

» GRÜßWORT FIVA PRÄSIDENT



Tidde Bresters
FIVA Präsident

Liebe Freunde und Freundinnen der Oldtimerwelt,

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

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

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

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

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

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

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

Genießen Sie weiter die Leidenschaft, die so viele verbindet.

Ihr
Tidde Bresters
FIVA Präsident

» 2. OLDTIMER-WELTVERBAND FIVA

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

2.1 Allgemeines

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

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

2.2 Autorité Nationale de la FIVA

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

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

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



- Protecting
 - Preserving
 - Promoting

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

2.3 Die Oldtimer-Definition der FIVA

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

Ein historisches Fahrzeug ist ein mechanisch angetriebenes Fahrzeug,

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

2.4 Die FIVA Identity Card

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

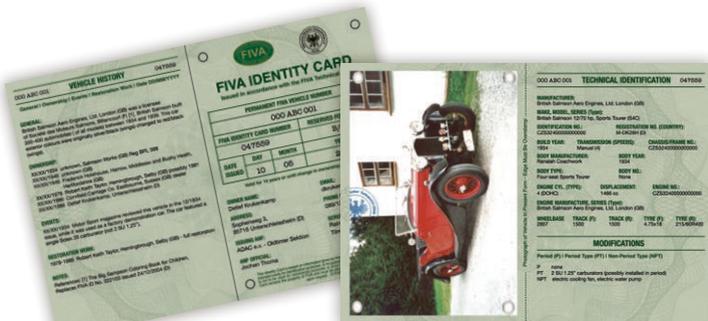
In der FIVA Identity Card wird die Authentizität eines Fahrzeugs beschrieben. Die FIVA möchte mit diesem Fahrzeugpass die Besitzer dazu bewegen, sich mit den technischen und geschichtlichen Daten ihres Oldtimers zu befassen und diese zu dokumentieren, damit auch nachfolgende Generationen den Werdegang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

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

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

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

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



2.5 Überblick FIVA – Protecting, Preserving & Promotion

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

• FIVA Legislation Commission

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

• FIVA Culture & Youth Commission

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

• FIVA Technical Commission

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

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

• FIVA Events Commission

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

• FIVA Motorcycle Commission

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

• FIVA Utilitarian Commission

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

2.6 FIVA Positionspapiere und FIVA EU-Updates

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

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



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

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



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

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

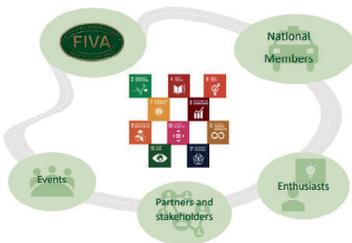
Als nationale Vertretung der FIVA in Deutschland arbeitet ADAC Klassik in den verschiedenen FIVA Kommissionen aktiv mit und unterstützt deren Positionen. Als Service für ADAC Oldtimer-, Youngtimer- und Korporativclubs stellen wir regelmäßig die Übersetzungen zur Verfügung:

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



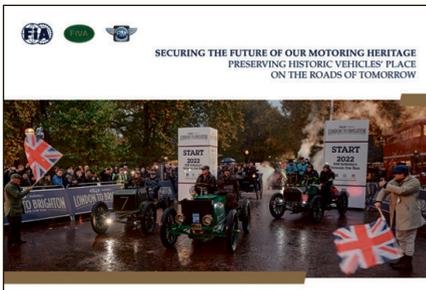
2.7 FIVA-Nachhaltigkeitsstrategie

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



2.8 Manifest der FIVA, FIA und FIM

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



2.9 Veranstaltungen mit FIVA Prädikat

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



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

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

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

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

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

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

» DAMPF, PETROLEUM & DIESEL



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

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

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

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

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

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

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



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



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

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



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



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

2. Oldtimer-Weltverband FIVA



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

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

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



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



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

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

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



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



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

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

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

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

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



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



Fahrzeuge der Bravo-Compagnie

2. Oldtimer-Weltverband FIVA



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

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

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



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

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

Text/Fotos: Hubert Flaig, BHL D

2.10 FIVA Charta von Turin

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

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



Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA)



Charta von Turin

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

EINLEITUNG

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

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

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

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

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

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

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

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

CHARTA

Artikel 1, „Ziel“

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

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

Artikel 2, „Zukunft“

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

Charta von Turin

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

Artikel 3, „Pfleger“

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

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

Artikel 4, „Standpunkt“

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

Unvermeidbare Modifikationen sollen die historische Substanz nicht beeinträchtigen.

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

Artikel 5, „Verfahren“

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 6, „Geschichte“

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

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

Dokumente sowie nach sorgfältiger Planung ausgeführt werden.

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

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

Artikel 7, „Genauigkeit“

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

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

Artikel 8, „Erscheinungsbild“

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

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

Artikel 9, „Planung“

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

Die entsprechenden Aufzeichnungen sollten mit dem Fahrzeug aufbewahrt werden.

Artikel 10, „Archive“

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

Artikel 11, „Status“

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

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

Anhang 1:

Vorschläge zu einem Markierungssystem

Dabei werden die folgenden Buchstaben als permanente Markierung verwendet:

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

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

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

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



**BMW
MOTORRAD**

BMW MOTORRAD WELT



STARTE DEIN ERLEBNIS

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

www.bmw-motorrad-welt.com

Alle Informationen



MAKE LIFE A RIDE