Fahrzeuge und andere landwirtschaftliche Maschinen erweitert worden. Die Sammlung beherbergt sehr seltene Exponate, die nur noch in geringer Stückzahl erhalten sind. Darüber hinaus sind Dampfmaschinen, Dreschmaschinen, Raupen, Holzvergaser, Eilbulldogs und Ackerbulldogs zu sehen. Das Gesamtbild, das sich den Besuchern bietet, ist somit einzigartig.

22.7 Tipps und Hinweise zur Anschaffung

„Schwermetall" kauft man natürlich 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 gelten seit 2017 bundeseinheitliche Ausnahmen, für die sich neben der NVG auch weitere Mitglieder des Parlamentskreises Automobiles Kulturgut seit Jahren stark gemacht haben. Oldtimer-Lkw mit H-Kennzeichen, die nicht im gewerblichen Güterkraftverkehr eingesetzt werden, sind im Übrigen von der Maut auf deutschen Autobahnen befreit.
- Besteht eine trockene Unterstellmöglichkeit mit Platz zum Restaurieren/Reparieren?
- Wie ist die Ersatzteilversorgung inklusive Reifen des ins Auge gefassten Typs?
- Bei Anhängerbetrieb von vornherein die 2-Leitungs-Bremse für den Anhänger einkalkulieren (Nachrüstung).
- 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

PS.SPEICHER

www.ps-speicher.de

Die größte Oldtimersammlung Europas. In Einbeck

2.500 Exponate
an 5 Standorten in Einbeck!






Besuchen Sie den PS.SPEICHER, die Erlebnisausstellung rund um die Geschichte, Gegenwart und Zukunft unserer individuellen Fortbewegung auf Rädern.

PS.SPEICHER Tiedexer Tor 3, 37574 Einbeck

RÄDER, DIE UNS BEWEGEN



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.

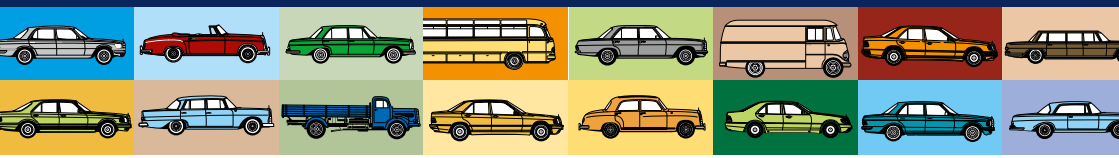
23.1 Allgemeines

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

MBIG®

Mercedes-**B**enz **I**nteressen**G**emeinschaft e.V.



Der Club für klassische Mercedes-Benz Fahrzeuge

CLUBSERVICE
Literaturangebot
Archiv

CLUBSHOP
Literatur
Bekleidung
Zubehör

INFORMATION
Club-Zeitschrift
Club-Website
Messen

Mitglied werden!

TECHNIK
Spezialisten
Workshops

NETZWERK
Partnerfirmen

MERCEDES-BENZ AG
Zusammenarbeit
Rabatte

CLUBLEBEN
Stammtische
Jahrestreffen
Reisen

ERSATZTEILE
Vermittlung
und Beschaffung
Nachfertigungen

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

Ersatzteile?“ oder „Welche Werkstätten haben gute Kenntnisse von meinem Fahrzeug?“ werden ausführlich diskutiert und Lösungswege aufgezeigt. Dabei kann es durchaus sinnvoll sein, 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 Auto-Versicherung, der ADAC ClassicCar-Versicherung sowie bei den ADAC Klassik Veranstaltungen (ADAC Deutschland Klassik, ADAC Europa Classic, ADAC Moto 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.



ADAC Korporativclubs

Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland e.V.
www.bhld.eu
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 Fahrzeuge der Marke Alfa Romeo bis Baujahr 1965.

Audi Club International 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.ccrr.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.fiatspider.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
Betreut alle GLAS Automobile vom Goggomobil bis GLAS 2600 V8 sowie AWS Shopper, BMW 1600 GT und BMW 3000 V8.
ADAC Korporativclub vsl. in 2022

ADAC Korporativclubs

Heinkel-Club Deutschland e.V.
www.heinkel-club.de
Betreut alle Fahrzeuge der Marke Heinkel.

Gold Wing Club Deutschland e.V.
www.gwcd.de
Betreut alle Gold Wing-Modelle inkl. Trikes und Gespanne des Typs Gold Wing.

