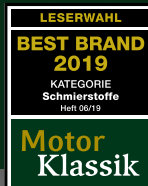


**ADAC OLDTIMER-RATGEBER
2020/2021**

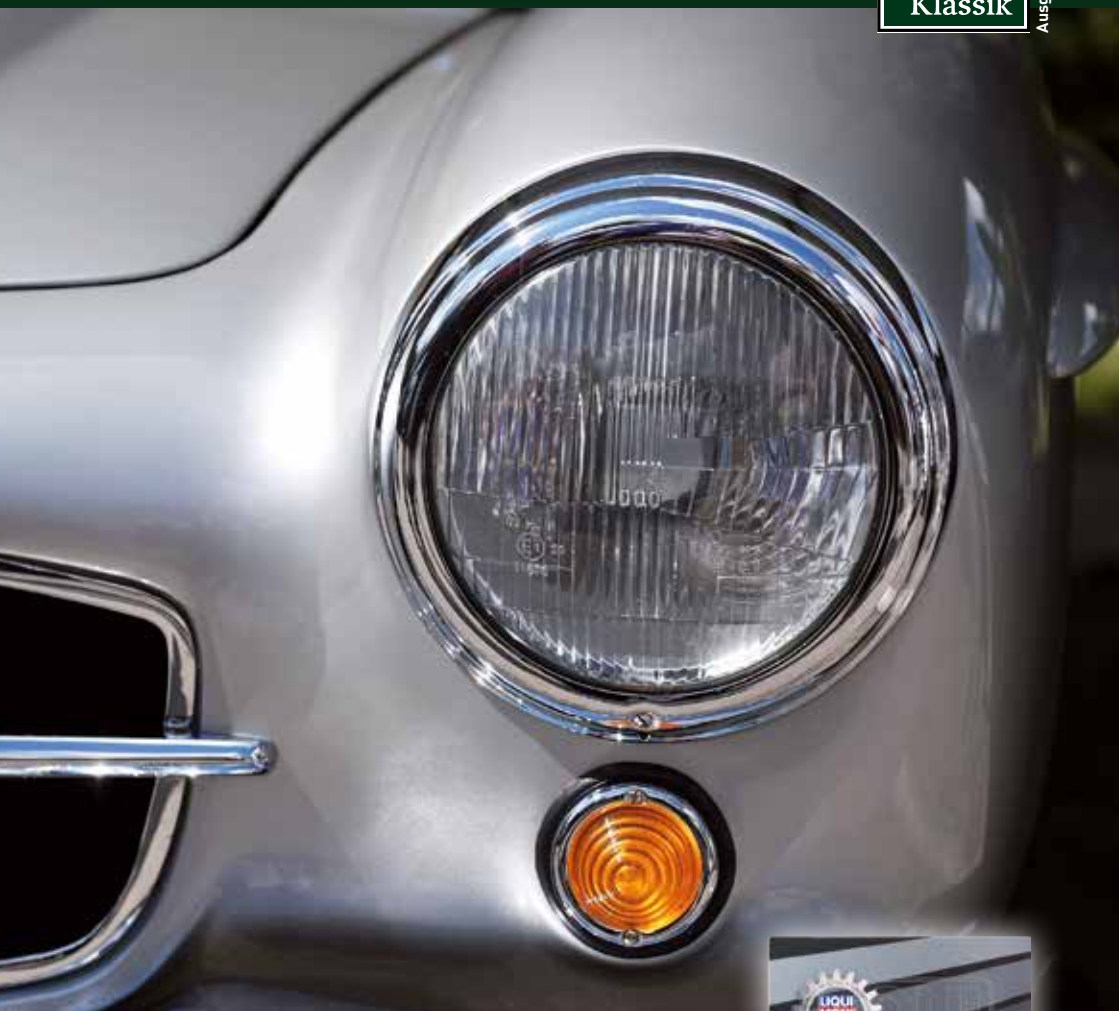
**DAS NACHSCHLAGEWERK ZUM THEMA
HISTORISCHE UND KLASSISCHE FAHRZEUGE**



LIQUI MOLY Schmierstoffe. Für den Werterhalt Ihrer Schätze.



Ausgabe 6/2019



Made in Germany

LIQUI MOLY Classic Motorenöle sind in den Viskositäten SAE 30, SAE 50 und SAE 20W-50 im guten Fachhandel erhältlich.

LIQUI MOLY GmbH
Jerg-Wieland-Str. 4
89081 Ulm
Telefon 0731 / 1420-0
info@liqui-moly.de



> Vorwort



Hermann Tomczyk
ADAC Sportpräsident

Liebe Clubmitglieder,
liebe Freunde historischer und klassischer Fahrzeuge,

Oldtimer und Youngtimer begeistern immer mehr Menschen, mittlerweile tragen in Deutschland mehr als eine halbe Million Fahrzeuge das H-Kennzeichen. Längst sind Oldtimer weit mehr als eine Augenweide, denen man beim Vorbeifahren hinterherschaut. Sie sind Sympathieträger, die Emotionen wecken und machen die Fahrkultur unseres automobilen Erbes erlebbar.

Für Besitzer und Liebhaber von Oldtimern auf zwei oder vier Rädern möchte der ADAC ein idealer, kompetenter Ansprechpartner sein. Er vertritt die Interessen der Oldtimer-Freunde, von denen viele in den knapp 70 dem ADAC angeschlossenen Korporativclubs organisiert sind, auf nationaler und internationaler Ebene. Wir unterstützen die Liebhaber des mobilen Kulturguts bei dessen Pflege und Bewahrung, von der technischen Hilfestellung bis zur Beratung in Sachen Recht und Sicherheit.

Die jährlich mehr als 800 Oldtimer-Veranstaltungen des ADAC sind ein Beispiel für aktives Clubleben und Treffpunkt für Gleichgesinnte. Zu den Höhepunkten im Veranstaltungskalender zählen neben klassischen Markenclub-Treffen und sportlichen Events auch Oldtimer-Wandertouren. Neben unseren beliebten Touren ADAC Deutschland Klassik und ADAC Europa Classic bieten wir im Jahr 2020 gemeinsam mit unseren Regionalclubs erstmals vier Youngtimer-Touren an und tragen damit dem ständig wachsenden Interesse an den Klassikern von morgen Rechnung.

Zu diesen und vielen weiteren Themen finden Sie im aktualisierten und erweiterten Oldtimer-Ratgeber zahlreiche Anregungen und Tipps. Das faszinierende Hobby wirft immer wieder neue Fragen auf, die unser Ratgeber oft schnell beantwortet. Und wer über Neuigkeiten informiert werden will, kann sich kostenlos unter www.adac.de/newsletter für den 14-tägig erscheinenden ADAC Oldtimer-Newsletter registrieren.

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

Herzliche Grüße,

Ihr
Hermann Tomczyk
ADAC Sportpräsident



Classic Remise

Berlin | Düsseldorf



www.remise.de

➤ Grußwort



Andreas Scheuer MdB
Bundesminister für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Liebe Oldtimer-Freunde,

was für ein eindrückliches Erlebnis: An einem Wochenende mit einem historischen Fahrzeug durch eine wunderschöne Landschaft zu fahren und dabei die Arbeit des Motors und des Getriebes zu spüren – niemand, der das einmal gemacht hat, wird es jemals wieder vergessen.

Blitzender Chrom, elegant geschwungene Linien und eine auf Hochglanz polierte Karosserie – dazu ein Motor, der uns spüren lässt, wieviel Technik, Raffinesse und Erfindergeist darin stecken: DAS ist ein Erlebnis für die Sinne, wie es einem nur ein Oldtimer bereiten kann. Es ist Ästhetik und Genuss, Nostalgie und Tradition, kurzum einzigartig.

Es mag Menschen geben, die das nicht nachvollziehen können. Sie halten unser Hobby für eine irrationale Liebhaberei. Doch wir wissen: Sie haben etwas verpasst!

Historische Automobile sind keine nüchternen Transportmittel; sie sind Zeugnisse des technischen Fortschritts – und sehr häufig wahre Kunstwerke. Und deshalb ist das, liebe Freundinnen und Freunde, was Sie pflegen, auch nicht einfach nur ein Hobby. Sie pflegen ein Kulturgut. Und das mit Leidenschaft!

Der ADAC unterstützt Sie dabei auf vielfältige Art. Dieser Ratgeber enthält jede Menge wertvoller Informationen für Oldtimer-Fans, die mit ihrem Fahrzeug im In- oder Ausland unterwegs sind. Sie finden darin Tipps zur Anschaffung, Pflege und Wartung bis hin zur Restaurierung und Versicherung. Auch über bevorstehende Klassik-Veranstaltungen des ADAC werden Sie informiert.

Ich wünsche Ihnen viel Freude mit dieser Lektüre – und natürlich mit Ihrem faszinierenden Hobby. Allzeit gute Fahrt!

Ihr

Andreas Scheuer MdB
Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

➤ Inserentenverzeichnis

ADAC AutoKredit	191	Großglockner Hochalpenstraße	158/159
ADAC ClassicCarVersicherung	71	Heidenau Reifenwerk	101
ADAC Fahrsicherheits-Zentrum	139	Herrenausstatter.de	201
ADAC Gardasee Classic	53	Interclassics Brussels/Maastricht	31
ADAC Klassik Events	115	KÜS	79
ADAC ZURICH Westfalen Klassik	39	LIQUI MOLY	2
AUGUST HORCH MUSEUM	195	Mitsubishi	189
AutoClassics	95	MOR - Münchner Oldtimer Reifen	99
BIDaCLASSICS	69	Motorworld Group	203
BMW Classic	9	Nürburgring Classic	19
BOSCH	111/141	Octane	17
Bremen Classic Motorshow	199	Oldtimer-Markt	181
BRUNOX	93	PS.Speicher	179
CAFFÈ CHICCO D'ORO	169	Racing Policy	155
CAMP DAVID	197	Retro Classics	37
Classic Days Schloss Dyck	25	SONAX	91
Classic Remise Berlin /Düsseldorf	4	Techno Classica	57
Classic Trader	59	Tessin Schweiz	165
Classic-Analytics	204	TourInsure	75
COMCO Classic Car Leasing	61	TÜV Süd Classic	87
Deutsche Alpenstraße	166/167	Zwischengas.com	193
GLASURIT	125		

➤ 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:

Thomas Alber, ADAC Klassik Archiv, Bibliothek und Clubs • Eckhart Bartels, DEUVET • Jürgen Book, Glasurit • Tiddo Bresters, FIVA • Jürgen Cüpper, ADAC Nordrhein • Konrad Deuschle, GTÜ • Hans Eberhard, RAG Hist. Bundeswehrfahrzeuge • Hubert Flaig, BHL D • Johannes Götze, VFV • Carsten Graf, ADAC Fahrzeugtechnik • Dr. Jan Hassink, ADAC Pfalz • Oliver Hammrich, ADAC Klassikveranstaltungen und -organisation • Rainer Hindrischedt, FIVA • Christine Jäger, ADAC Klassik Archiv, Bibliothek und Clubs • Stephan Joest (Elektronik) • Sabine Kaufmann, Reifenwerk Heidenau • Tilman Kleber, ADAC Klassik Interessenvertretung • André Lösch, ADAC Klassikveranstaltungen und -organisation • Peter Martin, ADAC Klassikveranstaltungen und -organisation • Günther 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 • Peter Steckel, NVG • 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: 10. Januar 2020

➤ Grußwort



Mario Theissen
FIVA Senior Vice Präsident
ADAC Klassik Referent

Liebe Klassik-Freunde,

die automobiler Welt befindet sich im Umbruch. Elektromobilität, autonomes Fahren und Vernetzung des Verkehrs sind Entwicklungen, die das Bild auf unseren Straßen in den kommenden Jahren sukzessive verändern werden. Auch die Fahrzeuge werden sich verändern, im Aussehen, in der Technik und in ihrer Bedienung. Mit diesem Wandel kommt der Traditionspflege besondere Bedeutung zu. Schließlich ist das Kraftfahrzeug ein technisches Kulturgut, das die Lebensgewohnheiten der Menschen im letzten Jahrhundert mehr verändert hat als irgendetwas sonst. Dieses Bewusstsein gilt es zu erhalten und zu pflegen. Dazu gehört vor allem, dass historische Fahrzeuge auch in Zukunft ihren Platz auf unseren Straßen haben. Hierfür setzen wir uns ein, im Oldtimer Weltverband FIVA mit ständiger Vertretung auf EU Ebene, als ADAC Klassik in nationalen Gremien. In der 2019 gegründeten Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge haben sich die deutschen Clubs und Verbände vorgenommen, dieses wichtige Thema gemeinsam zu vertreten.

Für Sie als Liebhaber haben wir den ADAC Oldtimer-Ratgeber mit noch mehr Informationen neu aufgelegt. Er gibt Neueinsteigern, die sich gerade erst an das Hobby Oldtimer herantasten, Orientierung. 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 Hermann Tomczyk	3
Grußwort Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer	5
Inserentenverzeichnis	6
Impressum	6
Grußwort ADAC Klassik Referent Prof. Dr.-Ing. Mario Theissen	7
Der ADAC im Wandel der Zeit	10
1. Interessenvertretung	20
2. Oldtimer-Weltverband FIVA inkl. Grußwort FIVA Präsident	34
3. Definitionen und Klassifizierungen	46
4. Daten, Zahlen, Fakten	48
5. Der Weg zum Oldtimer-Hobby	58
6. Begutachtung, Kauf und Verkauf	64
7. Import und Export	72
8. Zulassungsarten und Steuersätze	78
9. ADAC Classic-Car-Versicherung	88
10. Pflege und Wartung	90
11. Reifen	98
12. Ersatzteile und Motorsteuergeräte	107
13. Motoröl	112
14. Kraftstoffe	116
15. Umweltzonen	118
16. Restaurierung	120
17. Wichtige Übergangsvorschriften	132
18. Oldtimer und Sicherheit	134
19. Oldtimer-Veranstaltungsarten	140
20. Wissenswertes über Oldtimer-Rallyes und -Ausfahrten	148
21. Reisen mit dem Oldtimer	156
22. Historische Nutzfahrzeuge	172
23. Oldtimer-, Youngtimer- und Markenclubs	180
24. Nützliche Adressen und weitere Tipps	188
25. Anschriften der ADAC Regionalclubs	202

OUR BRANDS. OUR STORIES.

BOXER IM HECK TRIFFT AUF BENZIN IM BLUT.



Design by Michelotti, Technik by BMW. Der BMW 700 Sport war in den frühen 1960er-Jahren das perfekte Coupé, um im Motorsport die unteren Hubraumklassen aufzumischen und dabei auch noch gut auszusehen. Fast 50 Jahre später wurde ein BMW 700 Sport für Florian Engel aus Wunsiedel die Eintrittskarte in die Welt des historischen Motorsports. Ob beim Bergrennen am Roßfeld oder beim Flugplatzrennen in Kassel-Calden, Florian räumt mit seinem Zweizylinder-Boxer im Heck regelmäßig Pokale ab und konnte auch schon so manchen Klassensieg einfahren. Mehr dazu auf bmwgroup-classic.com/stories

**BMW
GROUP**
Classic

THE NEXT
100 YEARS 



Rolls-Royce
Motor Cars Limited



➤ 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.



Abb. 18. Am Ziel in Rothenburg o. T.
Die Bräute sind die Wagen der Fährleitung mit dem glänzenden Uppercaster der Straße.
Herr Archard's. Westküste am.

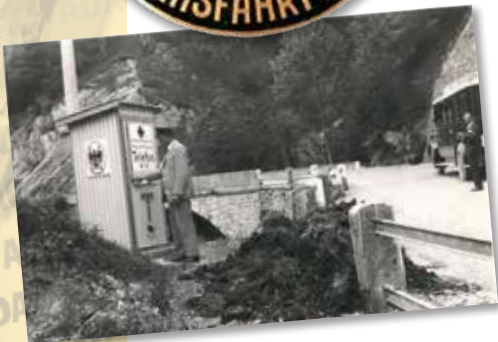
1910: Im Rahmen des VII. Deutschen Motorfahrertages in Rothenburg o. d. Tauber organisiert die DMV vom 4. bis 6. Mai eine „Kleinwagenfahrt“ als Zuverlässigkeitsprüfung für Fahrzeuge bis 6 Steuer-PS von Berlin nach Rothenburg, um die Leistungsfähigkeit dieser Fahrzeugklasse unter Beweis zu stellen.

1911: Von der DMV zum ADAC: Die außerordentliche Hauptversammlung in Frankfurt am Main läutet eine neue Ära des Clubs ein. Nachdem unter den 17.000 Mitgliedern bereits 12.000 Wagenbesitzer sind, wird dieser Tatsache mit einer Namensänderung Rechnung getragen: Die DMV beschließt sich in Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC) umzubenennen.



1920: Auch die Arbeit des ADAC wird von der schwierigen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Lage in Deutschland nach dem Ersten Weltkrieg beeinflusst. Eine Erhöhung des Mitgliedsbeitrages reicht nicht aus und der ADAC bittet seine Mitglieder um eine „freiwillige Ehrenabgabe“, um die finanziellen Engpässe zu beseitigen.

1921: Der ADAC veranstaltet vom 4. bis 7. Oktober die erste Reichsfahrt, eine Langstrecken-Straßenprüfung für Autos und Motorräder, von Berlin nach Heidelberg.



1930: Als Feldversuch werden zwischen München und Oberammergau-Garmisch-Partenkirchen Telefonhäuschen und entsprechende Beschilderung aufgestellt und damit die „Telefonierung der Landstraße“ eingerichtet. Die Vorläufer der Notrufsäulen.



ADAC

1931: Regierung beschließt, den Anteil an heimischem Spiritus im Benzin von 3,5 auf 6 % zu erhöhen. Damit soll die deutsche Landwirtschaft unterstützt werden. Der Club befürchtet, dass das Benzin dadurch teurer wird. Vor allem aber sind ADAC Experten davon überzeugt, dass gepanschtes Benzin schädlich für den Motor ist.

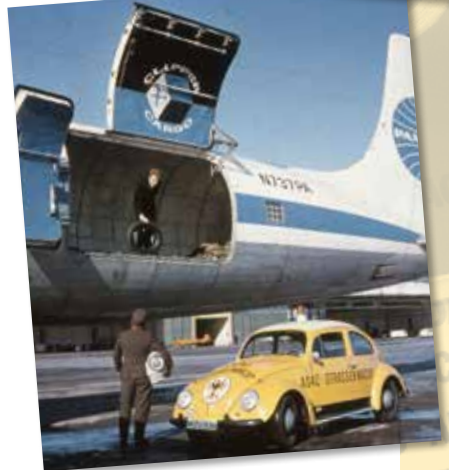
1940 und 1941: Die Geschichte des ADAC ist seit September 1933 unterbrochen. Er wurde zwangsweise mit anderen Clubs zum DDAC (Der Deutsche Automobilclub) zusammengeschlossen.

1950: Die ADAC Touristik beginnt mit der Erstellung neuen aktuellen Kartenmaterials in Fünffarbendruck für den in- und ausländischen Reiseverkehr.

1951: Der Club beschließt auf seiner Hauptversammlung am 15. April 1951 in Baden-Baden den Aufbau eines Straßenhilfsdienstes. Ein Netz von Hilfsstationen bei Pannen soll schnellstmöglich bundesweit ausgebaut werden.

1960: Der Ersatzteilversand ins Ausland wird als neue Leistung des ADAC Schutzbriefpakets aufgenommen sowie neben dem bereits existierenden Auslands-Rückholdienst von havarierten Fahrzeugen auch ein Inland-Rückholdienst eingeführt.

1961: Der ADAC führt den Reiseruf über Radio ein. In einer Zeit, in der es noch keine Mobiltelefone gibt, kann eine Ferienfahrt dramatisch enden, wenn den Reisenden dringende Nachrichten tage- oder sogar wochenlang nicht oder nur sehr umständlich erreichen.





1970: Nach einigen Testläufen wird 1970 der erste ADAC Rettungshubschrauber 'Christoph' Typ Bölkow BO 105 als erster ziviler Rettungshubschrauber im Bundesgebiet überhaupt in Betrieb genommen. Der ADAC leistet auf diesem Gebiet Pionierarbeit. Die Initiative geht auf den späteren Präsidenten Franz Stadler zurück, der sich während seiner gesamten Amtszeit unermüdlich für den Ausbau der Luftrettung einsetzt.

1971: Mit der „Silbernen Zitrone“ setzt der ADAC einen unpopulären Preis aus: Der Neuwagen mit den meisten Pannen und Herstellungsfehlern wird durch einen Mitgliederaufruf ermittelt. Der Negativpreis wird bis 1978 insgesamt 5 Mal verliehen.



1980: Wird in München das erste stationäre Prüfzentrum errichtet. Ab März kann man hier kostenlos Lichtanlagen, Bremsen, Achsen und Stoßdämpfer überprüfen lassen. Als Neuheit wird gegen Gebühr ein zusätzlicher Service angeboten: der umfassende Gebrauchtwagencheck. Die Idee kommt hervorragend an. In Hamburg eröffnet kurze Zeit später das zweite feste Prüfzentrum des ADAC.

1981: Zum ersten Mal wählt eine Jury aus Motorjournalisten und ADAC Sportleitern den ADAC Sportler des Jahres. Die ersten Preisträger sind Walter Röhl und sein Beifahrer Christian Geisdörfer, die Rallye-Weltmeister von 1980.



1990: Der ADAC unterstützt die Gründung des ADAC in der DDR. Die Straßenwachtfahrzeuge, die der ADAC zwei Jahre zuvor in den Osten geliefert hat, bilden dabei die Grundlage der ostdeutschen ADAC Straßenwacht. Am 3. Oktober, dem Tag der Deutschen Einheit, vereinigen sich ADAC Ost und ADAC West zu einem Club.

