

➤ 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 Weggefährtin. 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 spe-

zielle 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 Fahr-

zeugs 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 Ersatzteilverfragen 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 regelmäßige 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 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 General-

versammlung 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.

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

Artikel 3, „Pflege“

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

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

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 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 kulturhaltende 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.