GoldWing Föderation Deutschland e.V.
www.gwfd.de
Betreut GoldWing, Trikes und Gespanne aller Baujahre.

Jaguar Association Germany e.V.
www.jaguar-association.de
Betreut alle Jaguarmodelle von 1932 bis heute.

Lancia Fulvia & Flavia Interessengemeinschaft
www.ig-fulvia-flavia.de
Betreut alle LANCIA Modelle der Baureihen Fulvia, Flavia und 2000.

Mercedes-Benz 190 SL-Club e.V.
www.mercedes-benz190sl-club.de
Betreut Mercedes-Benz 190 SL.

Mercedes-Benz Interessengemeinschaft e.V.
www.mbig.de; Betreut 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.

Mercedes-Benz R/C 107 SL-Club Deutschland e.V.
www.rc107sl.club
Betreut die Baureihe R/C 107.

Mercedes-Benz S-Klasse Club e.V.
www.s-klasse-club.de
Betreut alle Fahrzeuge der S-Klasse aus den Baureihen 116, 126, 140, 215 und 220.

Mercedes-Benz SL-Club Pagode e.V.
www.sl-club-pagode.de
Betreut Mercedes-Benz SL der Baureihe W 113.

Mercedes-Benz R129 SL-Club e.V.
www.r129sl-club.de
Betreut Mercedes-Benz SL der Baureihe R 129.

Mercedes-Benz SLK-Club e.V.
www.slk-club.de
Betreut alle Mercedes-Benz Fahrzeuge des Typs SLK.

Mercedes-Benz Veteranen Club von Deutschland e.V.
www.mvconline.de; Betreut Vorkriegsfahrzeuge von Daimler-Benz und deren Vorläufermarken bis hin zu den Nachkriegstypen bis 1963.

Verein für Freunde des W 123 e.V.
www.vfw123.de
Betreut alle Modelle der Baureihe W 123.

Mercedes-Benz W 124-Club Deutschland e.V.
www.mbw124-club.de
Betreut alle Modelle der Baureihe W 124.

Mercedes-Benz W201 16V Club e.V.
www.w201-16v-club.de
Betreut alle 16V-Sportmodelle der Baureihe des Mercedes-Benz W201.

MG Car Club Deutschland e.V.
www.mgcc.de
Betreut alle MG Modelle von 1924 bis heute.

MG Drivers Club Deutschland e.V.
www.mgdc.de
Betreut alle Automobile der Marke MG
ADAC Korporativclub vsl. in 2022

Morgan-Club Deutschland e.V.
www.morgan-club.de
Betreut alle Automobile der englischen Marke Morgan.

Porsche Club Deutschland
www.porsche-club-deutschland.de
Betreut 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.

Rolls-Royce Enthusiasts' Club German Section e.V.
www.rrec.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.deutscher-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
Kümmert sich um den Erhalt und die 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.golf1-ig.de
Betreut VW Golf der Baujahre 1974 bis 1983 (bzw. Cabriolet bis 1993) sowie die „Derivate" Caddy, Rabbit, Caribe und Citigolf.

Interessengemeinschaft T2 – Freunde des VW-Busses 1967-1979 e.V.
www.bulli.org
Betreut VW-Busse der Jahre
1967 bis 1979.

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.

ADAC Korporativclubs

VW Käfer-Club Última Edición e.V.
www.k-ue.de; Betreut sämtliche Varianten des VW-Käfers bis zur letztgebauten Sonderserie Última Edición. Käfertreffen der besonderen Art!

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.

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.

365 TAGE geöffnet

Autos, Motorräder, Spielzeug, Haushalts- & Unterhaltungsgeräte etc...



AUTOMUSEUM WOLFEGG

Zeitreise

in die 50er, 60er, 70er & 80er Jahre



© gestaltung: www.zwergzeug.de, 02/2022

www.automuseum-wolfegg.de

Automuseum Wolfegg • Fritz B. Busch Weg 1 • 88364 Wolfegg



In Deutschland gibt es fast 300 Oldtimermuseen – ein Besuch lohnt sich!

Historische Zweiräder, Automobile, Traktoren, Lastkraftwagen und Omnibusse sind nicht nur einfache Transportmittel. Sie sind vielmehr der Beweis für die Meisterleistung der Handwerker, Techniker und Ingenieure aus dem letzten Jahrhundert. Sie sind aber auch Zeitzeuge des technischen Fortschritts und spiegeln den Zeitgeist der jeweiligen Epoche wider.