1991: Im Frühjahr erscheint erstmalig die Zeitschrift „ADAC-Motorwelt“, aus der 1996 die „Motorwelt“ Beilage „Skipper news“ hervorgeht.

2000: Alleinstraße vollendet. Mit einem fröhlichen Fest wird der letzte Teilabschnitt der vom ADAC initiierten Deutschen Alleinstraße eröffnet. Der ADAC leistet damit einen besonderen Beitrag zur Deutschen Einheit.

2001: Der Club bietet ab April für historische Fahrzeuge die ADAC ClassicCarVersicherung an. Vor allem für das Jubiläumsjahr 2003 (100 Jahre ADAC) werden weitere Aktivitäten für Oldtimer-Fahrer geplant.

2010: Die ADAC Oldtimer-Sektion veranstaltet zusammen mit den Regionalclubs ADAC Nordrhein, ADAC Westfalen und ADAC Ostwestfalen-Lippe die erste ADAC Deutschland Klassik in Essen.

2011: 125 Jahre Automobil. Mit der Januarausgabe der ADAC Motorwelt wird das Jubiläum 125 Jahre Automobil gefeiert.



Die 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 individuellen motorisierten Individualverkehrs zusammen. Die Bibliothek ist als wissenschaftliche Spezialbibliothek Informationsquelle für die Historie der gesamten Kraffahrt 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.



VW Passat Variant 1.9 Diesel (Typ 35i) Bj. 1990

Der Passat des Typs 35i gilt innerhalb der ADAC Straßenwacht als das Arbeitspferd der 1990er Jahre. Im Laufe der Zeit wurden mehr als 600 Fahrzeuge dieses Typs bei der Straßenwacht in Dienst gestellt. Viele aktive und ehemalige Straßenwachtfahrer erinnern sich gerne an dieses Modell zurück. Zwar erscheint eine Motorleistung von 68 Saugdiesel-PS aus heutiger Sicht eher mager, der 35i bot aber erstmals komfortables Ladevolumen und eine standesgemäße Motorisierung. Die Zuverlässigkeit dieses Fahrzeugtyps ist legendär. Nicht wenige erreichten bis zur Ausmusterung (nach üblicherweise acht Jahren) astronomische Kilometerleistungen.

Dieser Passat, den seine ADAC Fahrzeugnummer als das 4657stes Straßenwachtfahrzeug in Diensten des ADAC ausweist, wurde am 26. Juni 1990 im VW Werk in Emden als Teil einer Charge von insgesamt 145 identischen Fahrzeugen des VW-intern „315 1V4“ genannten Typs hergestellt. Gefertigt in Ginstergelb mit Canyon-brauner Innenausstattung, handelt es sich dabei um ein eher karg ausgestattetes Modell für spezielle Gewerbekunden – dem Volksmund als „Behördenmodell“ bekannt. Dessen üblichen Ausstattungsumfang hatte der ADAC noch um einige Teile wie Rücksitzbank und -lehne gemindert. Diese wären für die zukünftige Karriere als Pannenhilfsfahrzeug ohnehin überflüssig gewesen. Als Direktlieferung an den ADAC, verlässt der Wagen am 2. Juli 1990 das Werk und wird anschließend nach München transportiert. Dort wird er in der Ausrüstungswerkstatt der Straßenwacht zum Pannenhilfsfahrzeug umgebaut. Neben den Einbauten für Werkzeugausstattung und Ersatzteile, werden dort auch ein Recaro Sportsitz, eine Niveauregulierung an der Hinterachse und der Fahrtenschreiber verbaut. Am 25. Oktober wird die Fahrzeugart im Kfz-Brief von „PKW“ auf „Sonder-KFZ Pannenhilfe“ in den Fahrzeugpapieren geändert und der Passat am darauf folgenden Tag auf den Allgemeinen Deutschen Automobil Club e.V., München unter dem Kennzeichen M-NW 8043 zugelassen.

Die Werkzeuge und das Sprechfunkgerät werden vom Fahrer, der das Fahrzeug am 30.10.1990 übernimmt, aus dem gleichzeitig ausgemusterten Vorgängerfahrzeug übernommen. So wird der VW dann im Raum Niedersachsen im regulären Straßenwachtdienst eingesetzt und bekommt 1995 ein mobiles Datenfunksystem mit Standortübertragung nachgerüstet. Mit einer Gesamtfahrleistung von 420.756 km wird der Passat im Dezember 1999 ausgemustert und zwei Tage vor Weihnachten die Stilllegung durch die Zulassungsstelle München in den Fahrzeugpapieren vermerkt. Glücklicherweise hat man sich damals entschieden, den Passat nicht abzugeben, sondern für die Nachwelt aufzubewahren. Im Januar 2000 schließlich wird der Wagen vom ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt e.V. übernommen, wo er seitdem im Rahmen von Messen und Oldtimer-Veranstaltungen der Öffentlichkeit präsentiert wird. Nun kann der Wagen, dem man den hohen Kilometerstand kaum ansieht, seinen dreißigsten Geburtstag feiern.



Jede Menge Stoff für gepflegte Kurvendiskussionen.

Die aufregendsten Klassiker aller Zeiten hautnah erleben.



OCTANE, das weltweit führende Magazin für Autoklassiker und Sportwagen

www.octane-magazin.de

facebook.com/octaneheft



➤ 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.

RICHARD MILLE

NÜRBURGRING CLASSIC



12. – 14. JUNI '20

DAS RACE EVENT # NÜRBURGRING # EIFEL # GERMANY

800 STARTER • 21 RENNEN



THE ROBBIE EXPERIENCE
„THE ULTIMATE ROBBIE WILLIAMS TRIBUTE SHOW“
RIESENRAD • FAMILIEN-PROGRAMM

INFOS UND TICKETS AUF: WWW.NUERBURGRINGCLASSIC.DE

ADAC Nordrhein e.V.





➤ 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 Präsidialbüro, mit dessen Hilfe die Präsenz in Berlin wahrgenommen wird und Kontakte zur Politik und wichtigen Organisationen gepflegt werden. Aus der über 110-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 deren 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 ohne Restriktionen möglich ist.

1.2 Verband der Automobilindustrie (VDA) Fachbereich Historische Fahrzeuge

Der VDA-Fachbereich „Historische Fahrzeuge“ kümmert sich um die Belange aller klassischen Automobile der deutschen Automobilindustrie. Eine wesentliche Aufgabe dieses Bereichs ist es, dafür Sorge zu tragen, dass Oldtimer auch unter veränderten Rahmenbedingungen ihre Daseinsberechtigung beibehalten. Die ständige technische Weiterentwicklung der Automobile, gerade in Bezug auf Umwelt und Sicherheit, birgt die Gefahr, dass ältere Fahrzeuge immer mehr als Exoten oder gar als Risiko im öffentlichen Straßenverkehr angesehen werden. Im Zuge der aktuellen Gesetzgebung wird es deswegen



immer häufiger notwendig, die Belange von Oldtimern zu berücksichtigen. Oft sind Sonder- oder Ausnahmeregelungen die einzige Möglichkeit, einschneidende Restriktionen im Fahrzeugbetrieb zu vermeiden. Seit 2007 existiert innerhalb des VDA der Ausschuss „Historische Fahrzeuge“. In diesem sind alle Pkw-Hersteller sowie die Zulieferer Bosch und ZF vertreten. Definierte Zielsetzung des Ausschuss ist es, dafür zu sorgen, dass historische Fahrzeuge auch in Zukunft ohne Probleme auf öffentlichen Straßen betrieben werden können.

1. Interessenvertretung

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 Interessensvertretern 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. 38.000 Kfz-Meisterbetriebe auf nationaler Ebene. Die Mitgliedsbetriebe sind in 239 Innungen und 14 Landesverbänden auf der einen sowie in 40 Markenverbänden auf der anderen Seite organisiert. Darunter sind bereits über 600 zertifizierte Fachbetriebe für historische Fahrzeuge. Seit nunmehr 12 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 den letzten Jahren ist es in Zusammenarbeit mit weiteren Interessensvertretern 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: Andrea Zeus
ZDK-Ausschuss „Old- und Youngtimer“
zeus@kfzgewerbe.de

1.4. Parlamentskreis Automobiles Kulturgut im Deutschen Bundestag

AUTOMOBILES Kulturgut

Parlamentskreis im Deutschen Bundestag

Die automobilen 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 automobilen 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: Jan Kopetzky



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/klaskik downloaden.





1.5 Automobile Kultur als immaterielles UNESCO-Weltkulturerbe



Um die automobilen 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 automobilen 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 geliebten Tradition zu sichern. Nachdem der in 2016 eingereichte Antrag im ersten Anlauf gescheitert ist, wurde der gesamte Vorgang aufgearbeitet und Schwächen lokalisiert. Die Vereinsmitglieder sind überzeugt, mit einem Neuantrag erfolgreich sein zu können. Gemeinsam soll ein grundlegend überarbeiteter, besserer Antrag bis 2021 zur Aufnahme in das bundesweite Verzeichnis des Immateriellen Kulturerbes gestellt werden, um das große Ziel doch noch zu erreichen.

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

Tickets ab sofort
im Vorverkauf!



CLASSIC DAYS

DAS KLASSIKER- UND MOTORFESTIVAL

31. JULI BIS 2. AUGUST 2020



*Feiern Sie ein
fantastisches 15. Jahr*



Alle Infos und Tickets auch im Web: 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 am 15. Januar 2019 gegründeten „Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge“, die von den Vertretern der maßgebenden deutschen Oldtimer-Verbände und Klassikressorts der Automobilclubs gemeinsam ins Leben gerufen wurde. Auf Einladung von ADAC Klassik als nationaler Vertretung des Oldtimer-Weltverbands FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens), trafen sich Vertreter von acht Automobil-Clubs und Oldtimer-Verbänden sowie des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), um die Zusammenarbeit zwischen den Verbänden zu stärken und verbandsübergreifende Themen zu erörtern.

Mit dem gemeinsamen Ziel, historische Fahrzeuge als herausragendes technisches Kulturgut zu schützen, zu erhalten und zu fördern, haben die beteiligten Verbände beschlossen, eine verbandsübergreifende Position zu erarbeiten, zu vertreten und zu kommunizieren.

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 Nachwuchsförderung, Erhalt von oldtimerspezifischen Berufen und Fertigkeiten oder Umgang mit Youngtimern ausgedehnt werden.

An der konstituierenden Sitzung der „Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge“ haben teilgenommen:

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC), Allgemeiner Schnaufferl-Club e. V. (ASC), Automobilclub von Deutschland e. V. (AvD), Bundesverband Historische Landtechnik e. V. (BHLd),



Innovation des Jahres 2019

Die Oldtimerszene hat die Gründung der „Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge“ offensichtlich sehr begrüßt, denn das zeigte auch die Leserwahl „Der goldene Klassiker“ von Auto Bild Klassik, als die AHGF den ersten Platz in der Kategorie „Innovation des Jahres“ erreicht hat.

Deutscher Automobil-Veteranen-Club e. V. (DAVC), DEUVET - Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e. V., Initiative Kulturgut Mobilität e. V. (IKM) und der Veteranen-Fahrzeug-Verband e. V. (VFV).

Die Nutzfahrzeug-Veteranen-Gemeinschaft (NVG) trägt die AG Historische Fahrzeuge ebenfalls mit. Der VDA war als Gast vertreten, da sich das Referat Historische Fahrzeuge des VDA schon seit Jahren

intensiv für den Erhalt des Automobilen Kulturguts einsetzt.

In der Saison 2020 wird die AGHF einen gemeinsamen Flyer auflegen, in dem einige wissenswerte Fakten zum Automobilen Kulturgut zusammengestellt sind. Der Flyer wird selbstverständlich auch Online auf den Seiten von www.adac.de/klassik verfügbar sein.





Bernd Lange, MdEP

Liebe Leserinnen und Leser,

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

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

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

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

Herzliche Grüße,

Ihr
Bernd Lange

European Parliament
Historic Vehicle Group



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 2017/2018 sinkt – trotz eines steigenden Fahrzeugbestands – das allgemeine Interesse an Fahrzeugen in der Bevölkerung. Dennoch interessieren sich weiterhin 22 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. Nutzen Sie gerne auch diesen QR-Code:



DIE WICHTIGSTEN OLDTIMERMESSEN IN DEN NIEDERLANDEN UND BELGIEN



ASSICURO AND CHUBB PRESENT

INTERCLASSICS MAASTRICHT JEDES JAHR IM JANUAR MECC MAASTRICHT

FORGOTTEN CLASSICS
EPIC DESIGNS FROM THE PAST



CHUBB®



STATE OF ART
HEADWEAR

GASSAN




interclassicsmaastricht.nl 

INTERCLASSICS BRUSSELS

JEDES JAHR IM NOVEMBER

BRUSSELS  EXPO



interclassics.be 

1. Interessenvertretung



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 Automobilen Kulturgut. Eine Übersicht der Abgeordneten des Europäischen Parlaments finden Sie unter:

www.europarl.europa.eu/meps



Bernd Lange, Deutschland

bernd.lange@europarl.europa.eu

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

Andrey Novakov, Bulgarien

andrey.novakov@europarl.europa.eu

Einige halten alte Autos für einen Haufen rostiges Metall. In manchen Fällen haben sie sicherlich recht. Ich meine aber, einige alte Autos haben eine Seele. Die mit ihnen verbundenen Erinnerungen und Geschichten machen sie zu etwas Besonderem. Ich zum Beispiel fand diesen 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 historischer Fahrzeuge,

seit über 130 Jahren üben Automobile und Motorräder eine enorme Faszination auf die Gesellschaft aus.

Die Faszination Oldtimer lebt wie nie zuvor, sie verbindet allein in Deutschland Hunderttausende und begeistert Millionen. Doch zunehmend besteht die Gefahr, dass neue nationale und internationale Rahmenbedingungen das Fahren von historischen Fahrzeugen negativ beeinflussen könnten. Bei Gesetzgebungsprozessen gilt es also darauf zu achten, dass unser fahrendes Museum nicht unter die Räder kommt.

Bereits bei der Gründung der Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) in 1966 stand die Interessenvertretung als wichtiges Ziel vor Augen. Seitdem wurde der Fokus auf die Lobbyarbeit immer stärker und so hat sich diese heute zu einer Hauptaufgabe der FIVA entwickelt. Die FIVA wird durch die Mitgliedsverbände in fast 70 Ländern repräsentiert. Deutschland ist mit ca. 200.000 Mitgliedern die drittstärkste Nation innerhalb der FIVA. ADAC Klassik als Autorité Nationale de la FIVA (ANF) leistet wertvolle Beiträge und zeigt mit der Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge, dass wir gemeinsam daran arbeiten müssen, den Erhalt des mobilen Kulturgutes sicherzustellen. Die Gesellschaft und die Politik sehen das Engagement mit historischen und klassischen Fahrzeugen positiv, denn die Welt der Oldtimer spielt eine große soziale und wirtschaftliche Rolle in Freizeit, Kultur und nicht zuletzt auch in der Arbeitswelt.

Drei „P“s sind das Motto der FIVA – Preservation, Protection, Promotion. Ein wichtiger Erfolgsfaktor ist ein viertes „P“: „P“ wie Passion, **unsere** Leidenschaft um die Fahrzeuge, die Sie hegen und pflegen in Bewegung zu halten. Machen **Sie** mit und tragen Sie mit Ihrer Leidenschaft dazu bei, das mobile Kulturgut zu erhalten, zu schützen und zu fördern.

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 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 Oldtimerszene 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, das Antragsformular mit dem technischen Reglement des Weltverbands (FIVA Technical Code) in seiner deutschen Übersetzung und Tipps zur Vorgehensweise stehen im Internet unter www.adac.de/klassik 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“.



RETRO
MESSEN



RETRO CLASSICS®

MESSEN FÜR FAHRKULTUR

RETRO CLASSICS® STUTTGART
27.02. – 01.03.2020 | Messe Stuttgart

RETRO CLASSICS BAVARIA®
04. – 06.12.2020 | NürnbergMesse

www.retro-classics.de

www.retro-classics-bavaria.de

Save the Date

RETRO CLASSICS® STUTTGART
18. – 21. März 2021 | Messe Stuttgart

THE
HISTORIC
MOTORING
Awards
2018

SHOW
OF THE YEAR
WINNER

EXKLUSIVPARTNER DER RETROWELT

RETRO
PROMOTION



KAISERLICHER
AUTOMOBIL-CLUB
TRADITIONSCENTRUM DES AD



1000
MIGLIA



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.

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.



4. INT. ADAC ZÜRICH WESTFALEN KLASSIK

3.- 6. SEPTEMBER 2020

ZUSATZKLASSEN FÜR
OLDTIMER-WANDERN &
HIST. RALLYE-FAHRZEUGE



Foto: Herbert Polder

Sportlicher und touristischer Oldtimergenuss mit dem ADAC Westfalen e.V.

Exklusive Streckenführung entlang der Sehenswürdigkeiten vor der wunderschönen Kulisse des Sauerlands.
Start und Ziel im neugestalteten Kurpark der Gemeinde Bad Sassendorf.

Wählen Sie bei Ihrer Nennung zwischen sportlicher Herausforderung, oder entspannt geführter „Klassik-Tour“.

Jetzt reservieren: T +49(0)231 54 99 236 • westfalen-klassik@wfa.adac.de

Ankündigung: „FIVA World Rally“ vom 1.-5. September 2021 in Bad Sassendorf, Deutschland

Weitere Informationen: www.adac-westfalen-klassik.de



2.6 Elektroumbau von Oldtimern



Der Umbau von Oldtimern zum E-Auto – Sakrileg oder Weiterentwicklung? Geht dadurch der Status als historisches Fahrzeug verloren? Die FIVA hat hierzu eine klare Position veröffentlicht. Mehr und mehr kommerzielle Ausrüster bieten die Umrüstung historischer Fahrzeuge auf Elektroantrieb an. Dabei wird der gesamte Antrieb durch einen Elektroantrieb und Akkus ersetzt. So würden die Fahrzeuge ihr historisches Erscheinungsbild behalten und gleichzeitig die aktuellen Umweltstandards erfüllen. Mehr Leistung sei ein weiterer Vorteil einer solchen Umrüstung. Einige Umrüster haben sogar Genehmigungen der offiziellen Typengenehmigungs-/Zertifizierungsstellen, dass das Fahrzeug die Original-Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) behalten darf, obwohl der Antrieb fast vollständig ausgetauscht wurde.

FIVA-Standpunkt zur Elektrifizierung

Für den Oldtimer-Weltverband FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) ist es nachvollziehbar, dass einige Halter ihr Fahrzeug elektrifizieren möchten. Selbstverständlich kann jeder im Rahmen der geltenden Gesetze und Bestimmungen selbst über Änderungen entscheiden. Als Organisation, die sich für den Erhalt und Schutz sowie die Förderung historischer Fahrzeuge einsetzt, kann die FIVA allerdings Haltern und Gesetzgebern den Austausch des Antriebs in historischen Fahrzeugen durch moderne ElektrokompONENTEN (Motor und Akku) nicht empfehlen.

Historische Fahrzeuge, deren Original-Verbrennungsmotor durch einen Elektromotor ersetzt wurde, gelten laut Definition der FIVA nicht mehr als historisch. Ein solcher Umbau steht dem Ziel entgegen, historische Fahrzeuge und das damit verbundene Kulturgut zu erhalten. Aus Sicht der FIVA sind umgerüstete Fahrzeuge nur dann weiterhin historisch, wenn die Umbauten zeitgenössisch sind.

Nach der Definition der FIVA ist ein historisches Fahrzeug, ein mechanisch angetriebenes Fahrzeug, das mindestens 30 Jahre alt ist, das in einem historisch korrektem Zustand erhalten und gewartet wird, dessen Nutzung nicht auf täglichen Transport ausgerichtet ist und das wegen seines technischen und historischen Wertes bewahrt wird.

Tiddo Bresters (FIVA Präsident und zum Zeitpunkt des Statements FIVA Vizepräsident der Legislation Commission), erläutert dazu: „Unserer Ansicht nach 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.

Weitere wichtige Positionspapiere der FIVA Legislation Commission finden Sie auf den Internetseiten der FIVA unter www.fiva.org/en/commissions/legislation-commission





2.7 FIVA World Motoring Heritage Year 2016, Das Jahr des Internationalen Automobilen Kulturgutes

Zum 50-jährigen Bestehen der FIVA wurde vom Weltverband das Jahr 2016 zum World Motoring Heritage Year (WMHY) ausgerufen. Damit sollte einerseits die Geschichte des Kraftfahrwesens gewürdigt und andererseits der Neuaufbruch der weltweiten Oldtimerbewegung gefeiert werden. Um das World Motoring Heritage Year zu begehen und ihren neuen Leitsatz „Schutz, Erhalt und Förderung des automobilen Weltkulturerbes“ mit Leben zu erfüllen, organisierte die FIVA im Jubiläumsjahr zahlreiche Veranstaltungen und Initiativen, die auch in den Folgejahren teilweise noch fortgesetzt werden.

- Regelmäßig stattfindende „Heritage Forums“ (Kulturgutforen), zu denen sich die Leiter der Klassikabteilungen der großen Fahrzeughersteller treffen, sowie zwei Symposien zu relevanten Themen, die allen Interessierten Gelegenheit zur Debatte wichtiger Fragen geben.
- Erweiterung der FIVA um Mitglieder aus Industrie, Wirtschaft, Medien und Museen, z. B. Hersteller. Diese sollen die Möglichkeit haben, einen Beitrag zur Oldtimerbewegung zu leisten und diese zu unterstützen.

- Erkennung von Themen allgemeinen Interesses, Interessenvertretung bei den entsprechenden Behörden und Sensibilisierung der Öffentlichkeit.
- Von der FIVA ausgelobte Preise bei zahlreichen Veranstaltungen von höchstem internationalem Rang.
- Ausstellung von FIVA-Pässen aufgrund des neuen technischen Reglements zur Beurkundung historischer Fahrzeuge.

Bleiben Sie über alle Aktionen der FIVA informiert und abonnieren Sie die Rubrik „Oldtimer“ des kostenlosen elektronischen ADAC Newsletter unter: www.adac.de/newsletter

2.8 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 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

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, „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.

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 aufzuzeihen.

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.

➤ 3. Definitionen und Klassifizierungen

Was zeichnet eigentlich einen Oldtimer oder einen Youngtimer aus? Dies sorgt selbst in der Fachwelt für viel Diskussionsstoff. Mitunter kann dies in einer philosophischen Betrachtungsweise enden, die stets auch viel Subjektivität beinhaltet. Übrigens: Entgegen der landläufigen Meinung wird der Begriff Oldtimer in England nicht im Zusammenhang mit alten Fahrzeugen gebraucht. Dort versteht man unter dem Begriff Oldtimer vielmehr einen „alten Mann“. In England spricht man eher von „classic car“, „veteran car“ oder „vintage car“.

3.1 Definition

Geht man auf Spurensuche, wird man sogleich im Duden fündig. So steht dort geschrieben: „Oldtimer = altes ehrwürdiges Modell eines Fahrzeugs“. Im Wörterbuch von Wahrig ist nachzulesen: „Automodell aus der Frühzeit des Automobilbaus mit Liebhaber- und Sammlerwert“. 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 §2 Nr. 22) verankert, und zwar für Fahrzeuge, die älter als 30 Jahre und in einem erhaltenswerten Zustand sind. 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



Der Oldtimer-Weltverband FIVA definiert den Begriff „Oldtimer“ folgendermaßen: Ein histori-

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

Einheitliche Youngtimer-Definition

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

Youngtimer-Fahrzeuge sind Fahrzeuge, die

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

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

Youngtimer-Fahrzeuge

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

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

Oldtimer: mindestens 30 Jahre alt
Youngtimer: zwischen 20 und 30 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. FI-



VA-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 Fahrzeugalter: mind. 30 Jahre	

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

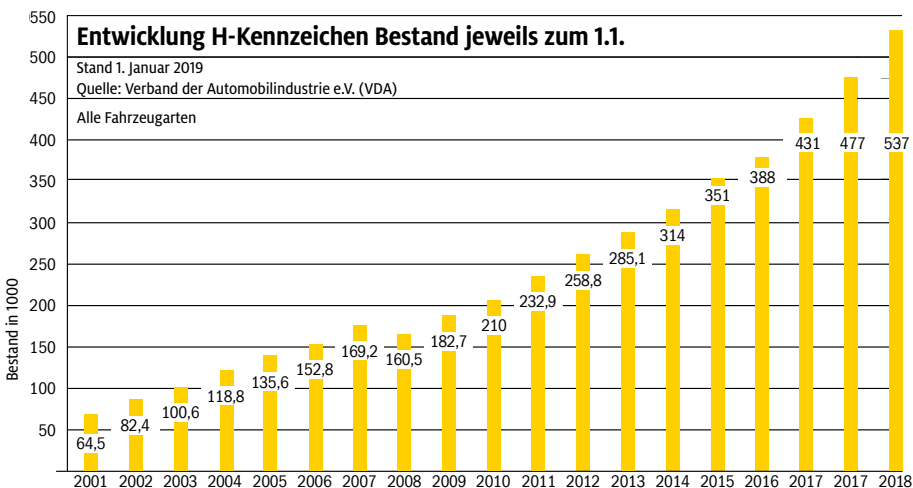
Seit Einführung der H-Kennzeichen im Jahre 1997 kennen die Zahlen nur eine Richtung: Nach oben. Lediglich 2008 gab es einen Knick in der Statistik, doch der war allein einer geänderten Zählweise durch das Kraftfahrtbundesamt (KBA) geschuldet. Auch ohne Historien-Kennzeichen: Die Begeisterung für Oldtimer und Youngtimer wächst kontinuierlich. 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. Der Traum vieler Auto- und Motorradfahrer ist ein eigener Oldtimer in der Garage.

4.1 Allgemeines

Nach einer 2017 durchgeführten Studie des Instituts für Demoskopie Allensbach gibt es 4,1 Millionen Pkw-Fahrer, die besonders an Oldtimern interessiert sind. Auch außerhalb dieser Kernzielgruppe erfreuen sich klassische Fahrzeuge großer Beliebtheit. 42 % aller Deutschen freuen sich, wenn sie Oldtimer auf der Straße sehen. 38 % der Bevölkerung sagen, dass Oldtimer-Besitzer zum Erhalt technischen Kulturgutes beitragen.

KBA-Statistik:

Das Kraftfahrtbundesamt (KBA) weist seit 1.3.2007 in den Bestandszahlen nur noch angemeldete Fahrzeuge aus. Vorübergehende Stilllegungen und Außerbetriebsetzungen werden seither nicht mehr berücksichtigt, womit die Statistiken im Schnitt um 12,9 Prozent niedrigere Bestandszahlen ausweisen, als es früher der Fall war.

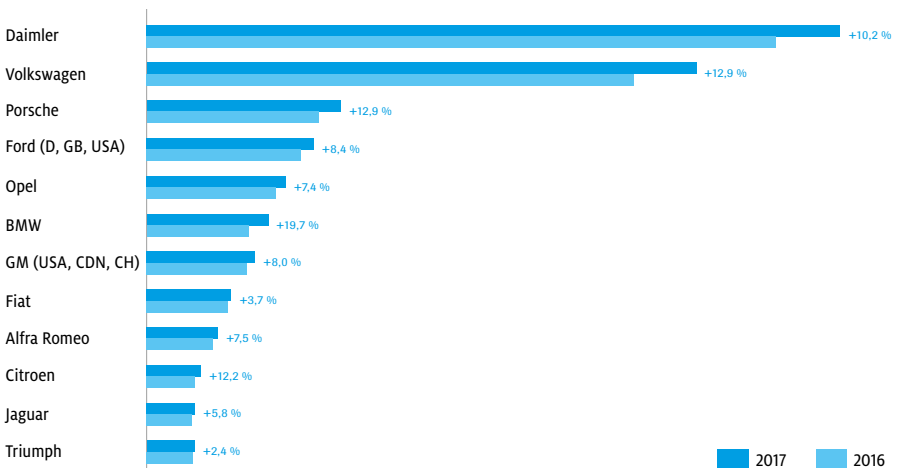


4.2 Zulassungsstatistik H-Kennzeichen

Zu den in der Zulassungsstatistik erfassten Fahrzeugen, die 30 Jahre oder älter sind, werden auch all jene Fahrzeuge mit dem H-Kennzeichen gezählt (siehe Kapitel Zulassung). Während Kfz-Zulassungen im Allgemeinen nichts über den Fahrzeugzustand ausgesagen, kann bei einem mit H-Kennzeichen zugelassenen Fahrzeug von einem gesetzlich definierten Oldtimer im Sinne der Fahrzeugzulassungsverordnung gesprochen werden. 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 möglichst gepflegten, originalgetreuen Oldtimer besitzen. Diese spezielle, für historische Fahrzeuge steuervergünstigte Zulassungsmöglichkeit nach der StVZO wurde 1997 eingeführt. Die Nutzung dieses Kennzeichens boomt seitdem, was die Grafik „Entwicklung H-Kennzeichen Bestand“ veranschaulicht. Die Zulassungszahlen haben sich in den letzten 10 Jahren verdreifacht. 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.

Bestand H-Kennzeichen – Pkw nach Hersteller



Stand 1. Januar 2018

Quelle: VDA Fachbereich Historische Fahrzeuge

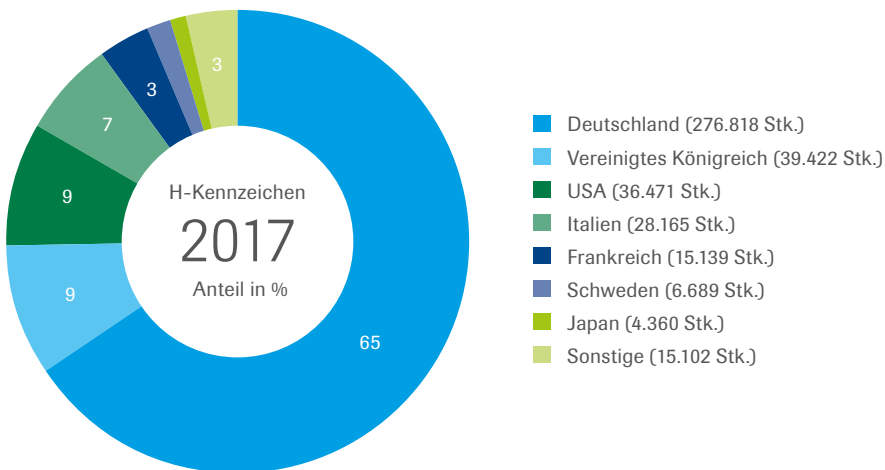
4.3 Pkw-Zulassungen mit H-Kennzeichen im Detail

Der Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) erstellt regelmäßig Statistiken zu den Pkw-Zulassungen. Zum 1.1.2019 lag die Gesamtzahl aller historischen Kraftfahrzeuge mit H-Kennzeichen – dazu zählen neben Pkw auch Nutzfahrzeuge, Zugmaschinen und Motorräder – bei rund 536.515.

Gemäß der letzten detaillierten VDA-Auswertung zum 1.1.2018 stehen die deutschen Marken in der Gunst der Oldtimer-Liebhaber deutlich im Vordergrund. Knapp zwei Drittel aller Fahrzeuge älter als 30 Jahre sind von deutschen Herstellern. Neuerdings stehen jedoch auch japanische Pkw zunehmend auf der Liste der Begehrlichkeiten. So wuchs der Anteil dieser Fahrzeuge aus Fernost um fast 70 Prozent und verzeich-

nete damit erneut die größte Zuwachsrate. Die Beliebtheit der deutschen Fahrzeuge mit H-Kennzeichen spiegelt sich in der Rangliste der Marken wider. Seit Jahren ist die Reihenfolge der Hersteller auf den Spitzenplätzen unverändert: Daimler führt vor Volkswagen und Porsche. In der Rangliste der beliebtesten Oldtimer liegt seit vielen Jahren der VW Käfer vorn. 36.258 Fahrzeuge aus Wolfsburg belegen deutlich, dass der Erwerb eines Oldtimers nicht unbedingt mit großen Kosten verbunden sein muss. Ein weiterer Volkswagen, der als Oldtimer zunehmend Bedeutung gewinnt, ist der Golf. In der Rangliste der häufigsten Modelle ist er gegenüber 2016 von Platz 8 auf Platz 6 geklettert. Allerdings haben nur rund 30 Prozent aller gemeldeten Golfs, die älter als 30 Jahre sind, ein H-Kennzeichen. Der Mercedes-Benz W 123 hat seinen zweiten Rang mit nun 19.718 Fahrzeugen gehalten.

Pkw mit H-Kennzeichen – Herstellerländer



Stand 1. Januar 2018
Quelle: Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Motorräder spielen bei den H-Kennzeichen nur eine untergeordnete Rolle, da sich der ermäßigte (aber pauschale) Steuersatz bei Motorrädern im Vergleich zur einfachen Zulassung erst ab mehr als 625 ccm „rechnet“ und Umweltzonen für Zweiräder nicht gelten. Den größten Anteil machen daher die Pkw aus. Die restlichen H-Anmeldungen entfallen auf Motorräder, Busse, Lkw, Zugmaschinen (Trecker) und ein paar Anhänger. Wie viele klassische und historische Fahrzeuge heute tatsächlich in Deutschland existieren, lässt sich allein mit den Zahlen des KBA aber nicht ermitteln, da es sich hierbei nur um die zugelassenen Fahrzeuge handelt. Oldtimer, die in einer Garage in den Dornrös-

chenschlaf verfallen sind, werden nach dem Zahlenwerk des KBA genauso wenig erfasst wie jene Exemplare, die in Oldtimer-Museen und -Sammlungen stehen und bei Bedarf meist mit dem roten 07er-Kennzeichen bewegt werden. Historische Rennfahrzeuge ohne Straßenzulassung sind in den bestehenden KBA-Statistiken ebenfalls nicht registriert. Die IfD-Allensbach Oldtimer-Studie 2017/2018 geht von mehreren Hunderttausend nicht zugelassenen Oldtimer-Pkw in Deutschland aus: Nur ein sehr geringer Teil von ihnen wird wieder zugelassen werden. Die meisten von ihnen sind und bleiben potentielle Restaurierungsobjekte, Ersatzteilträger, Schrott.

Oldtimer-Pkw in Deutschland nach Typen

Typ	„H-Kennzeichen 1.1.2018“	„H-Kennzeichen 01.01.2017“	„Veränderung Vorjahr in %“	„> 30 Jahre 01.01.2018“
Volkswagen Käfer	36.258	34.643	4,65	51.009
Mercedes-Benz W 123	19.718	18.578	6,14	27.146
Porsche 911/912	15.840	14.052	12,72	19.762
Mercedes-Benz SL R 107	15.798	13.719	15,15	19.964
Volkswagen Bus und Trapo	11.975	10.183	17,60	22.019
Volkswagen Golf	7.938	5.984	32,65	26.074
Mercedes-Benz „/8“	7.503	7.352	2,05	9.506
Mercedes-Benz „Heckflosse“	5.799	6.097	- 4,89	6.447
Mercedes-Benz SL W 113	5.029	4.949	3,67	5.144
Opel Kadett	4.930	4.685	5,23	13.482

Stand 1. Januar 2018
Quelle: Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)



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 2017/2018

Die Zeitschrift „Oldtimer-Markt“ untersucht seit

Jahren in regelmäßigen Abständen den Markt für klassische Fahrzeuge in Deutschland. Die aktuelle Studie 2017/2018 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.

Oldtimerwandern mit dem ADAC Nordrhein e. V.



Rheinlandfahrt
Oldtimerwandern mit historischen Motorrädern



ADAC EIFELRUNDFAHRT
Oldtimerwandern mit historischen Automobilen



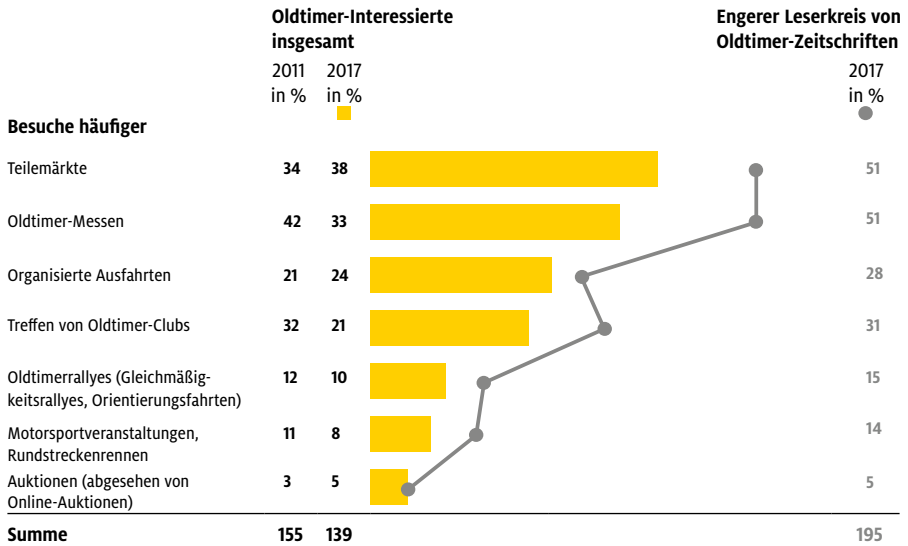
GARDASEE KLASSIK
Oldtimerwandern mit dem ADAC Nordrhein

Weitere Informationen unter:
oldtimerwandern-nordrhein.de

4. Daten, Zahlen, Fakten

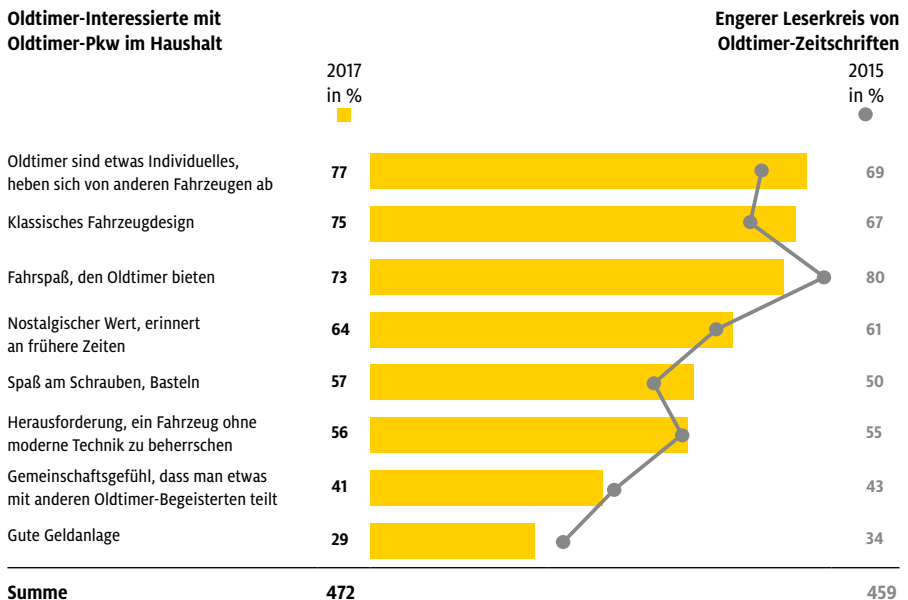
Die Aktivsten in der Szene lesen Oldtimer-Zeitschriften

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Oldtimer-Interessierte
Quelle: IfD-Umfrage 3445, März/April 2017



Was reizt sie am Thema Oldtimer besonders?

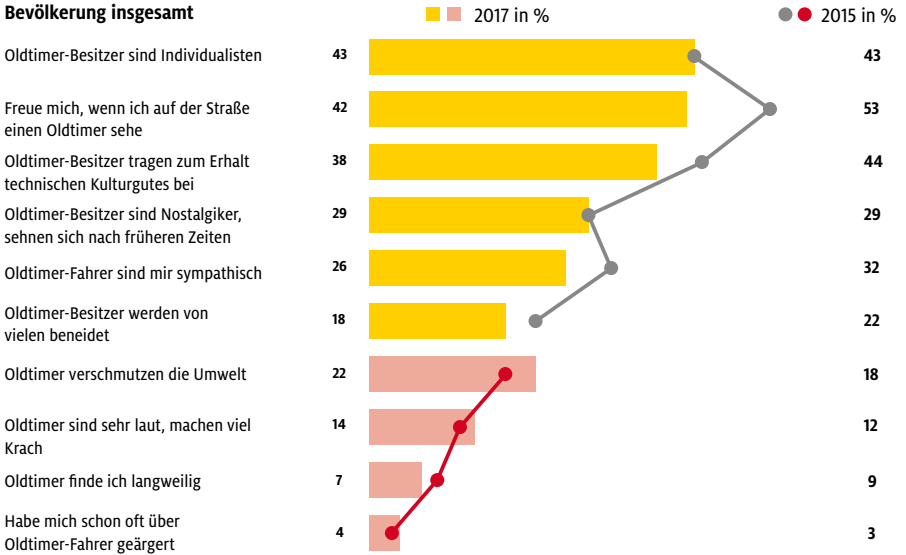
Basis: Bundesrepublik Deutschland, Oldtimer-Interessierte
Quelle: IfD-Umfrage 3445, März/April 2017



Assoziationen zu Klassikern und ihren Fahrern

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahre
Quelle: Repräsentative Bevölkerungsbefragung des
IfD-Allensbach, März/April 2017 1.407 Befragte)

Bevölkerung insgesamt

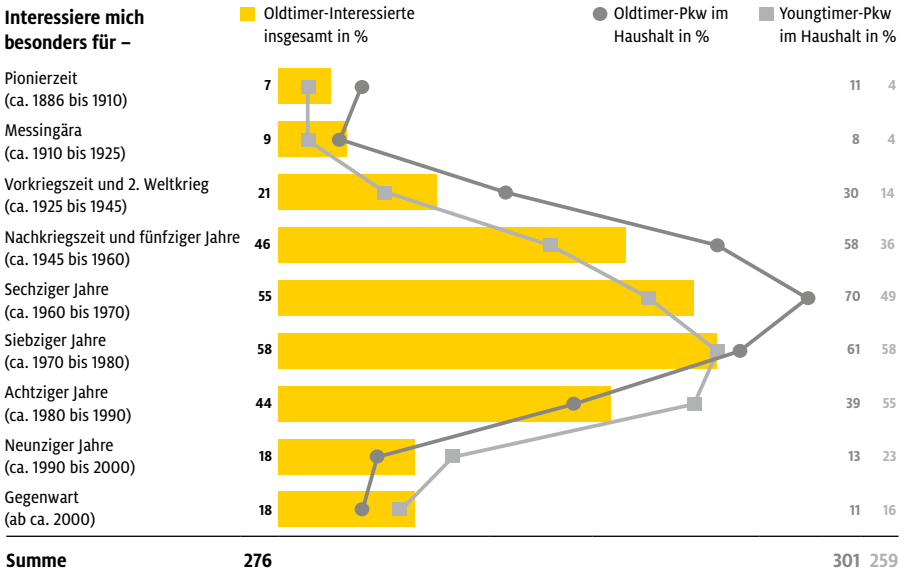


22 % der Bevölkerung interessieren sich für Oldtimer, 42 % freuen sich, wenn sie einen Oldtimer sehen, 41 % würden gerne einmal mit einem Klassiker fahren. Eigentlich ein tolles Ergebnis, wenn die Werte von 2015 nicht deutlich besser wären...