Bereits im Jahre 1928 baute mein Vater Gottlob Auwärter die ersten Omnibusaufbauten. Im Jahre 1953 wurde unter dem Markennamen "Neoplan" der selbsttragende Omnibus der Öffentlichkeit vorgestellt. Dies war nur einer von vielen technischen Meilensteinen, die zur Erfolgsgeschichte der Firmen Auwärter und Neoplan führten. Ich selbst habe mich seit den 1960er Jahren beruflich mit der Entwicklung, Produktion und dem Vertrieb von Omnibussen beschäftigt.

Als Zeitzeuge und Betreiber des Automobil-Parks Auwärter in Pilsting (www.automobil-park.de) bin ich stets bemüht mein Wissen und meine Erfahrung an die jüngere Generation weitergeben. Da ich weiß, wie aufwendig es ist, ein Oldtimermuseum neu zu eröffnen und zu betreiben, freue es mich umso mehr, dass es in Deutschland fast 300 öffentlich zugängliche Oldtimermuseen gibt.

Der ADAC würdigt dieses Engagement der vielen Museumsbetreiber durch ein eigenes Kapitel über die Oldtimermuseen im aktuellen ADAC Oldtimer-Ratgeber.

Sie als Liebhaber oder auch nur Interessierter in der Oldtimerszene erhalten auf den nächsten Seiten viele nützliche Informationen zu den Oldtimermuseen in Deutschland. Ein Besuch in einem der Oldtimermuseum, die unterschiedliche Schwerpunkte (Zweiräder, Automobile, Traktoren, Lastkraftwagen und Omnibusse) haben, ist immer ein Erlebnis – es lohnt sich!

Ich wünsche Ihnen viel Freude an der Lektüre dieses Kapitels und der gesamten Broschüre.

Dr.-Ing. E.h. Konrad Auwärter
Konrad Auwärter GmbH & Co. KG

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 747 aktuelle bzw. historische Automobil- und 636 Motorradmarken aus Deutschland auf. So scheint es auch nur logisch, dass Deutschland zu den Ländern mit der wohl größten Dichte an Automobil- und Zweiradmuseen gehört.

In Deutschland gibt es fast 300 Oldtimermuseen!

So vielfältig die früher und heute angebotenen Automobile und Zweiräder sind, so vielfältig ist auch die Museumslandschaft in Deutschland. Bei den fast 300 bekannten Oldtimermuseen in Deutschland handelt es sich nur um die öffentlich zugänglichen und bekannten Museen. Wie hoch jedoch die „Dunkelziffer" bei den privaten Sammlungen mit mehr als 5 Fahrzeugen ist, ist unbekannt. Sie wird aber sicherlich im hohen zweistelligen, wenn nicht sogar im dreistelligen Bereich liegen.
Hier im ADAC Oldtimer-Ratgeber möchten wir 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 unten angegeben Ansprechpartnern.

Firmenmuseen

Seit vielen Jahren haben die großen deutschen Automobilhersteller Interesse an ihrer Historie. Alle Firmen haben eigene Archive und Ausstellungsbereiche, in denen historische Fahrzeuge präsentiert werden. Einige können nur nach vorheriger Absprache oder während Firmenbesichtigungen besucht werden. Öffentlich zugängliche Museen bieten die Automarken **Audi** Ingolstadt, Heilbronn (www.audi.de), **BMW** – München (www.bmw-welt.com), **Mercedes** – Stuttgart (www.mercedes-benz.com/de/classic/museum), **Porsche** – Stuttgart (www.porsche.com/museum) und **VW** – Wolfsburg (www.automuseum-volkswagen.de und www.autostadt.de). Als ein besonderes Firmenmuseum muss hier



auch das **„Erwin Hymer Museum"** (www.erwin-hymer-museum.de) in Bad Waldsee erwähnt werden. Unter dem Motto „Die ganze Welt des mobilen Reisens" zeigt der Wohnwagen- und Wohnmobilhersteller über 80 Oldtimer und historische Fahrzeuge aus aller Welt. Weitere Infos zum Erwin Hymer Museum gibt es in dem Kapitel 21. auf den Seiten 190 bis 192.