Was reizt sie am Thema Oldtimer besonders

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Oldtimer-Interessierte
Quelle: IfD-Umfrage 3445, März/April 2017

Interessiere mich besonders für –



4.6 Oldtimer in Europa/international

Oldtimerenthusiasten sind auf der ganzen Welt beheimatet und viele Aktivitäten mit historischen Fahrzeugen werden grenzüberschreitend durchgeführt. Ob jemand mit seinem Oldtimer gelegentlich im Ausland an einer Veranstaltung teilnimmt, Kontakte zu Spezialisten einer besonderen ausländischen Marke z. B. im Rahmen einer Clubmitgliedschaft, pflegt oder etwa zu Besuch auf europäischen Messen sowie Teilmärkten ist, sie teilen alle die Freude an diesem Hobby und tauschen sich gerne mit Informationen, Rat und Hilfestellung aus. Allen gemeinsam ist der Wunsch, Oldtimer als technisches Kulturgut zu bewahren und die Fahrzeuge der motorisierten Vergangenheit auch künftig ohne Einschränkungen oder Restriktionen auf öffentlichen Straßen bewegen zu können und somit der breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Die Bedeutung der historischen und klassischen Fahrzeuge international zu fördern, ist ein wichtiges Ziel der FIVA. Ein Blick auf andere Länder zeigt, dass die Rahmenbedingungen für die Freunde des „alten Blechs“ nicht in allen Ländern vorteilhaft sind. Während es in einigen Staaten (noch) keine Regelungen speziell für Oldtimer gibt, hat in Deutschland der Gesetzgeber mit einer vergünstigten Kfz-Steuer Rahmenbedingungen für die „finanzierbare“ Nutzung von klassischen und historischen Fahrzeugen geschaffen. Auch einige Versicherungen bieten



besondere Tarife an, da Oldtimer sehr selten in Unfälle verwickelt sind, und die Besitzer auf ihre Schätzchen sehr gut aufpassen. Allerdings gibt es auch Beispiele, die in Deutschland beheimatete Oldtimer-Besitzer neidvoll in andere Länder schielen lassen. So sind in Luxemburg Fahrzeuge, die vor 1950 erstmals zugelassen wurden, ganz von der Kfz Steuer befreit, und Automobile die zwischen 1950 und 1978 gebaut worden sind, haben eine Kfz-Steuer in Höhe von 25 Euro/Jahr, für Motorräder fallen jährlich 15 Euro an. In Norwegen und Spanien müssen für Oldtimer ebenfalls keine Kfz-Steuern entrichtet werden. In einigen Ländern wiederum gibt es bereits langjährige positive Erfahrungen mit Wechselkennzeichen. Diese Beispiele zeigen, dass in anderen Ländern teilweise bessere Bedingungen für Oldtimer-Besitzer vorliegen.

Eine umfassende Übersicht über die gesetzlichen Bestimmungen für Oldtimer in anderen Ländern sowie deren Zulassungskriterien hat die FIVA in ihrem Internetauftritt unter www.fiva.org veröffentlicht.



„2020 startet die FIVA eine neue Befragung von Eigentümern historischer Fahrzeuge, Oldtimer-Betrieben und - Clubs. Die Ergebnisse dieser Studie erhalten Sie über den Oldtimer-Newsletter.“

DIE KLASSIK WELTMESSE



TICKET

Im Vorverkauf Tickets sichern!
Geld und Zeit sparen unter
www.technoclassica-tickets.de

32. WELTMESSE FÜR OLDTIMER, CLASSIC- & PRESTIGE-AUTOMOBILE, MOTOR-
SPORT, MOTORRÄDER, ERSATZTEILE, RESTAURIERUNG UND WELT-CLUBTREFF
ESSEN, 25.-29. MÄRZ 2020

MESSE
ESSEN

EINTRITTSERMÄSSIGUNG
Zwillinge 2=1

2020
DAS ZWILLINGSJAHR

Sharing is Caring

#technoclassica
#sharethepassion

SIHA
AUSSTELLUNGEN PROMOTION GMBH
VERANSTALTER / ORGANISER

www.siha.de

Artist: Benjamin Freudenthal



➤ 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 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 Oldtimer-Besitzern. 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 Typenpreferenten 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 Motorworld Classics Berlin, die Retro Classics in Stuttgart, die Motorworld Classics Berlin, die Motorworld Classics Bodensee, die Retro Classics in Stuttgart und in Nürnberg, sowie die Interclassics Maastricht. Abonnieren Sie die Oldtimer-Rubrik des kostenlosen ADAC Newsletters und bleiben Sie stets informiert, wann welche Messe stattfindet:

www.adac.de/newsletter

5.2 Den richtigen Klassiker finden

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

So befindet sich das Wunschfahrzeug oft nicht im gleichen Postleitzahlengebiet, sondern wartet im Nachbarland auf seinen neuen Besitzer. International agierende Marktplätze wie Classic Trader (**www.classic-trader.com**) erlauben die



CLASSIC TRADER

DRIVEN BY DESIRE.

Hier verkaufen Sie Ihren Klassiker!

Europas Old- & Youngtimer Markt.

20% RABATT
mit dem Gutscheincode
„ADAC20“



Ihr Fahrzeug. Online & Print.
Weltweit.

www.classic-trader.com/verkaufen

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. So hat es sich Classic Trader zur Aufgabe gemacht, Schritt für Schritt den weltweit größten Bestand von Sammlerfahrzeugen auf einer spezialisierten Plattform zusammenzufassen. Mit neun vollständig lokalisierten Länderversionen bildet Classic Trader heute bereits den zentraleuropäischen Markt ab.

Damit es im Rahmen des Kaufes keine unangenehmen Überraschungen gibt, kann sich der Käufer bei Classic Trader zudem durch eine Reihe von Dienstleistungen absichern. So ist eine sichere Form der Bezahlung ebenso möglich wie, abhängig vom Gesamtzustand des Fahrzeuges, die Absicherung des Fahrzeugzustandes durch eine spezielle Garantie.

5.3 Preisinformationen

„BMW 1602, Baujahr 1971, Zustand 2 – 3, VB 6.400 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. 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 bewegt. 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 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 ganz erstaunliche 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 da-



Mit Stil am Steuer sparen!

Leasing und Finanzierung von Oldtimern,
Youngtimern und anderen Klassikern.

COMCO Autoleasing GmbH & Co. KG

Classic Remise Düsseldorf & Berlin • Motorworld Böblingen

Telefon 0211 976 9630

www.comco-classic-cars.de

COMCO 

CLASSIC CAR LEASING



maliger Zeit in weiter Ferne. Im Gegenteil: Besitzer von Modellen aus der „Schmiernippel“-Ära kennen die in kurzen Abständen durchzuführen- den fett- und schweißtreibenden Arbeiten bestens. Ein Blick in alte Bedienungsanleitungen zeigt: Das Thema „Pflege“ ähnelt hier bei manchen Modellen oft einem umfangreichen Werkstatt-Handbuch.

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



INGENIEURBÜRO DEUSCHLE

Ihr Gutachter für klassische Fahrzeuge



IHR KLASSIKER IN EXPERTEN-HÄNDEN

Bewertung. Begutachtung. Beratung. Restaurationsbegleitung.

Was ist der Oldtimer wert? Das ist die entscheidende Frage für die Versicherung, für einen evtl. Schadensfall und nicht zuletzt für Sie als Eigentümer.

Kommen Sie vorbei oder vereinbaren Sie einen Vor-Ort-Termin am Standort Ihres Fahrzeugs und ich stehe Ihnen gerne als Experte zur Seite:

- **Bewertung und Begutachtung**
- **Kaufberatung**
- **Restaurationsbegleitung**
- **Schadengutachten**

Als Prüflingenieur der GTÜ kann ich meine Leistung am klassischen Fahrzeug abrunden und Ihnen „alles aus einer Hand“ anbieten:

- **Begutachtung zur Einstufung**
als Oldtimer („**H-Kennzeichen**“)
- **Hauptuntersuchung** inkl. „**AU**“
- **Änderungsabnahmen** („**Eintragungen**“)

Ich würde mich freuen Sie und Ihren Klassiker zu begrüßen.

Ihr Dipl.-Ing. (FH) Konrad Deuschle und Team.



Classic Data
Bewertungspartner

INGENIEURBÜRO DEUSCHLE GMBH

Kuppinger Str. 17/1

72218 Wildberg

www.ib-deuschle.de

T 07054 93287-81

F 07054 93287-83

info@ib-deuschle.de

➤ 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 ver-

schmerzbar, 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 angenehme 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 Gesamtleistung bzw. Laufleistung nach einer Restauration widerspiegeln. Entsprechend hierzu ist auch der Verschleißgrad der Technik.

Note 4 Verbrauchter Zustand. Nur eingeschränkt fahrbereit. Sofortige Arbeiten zur erfolgreichen Abnahme gem. § 29 StVZO sind notwendig. Leichtere bis mittlere Durchrostungen.



Fahrzeug komplett in den einzelnen Baugruppen aber nicht zwingend unbeschädigt. Ein Fahrzeug, auf das man zugeht und bei dem diverse Mängel schon aus der Entfernung erkennbar sind. Eine nähere Inaugenscheinnahme zeigt deutliche Verschleißspuren.

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

Im Rahmen einer Arbeitsgruppe des Parlamentskreis Automobiles Kulturgut (PAK) wurde ein Vorschlag erarbeitet, wonach die Zustandsnoten mit einem Ausrufezeichen („!“) versehen werden können, wenn bei dem Fahrzeug Besonderheiten, z. B. Historie oder Originalität, vorhanden sind. Eine endgültige Empfehlung der Handhabung dieses Ausrufezeichens soll in 2020 erarbeitet werden. Bleiben Sie über den ADAC Oldtimer-Newsletter unter www.adac.de/newsletter informiert.

* 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 zu meinem Kaufobjekt?

Erforderlich ist eine penible Bestandsaufnahme aller wesentlichen (auch der von außen nicht unbedingt sichtbaren) Bereiche. Ohne Beratung durch einen Sachverständigen (ADAC Prüferzentren, classic-analytics, Classic Data, DEKRA, FSP, GTÜ, KÜS, TÜV, vgl. Kapitel „Nützliche Adressen“) bzw. einen Spezialisten der Markenclubs ist dies ein schwieriges Unterfangen. Selbst ein vermeintlich ordentliches Exemplar kann noch um eine Stufe abrutschen, wenn man beispielsweise auf zum Baujahr unpassende Anbauteile oder Technik-Komponenten stößt. So klar die Zustandskategorien definiert sind: Die Einordnung eines Kaufobjektes in die genannten Kategorien (und damit auch die Preisfindung) setzt viel Erfahrung voraus! Die Wertermittlung klassischer Fahrzeuge ist eine Wissenschaft für sich und selbst für Experten nicht immer ganz leicht durchzuführen. Es gibt viele unterschiedliche Faktoren, die den Wert eines Fahrzeuges positiv oder negativ beeinflussen. Bei der Begutachtung eines Oldtimer wird der Sachverständige entsprechend auf alle individuellen Parameter eingehen. Das Fachbuch „Wertermittlung klassische Kraftfahrzeuge“ aus der Georg Olms Verlag AG zeigt anhand von Fallbeispielen, wie die verschiedenen Einflussmöglichkeiten zu bewerten sind. Ein aussagekräftiges Dokument zur Kaufentscheidung kann auch eine existierende FIVA Identity Card zum angebotenen Oldtimer sein. Dieses Dokument bestätigt, dass der Eigentümer Identität und Geschichte seines 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 dokumen-

tiert 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“.

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

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 eigent-

lich 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 Oldtimer kostenlos inserieren oder versteigern

Ein neues internationales Portal für Oldtimer, Youngtimer und moderne Klassiker ist seit März 2018 online: www.bidaclassics.de



In vielen Portalen müssen Anbieter für Inserate von Fahrzeugen zahlen – bei BIDaCLASSICS sind Inserate kostenlos und beinhalten darüber hinaus bis zu 50 Bilder und ein Wertgutachten. Beim Verkauf eines Oldtimers spielen Emotionen und Spekulationen oft eine preistreibende Rolle. Aus diesem Grund gibt es auf BIDaCLASSICS zusätzlich zu den Inseraten die Möglichkeit, kostenlos Auktionen für den Verkauf von Klassikern zu erstellen:

- Eine normale Auktion, wie z.B. bei eBay: jeder Bieter hat unendlich viele Gebote, sieht den aktuellen Auktionspreis und nähert sich in festgesetzten Schritten je Gebot. Ein Bietagent kann genutzt werden, sollte man zum Auktionsende nicht online sein.
- Bei der „Blind-Auktion“ hat jeder Bieter nur DREI Gebote und kennt NICHT das aktuelle Höchstgebot. Interessenten platzieren also ein Gebot, welches einer realistischen Marktpreis-Schätzung nahe kommt. Der Höchstbietende bekommt den Hinweis, dass sein Gebot derzeit das Höchste ist und die Auktion noch X Stunden dauert. Wird er überboten, erhält er nur die Information, dass ein höheres Gebot im Markt besteht und er noch zwei Gebote bzw. ein Gebot hat, um die Auktion zu gewinnen. Für Verkäufer kommen so in der Regel höhere Verkaufserlöse zustande, als mit einem Inserat. Am Ende jeder Auktion hat der Verkäufer drei Optionen:

Verkauf ablehnen, Verkauf zustimmen und Nachverhandlung

War die Auktion nicht erfolgreich (Verkauf abgelehnt), entstehen dem Verkäufer keine Kos-

ten. Eine geringe Verkaufsgebühr entsteht nur dann, wenn eine Auktion erfolgreich war. Käufer zahlen kein Aufgeld bei BIDaCLASSICS. „Diese Gebühren von Auktionshäusern (oft 9 - 20 %) soll der Käufer lieber in das Budget für den Fahrzeugkauf investieren.“, formuliert BIDaCLASSICS seinen Fair-Trade-Gedanken und ergänzt „Käufer können; Ihren gekauften Klassiker sogar über das Portal gegen mögliche Reparaturkosten absichern.“



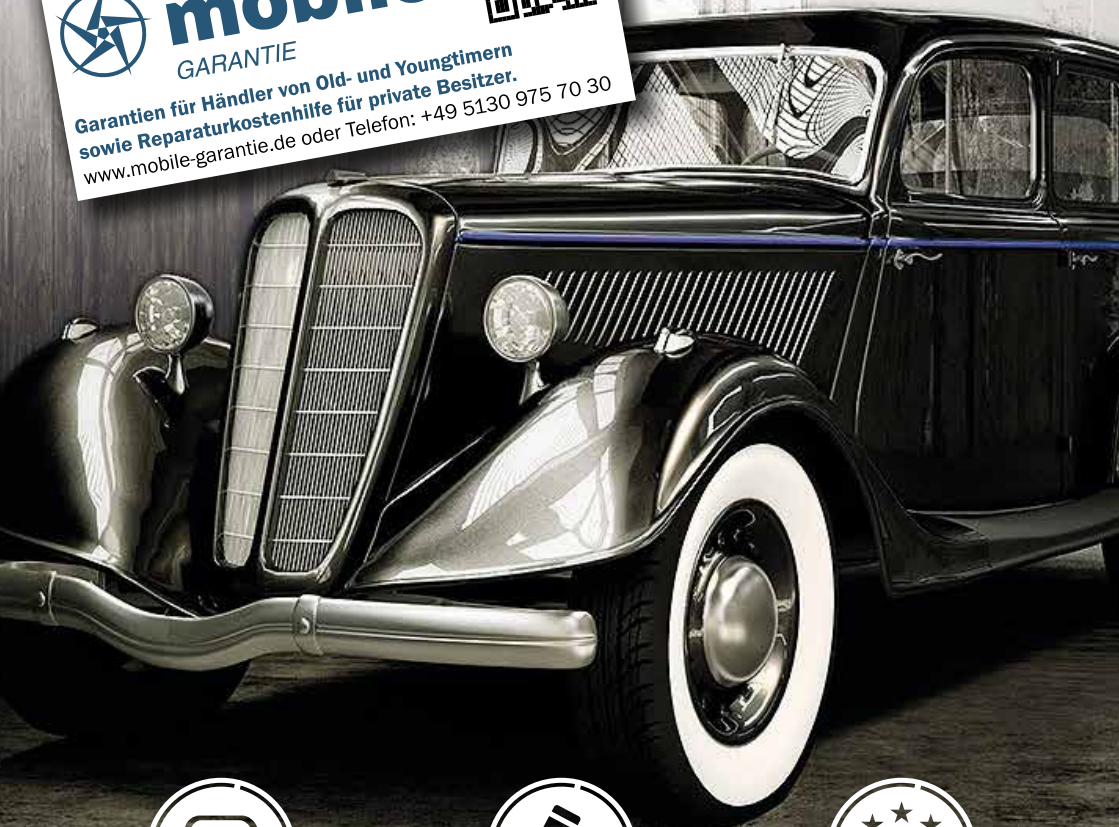
bidaclassics



mobile
GARANTIE



Garantien für Händler von Old- und Youngtimern
sowie Reparaturkostenhilfe für private Besitzer.
www.mobile-garantie.de oder Telefon: +49 5130 975 70 30



Kostenlos
Inserate erstellen



Kostenlos
Auktionen erstellen



Europaweiter
Marktplatz

www.bidaclassics.de

BIDaCLASSICS | Buckesfelder Straße 101 | 58509 Lüdenscheid
(ein Geschäftsbereich der motorido GmbH)

6.5 Der Kaufvertrag

Auto- oder Motorradkauf per Hand- schlag? 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/-/media/adac/pdf/jze/kaufvertrag-oldtimer.pdf



Der vom Verkäufer zugese- gte Erhal- tungs- zustand

sollte in das Formular aufge- nommen werden, denn dann wird er Vertragsbestandteil. Dies kann unter dem Punkt „Sonderevereinbarungen“ ge- schehen (z. B. „Fahrzeug ent- spricht der Zustandskate- gorie 2 - 3“). Sofern ein de- taillierter Zustandsbericht existiert (Protokoll einer ADAC Gebrauchtwagenunter- suchung oder Gutachten eines Sachverständigen), sollte ein entsprechender Hinweis in den Vertrag aufgenommen werden. Zu durchgeführten Restaurierungen empfiehlt es sich, auf die schriftliche An- gabe der Arbeitsschritte zu bestehen, vorzugsweise in Verbindung mit einer aus- führlichen Foto-Dokumen- tation.

ADAC Kaufvertrag für den privaten Verkauf eines historischen Kraftfahrzeuges (Oldtimer)
 Wichtig: Beide Vertragsparteien und Verkaufsstellen müssen überprüfbar identifiziert und unterschrieben werden - wenn in einem Punkt keine Angabe gemacht werden können, den Vorrang „unbekannt“ annehmen.

Verkäufer (privat):
 Name, Vorname: _____
 Straße: _____
 PLZ: _____ Ort: _____
 Tel. priv.: _____
 E-Mail: _____
 Person: Herr/Frau/Mr. und vollständige Bezeichnung: _____

Käufer:
 Name, Vorname: _____
 Straße: _____
 PLZ: _____ Ort: _____
 Tel. priv.: _____
 E-Mail: _____
 Person: Herr/Frau/Mr. und vollständige Bezeichnung: _____

Kraftfahrzeug: Hersteller: _____ Typ: _____
 Baujahr: _____
 Motor: _____
 Motorleistung (kW): _____
 Motorleistung (PS): _____
 Motorleistung (CV): _____
 Zylinder: _____
 Motorart: _____
 Motorbauart: _____
 Motorzustand: _____
 Motorleistung (kW): _____
 Motorleistung (PS): _____
 Motorleistung (CV): _____
 Zylinder: _____
 Motorart: _____
 Motorbauart: _____
 Motorzustand: _____

Gesamtpreis: € _____

Der Kraftfahrzeug wird unter Ausschluss der Sachmängelhaftung verkauft. Dieser Ausschluss gilt nicht für Schuldenersatzansprüche aus Sachmängelhaftung, die auf einer grob fahrlässigen oder vorsätzlichen Verletzung von Pflichten des Verkäufers beruhen sowie bei der Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit. Ggf. nach bestehende Ansprüche gegenüber Dritten aus Sachmängelhaftung werden an den Käufer abgetreten.

I. Angaben des Verkäufers:

1. **Der Verkäufer garantiert:**
 1.1 dass das KFZ in der Abbildung und Zubehör sein unbekanntes Eigentum ist.
 1.2 dass das KFZ folgende Zustandserhaltung bzw. folgenden Zubehör- Erhaltung: _____
 1.3 dass das KFZ - soweit dies bekannt -
 mit allen Zulassungspapieren ist
 mit gültigen Zulassungspapieren ist (z.B. gültiger Ausweis - falls Erwerbdatum angegeben ist)

2. **Der Verkäufer erklärt:**
 folgende Beschädigungen oder Unfallschäden (Zeit, Art und Umfang): _____
 keine Unfallschäden
 keine sonst. Beschädigungen (z.B. Negativschaden) vorlie- gen
 keine Angaben

3. **Der Verkäufer erklärt:**
 3.1 dass das KFZ in der Abbildung (samt - soweit dies bekannt -
 seinen Unfallschäden
 keine sonstigen Beschädigungen
 folgende Unfallschäden oder sonstige Beschädigungen betrie-
 3.2 dass das KFZ - soweit dies bekannt -
 ohne Einrückungen/Unfälle ist
 nicht/teilweise ist, weil _____
 3.3 dass das KFZ (soweit dies bekannt)
 eine Einrückung/Unfall von _____ hat
 keine Einrückung/Unfall hat
 3.4 dass das KFZ (soweit dies bekannt)
 eine Einrückung/Unfall von _____ hat
 keine Einrückung/Unfall hat
 3.5 dass das KFZ - soweit dies bekannt - (soweit)
 keine Einrückung/Unfall hat
 eine Einrückung/Unfall hat, weil _____

4. **Vorliegende Prüfprotokolle über den Zustand des KFZ:**
 4.1 Das Protokoll einer ADAC Oldtimer-Untersuchung
 vom _____, hoch ist ja nein
 4.2 Das Protokoll einer weiteren Prüforganisation
 vom _____, hoch ist ja nein

II. Erklärungen des Käufers:
 5. Der Käufer erklärt, dass das KFZ notwendig ja nein

III. Sonderevereinbarungen: (ggf. siehe Ergänzungsblatt verwenden)

Der Käufer bestätigt den Empfang
 der Zustellungserklärung bei 1*, bei 1** und der
 Bescheinigung über die erste HU
 das KFZ mit _____ Schlüssel
 Protokoll des ADAC Oldtimer-Untersuchung vom _____
 Protokoll einer anderen Prüforganisation vom _____
 des Reparatur- und Restaurierungsbillets vom _____

Der Verkäufer bestätigt den Empfang des Kaufpreises einer Anzahlung in Höhe von _____ €

*) Zustellungserklärung betriebl. Fahrzeugen
 **) Zustellungserklärung betriebl. + Privatfahrzeug

Siehe die Zutreffenden ankreuzen oder anfüllen.

© ADAC, April 2016, Stand 2017
 Nachdruck ist nicht gestattet



**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 0 800 51 21 01 62
(Mo. - Sa.: 8 - 20 Uhr) und in jeder ADAC Geschäftsstelle.

ADAC Autoversicherung AG

ADAC



➤ 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 vorspre-



chen und dort den Zollvorgang abschließen. Für einen Pkw (Tarifposition 8703)

müssen zehn Prozent Zoll und 19 Prozent Einfuhrumsatzsteuer gezahlt werden; für ein Motorrad (Tarifposition 8711) je nach Hubraum bis 250 ccm acht Prozent, über 250 ccm sechs Prozent Zoll und ebenfalls 19 Prozent Einfuhrumsatzsteuer.

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

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

Ursprungsnachweis: Die EU hat mit vielen Ländern, wie beispielsweise der Schweiz und Norwegen, so genannte Präferenzabkommen geschlossen. Denen zufolge entfällt bei der Einfuhr die Zollzahlung, aber nicht die Zahlung der

Einfuhrumsatzsteuer. Der Ursprungsnachweis (Warenverkehrsbescheinigung EUR.1) kann nur erstellt werden, wenn es sich bei dem Fahrzeug um ein Produkt der EU oder des präferenzbegünstigten Landes handelt. Der Ursprungsnachweis kann folglich nicht für Fahrzeuge, die beispielsweise in den USA oder Japan hergestellt wurden, ausgestellt werden.

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

In der kombinierten Nomenklatur der EU wurde eine neue Formulierung aufgenommen. Den neuesten Gesetzestext finden Sie im Amtsblatt der EU: L273 vom 31.10.2018. 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 ein-

7. Import und Export

wandfreiem 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 Bruttobetrag einschließlich der landesüblichen MwSt. In Deutschland fällt keine weitere MwSt. mehr an, da für 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.

INTERNATIONALE FAHRZEUGVERSICHERUNGEN



7. Import und Export

Übergabe:

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

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.

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.

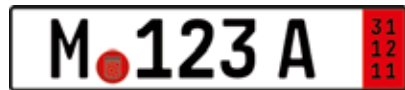
7.3 Ausfuhr aus der EU

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 deut-

schen 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 Zolkennzeichen 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 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: Internetausfuhranmeldung – 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	Ufficio della motorizzazione	www.aci.it
 Niederlande	kentekenbewijs	RDW	www.rdw.nl
 Schweden	registreringsbevis	Transportstyrelsen	www.transportstyrelsen.se
 Schweiz	Fahrzeugausweis	Straßenverkehrsamt	www.strassenverkehrsamt.ch
 USA	Certificate of title	Division of Motor Vehicles DM	www.usa.gov/motor-vehicle-services
 Deutschland	Fahrzeugbrief	Zulassungsstelle Straßenverkehrsamt	

➤ 8. Zulassungsarten und Steuersätze

Eine der wichtigsten Fragen eines Oldtimerbesitzers ist die Frage der verschiedenen Zulassungsmöglichkeiten und der 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 Schadstoffminderungs-systems (z. B. geregelten 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, CO₂-basiertes Steuersystem. Die übliche Zulassung kommt unter finanziellen Aspekten für Oldtimer in Frage: So beträgt die Jahressteuer trotz des hohen regulären Satzes z. B. beim 250-ccm-Hubraum einer Isetta nur 76,- Euro (3 mal 25,36 Euro je angefangene 100 cm³ Hubraum). Erst bei mehr als 700 ccm wird die ganzjährige reguläre Zulassung eines Pkw-Oldtimers teurer, als es mit einem H-Kennzeichen wäre – das Oldtimer-Kennzeichen ist für Pkw und Lkw aber erforderlich, wenn man in eine Umweltzone fahren möchte.

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

seit 2010 integrierten Abgasuntersuchung (AU) fällt abhängig von der Fahrzeugart üblicherweise alle 24 Monate an. Der AU-Prüfungsteil ist nicht erforderlich bei Benzinern mit Erstzulassung vor 01.07.1969 und bei Dieselmotoren vor 01.01.1977, bei Motorrädern vor 01.01.1989.

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

Achtung: Durch die seit 2007 gültige Regelung erlischt mit Stilllegung auch das Kennzeichen. 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.



Werte erhalten.

Einstufung Ihres Fahrzeuges als Oldtimer zur Erhaltung des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes – mit Sympathie und Sachverstand.

KÜS



KÜS

KÜS
TECHNIK GMBH

KÜS
AUTOMOTIVE GMBH

KÜS
AKADEMIE

KÜS
DATA GMBH

KÜS
SERVICE GMBH

KÜS-Bundesgeschäftsstelle · Zur KÜS 1 · 66679 Losheim am See

Tel. +49 (0) 6872 9016-0 · Fax +49 (0) 6872 9016-123

info@kues.de · www.kues.de



/kues.de

8. Zulassungsarten und Steuersätze

Online-Abmeldung von Fahrzeugen

Wer seit 2015 ein Fahrzeug anmeldet und damit eine neue Zulassungsbescheinigung Teil I erhält, kann sich bei einer künftigen Abmeldung den Gang zur Kfz-Zulassungsstelle sparen. Durch das Freirubbeln verdeckter Felder auf den Kennzeichen und in der Zulassungsbescheinigung Teil I werden Codes sichtbar, die auf einer Internetseite eingegeben werden und so das Fahrzeug abgemeldet werden kann. Bitte prüfen Sie vorher, ob Sie das Kennzeichen für eine etwaige Wiederzulassung reservieren können. Eine Abmeldung wie bisher bleibt natürlich möglich. Generell werden bei der Wiederzulassung an Stelle des alten Fahrzeugbriefs und Fahrzeugscheins die neuen EU-Zulassungsbescheinigungen ausgehändigt – vgl. Seite 83.

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

Stichwort Kennzeichen-Beleuchtung: Neben den regulären Blech-Schildern gibt es übrigens auch ein selbstleuchtendes Kfz-Kennzeichen, das mit einem speziellen Leuchtsystem ausgestattet ist. Damit die Sichtbarkeit bei Nacht und auch die Sicherheit erhöht werden – fragen Sie Ihren Schilderhersteller.

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 alle Details 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).

Im gewählten Zeitraum ist das Fahrzeug automatisch zugelassen. 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 die Details wie unter „Reguläres Kennzeichen“. Einzige Abweichung: Steuersatz pauschal 191,73 Euro (Pkw und Lkw) 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 Prüflingenieur (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 O7er-Kennzeichen beinhaltet übrigens immer eine reguläre Hauptuntersuchung nach § 29 StVZO. In der Praxis kommt es relativ häufig vor, dass Kunden mit einer frischen Hauptuntersuchung zur §23 Abnahme erscheinen, die kürzlich durchgeführte Hauptuntersuchung ist in diesen Fällen dann überflüssig gewesen.

Das Fahrzeug muss zudem laut § 2 Nr. 22 FZV zur „Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes“ dienen. Anders als beim roten O7er-Oldtimer-Wechselkennzeichen gibt es grundsätzlich keine Einschränkungen bei der Verwendung. Nur mit dem „H“- bzw. dem O7er-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 EUR (Motorrad 46 EUR), die für eine ganzjährige Zulassung als Oldtimer fällig werden, lassen sich mit der Kombination aus Saisonkennzeichen doch einige EUR sparen. Wer sein

Fahrzeug nur halbjährlich zulässt, z. B. von Mai bis Oktober, kann so 95 EUR 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 gar nicht mehr bewegt werden. Zudem ist die pauschale Kfz-Steuer in Höhe von 191 EUR/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 O7er-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.

8. Zulassungsarten und Steuersätze

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 Proteste in der gesamten Oldtimer-Szene hielt der Gesetzgeber an der Erhöhung der Altersgrenze auf 30 Jahre als Zulassungsvoraussetzung für ein 07er-Kennzeichen fest – früher war eine Altersgrenze 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 so genannte 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, wenn die Eintragung der Daten im Fahrzeugschein von der zuständigen amtlichen Behörde (Zulassungsstelle) vorgenommen wird. In manchen Ländern gibt es allerdings vereinzelt vor Ort „Anerkennungsprobleme“ – hier können Informationsmerkböcher 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 Rallies und Ausfahrten ins Ausland geplant sind.

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.

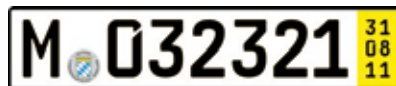
8.5 Rotes 06er-Kennzeichen



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. In Österreich und in Italien wird das 06er-Kennzeichen allerdings meist toleriert; in anderen Ländern kann die Verwendung problematisch sein.

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 Kurzzeit-

kennzeichen ohne Nachweis der durchgeführten Hauptuntersuchung innerhalb des Zulassungsbezirks nur zur nächstgelegenen Untersuchungsstelle und zurück gefahren werden; mit der dritten Verordnung zur Änderung der FZV wurde der Umkreis auf angrenzende Zulassungsbezirke des Fahrzeugstandorts erweitert. 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. 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 Wechsel-

kombinationen 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 eingezogen. 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

8. Zulassungsarten und Steuersätze

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 Haltereintragen 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 Zulassungsstelle ist oft mit langen Wartezeiten und Aufwand verbunden. Das i-Kfz-Projekt des BMVI „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ ermöglicht ein internetbasiertes Zulassungsverfahren, welches in drei Stufen etabliert wird. Mit Inkrafttreten der Ersten Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr ist seit dem 01.01.2015 die internetbasierte Außerbetriebsetzung von Fahrzeugen möglich (Stufe 1). Seit dem 01.10.2017 ist die internetbasierte Wiederzulassung eines Fahrzeugs auf denselben Halter ohne Wechsel des Zulassungsbezirks mit dem bei Außerbetriebsetzung reservierten Kennzeichen (Stufe 2) möglich. Damit werden die Voraussetzungen für die internetbasierte Umschreibung sowie für die Neuzulassung geschaffen (Stufe 3).

Mit dem internetbasierten Zulassungsverfahren dürfte es künftig relativ einfach werden, Fahrzeuge bedarfsgerecht ab- und wieder anzumelden. Damit kann die Oldtimer-Saison bestmöglich ausgenutzt und neben der aktuellen Wetterlage auch andere Eventualitäten für die Zulassungszeit berücksichtigt werden. Infos zum i-Kfz-Projekt: www.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 und die Versicherungsbestäti-

gung (eVB-Nummer). Nach Anbringen der neuen Kennzeichen kann der Oldtimer umgehend in Betrieb genommen werden. 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.

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.

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 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 erstellt ein Gutachten nach § 21 und § 23 StVZO (u. U. nach Beseitigung beanstandeter Mängel, wozu auch die Nachrüstung von Blink- und Warnblinkanlage sowie Diebstahlsicherung gehören). Aushändigung von Zulassungsbescheinigung I und II erfolgt über die Zulassungsbehörde. Bei Zulassung im EU-Ausland reicht eine Hauptuntersuchung (ggf. mit AU) und eine Bescheinigung der zulassungsrelevanten Daten für die Zulassung in vielen Bundesländern aus. Zuvor also Kontakt mit der zuständigen Zulassungsstelle aufnehmen und klären, welche Untersuchungen gefordert werden.
Beantragung eines H-Kennzeichens	Gutachten nach §23 StVZO für die Einstufung eines Fahrzeugs als Oldtimer durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen, Prüfer oder Prüferingenieur einer Überwachungsorganisation (z. B. DEKRA, GTÜ, KÜS oder TÜV)
Beantragung eines roten O7er-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 Prüferingenieur 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.



Mehr Sicherheit.
Mehr Wert.



TÜV SÜD Classic – Wir kennen sie alle!

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 ✉ oldtimer@tuev-sued.de

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

➤ 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.
- Die Fahrzeugnutzer müssen in der Regel älter als 25 Jahre sein.
- Es muss zusätzlich ein Alltagsfahrzeug (Pkw) vorhanden sein.
- Der Oldtimer muss in gut erhaltenem Originalzustand sein (mindestens Zustandsnote 3).

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. In 2019 gewann die ADAC Classic-Car-Versicherung zum neunten Mal in Folge die Leserwahl



des Oldtimermagazins „Motor Klassik“ und wurde mit dem Award BEST BRAND 2019 in der Kategorie Oldtimer-Versicherung ausgezeichnet. Mehr als 16.000 Oldtimerfreunde hatten sich an der Leserwahl beteiligt.

9.2 Haftpflicht

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

9.3 Teilkasko/Vollkasko

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

9.4 Wertgutachten

Durch ein Gutachten lässt sich der Wert des Oldtimers zuverlässig ermitteln. Hierfür bieten sich Firmen mit speziellen Oldtimer-Gutachten an, wie zum Beispiel Classic-Analytics, Classic Data, DEKRA, TÜV-Rheinland, TÜV Nord (Haus ADAC Ostwestfalen-Lippe), TÜV Süd, die ADAC Prüfbüros in Delmenhorst, Köln, München, Nürnberg-Fürth und Oberhausen und ausgesuchte ADAC Vertragssachverständige. Diese Gutachter gewähren Versicherungsnehmern, die eine ADAC Classic-Car-Versicherung abgeschlossen haben, einen Rabatt bei der Erstellung der Bewertung. 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.

Die Classic-Car-Versicherung wurde Ende 2019 überarbeitet und optimiert, um die Bedürfnisse unserer Kunden noch besser abzudecken.

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 Vollkaskoversicherung 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 Wiederbeschaffungs- oder den Wiederaufbauwert des Fahrzeuges versichern.
- Die ADAC Classic-Car-Versicherung schützt Ihr Fahrzeug auch bei Tierbisschäden zuzüglich der Folgeschäden bis zu 5.000 €.
- Schäden an der Verkabelung durch einen Kurzschluss zuzüglich Folgeschäden bis zu 5.000 €
- 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. 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.

Neu in der ADAC Classic-Car-Versicherung die Zusatzbausteine „Fahrschutz und Auslandsschadenschutz“:

Fahrschutz

Die Fahrschutzversicherung 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 0800 512 101 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 Scheinwerferkopf 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 Hobby-schrauber 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 dies 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.

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 hinauszoögern.

FÜHLT SICH EINFACH FANTASTISCH AN!

SONAX[®]
MADE IN GERMANY



VERWÖHNEN SIE IHR AUTO

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

- ✓ einfach in der Anwendung
- ✓ extrem ergiebig
- ✓ 100 % „Grade One“-Carnaubawachs
- ✓ ohne Schleifmittel

Motor:

Gebrauchtes Motoröl enthält korrosionsfördernde Bestandteile, also regelmäßig wechseln. Die Zugabe eines Öl-Additivs wird vom ADAC nicht empfohlen. Besser ist es, ein hochwertiges Motorenöl zu verwenden. Nicht empfehlenswert ist es, den Motor ab und zu kurz laufen zu lassen, da dies den Verschleiß unnötig erhöht. 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 zu verhindern. Bei längeren Standzeiten – mehr als ein Jahr – kann das Trockenlegen des gesamten Kraftstoffsystems ratsam sein.

Batterie:

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

Fahrwerk:

Um Reifen und Radaufhängung zu entlasten, empfiehlt es sich, das Auto aufzubooken. Es sollte jedoch beachtet werden, dass die Gummi-/Metallager (Silentblöcke) im Querlenker und im Schräglenker beim Entlasten über mehrere Monate oder Jahre beschädigt werden können, da es in ausgedehntem Zustand zu Torsions-Spannungsrisen im Gummi kommen kann – beim Oldtimer haben sich die Weichmacher in den Gummilagern meistens schon verflüchtigt. Eine sinnvolle Lösung ist daher die Verwendung eines zweiten Rädersatzes mit alten, im Straßenverkehr nicht mehr genutzten Reifen. Zumindest aber den Luftdruck der Reifen auf maximal drei Bar erhöhen. Motorrad so aufbooken, dass beide Reifen Abstand zum Boden haben.

Sonstiges:

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

Karosserie innen:

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

Leder:

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

Karosserie außen:



Lack:

Nach gründlicher Wäsche (ältere Cabrio-Modelle dürfen häufig nicht in die Waschanlage) die Lackoberfläche penibel kontrollieren: Reste von Vogelkot, Insekten, Absonderungen von Baumharzen sind teilweise schwer erkennbar, sie können sich aber bei längerer Einwirkzeit bis aufs Blech durchfressen. Dass wir bei dieser Gelegenheit Steinschlagschäden ausbessern, versteht sich von selbst. Und: Ab und zu tut dem Lack auch das Auftragen von Hartwachs gut.

Rostsanierung + Grundierung

mit BRUNOX® epoxy in nur 3 Schritten!

1

Lösen 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 entrostet, grundieren und Unterbodenschutz 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 Stellplatz 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.



den. 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, die entweder von Ventilatoren durchblasen werden oder 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 angeschlossen.
- 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.

Schrauben, Fahren, Träumen

PLUS Kalender-
poster 2020

Mini Innocenti: Was den Italo-Briten so besonders macht 450 €

AutoClassic

JANUAR 1/2020 OLDTIMER & YOUNGTIMER - DAS SERVICE-MAGAZIN

Die 8 besten Klassiker der 70er
Szeneliebliche bis 20.000 Euro

Leserauto: Ewige Liebe
VW 1500i Frontbezug
renoviert aus 1979 Seite 14

Kaufberatung
CORVETTE C3
Wo stecken die Schwächen?
Seite 50

MANTA MANTA
Kraftcoupé
Besser mit oder ohne Spoiler?
Seite 14

Endlich 30!
Zusell neuer Classics
vom Audi S2 bis
zum VW Bulli T4 Seite 81

Matsch Fun!
Offroad-Ikonen
Welcher kommt
am weitesten?
Seite 100

Service & Werkstatt
Restaurierung
Datron 2402 neu
aufgebesselt Seite 26

Blecharbeit - Teil 4
Wie stellt man eine
Schablone her? Seite 34

Rallye-Vorbereitung
So organisiert man die Aus-
fahrt mit Freunden Seite 36

Alle 2 Monate
neu am
Kiosk!

Oder Testabo mit Prämie bestellen unter
www.autoclassic.de/abo

10. Pflege und Wartung

- Reifen: Auch über Monate hinweg sollte kein deutlicher Luftverlust aufgetreten sein. Ein sichtbar platter Reifen muss jedenfalls noch an Ort und Stelle gewechselt werden, im Übrigen sollte die erste Fahrt ohnehin zum Luftdruck-Prüfgerät an der Tankstelle gehen. Hatte man vor der Einlagerung den Luftdruck zur Vermeidung von „Standplatten“ erhöht, reduziert man ihn wieder auf den Normalwert.
- Blick auf die Nummernschilder: Wann ist die Hauptuntersuchung fällig? Sofern während der Ruhepause abgelaufen: Unverzüglich nachholen! Bei Zulassung mit Saison-Kennzeichen darf man natürlich erst dann starten, wenn es die auf dem Nummernschild aufgetragenen Monatsangaben zulassen.
- Gründliche Säuberung der Verglasung und der Rückspiegel – damit die ersten Meter in der Frühlingssonne nicht zum Blindflug werden.
- Motorstart: War die Technik beim „Einmoten“ gesund, wird der Motor nach spätestens zwei bis drei Startversuchen anspringen. Weiterorgeln bringt meist nichts, bei Katalysator-Fahrzeugen kann das sogar den Kat schädigen. Hier ist Fehlersuche erforderlich, die unter Umständen erst nach einer Schleppak-

tion 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 Cabriooverdecken

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

1. Schritt: Grundreinigung

Um das Cabriooverdeck von Schmutz bzw. Tieferverunreinigungen 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 Cabriooverdeckes grundsätzlich in Längsrichtung der Faser erfolgt. Ein kreisförmiges festes Einreiben des Reinigers in das Verdeck ist zu vermeiden. Nach der Wäsche sollte das Verdeck mit einem leichten Wasserstrahl von Schaumresten und Reinigerresten befreit werden. Achtung: Niemals das Cabriooverdeck mit einem Hochdruckreiniger und dem direkten Hochdruckstrahl reinigen bzw. bearbeiten. Nach dem Abwaschen des Verdeckes sollte dieses mit einem Autopflegetch trockengerieben werden.