Motorradmuseen

Das Motorrad in Deutschland kann auf eine fast 120 jährige Geschichte zurückblicken. Gerade mit der Einführung von Zweirädern wurden die Menschen immer mobiler. So verwundert es auch nicht, dass es etwa 30 Museen in Deutschland gibt, bei denen der Schwerpunkt auf historische Zweiräder liegt. Das älteste und größte Zweiradmuseum wurde im Jahre 1956 mit Unterstützung des Deutschen Museums und der Firma NSU eröffnet. Im **Deutsches Zweirad- und NSU-Museum** (www.zweirad-museum.de) werden über 400 Fahrzeuge auf einer Fläche von 2.000 m^2 ausgestellt. Dank der Beharrlichkeit von einigen Privatpersonen wurde im Jahre 1961 das **Zweiradmuseum Schloss Augustusburg** (www.die-sehenswerten-drei.de) in

der DDR eröffnen. Der Grundstock für das Museum waren einige Zweiräder und Teile des Archivs der einstmals sehr umfangreichen Sammlung des ehemaligen DKW-Museums. Auf einer Ausstellungsfläche von 1.200 m² wird anhand von 175 Exponaten die technische Entwicklung des Motorrades von 1885 bis heute eindrucksvoll in Szene gesetzt.

Museen mit besonderen Ausstellungstücken

Automobile, Motorräder, zeitgenössische Accessoires, die erwartet jeder Besucher in den vielen über Deutschland verstreuten fast 300 Oldtimermuseen. Es gibt jedoch auch einige Museen, die sich auf sehr ausgefallene Fahrzeuge spezialisiert haben.



Dies ist zum einen die **Vehikelsammlung** (www.vehikelsammlung.de) in Eppelheim, in der einige Roller und Kleinwagen aus der Wirtschaftswunderzeit präsentiert werden. Der Schwerpunkt liegt jedoch eindeutig auf den etwa 40 motorisierten Krankenfahrstühlen. Um einiges größer sind die Ausstellungsstücke im **Automobil-Park Auwärter** (www.automobil-park.de), Pilsting. Hier kann der interessierte Besucher die Entwicklungsgeschichte der Marken Gottlob Auwärter GmbH & Co. KG und Neoplan nachvollziehen. Gezeigt werden neben Omnibussen aus den unterschiedlichsten Jahrzehnten auch legendäre Automobile. Ein Teil der historischen Omnibusse können auch angemietet werden.