2. Schritt: Imprägnierung

Es ist oft sinnvoll, nach einer Grundreinigung das Cabriooverdeck mit einer Imprägnierlösung zu behandeln. Hierbei ist darauf zu achten, dass das Verdeck gleichmäßig gemäß Gebrauchsanleitung behandelt wird. Nur so ist gewährleistet, dass die Imprägnierung in das Gewebe gleichmäßig eindringt und es zu keinerlei Verfärbungen kommt. Alle Mittel benötigen eine gewisse Anrocknungszeit, bevor das Auto wieder gefahren werden sollte. Bei älteren Fahrzeugen kann das Cabriooverdeck noch aus Baumwollgewebe gefertigt sein. Es ist daher zwingend erforderlich, nach einer Reinigung das Verdeck mit einer Imprägnierlösung zu behandeln. Hierbei ist darauf zu achten, das Verdeck sorgfältig gemäß Gebrauchsanleitung zu behandeln, damit es zu keinerlei Verfärbungen kommt. Alle Mittel benötigen eine gewisse Anrocknungszeit, 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! Nun noch einmal alles mit klarem Wasser abspülen – und sauber. Um die Außenhülle des Fahrzeugs zum Glänzen zu bringen und optimal zu schützen, kann eine Politur erforderlich sein. Beim gepflegten Klassiker genügt aber meistens eine gründliche Reinigung. Für die Versiegelung werden Hartwaxse angeboten, die am besten mit einem Applikationschwamm in den Lack eingearbeitet werden. Ein Mikrofaser Tuch 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.

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 30 Jahren einem Service „Rund um das Rad“ für klassische Fahrzeuge verschrieben, d.h. auch der Überholung von Stahl- u. Alufelgen sowie der Instandsetzung und Neuanfertigung von Speichenrädern. 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 Tubeless-Kennung, ob für die Schlauchmontage eine Herstellerfreigabe vorliegt.



**Wir bringen Ihren Klassiker
ins Rollen!**



www.oldtimerreifen24.de



phone: +49 8024 6794



Ihre erste Adresse für Reifen, Räder & Zubehör

Münchener 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

11. Reifen

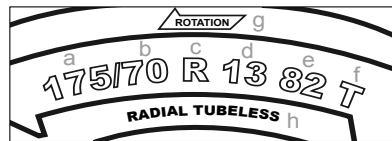
11.2 Kennzeichnung von Pkw-Reifen

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 Notlauf Eigenschaften entwickelt wurden, hat sich nun der Run-Flat-Reifen bei modernen Fahrzeugen etabliert. Bei modernen Fahrzeugen ohne Reserverad ermöglicht es der Reifen dem Fahrer, mit einem „Plattfuß“ bei mäßiger Geschwindigkeit noch eine gewisse Distanz zurückzulegen. Die technische Ausführung der Reifen ist durch den § 36 StVZO festgelegt. Danach sind Pkw-Reifen entsprechend der europäischen Vorschrift ECE-R 30 genormt. Dies gilt insbesondere für die Beschriftung auf den

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



a) Reifenbreite


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

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

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



HEIDENAU 

REIFEN - MADE IN GERMANY 

REIFEN AUS LEIDENSCHAFT

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

- seit 1946

5.60-15 P29

11. Reifen

c) Reifenbauart

„R“ steht für „Radial“ und ist zwischen Reifenbreite und Felgendurchmesser eingefügt. Manchmal steht auch Radial ausgeschrieben – speziell bei Reifen, die noch eine Diagonalkennung haben. Es handelt sich um die heute übliche Bauart mit radial angeordneten Karkassfäden. Bei Wulstreifen, Straight-Side-Reifen und Diagonalreifen mit diagonalem Reifenaufbau ist die Kennzeichnung zwischen den beiden Größenangaben ein (--) oder ein (x), soweit keine besonderen 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)
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) Laufrichtungsbildung/Kennzeichnung

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

h) 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 eingepreßten umlaufenden Haltering, der verhindert, dass der Reifen von der Felge „springt“. Abgesehen von den wenigen TUBE-TYPE REIFEN, die einen Schlauch erforderlich machen, darf – wie schon vorstehend erwähnt – nur ein Schlauch eingezo-gen werden, wenn eine Freigabe des Reifenherstellers vorliegt.

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 Produktions-woche, an Stelle 3 jedoch die Endzahl des Jahres und an Stelle 4 ein Dreieck als Unterscheidungsmerkmal zum vorangegangenen Jahrzehnt.

Felgenband bei Speichenrädern:

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.

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 sollte 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

- **Stillechte 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



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 Be-

reifung 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 Glätte 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 Reifenlauflächenbreite. Der ADAC empfiehlt, Sommerreifen bei drei Millimeter und Winterreifen bei vier Millimeter Profiltiefe auszusondern. Im Falle, dass die Reifen noch für eine weitere Saison verwendet werden können, sollten die Reifen entsprechend der Positionierung auf dem Fahrzeug gekennzeichnet werden (VL – für vorne links in Fahrtrichtung, VR, HL, HR dito) um nach dem nächsten Reifenwechsel nicht ein Desaster hinsichtlich der Laufruhe des Fahrzeuges zu erleben.

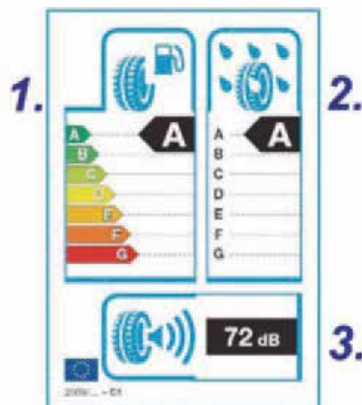
- **Luftdruck:** Vor dem Einlagern sollte der Reifenfülldruck um etwa 1,0 bar gegenüber der Vorgabe des Fahrzeugherstellers erhöht werden. Der Reifen verliert auch dann lang-

sam an Druck, wenn er nicht genutzt wird.

- **Lagerung:** Komplettträder (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.



11. Reifen

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

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

➤ 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 Teihändler 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 finden man einen Artikel über Zündkerzen, die man nicht vernachlässigen sollte: 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 absolute Mangelware.



12.2 Zahnriemen

Der Zahnriemen im Automobilbau – Fluch und Segen liegen in der Technik oft nahe beieinander. Nicht jede Neuentwicklung erfüllt auf lange Sicht die Erwartungen. Ein typisches Beispiel ist der vor gut 50 Jahren entwickelte Zahnriemen aus Kunststoff, der damals die Verbindung der Pleuellwelle zur Pleuelwelle revolutionierte. Die anfängliche Euphorie der Fahrzeughersteller über die unbestreitbaren Vorzüge – platzsparend, preiswert und geräuscharm, wich angesichts der mit einem Zahnriemen defekt 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 Pleuelmotoren aller Fahrzeughersteller Pleuelketten, Pleuelräder oder sogar Pleuelwellen montiert.

Die Erfindung des Einsatzes eines Kunststoffzahnriemens im Pleuelmotor geht auf Andreas Glas, Sohn von Hans Glas, dem 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 vor-

gestellte 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. Auch wenn Wechselzeiträume im Serviceheft nicht angegeben werden, sollten die Riemen nach ca. 6 Jahren sicherheitshalber ausgewechselt werden. Die Kosten sind erheblich geringer als die Reparaturkosten eines kapitalen Motorschadens.



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 Zeit-



punkt zu teil- 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

12. Ersatzteile und Motorsteuergeräte

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 öfters bewegt werden, 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, Rückfahrlampen, 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 Folien-schweissgerät 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. Vierterorts 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](http://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 der Ausstattung und in ihrer Kompetenz. Sie bieten eine Vielzahl an Leistungen in den Bereichen Kraftfahrzeug-Elektrik, Motormanagement, Einspritzung, Magnetzündung, Vergaser-Instandsetzung, Bremsen, und Fahrzeug-Restaurierung.

Kontakt:

Robert Bosch GmbH

Bosch Classic

Hotline: +49 721 942 16 (Mo. – Fr. von 8 – 17 Uhr)

Web: www.bosch-classic.com

Facebook: www.facebook.com/bosch.classic



➤ 13. Motoröl

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

13.1 Aufgaben des Motoröls

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

13.2 Mineralöl oder Synthetiköl?

Mineralöle sind die am längsten bekannten und eingesetzten Grundöle. Sie bestehen aus Kohlenwasserstoff-Verbindungen unterschiedlicher Form, Struktur und Größe. Mineralöle sind von Natur aus Einbereichsöle und lassen sich

relativ einfach und kostengünstig durch Destillieren und Raffinieren aus Erdöl herstellen. Moderne Motoröle basieren in ihrer Art und Leistungsfähigkeit auf unterschiedlichen Grundölen bzw. -mischungen. Zusätzlich werden Additive eingesetzt, die durch chemische und/oder physikalische Wirkung die Eigenschaften der Schmierstoffe verbessern.

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

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

13.3 Welches Motorenöl ist das Richtige?

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

- **Motorenöle für Vorkriegsfahrzeuge**

(ca. 1900 – 1945)

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

- **Motorenöle für Nachkriegsfahrzeuge**

(ca. 1945 – 1969)

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

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 Informa-

tationen zum Thema Additive und Schmiermittel auch Schmierpläne und Servicenachweise enthalten und individuell ausgefüllt werden können.

Nächster Ölwechsel	LIQUI MOLY
am:	<input type="text"/>
oder bei	<input type="text"/>
Kilometerstand:	<input type="text"/>
Ölsorte	
Viskosität:	<input type="text"/>
Bezeichnung:	<input type="text"/>
Mit freundlicher Empfehlung:	<input type="text"/>

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 mechanischem Abrieb. Ein Nachfüllen von frischem



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-Motoreenseite.

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 Leichtlaufesigenschaften 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.

ADAC KLASSIK SAISON 2020 »

SAISON 2020*

ADAC Deutschland Klassik	24. - 28.06.2020	Bremen
ADAC Europa Classic	14. - 18.09.2020	Salzkammergut - Österreich
ADAC Youngtimer Tour	25.04.2020	Saarland
	06.06.2020	Karlsruhe - Nordbaden
	03.10.2020	Dortmund - Westfalen
ADAC Klassik Serien für Autos & Motorräder	2020	Deutschlandweit

*Stand September 2019, ohne Gewähr

Weitere Informationen und Anmeldung:

adac.de/klassik

klassik@adac.de

facebook.com/ADACKlassik



ADAC



➤ 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. Was hier zu beachten ist, lesen Sie in diesem Kapitel.

14.1 Biosprit für alte Autos?

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

Bislang gemeldete Einzelfälle mit Störungen im Kraftstoffsystem lassen jedenfalls keine kritischen Rückschlüsse auf den Einfluss dieses (niedrigen) Ethanol-Anteils zu.

Anders ist es mit dem seit Anfang 2011 zusätzlich angebotenen, preislich attraktiveren Kraftstoff mit max. 10 % Ethanol-Anteil – Handelsbezeichnung „Super E10“. In dieser Größenordnung sind negative Auswirkungen auf Aluminiumbauteile und Materialien in Schläuchen und Dichtungen möglich – und das bereits nach einer einmaligen Betankung. Deshalb ist es unabdingbar, ob Oldtimer oder aktuelles Modell, die differenzierten Freigaben der Fahrzeughersteller und -importeure zu beachten (www.adac.de/e10). Für nicht geeignet stuft zum Beispiel Mercedes

sämtliche Modelle mit Vergaser bzw. ohne geregelten Katalysator ein. Andere Hersteller, wie BMW oder Opel, geben wiederum, von einigen Modellen abgesehen, alles frei. Existiert, wie bei Borgward oder Messerschmitt, kein Hersteller mehr, bleibt E10 ohnehin 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. Und wer seinem Oldtimer partout keinen Alkohol einschenken möchte, der kann in Deutschland auf die Premium-Sorten zurückgreifen. Zudem ist Super Plus 98 ROZ hierzulande fast immer ohne Ethanol. Der problemlose weitere Betrieb von Old- und Youngtimern ist also gesichert.

14.2 Bleifrei – (k)ein Problem?

Bereits etliche Jahre zurück liegt die Verbannung des extrem umweltschädlichen Bleis aus dem Benzin. Da im Laufe der Weiterentwicklung die Motoren immer höher verdichtet wurden, waren in den USA bereits ab 1923 zur Erhöhung der Klopfestigkeit sowie als Vorsorge gegen den Ventilsitz-Verschleiß dem Kraftstoff Bleiverbindungen beigemischt worden. In Deutschland erfolgte dies ab 1939. Unter Umweltaspekten wurde verbleiter Kraftstoff vom Markt genommen. Aber es kann Entwarnung gegeben werden: Die Klopfestigkeit 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 Neue einheitliche Kraftstoff-Kennzeichnung

Mit der neuen EU-Richtlinie 2014/94/EU sind neue Kraftstoff-Kennzeichnungen an Tankstellen und Fahrzeugen erschienen. Durch die neue Richtlinie wird die Möglichkeit für Maßnahmen zum Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in der Union geschaffen, um die Abhängigkeit vom Erdöl möglichst weit zu verringern und die Umweltbelastung durch den Verkehr zu begrenzen.

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)

Das neue Kennzeichnungssystem ist Pflicht für Tankstellen und wird an Zapfsäulen und auf Zapfpistolen vorzufinden sein. Außerdem betrifft die Richtlinie auch Fahrzeuge, die nach dem 11. Oktober 2018 zugelassen werden: Personenkraftwagen, – leichte Nutzfahrzeuge – Lastkraftwagen – Busse und Reisebusse – Mopeds, Motorräder, Drei- und Vierradfahrzeuge.

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



➤ 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 die 422.213 mit H-Kennzeichen zugelassenen Pkw (Stichtag 1.1.2018) mit ihrer durchschnittlichen Fahrleistung von nur 1.500 Kilometern pro Jahr kaum ins Gewicht.

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.

Den Aspekt der geringen Fahrleistungen von Oldtimern hat der Gesetzgeber nach den Hinweisen von ADAC, VDA und ZDK in der „Plakettenverordnung“ nachträglich 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.

Inwieweit man ein Auto ohne Oldtimer-Kennzeichen in Umweltzonen fahren darf oder nicht, kann man bequem unter

www.adac.de/umweltzonen

herausfinden. Dort sind die geltenden Beschränkungen und Ausnahmeregelungen und Übersichtskarten zu den einzelnen Umweltzonen aufgeführt sowie alle wichtigen Informationen rund um die Plakettenverordnung dargestellt.

Aufgrund der aktuellen Diskussion um die drohenden Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge aufgrund hoher NOx-Belastungen in den Städten, ist derzeit noch nicht überschaubar, welche Auswirkungen dies langfristig auf das „Automobile Kulturgut“ haben wird. Derzeit gibt es bereits einige Fahrverbote, die Sie online sehen können:

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-V Verbände Fahrteinschränkungen für Oldtimer seit Jahren erfolgreich verhindern. Aber nunmehr werden in den Städten zunehmend verschiedene Zufahrtsbeschränkungen bzw. -verbote eingerichtet. Teilweise ähneln diese Umweltzonen denen von Deutschland (z. B. CRIT'Air Frankreich), aber es gibt eine Reihe anderer Zufahrtsbeschränkungen, die sich wie folgt einteilen:

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

Wer mit dem Oldtimer in andere Länder reist, sollte sich im Vorfeld über die etwaigen Zufahrtsbeschränkungen genauestens informieren. Im Rahmen des ADAC TourSets bietet der ADAC mit entsprechenden Länderinfos eine kompakte Übersicht zu den Besonderheiten der Verkehrsregelungen inkl. der Regelungen zu den Umweltzonen und etwaigen Mautkosten. Im Internetauftritt des ADAC sind ebenfalls entsprechende Infos hinterlegt: www.adac.de/laenderinfo

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.



Nachfolgende Grafik zeigt eine grobe Übersicht von europäischen Städten, in denen derzeit Zufahrtsbeschränkungen gelten:



- Umweltzone gemäß Schadstoffklassen (LEZ)
- Zeitliche oder Fahrzeug spezifische Zugangsbeschränkungen
- Zufahrtsregelungen über Straßenmaut



Quelle:

www.urbanaccessregulations.eu



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. www.fiva.org/wp-content/uploads/2019/08/FIVA_guide_EN.pdf





➤ 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 Schiefelage. Doch schließlich war er gefunden. Der lange ersehnte Oldtimer stand endlich in der heimischen Garage. Ganz passabel noch im Zustand, beileibe keine Schrottaube – 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 fotografieren und 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 benötigte Originalteil häufig in den Schrott-Container wanderte. Immerhin gab es ja vielfach preiswerte Nachfertigungen aus dem osteuropäischen Ausland – beispielsweise von Scheinwerfern, Trichterhupen, Motorradschutzblechen etc., die man einfach nur noch zu montieren brauchte. Nur allzu verständlich, war und ist dies aufgrund der Stundensätze heutiger Werkstätten ganz klar der kostengünstigste Weg.

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

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





16.2 Patina heißt das Zauberwort

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

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

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

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

Doch im Gegensatz zu den 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 Feuerifer gelegentlich auch an sicher-

heitsrelevanten, 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 Ausnahmereisnerungen 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 ab. 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 verschrotet, 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



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 Farbonarchiv zum Originalfarbton für Ihren Klassiker und zu einem geeigneten Glasurit-Partnerbetrieb in Ihrer Nähe.

classiccarscolors.com



Global Partner

16. Restaurierung

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.

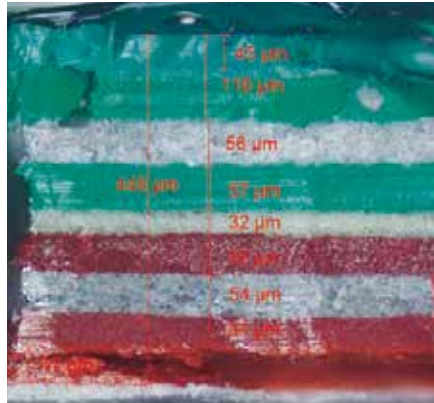


Ein weiterer fundamentaler Unterschied zur Reparatur von Neufahrzeugen liegt in den auf einem alten Fahrzeug meist vorhandenen Lackschichten. Wie Jahresringe bei einem Baum, berichtet der Lackaufbau von der Geschichte des Fahrzeugs.

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 übergespach-

telt. Dies ist bei Oldtimern eher die Regel als die Ausnahme.

Abbildung übereinanderliegender Lackschichten als Querschnitt unter dem Lichtmikroskop.



Lackreparaturen sollten bei Young- und Oldtimern nur im kleinstmöglichen Bereich erfolgen. Oft wird eine Teillackierung notwendig, um angrenzende Schichten zu erhalten und nicht ohne Notwendigkeit über zu lackieren. Hier sind das Können des Lackierers und die richtige Verfahrenstechnik für die Reparatur entscheidend. Im Fall von Teillackierungen müssen ggf. Farbmuster gespritzt werden, um den genauen Farbton und/oder Metalleffekt und/oder Glanzgrad etc. hinzubekommen. Das bedeutet zusätzlichen Aufwand, der auch zu zahlen ist.

Dabei geht es gar nicht immer um den Erhalt der Erstlackierung sondern generell um gealterte Lackierflächen. Zur Erhaltung gealterter und intakter Lackierungen wird es neue Techniken zur Aufbereitung, Erhaltung und präventiven Konservierung geben.

Folgend einige Beispiele von aus lacktechnischer Sicht zerstörten, aber „kulturell“ möglicherweise erhaltenswerter Lackierungen.



Panhard: Rissiger Lack an einem Panhard Dyna X Baujahr 1949 – vermutlich die Erstlackierung. Die Schutzwirkung der Lackierung ist noch immer gegeben. Der kulturelle Aspekt genießt Vorrang vor der Notwendigkeit zur Reparatur dieser Oberfläche. Bei sachgemäßer Lagerung oder Konservierung kann dieses Fahrzeug noch eine lange Zeit überdauern.



Fahrzeug in Zweifarbenlackierung. Der Jaguar MK 9 war das 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.



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.

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.classiccarscolors.de.



16.6 Der ADAC Jugendclub-Roller

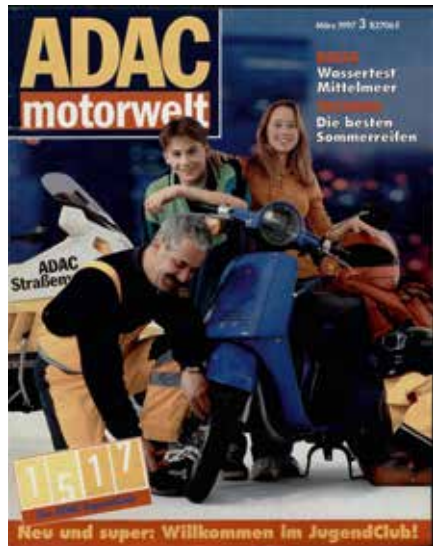
Ein Yamaha Zest 50 Roller von 1996, repariert nach den Richtlinien der Charta von Turin? Das mag anachronistisch erscheinen. Es ist aber tägliche Realität beim Oldtimerhobby, dass eine ansonsten wirtschaftlich nicht sinnvolle Instandsetzung durch den ideellen Wert eines Fahrzeuges aufgewogen wird. So 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 dokumen-

tiert. Geschaffen wurde der Roller einst für ein Jugendprojekt und junge Leute der Berufsschule in Weiterstadt haben den Roller auch heute nach über 20 Jahren, wieder in den gewünschten Zustand gebracht.

Zur Historie

1996 wurde der ADAC 15/17 Jugendclub gegründet, um ein Angebot für Jugendliche ab 15 Jahren, bis zum Erreichen des Mindestalters für den Auto- bzw. Motorradführerschein, zu schaffen. Als Erkennungszeichen des Jugendclubs wurde ein von Yamaha Deutschland zur Verfügung gestellter Roller zur Gestaltung dem



Lackkünstler Walter Maurer übergeben. Maurer hat die Lackteile in einem aufwendigen, frisch und dynamisch wirkenden Design lackiert. Die rohen, schwarzen Plastikteile wurden von einem heute nicht mehr identifizierbaren Betrieb gelb lackiert, um den Bogen zum ADAC zu schlagen. Auf den gelben Teilen haben sich dann diverse Persönlichkeiten per Autogramm verewigt, u. a. die mehrfache Gewinnerin der Damenwertung der Rallye-Welt- und Europameisterschaft, Isolde Holderied.

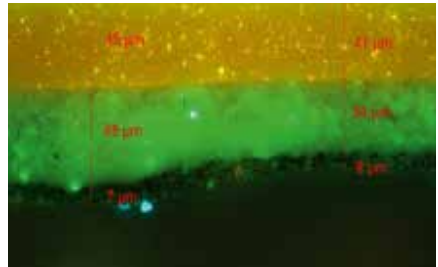
In der Folge wurde der Motorroller auf verschiedenen Messen und Ausstellungen gezeigt, um auf den ADAC 15/17 Jugendclub aufmerksam zu machen. So zierte der Roller beispielsweise den ADAC Stand auf der IFMA 1998. Nach der Umwandlung des ADAC 15/17 Jugendclub in den virtuellen ADAC Jugendclub ADACDRIVE, wurde der Motorroller anschließend an verschiedenen Stellen in der ehemaligen Zentrale des ADAC, Am Westpark 8, ausgestellt. Aufgrund des Umzugs der ADAC Hauptverwaltung 2011 in den Neubau an der Hansastraße 19 in München, wurde der Roller für Werbezwecke an eine Werbeagentur verliehen und er tauchte erst 2018 wieder auf und kam in die Sammlung von ADAC Klassik.

Die Wiederherstellung

Das bedauernde Gerät wurde seit 2011 ganz offenbar nicht mit Zuneigung iberhauft. Mehrere Teile waren verkratzt, abgesplittert oder eingerissen. Spuren einer ruden Behandlung. Alle gelb lackierten Teile zeigten teils großflächige Lackabplatzungen. Eine partielle Lackreparatur war dadurch unmoglich. 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-

16. Restaurierung



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 eingesetzten 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 vektrisiert 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-



flächenstruktur der Tropfen. Besser geht's nicht. Dieses Beispiel zeigt anschaulich die Faszination des Lackierberufes und welche fachliche Qualifikation bei der Lack-Instandsetzung, Reparatur oder Restaurierung historischer Fahrzeuge notwendig ist.



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 Ober-

Könnte der Motorroller reden, wäre er sicher eins der glücklichsten Wesen des Planeten, denn mit dieser fulminanten Wiederkehr hätte er wohl nicht gerechnet. Und auf einigen Messen wird der Roller wieder zu besichtigen sein, so z. B. bei der Retro Classics Stuttgart 2020 sowie auf der Techno Classica Essen 2020.

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 folgende Generalklausel nach § 72 Absatz 1 StVZO: Für Fahrzeuge sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge, die vor dem 5. Mai 2012 erstmals in den Verkehr gekommen sind, gelten die zum Zeitpunkt ihrer Zulassung geltenden Vorschriften fort. § 72 Absatz II StVZO enthält dann zu einigen Vorschriften aus der StVZO (§ 29 bis § 57a) 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, wenn Fz-Länge bis 4.000 mm und gleichzeitig Fz-Breite bis 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 erforderliche
vor 01.01.1962	§ 38a StVZO	Sicherung gegen unbefugte Benutzung durch loses Zubehör nur mit Ausnahmegenehmigung)
ab 01.01.1962	§ 55a StVZO	Funkschutzzeichen für Funkenstörung 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 Rückfahrcheinwerfer (müssen an Fz. mit EZ ab 01.01.87 verwendet werden)
ab	01.01.1987	§ 52a StVZO	Pflicht für Rückfahrcheinwerfer
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

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 durch loses Zubehör (in BW ohne Ausnahme möglich)
ab	01.01.1962	§ 54 StVZO	Fahrtrichtungsanzeiger erforderlich
ab	01.01.1962	§ 55a StVZO	Funkschutzzeichen für Funkenstörung erforderlich
vor	01.01.1970	§ 54 StVZO	Fahrtrichtungsanzeiger hinten auch rot zulässig
vor	01.01.1983	§ 53 StVZO	Bremslicht auch gelb zulässig
vor	22.03.1985	§ 53 StVZO	Rückstrahler der Kategorie I zulässig
ab	22.03.1985	§ 53 StVZO	Rückstrahler der Kategorie IA zulässig
ab	01.04.1986	§ 30a StVZO	Einhaltung des Antimanipulationskatalogs für Fahrräder mit Hilfsmotor, Klein- und Leichtkrafträder aus StVZO
ab	01.01.1987	§ 53 StVZO	Rückstrahler nicht an beweglichen Teilen zulässig, an den Lenkerenden bei Fahrzeugen mit ABE/EBE bis zum 16.06.2003 weiterhin zulässig
ab	01.01.1988	§ 49a StVZO	Ausreichende elektrische Versorgung der Scheinwerfer und Signalleuchten erforderlich
vor	01.01.1988	§ 50 StVZO	Hauptscheinwerfer Anbauhöhe untere Spiegelkante kleiner 1.000 mm
ab	01.08.1988	§ 50 StVZO	Hauptscheinwerfer Anbauhöhe untere Spiegelkante mindestens 500 mm, oberster Punkt leuchtende Fläche kleiner 1.250 mm
ab	01.01.1988	§ 53 StVZO	Bremslicht erforderlich
ab	01.10.1989	§ 30b StVZO	Ber. des Hubraums $\pi = 3,1416$, Bohrung u. Hub in mm, runden auf eine Stelle nach dem Komma
ab	01.01.1989	§ 47 StVZO	Abgasverhalten gem. ECE R40-00 bzw. ECE R47-00 erforderlich
ab	01.08.1990	§ 22a StVZO	BAG Pflicht für Beiwagen rückwirkend wieder aufgehoben
ab	01.01.1990	§ 56 StVZO	Zweiter Rückspiegel erforderlich, wenn bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit größer 100 km/h
ab	01.01.1991	§ 57 StVZO	Geschwindigkeitsmesser muss RL 75/443/EWG entsprechen
ab	01.07.1994	§ 47 StVZO	Abgasverhalten gem. ECE R-40-01, ECE-R40.00 mit Ausnahme bis 30.06.95
ab	01.10.1998	§ 41 StVZO	Bremsanlage muss RL 93/14/EWG entsprechen
ab	17.06.1999	§ 47 StVZO	Abgasverhalten muss RL 97/24/EG für neue Typen mit EG-BE entsprechen, EBE ab 01.10.2000

* BAG = Bauartgenehmigung, ** FIN = Fahrzeug-Identitätsnummer

➤ 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 Blessu-

ren, deutliche Kopfverletzungen zur Folge gehabt. Da tröstet es nur wenig, dass die Dummy-Belastungswerte im Seitenaufprall moderat ausfielen und, zur Überraschung der Experten, der Golf II wesentlich schlechter abschnitt.

Fazit: Welches Modell man auch betrachtet, etliche Jahrzehnte Automobil-Entwicklung sind hier nicht einfach wegzudiskutieren.

Oldtimer sind in Sachen Crashesicherheit absolut nicht vergleichbar mit modernen Fahrzeugen. Entschärfend wirkt aber, dass Oldtimer-Fahrer eigentlich ideale Verkehrsteilnehmer sind:

Die Fahrweise ist (überwiegend) deutlich defensiv, die zurückgelegten Kilometer pro Jahr sind meist gering, bei extrem ungünstigen Wetter- und Verkehrsverhältnissen dürfen die Fahrzeuge in der Garage bleiben. Dies schlägt sich auch in vorteilhaften Haftpflichtprämien der Spezialversicherer nieder – der Oldtimer als Unfallverursacher ist eine absolute Rarität. Die Ergebnisse aus der Unfallforschung belegen, dass das Risiko eines Unfalls mit einem Oldtimer rund 11-mal seltener ist als mit einem modernen Pkw. Im Fall der Fälle ist das Verletzungsrisiko im Oldtimer allerdings ca. 30 % höher.

Einen wesentlichen Faktor bei der Sicherheit bestimmt der Fahrer selbst: und zwar durch eine vorausschauende Fahrweise! Nach einer Statistik ist nämlich der Mensch in 98 Prozent aller schweren Unfälle die Ursache. Aufmerksames und vorsichtiges Fahren ist deshalb bei weniger Fahrzeugsicherheit sehr wichtig!

Hunde im Oldtimer:

Natürlich darf der Hund nicht zu Hause bleiben, wenn eine Fahrt mit dem Oldtimer gemacht wird. Über die richtige Sicherung der Vierbeiner berichtet der Artikel „Mach Platz“ aus „Oldtimer Markt“: www.oldtimer-markt.de/hunde

Kann man Sicherheit nachrüsten?

Ein besseres Crashverhalten der Karosserie ist durch nachträgliche Maßnahmen nicht zu erzielen, und auch auf all die elektronischen Helfer, die das Fahren und Bremsen sicherer machen, müssen wir verzichten. Die nachfolgenden Beispiele zeigen aber, dass es schon einige Möglichkeiten gibt, den Oldtimer sicherer zu machen.

18.2 Sicherheitsgurte im Oldtimer

Ob Erwachsener oder Kind: Sich ungesichert im Fahrzeug in den Straßenverkehr zu begeben, ist äußerst riskant. Gerade bei älteren Automodellen, die sowohl beim Knautschverhalten als auch in Bezug auf die harten Innenraum-Konturen etliche Entwicklungsepochen vom aktuellen Standard entfernt sind, kann bereits ein banaler

Auffahrunfall mit geringer Geschwindigkeit äußerst fatale Folgen haben. Während ein Erwachsener in der Lage ist (oder sein sollte), diese Risiken für sich selbst abzuschätzen, hat ein Kind als Beifahrer diese Chance nicht. Auch wenn der Oldtimer ein Hobby für die gesamte Familie sein soll (Ausflüge etc.), sollte man die Kindermitnahme gut überlegen. Auf jeden Fall sollte man sich genau informieren, inwieweit Gurnachrüstungen 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 Gurnachrüstung 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 leis-



tungsfähiger 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

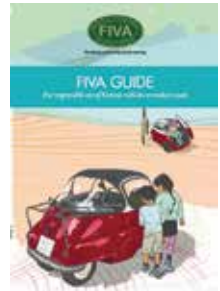
europäischen Ländern ist dies bereits Vorschrift, auch in Deutschland wird eine Einführung diskutiert. „Licht an“ dürfte dann auch ohne gesetzliche Verpflichtung für den Oldtimer-Fahrer ratsam sein, um im Straßenverkehr gut erkennbar zu sein. Womit wir wieder bei unserem Spannungsthema wären: 12-Volt-Lichtmaschinen 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 hat sich hier ein ehrgeiziges Ziel gesetzt: Die Zahl der Verkehrstoten soll bis 2020 im Vergleich zum Jahr 2010 halbiert werden. Dabei wurden schon wichtige Erfolge erzielt. Während 2001 noch 54.000 Personen auf Europas Straßen starben, waren es 2010 31.500 Menschen und 2015 laut EU-Bericht 26.000. 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, die-

ses 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. 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



Jetzt Wunschtermin sichern!

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 Std.

Preis: 89,00 €

Buchen Sie online unter [fsz-hannover.de](https://www.fsz-hannover.de)
oder rufen Sie uns an: **+49 5102 930 60**



Für ein gutes Gefühl

ADAC



Weitere Infos auf [fsz-hannover.de](https://www.fsz-hannover.de)

ADAC Fahrsicherheits-Zentrum Hannover/Laatzten GmbH

Unsere Partner:



Niederlassung Hannover

➤ 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 eigenen Besonderheiten, auch wenn die Grundsätze meist dieselben sind.

19.1 Oldtimer- und Club-Treffen

Oldtimer-Treffen sind ein Eldorado für Zuschauer. Besitzer von historischen und klassischen Fahrzeugen präsentieren dem interessierten Publikum ihre mobilen Schätze. Oftmals verbinden die Veranstalter ein Treffen mit Ausfahrten, Teilmärkten, Fahrzeug-Korsos, Sternfahrten oder einem Concours d'Élégance. In unserer Internet-Datenbank unter www.adac.de/klaskiktermine 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 Grevbroich oder in Laatzen). Mit freiem Eintritt für alle Oldtimer-Freunde bietet dieses spezielle Oldtimer-Treffen 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 Organisato-



ren nur Automobile oder nur Motorräder für eine Teilnahme zulassen. Außerdem gibt der Veranstalter in der Regel ein Mindestalter für die Fahrzeuge vor. Legt der Eine einen Schwerpunkt auf Youngtimer, gibt es Andere, die nur Vorkriegsklassiker zulassen. Aufschluss darüber geben die Ausschreibungsunterlagen, die bei den Veranstaltern unverbindlich angefordert werden können und aus denen der Leistungsumfang sowie die Höhe des so genannten Nenngeldes bzw. der Einschreibgebühr hervorgehen. Während der Ausfahrten werden meist Aufgaben aus dem Bereich des täglichen Auto- bzw. Motorradfahrerlebens gestellt (Halten vor einem Gatter, Fahrzeugmitte schätzen, zwischen zwei Stangen halten usw.). Zum Teil werden auch so genannte Gleichmäßigkeitsprüfungen eingebaut. Hier kommt es darauf an, Streckenabschnitte in einem vorgegebenen



BOSCH
Technik fürs Leben

Bosch Boxberg Klassik

26. bis 28. Juni 2020

Erleben Sie ein spannendes Rallye-Wochenende!
Großes Finale im Prüfzentrum Boxberg

www.bosch-boxberg-klassik.de

Bosch Classic
bosch-classic.com



Bosch-Fotogruppe Stuttgart



Bosch
Oldtimer
Schrauber





Zeiträumen zu durchfahren. Je größer die Abweichung zur Vorgabe ist, desto mehr Strafpunkte erhält der Fahrer. Am Ende der Veranstaltung werden die Punkte zusammengezählt und die Gewinner ermittelt.

Wer lieber allein als in der Gruppe fährt und dabei seine Region oder nähere Umgebung näher kennenlernen möchte, dem bieten die von den ADAC Regional- und Ortsclubs ausgeschriebenen Heimat-, Bildersuch-, Ziel- oder Sternfahrten eine interessante Alternative.



Weitere Infos unter:

www.adac.de/reise-freizeit/tourensport

19.3 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 ausgedehnten Wandertouren geruhsam und stressfrei die Landschaft entdecken sowie Kultur, Natur und Gastronomie der Austragsregion 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. 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.

Und selbstverständlich kann man auch mit den historischen Motorrädern Oldtimer-Wandern wie etwa bei der ADAC MOTO CLASSIC.

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





19.4 Concours d'Élégance

Bei einem Concours d'Élégance handelt es sich um einen Schönheitswettbewerb für Automobile oder Motorräder. Die schönsten Fahrzeuge werden prämiert und es gibt zudem oft auch begehrte Pokale, Sachpreise oder gar Preisgelder. Die Jury wertet nach verschiedenen Kriterien wie beispielsweise Originalität, Historie, Pflegezustand oder Gesamterscheinung der Fahrzeuge. Seltene und gepflegte Exemplare haben große Chancen auf eine gute Platzierung. Namen wie Pebble Beach (Kalifornien) oder Villa d'Este (Italien) sind den Enthusiasten ein Begriff. In Deutschland bieten Schlossanlagen meist einen edlen Hintergrund für hochrangige Concours-Veranstaltungen, wie etwa bei der Schloss Bensberg Classics. 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 Gleichmäßigkeitskontrollen 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 Bestzeitallyes 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 Freude' und Spaß am sportlichen Wettkampf sind so gleichermaßen möglich. Unter der Ägide des ADAC und seiner Clubs wird eine ganze Reihe hochinteressanter Serien und Meisterschaften für historische Fahrzeuge ausgeschrieben. Die ADAC Youngtimer Trophy ist ein anderes Beispiel: Hier finden Tourenwagen und GT-Fahrzeuge ein Zuhause, die noch keinen Oldtimerstatus haben, aber für den aktuellen Rennsport zu alt sind. Was als Rennserie für „Hundeknochen-Escort“ und Porsche



911 begann, ist heute auch motorsportliches Refugium für Ascona, Golf und Co. Die Kleinwagen der 1960er- und 1970er-Jahre verfügen ebenfalls über eine umfangreiche Motorsport-Geschichte – im Rahmen der „Kampf der Zwerge“ wird ein imposantes Starterfeld auf meist kleinen Rädern präsentiert. Für klassische Renn- und Supersport-Motorräder gibt es darüber hinaus

die Deutsche Historische Motorradmeisterschaft DHM, bei der nach Gleichmäßigkeitswertung bei ca. acht Veranstaltungen jährlich ein Deutscher Meistertitel errungen werden kann. Diese Meisterschaft wird ausgetragen vom DMSB in Verbindung mit dem ADAC Korporativclub Veteranen Fahrzeug Verband VFV (siehe www.veteranen-fahrzeugverband.de).



Seit über zehn Jahren bietet zum Thema Veranstaltungsserien der ADAC e.V. die etablierten und 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, Förde-

nung 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. So lässt z. B. die Autostadt Wolfsburg alljährlich für die ADAC EUROPA CLASSIC und die ADAC DEUTSCHLAND KLASSIK wertvolle Trophäen herstellen.

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. Im Terminkalender von ADAC Klassik finden Sie unter www.adac.de/klassiktermine sämtliche vom ADAC angebotenen Youngtimer-Events.



19.13 Veranstaltungsdatenbank

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

Jährlich finden über 800 Veranstaltungen statt. Die Termine finden Sie im Kalender unter: www.adac.de/klassiktermine





➤ 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 erstell-

ten. 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 entspre-

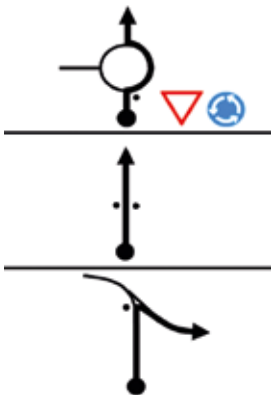
chend gerne überschlug und auf dem Dach landete. Im gleichen Jahr gewann ein deutsches Team erstmals die Rallye Monte Carlo – Schock/Möll in einem Mercedes-Benz 220 SE. Nur sechs Bergprüfungen wurden damals auf Bestzeit gefahren, sonst lagen die Schnitte der Spezial-Etappen bei 55 bis 60 km/h. Doch es 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 Chi-



nesen-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 Zeitkon-

trolle 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. Letzendlich 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 – eine Übersicht finden Sie unter:

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 Teilnehmer vorgelegt werden.

Stempelkontrolle/Durchfahrtskontrolle (DK)



Hinweisschild „Stempel auf rotem Grund“. Bei einer DK ist lediglich die Bordkarte für einen Stempelintrag 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



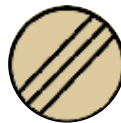
Dieses Schild „Zielflagge auf gelbem Grund“ steht in der Regel ca. 100 m vor dem eigentlichen Ziel. Bei den meisten Rallyes darf davor angehalten und die Idealzeit abgewartet werden. Nach dem Schild darf bis zum Ziel der Wertungsprüfung nicht mehr angehalten werden. Dieses Schild kann bei Gleichmäßigkeit 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. Wissenswertes über Oldtimer-Rallyes und -Ausfahrten

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 ge-

nannt), das dem Team genaue Fahratanweisungen für die Streckenführung gibt. Nachfolgend sehen Sie beispielhaft Musterseiten aus den Unterlagen der ADAC Heidelberg Historic zur Erklärung:

Nummer und Name der Zeitkontrolle

ADAC		Bordkarte 1 Freitag, 12. Juli 2019	Start-Nr.
ZK1 WP1		Technik Museum Sinsheim	44 Min.
ZK2 WP2		Bauerbach	
DK1		Oberderdingen Amthof	44 Min.
ZK3 WP3		Gondelsheim	36 Min.
ZK4 WP4		Liedolsheim Kartbahn	
ZK5 WP5		Hockenheim Motodrom	45 Min.
DK2		Hockenheim Rathausstraße	120 Min.
DK3		Schwetzingen Schlossplatz	
ZK6		Ladenburg Mittagspause Ende	

Abschnittsfahrt
vom Start der Gleichmäßigkeitsprüfung bis zur nächsten Organisationskontrolle

Hinweis: Bei vielen Rallyes wird die Zeitkontrolle (ZK) auch als Organisationskontrolle (OK) bezeichnet.