Von Unterwasser bis ins Weltall – zwei ideale Ausflugsziele

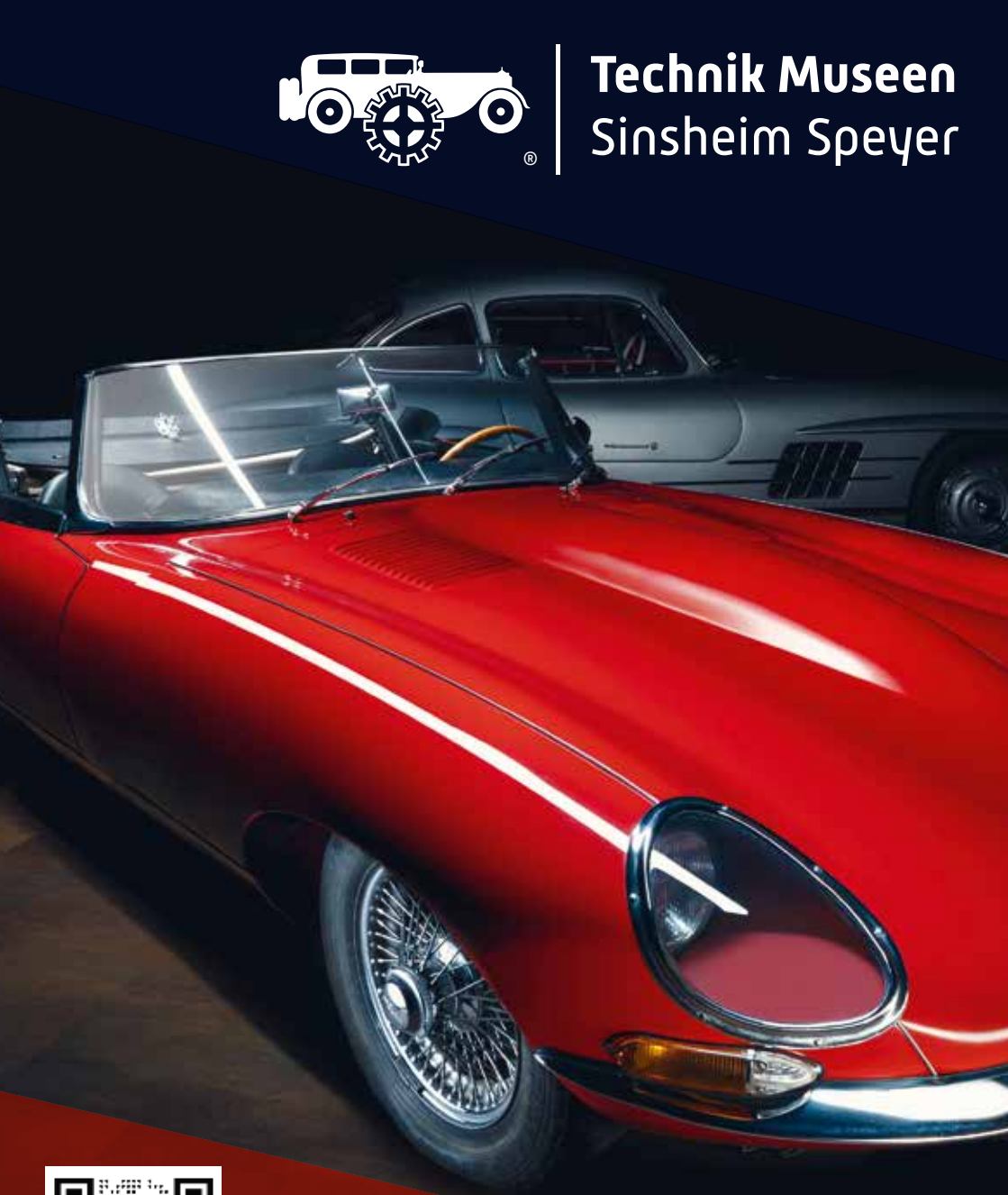
Schon von weitem begrüßen Sie unsere beiden Überschall-Jets, Concorde und Tupolev Tu-144, im **Technik Museum Sinsheim** (www.technik-museum.de).



Auf dem Museumsdach in Startposition aufgestellt, thronen die voll begehbaren Rekord-Passagierflugzeuge über tausende Zeitzeugen aus allen Bereichen der Technikgeschichte: prachtvolle Oldtimer und rassige Sportwagen, majestätische Flugzeuge, klassische Motorräder, kraftvolle Landmaschinen und vieles mehr. Auf der Tragfläche eines Jumbo-Jets spazieren oder den Maschinenraum eines U-Boots inspizieren – im **Technik Museum Speyer** (www.technik-museum.de) jagt eine Sensation die nächste.



Technik Museen
Sinsheim Speyer



#fürfansvonfans

Technik von Unterwasser
bis ins Weltall

technik-museum.de

Auf dem 175.000 m² großen Museumsareal warten neben der größten Raumfahrtausstellung Europas mit einem russischen Space Shuttle, gewaltige Lokomotiven, historische Feuerwehrwagen, edle Oldtimer, mechanische Instrumente, ein faszinierendes Raritätenkabinett und vieles mehr auf Sie. Motorradfreunde erfreuen sich über die Münch-Ausstellung.

Von der Privatsammlung zum größten Oldtimermusem in Europa

Viele Museen sind aufgrund der Sammelleidenschaft einzelner Enthusiasten entstanden. So auch der 2014 eröffnete **PS.Speicher** in Einbeck (www.ps-speicher.de). Mittlerweile ist er mit über 2.500 Fahrzeugen das größte Oldtimermuseum in Europa und kann mit mindestens drei Superlativen aufwarten: weltgrößte Sammlung von deutschen Serienmotorrädern, von Klein- und Kleinstwagen und von fahrbaren historischen Nutzfahrzeugen. Der PS.Speicher ist auch um die Jugend bemüht. So wurde eigens ein außerschulischer Lernort (orientiert am Curriculum Mobilität sowie der Bildung nachhaltiger Entwicklung des Landes Niedersachsen) mit Kursen für Schulklassen eingerichtet.





Die erste Eröffnung war 1988 zur DDR-Zeit

So wie das weiter oben erwähnte Motorradmuseum Augustusburg gab es auch andere Oldtimermuseen in der ehemaligen DDR. In Zwickau wurde 1988 in einem ungenutzten Speisesaal des VEB Sachsenring ein Museum zur Automobilbaugeschichte eröffnet. Nach der Wende wechselte die Trägerschaft des Museums mehrmals bis schließlich im Jahre 2000 die Stadt Zwickau und die Audi AG die Verantwortung übernahmen. Heute wird in den Räumlichkeiten des alten Audiwerks die Entwicklungsgeschichte des westsächsischen Fahrzeugbaus präsentiert. Ein Schwerpunkt im **August Horch Museum** (www.horch-museum.de) sind seltene Fahrzeuge der Traditionsmarken Audi, DKW, Horch, Wanderer und der Auto Union, zu der sich die vier erstgenannten Marken 1932 zusammengeschlossen hatten. Es werden aber auch Fahrzeuge der Marken Trabant und VW gezeigt, die hier in Zwickau gebaut wurden. Es ist sicherlich bemerkenswert, wie öffentliche Hand und eine Autoindustrie gemeinsam ein sehenswertes Oldtimermuseum betreiben. 2018 erhielt das Museum zudem den begehrten „Guest Satisfaction Award“ vom Hospitality Sales & Marketing Verband international (HSMAI) verliehen.





Das Auto hatten wir auch!

Diesen Ausruf hören Museumsmacher gerne, denn dann sind die interessierten Besucher in der Ausstellung richtig „angekommen“. Im **Zylinderhaus**, Bernkastel-Kues / Mosel



(www.zylinderhaus.com) und im **Automuseum Wolfegg** (www.automuseum-wolfegg.de) kann man diesen Satz und das Strahlen der begeisterten Besucher häufig hören. Beide Museen stehen stellvertretend für die Oldtimermuseen, die sich auf spezielle Marken oder Modelle spezialisiert haben.



In beiden Museen liegt ein großer Schwerpunkt auf deutschen Alltagsautos der 1950er bis 1970er Jahre und weniger auf PS-strotzenden Rennwagen.

Von der Wollspinnerei zum Nationalmuseum

Auch in anderen Ländern gibt es natürlich sehr gute Oldtimermuseen. Auf ein ganz spezielles muss hier unbedingt eingegangen werden. Die Brüder Hans und Fritz Schlumpf waren einst erfolgreiche Unternehmer und kauften in der Zeit von 1961 bis 1963 über 200 europäische Automobile der Glanzzeit. Nach vielem Hin und Her ist aus der Sammlung ein Nationalmuseum der Superlative geworden. Auf 17.000 m² werden über 400 Automobile präsentieret. Darunter die schönsten und berühmtesten Autos, die je gebaut wurden, so auch über 100 Fahrzeuge der Marke Bugatti. **Nationales Automobilmuseum – Sammlung Schlumpf**, Mulhouse-Frankreich (www.tourisme-mulhouse.com/DE/entdecken/top10-das-wesentliche/automobilmuseum-sammlung-schlumpf.html)

Text: Dieter Lammersdorf (Oldtimermuseen.de)
Fotos: Konrad Auwärter (Automobil-Park Auwärter), Nicolas Floßbach (Automuseum Wolfegg), Dieter Lammersdorf (Oldtimermuseen.de), Technik Museum Sinsheim Speyer

Weitere Informationen zu Oldtimermuseen im Ausland
gibt es auf
www.fiva.org

Weitere Informationen zu Oldtimermuseen in Deutschland:
- ADAC Klassik, Rubrik Oldtimermuseen
  www.adac.de/klassik
- Verband der deutschen Museen für Auto, Motor und Technik e.V.
  www.deutsche-museumsstrasse.de

Oldtimermuseen.de

Die große Datenbank mit Informationen zu fast 300 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

Museumsschwerpunkte

Kraftfahrzeug- und Technik- Museum Cunewalde
02733 Cunewalde
www.oldtimermuseum-cunewalde.de
Größe: ca. 400 m² | Anzahl der Fahrzeuge: 70

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

Motorradmuseum Augustusburg
09573 Augustusburg
www.die-sehenswerten-drei.de
Größe: ca. 800 m² | Anzahl der Fahrzeuge: ca. 160

1. Berliner DDR Motorrad Museum
10178 Berlin
www.ddr-museum.de
Größe: ca. 800 m² | Anzahl der Fahrzeuge: ca. 130

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

Prototyp Kunst und Kultur
20457 Hamburg
www.prototyp-hamburg.de
Größe: ca. 2.500 m² | Anzahl der Fahrzeuge: ca. 60

Automobil + Spielzeugmuseum Nordsee
26506 Norden
www.automuseum-nordsee.de
Größe: ca. 2.000 m²
Anzahl der Fahrzeuge: ca. 110

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

Museumsschwepunkte

Stiftung Automuseum Volkswagen
38446 Wolfsburg
automuseum.volkswagen.de
Größe: ca. 5.000 m² | Anzahl der Fahrzeuge: ca. 140

Geschichte auf Rädern Automuseum Melle
49324 Melle
www.automuseummelle.de
Größe: ca. 3.000 m²
Anzahl der Fahrzeuge: ca. 220

Zylinderhaus
54470 Bernkastel-Kues
www.zylinderhaus.com
Größe: ca. 5.000 m²
Anzahl der Fahrzeuge: ca. 250
historische Ladenzeile

Central Garage
61348 Bad Homburg v. d. Höhe
www.central-garage.de
Größe: ca. 760 m² |
Anzahl der Fahrzeuge: ca. 2.520
Tankstelle

Technik Museum Speyer
67346 Speyer
www.technik-museum.de
Größe: 25.000m² und großes Freigelände
Anzahl der Fahrzeuge: 1.000

Automuseum Dr. Carl Benz
68526 Ladenburg
www.automuseum-ladenburg.de
Größe: ca. 2.000 m² | Anzahl der Fahrzeuge: ca. 60

Motor Sport Museum
68766 Hockenheim
www.hockenheimring.de
Größe: ca. 2.200 m²
Anzahl der Fahrzeuge: ca. 140

AUTOVISION Tradition&Forum
68804 Altlußheim
www.museum-autovision.de
Größe: ca. 2.200 m²
Anzahl der Fahrzeuge: ca. 200

Vehikelsammlung Eppelheim
69214 Eppelheim
www.vehikelsammlung.de
Größe: ca. 400 m²
Anzahl der Fahrzeuge: ca. 80
Krankenfahrstühle

Mercedes-Benz Museum
70237 Stuttgart
www.mercedes-benz.com/de/classic/museum
Größe: ca. 5.400 m² | Anzahl der Fahrzeuge: ca. 160

Porsche Museum
70435 Stuttgart
www.porsche.com/museume
Größe: ca. 5.600 m² | Anzahl der Fahrzeuge: 80

Museumsschwerpunkte

Auto- und Spielzeugmuseum Boxenstop
72074 Tübingen
www.boxenstop-tuebingen.de
Größe: ca. 700 m²
Anzahl der Fahrzeuge: ca.80

Automuseum Engstingen
72829 Engstingen
www.automuseum-engstingen.de
Größe: ca. 1.200 m²
Anzahl der Fahrzeuge: ca. 30

Technik Museum Sinsheim
74889 Sinsheim
www.technik-museum.de
Größe: 36.000 m² und großes Freigelände
Anzahl der Fahrzeuge: ca. 2.500

Deutsches Zweirad- und NSU-Museum
75172 Neckarsulm
www.zweirad-museum.de
Größe: ca. 2.000 m² | Anzahl der Fahrzeuge: ca. 400

Fahrzeugmuseum Marxzell
76359 Marxzell
www.fahrzeugmuseum-marxzell.de
Größe: ca. 2.500 m²
Anzahl der Fahrzeuge: ca. 700

Unimog Museum
76571 Gaggenau
www.unimog-museum.de
Größe: ca. 1.500 m² | Anzahl der Fahrzeuge: ca. 40

Auto & Uhrenwelt Schramberg
78713 Schramberg
www.auto-und-uhrenwelt.de
Größe: ca. 3.500 m²
Anzahl der Fahrzeuge: ca. 270

Kleinwagen

BMW Museum
80809 München | www.bmw-welt.com
Größe: ca. 5.000 m²
Anzahl der Fahrzeuge: ca. 100

EFA – Museum für Deutsche Automobilgeschichte
83123 Amerang
www.efa-automuseum.de
Größe: ca. 6.000 m²
Anzahl der Fahrzeuge: ca. 220

Museumsschwerpunkte

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

Erwin Hymer Museum
88339 Bad Waldsee
www.erwin-hymer-museum.de
Größe: ca. 6.000 m²
Anzahl der Fahrzeuge: ca. 80

Automuseum Wolfegg
88364 Wolfegg
www.automuseum-wolfegg.de
Größe: ca. 2.000 m²
Anzahl der Fahrzeuge: ca. 120

Auto- & Traktormuseum Bodensee
88690 Uhldingen-Mühlhofen
https://autoundtraktor.museum
Größe: ca. 10.000 m²
Anzahl der Fahrzeuge: ca. 350

Automobil-Park Auwärter
94431 Pilsting
www.automobil-park.de
Größe: ca. 3.000 m²
Anzahl der Fahrzeuge: ca. 50

AMF Automobilmuseum Fichtelberg
95686 Fichtelberg
www.amf-museum.de
Größe: ca. 8.000 m² | Anzahl der Fahrzeuge: ca. 140

Fahrzeugmuseum Suhl
98527 Suhl | www.fahrzeug-museum-suhl.de
Größe: ca. 850 m²
Anzahl der Fahrzeuge: ca. 140

Automobile Welt Eisenach
99817 Eisenach | www.awe-stiftung.de
Größe: ca. 900 m²
Anzahl der Fahrzeuge: ca. 35

Musée national de l'Automobile Collection Schlumpf
F-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

Automobil
Zweiräder
Fahrräder
Lkw
Bus
Feuerwehrfahrzeuge
Traktoren
Eisenbahn
Wohnmobile/Wohnwagen

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, Gießerallee 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
79oktan oHG
Talstr. 14
D-09306 Zettlitz
✆ +49 3737 459 61 33
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

AUTOMOBILE GESCHICHTE ERLEBEN











August Horch Museum
Audistr. 7 • 08058 Zwickau
Tel. 0375 | 27 17 38 12
info@horch-museum.de

AUGUST HORCH
MUSEUM ZWICKAU



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.





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 abschließen: telefonisch unter 089 76 76 15 03, auf adac.de/autokredit oder überall beim ADAC vor Ort.

ADAC Finanzdienste GmbH

ADAC

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 Auto Service GmbH
✆ www.tuev-sued.de

25.4 ADAC Prüfzentren

Prüforte 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
www.kat-versand.de

Oberland Mangold GmbH
www.oberland-mangold.de

Ulrich Spannagel matrix engineering
www.matrix-partikelfilter.de

VITKUS GmbH & Co. KG
www.katshop.de

BREMEN CLASSIC MOTORSHOW

3.–5. FEBR. 23
WIR STARTEN DIE SAISON



MESSE BREMEN

www.classicmotorshow.de

BREMEN ERLEBEN!

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 Klassikszene regional und überregional zu forcieren. **www.deuvet.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, gesprochen F-kubik, ist die Kurzform des Forum für Fahrzeuggeschichte
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

Fahrergemeinschaft 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
(RAG HBwF)

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 oder als überregional bzw. bundesweit ausgerichtete Korporativclubs 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 Zielfahrten, 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 Seite 226).

26. Anschriften der ADAC Regionalclubs

ADAC Berlin-Brandenburg e.V.
Bundesallee 29/30
10717 Berlin
✆ 030 868 60
motorsport@bbr.adac.de

ADAC Hansa e.V.
Amsinckstraße 41
20097 Hamburg
✆ 040 23 91 9-19
karin.schnehagen@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 901 164
touristik@nsa.adac.de

ADAC Nordbaden e.V.
Steinhäuserstraße 22
76135 Karlsruhe
✆ 0721 810 40
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 50
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
thorsten.schulz@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 00
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



Was ist Ihr Alter Wert?

Wir ermitteln gerne den Wert Ihres Fahrzeuges und können es zur Erhaltung des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes als Oldtimer einstufen – **mit Sympathie und Sachverstand.**

KÜS

KÜS · KÜS TECHNIK GMBH · KÜS AUTOMOTIVE GMBH · KÜS AKADEMIE GMBH · KÜS DATA GMBH · KÜS SERVICE GMBH

KÜS-Bundesgeschäftsstelle · Tel. +49 (0) 6872 9016-0

kues.de

classic-analytics

BEWERTUNGEN ■ OLDTIMERPREISE ■ MARKTANALYSE



Die classic-analytics Kurzbewertung - Eine für alle!

- Anerkannt von allen Oldtimerversicherungen
- Bundesweit über 990 classic-analytics Sachverständige
- 10-Punkte-Check der wichtigsten Baugruppen
- Schutz vor Unterversicherung durch kostenlosen Update-Service

www.classic-analytics.de