So finden Sie den richtigen Weg im Bordbuch:

von der Organisationskontrolle (OK)

zur Organisationskontrolle (OK)

Vorgeschriebene Fahrzeit von OK zu OK

Abschnitt / section		OK/OC 1 Auto & Technik Museum		Zeit / time	Entf. (km)	Entf. (mi)	
1		OK/OC 2 Heilbronn - Wartberg					65
				km/h		mph	
				42,29		26,28	
Entfernung (km)		distance (miles)		Richtung / direction			
Total		Part		Information			
17,53	0,15	10,89	0,09	↑	Siegelsbach	28,28	17,57
17,89	0,36	11,12	0,22	↶	Zimmerhof 3	27,92	17,35
18,28	0,39	11,36	0,24	↑	Zimmerhof Siegelsbach	27,53	17,11
20,95	2,67	13,02	1,66	↶	Heinsheim 4 Zimmerhof	24,86	15,45
20,95	2,67	13,02	1,66	↶	Heinsheim 4 Zimmerhof	24,86	15,45

Kumulierte Kilometer / Meilen

Kilometer / Meilen zwischen den Abbildungen

Entfernung von OK zu OK in km / Meilen

Durchschnittsgeschwindigkeit von OK zu OK in km / h / miles per hour

Verbleibende Kilometer / Meilen zur nächsten OK

Zusätzliche Angaben zu den Abbildungen

Schematische Abbildungen von Kreuzungen / Verkehrsschildern

20.4 Richtungsschilder

Während bei Automobil-Veranstaltungen die Strecken zumeist per Bordbuch nachzufahren sind (der Beifahrer muss die so genannten Chinesen-Zeichen lesen und dem Fahrer die Richtung weisen), werden bei Motorrad-Rallyes die Strecken meistens ausgeschildert. Dies wird von Automobilfahrern allerdings insbesondere bei nicht sportlich durchgeführten Veranstaltungen, wie beim ADAC Oldtimer-Wandern, ebenfalls sehr geschätzt. Die an den Strecken montierten Schilder mit den Symbolen „Dreieck“, „Kreis“ und „Quadrat“ geben die Richtung an:



Richtungsschild Dreieck = geradeaus fahren



Richtungsschild Kreis = rechts abbiegen



Richtungsschild Quadrat = links abbiegen



Hinweispeil / teilweise auch Richtungspfeil

20.5 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 und teilt die Fahrzeuge in verschiedene Kategorien wie etwa „Original“, „Zeitgenössisch“ oder „Nachbau“ sowie in unterschiedliche Erhaltungsgruppen ein. 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

20.6 Ausweispapiere im historischen Motorsport

Bei Rundstreckenrennen sind so genannte Wagenpässe oder andere fahrzeugbezogene Aus-

weispapiere 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.

20.7 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 Veranstaltungen nicht erlaubt. Bei roten 07er-Kennzeichen gibt es bei sportlich orientierten Wettbewerben teilweise Zusatzbestimmungen – diese sollten vorher beim Veranstalter abgefragt werden bzw. sind in den Ausschreibungsunterlagen verzeichnet. Weitere Informationen zu den verschiedenen Kfz-Kennzeichen finden Sie im Kapitel „Zulassungsarten und Steuersätze“. Einige wenige Veranstaltungen haben eine Ausnahmegenehmigung vom jeweiligen Regierungspräsidenten (gem. § 70, Abs. 1 StVZO). Hier können auch Fahrzeuge ohne jede Zulassung fahren, wenn für sie eine Tageshaftpflichtversicherung abgeschlossen wurde und sie einer Technischen Abnahme vorgeführt wurden. Das

20. Wissenswertes über Oldtimer-Rallyes und -Ausfahrten

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.

20.8 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).

20.9 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?“

Das kann lustig sein – muss es aber nicht. 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

20.10 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 Helfertest. Wer eine Veranstaltung selbst organisieren möchte, für den empfiehlt sich der Kontakt zu einem der vielen ADAC-Ortsclubs oder Regionalclubs (siehe Seite 200).

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!

Jühe & Jühe GmbH

Wilhelmstraße 4

59581 Warstein

Tel. 02902/912247-0

Fax 02902/912247-50

racingpolicy@jueheujuehe.de

www.racing-policy.de



Jühe & Jühe
VERSICHERUNGSMAKLER

Wir haben für jeden
die passende Lösung...

alle Infos unter
www.racing-policy.de

➤ 21. Reisen mit dem Oldtimer

Das Reisen mit dem Oldtimer hat seinen ganz besonderen Reiz. Man fährt gelassener durch die schöne Landschaft und oft ist bereits „der Weg das Ziel“.



Wenn man allerdings einen weiter entfernten Urlaubsort anstrebt, sollte man dabei beachten, dass nicht alle Fahrzeuge von damals für lange Strecken ausgelegt waren. Es ist daher wichtig, sein Auto oder Motorrad nicht zu überfordern. Aber auch wenn man sich in Etappen auf eigener Achse zum Zielgebiet bewegt, ist es sinnvoll, eventuell benötigte Ersatzteile und 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 170). 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/klaskik. Wenn die Wunschtour steht, gibt es noch vieles zu beachten. Als opti-

male Ergänzung zu den Tourenkarten können sich Mitglieder ebenfalls kostenlos ein individuelles ADAC TourSet unter www.adac.de/tourset zusammenstellen lassen.



Neben der Ausarbeitung der Reiseroute vom Heimatort ins Zielgebiet erhält man zusätzlich viele hilfreiche Unterlagen wie Reisekarten, Stadtpläne, Hinweise auf regionale Verkehrsbestimmungen, Merkblätter über Einreise-, Zoll- und Devisenbestimmungen, Mautgebühren, Länder und Regionalführer mit Ausflugsvorschlägen, Gastronomie-Tipps und Hotelempfehlungen etc. sowie Infos zu den verfügbaren Spritsorten und etwaigen Umweltzonenregelungen.

Für Nostalgiker auf zwei oder vier Rädern haben zahlreiche ADAC Regionalclubs regionale Tourentipps durch die schönsten Tourengebiete Deutschlands ausgearbeitet. Diese erhalten Sie direkt bei Ihrem Regionalclub oder unter www.adac.de/maps. Dort einfach unter der Rubrik „Infos Anzeigen/Touren“ die Motorrad- & Oldtimertouren aktivieren. Diese sind auch zum GPX-Download vorbereitet.

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: Schweiz, Liechtenstein und Norwegen). Bei Nichtbeachtung drohen Geldbußen.
- **Mit welchem Kennzeichen darf man wohin fahren?** Vgl. Kapitel „Zulassungsarten und Steuersätze“.
- **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 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, Montenegro und Nordmazedonien ist die „Grüne Karte“ allerdings Pflicht.



GROSSGLOCKNER HOCHALPENSTRASSE



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



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

Join us



HOHE
TAUERN
DIE NATIONALPARK-REGION



21.3 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) und ist somit ein Alpenkino der Extraklasse. Daher wird sie auch Straße der Bayerischen Originale genannt.

Der Weg nach Italien ist natürlich gespickt mit einer Reihe von faszinierenden Naturerlebnissen. Links und rechts des Brenners kann man auf herrlichen Passstraßen dem Süden entgegenkurven. Ein besonderes Highlight ist zum Beispiel die Großglockner Hochalpenstraße. Auf dieser Panoramastraße kann man sich mit dem Fahrzeug ganz bequem dem Gipfel des höchsten

österreichischen Berges, dem Großglockner, bis auf eine Höhe von 2.571 m nähern. ADAC Mitglieder erhalten übrigens für diese bestens 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 klängvollen



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 durchzufahrenden 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.).

21.4 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-, tages- 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.



21.5 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. Hier erhalten Sie auch Auskunft über mögliche Ermäßigungen für ADAC Mitglieder.

21.6 ADAC Oldtimer-Reisen

Das individuelle Reisen mit dem Oldtimer ist manchem nicht genug. Vielmehr setzen viele Oldtimer-Freunde sehr gerne auf das Gruppenerlebnis bei einer komplett organisierten und geführten Oldtimer-Reise. Die Vorteile liegen auf der Hand: Man muss sich selbst nicht um die Vorbereitungen kümmern, die Touren sind fertig ausgearbeitet und ein orts- und sprachkundiger Reiseführer ist auch noch mit dabei. Außerdem werden die geführten Reisen oft von einem erfahrenen Mechaniker begleitet, der etwaige Reparaturen gleich vor Ort erledigen kann. Und abends stehen dann genügend „Weggefährten“ zum angeregten Plausch oder Benzingespräch zur Verfügung.

Meist werden geführte Oldtimer-Reisen sowohl mit eigenem Fahrzeug als auch mit Mietoldtimer angeboten – so können auch Oldtimer-Freunde, die über kein eigenes (geeignetes) Fahrzeug verfügen, in den Genuss eines Reiseerlebnisses mit dem Klassiker kommen. Infos hierzu gibt es unter www.adac.de/klassik.

21.7 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 Luganer-Sees. 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 kann und mittlerweile zu den gesuchten Oldtimer-Wagen zählt.

Lugano, die größte Stadt des Tessin, ist in eine atemberaubend schöne Seen- und Berg-Landschaft

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

21. Reisen mit dem Oldtimer



Schweizer Qualitätsbewusstsein und dem mediterranen Lebensstil 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



14.00 Uhr – 15. Juli

■ **Ascona Seepromenade,
genüssliche Espresso-Pause**



Tessin - Kleine Momente voller Oldtimer-Emotionen

Traumkulissen für höchsten Fahrgenuss: ticino.ch

21.8 Mit dem Oldtimer auf der Deutschen Alpenstraße

Sie sind von unseren Straßen gar nicht mehr wegzudenken: Wohnwagen und Reisemobile bevölkern zur Urlaubszeit die Reiserouten und bringen ihre Besitzer zu unbekanntem Zielen. Seit Arist Dethleffs 1931 den ersten Wohnwagen Deutschlands baute und darin mit seiner Familie durch die Lande zog, findet diese Form des Reisens immer mehr Anhänger. Mit unglaublichem Ideenreichtum und Tüftlergenie entwickelten die Pioniere und späteren Hersteller in den vergangenen acht Jahrzehnten geniale Urlaubsdomizile auf Rädern. Über 80 dieser Caravans, Reisemobile, Campingbusse und Pkw erzählen im Erwin Hymer Museum in Bad Waldsee die Kultur- und Technikgeschichte des Caravanings von den Anfängen bis in die Zukunft.

Die Geschichte des mobilen Reisens in Deutschland beginnt in den 1930er-Jahren. als die Überquerung der steilen Alpenpassstraßen mit den ersten Wohnwagen ein abenteuerliches Unterfangen war, das bald jedoch immer mehr Urlauber wagten. Vor allem in der Nachkriegszeit war die Sehnsucht nach „Bella Italia“ groß. DDR-Bürger hingegen fanden ihr Urlaubsglück zusammen mit Trabi und Zelt oder kreativen Eigenbauten an der schönen Ostsee. Später wagte man sich in exotischere Gefilde mit Camping-Anhänger auf den Spuren berühmter Karawanerouten von Marokko bis Mali oder mit selbst ausgebauten VW-Bussen auf dem Hippie-Trail nach Indien. Aber es waren zuerst die

Britten, die die Idee, einen Wohnwagen zum privaten Reisevergnügen zu nutzen, – zunächst in den gehobenen Kreisen – zur Mode werden ließen. Der britische Arzt und Abenteuerschriftsteller William Gordon Stables ließ sich schon 1885 einen prunkvollen, von Pferden gezogenen Wagen bauen, mit dem er eine über 2.000 Kilometer lange Reise nach Schottland antrat. Nach seinem Vorbild wurde das Pferde-Caravanning in England zunehmend populär, was schon 1907 zur Gründung des ersten britischen Caravan Clubs führte, in dem sich die selbsternannten „Gentlemen-Zigeuner“ organisierten.

Information, Prospektstellung und Beratung zur Routenplanung:

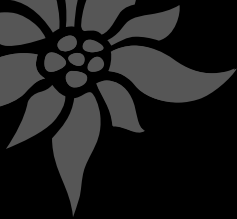
Bayerische Fernwege e.V.
Sparte Deutsche Alpenstraße
Siedlerstr. 10
83714 Miesbach
Tel. +49 08025 924 49 52
info@deutsche-alpenstrasse.de



Buchung von Oldtimertouren (für Einzelreisende und Gruppen):

ADAC Südbayern e. V.
Ridlerstraße 35
80339 München
Tel. +49 895 195 307
heike.kaufmann@sby.adac.de
www.adac-suedbayern.de





Deutsche Alpenstraße

ROUTE DER BAYERISCHEN ORIGINALS



450 Kilometer reinstes Fahrvergnügen



auf der ältesten Ferienstraße Deutschlands



Oldtimerfreundliche Pässestraßen



mit gigantischen Panoramablickten



Kulturelle Highlights vom Bodensee



bis zum Königssee

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



21. Reisen mit dem Oldtimer

21.9 ADAC Checkliste für Ihre Oldtimer-Reise

Der Technik-Check	erledigt?
Reifenluftdruck	
Motorölstand	
Getriebeölstand	
Beleuchtung	
Ladezustand und Füllstand der Batterie	
Kühlwasserniveau	
Sichtprüfung Kühler und Wasserpumpe	
Sichtprüfung Kühlwasserschläuche und Kraftstoffleitungen im Motorraum	
Sicht- und Spannungsprüfung des Keilriemens	
Prüfung elektrischer Leitungen und Anschlüsse	
Sichtprüfung Bremsflüssigkeit	
Kontrolle Zündanlage (Kerzen, Unterbrecherkontakt)	
Blick unter das Auto (Leckagen, Auspuffaufhängung)	
Die Werkzeugkiste	erledigt?
Zündkerzenschlüssel	
Satz Schraubendreher	
Steckschlüsselsatz	
Satz Schraubenschlüssel (am besten doppelt, zum Kontern)	
Radmutterenschlüssel (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	

C A F F È
CHICCO D'ORO



Schweizer Premium-Qualität

SEIT 1949

ZEITLOSE
QUALITÄT KENNT
KEIN ALTER



WWW.CHICCODORO.DE

21.10 Oldtimer, Caravaning und Reise-lust im Erwin Hymer Museum

Sie sind von unseren Straßen gar nicht mehr wegzudenken: Wohnwagen und Reisemobile



bevölkern zur Urlaubszeit die Reiserouten und bringen ihre Besitzer zu unbekanntem Zielen. Seit Arist Dethleffs 1931 den ersten Wohnwagen Deutschlands baute und darin mit seiner Familie durch die Lande zog, findet diese Form des Reisens immer mehr Anhänger. Mit unglaublichem Ideenreichtum und Tüftlergenie entwickelten die Pioniere und späteren Hersteller in den vergangenen acht Jahrzehnten geniale Urlaubsdomizile auf Rädern. Über 80 dieser Caravans, Reisemobile, Campingbusse und Pkw erzählen im Erwin Hymer Museum in Bad Waldsee die Kultur- und Technikgeschichte des Caravanings von den Anfängen bis in die Zukunft.

Die Geschichte des mobilen Reisens in Deutschland beginnt in den 1930er-Jahren, als die Überquerung der steilen Alpenpassstraßen mit den ersten Wohnwagen

ein abenteuerliches Unterfangen war, das bald jedoch immer mehr Urlauber wagten. Vor allem in der Nachkriegszeit war die Sehnsucht nach „Bella Italia“ groß. DDR-Bürger hingegen fanden ihr Urlaubsglück zusammen mit Trabi und Zeltdach oder kreativen Eigenbauten an der schönen Ostsee. Später wagte man sich in exotischere Gefilde mit Camping-Anhänger auf den Spuren berühmter Karawanerouten von Marokko bis Mali oder mit selbst ausgebauten VW-Bussen auf dem Hippie-Trail nach Indien. Aber es waren zuerst die Briten, die die Idee, einen Wohnwagen zum privaten Reisevergnügen zu nutzen, – zunächst in den gehobenen Kreisen – zur Mode werden ließen. Der britische Arzt und Abenteuerschriftsteller William Gordon Stables ließ sich schon 1885 einen prunkvollen, von Pferden gezogenen Wagen bauen, mit dem er eine über 2.000 Kilometer lange Reise nach Schottland antrat. Nach seinem Vorbild wurde das Pferde-Caravaning in England zunehmend populär, was schon 1907 zur Gründung des ersten britischen Caravan Clubs führte, in dem sich die selbsternannten „Gentlemen-Zigeuner“ organisierten.



Zwölf Jahre später präsentierte die Firma Eccles in Birmingham den ersten Wohnwagen, der als Anhänger für ein Kraftfahrzeug konzipiert war. Andere Anbieter, wie Car Cruiser, Raven, Hutchings, Winchester und Thomson folgten bald darauf. Die englischen Caravans der Pionierzeit bestechen noch heute mit einer ungewöhnlich hochwertigen Ausstattung und einem luxuriösem Flair, das in den Wohnwagen auf dem Festland noch lange keine Selbstverständlichkeit war. Zu bewundern sind einige dieser Schmuckstücke in der Ausstellung der Erwin Hymer Museums. Die Besucher, ob Erwachsene, Kinder, Reise- und Geschichtsbegeisterte, Camping- und Oldtimerfans, Neugierige und Abenteuerlustige, tauchen zwischen



gleich. Wechselnde Programme in der Ausstellung und zahlreiche Veranstaltungen lassen

den Museumsbesuch immer wieder zu einem Erlebnis werden. So gibt die hauseigene Museumswerkstatt bei „Werkstatt live!“ Oldtimer- und Campingfahrzeug-Besitzern regelmäßig Tipps zu zahlreichen Fragen rund um Restauration und Pflege. Beim Oldtimerevent „summertime!“ 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, der jedes Jahr tausende Oldtimerfans nach Bad Waldsee zieht.



den Oldtimern ein in die Abenteuer der Pioniere und entdecken Überraschendes und Spannendes aus Technik, Entwicklung, Produktion und Design von Camping-Fahrzeugen. Die interaktive Ausstellung lädt zum Mitmachen und selbst erleben ein. Caravans, Campingbusse, PKW, Reisemobile und Motorräder aus aller Welt, von winzig klein bis riesengroß, teils skurril und selten, wecken Erinnerungen, erzählen Geschichten und laden zum Staunen ein. Sie stehen entlang einer spannenden Reiseroute durch acht Regionen der Welt, durch die der Museumsbesuch einer Reise zu den Sehenswürdigkeiten der mobilen Welt

Zum Oldtimer-Event „summertime!“ am 8. und 9. August 2020 versammeln sich auf Einladung des Erwin Hymer Museums zahlreiche mobile Schmuckstücke und deren Besitzer auf dem Museumsgelände. Unter dem Motto „Winzigkeiten und doch riesengroß - Kleinstwagen, Mini-Wohnanhänger, Kabinenroller, Vespa & Co.“ stehen Reisefahrzeuge der Wirtschaftswunderzeit im Mittelpunkt. Alle Informationen gibt es auf der Homepage des Museums unter: www.erwin-hymer-museum.de



➤ 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 Ver-

schleiß 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 Gnadentrottel 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 erhaltene 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 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“.

Ein Tipp für die Fans von historischen Nutzfahrzeugen ist der PS.SPEICHER in Einbeck. Das dortige PS.Depot Lkw+Bus beherbergt die derzeit weltgrößte Sammlung historischer Nutzfahrzeuge. Von April bis Oktober sind die rund 260 Busse, Lastwagen, Feuerwehrautos und Spezialfahrzeuge jeden Samstag von 10 bis 18 Uhr zu besichtigen. Die in Einbeck von dem Kaufmann und Oldtimer-Sammler gegründete Kulturstiftung Kornhaus hat die von Nutzfahrzeug-Experten Emil Bölling liebevoll gepflegte Sammlung nach dessen plötzlichem Tod in 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 „Führunternehmen“ 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 ürtümliche 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 Wettereinflüssen abzuschotten. Die Entwicklung ging hier rasant voran. Heute sind Oldtimer-Busse die Lieblinge einer Veranstaltung, umso mehr, wenn die Zuschauer Platz nehmen und bei einer Rundfahrt das unbeschwertere 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 verwurzelt und gern gesehene Traditionsstücke, die bei regionalen Feuerwehrfesten und -jubiläumsfeiern gerne präsentiert 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 Be-

deutung nicht in Vergessenheit gerät und man solche Fahrzeuge im Rahmen von Treffen, Ausstellungen oder sogar im Fahrbetrieb erleben kann. Wer ein solches Fahrzeug, idealerweise sogar inklusive der authentischen Ausstattung, sein Eigen nennen kann und die behördlichen Hürden für die Zulassung mit H-Kennzeichen gemeistert hat, muss auch beim Betrieb spezielle Aspekte berücksichtigen. Im öffentlichen Straßenverkehr darf verständlicherweise nicht der Anschein erweckt werden, dass es sich um ein noch im Einsatz befindliches Behördenfahrzeug handelt. Daher gilt es, entsprechende Hoheitszeichen und Schriftzüge oder Warnleuchten abzudecken.

Der abgebildete Borgward B2000 A/O ist ein Funksprechkraftwagen des Luftschutzhilfsdienstes, einer Organisation, die für den zivilen Bevölkerungsschutz in militärischen Konflikten aufgestellt wurde. Der LSHD wurde aufgelöst und die Aufgaben fielen den Hilfsorganisationen zu, die die Fahrzeuge zum Teil unverändert weiternutzten. Das gezeigte Fahrzeug wurde 1962 dem Senat der Stadt Hamburg unterstellt und wird seit Außerdienststellung von den Hamburger Feuerwehrhistorikern gepflegt und bei Veranstaltungen gezeigt.



22. Historische Nutzfahrzeuge

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 vereinzelt Fahrzeuge gebaut. Mitte der Achtzigerjahre 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 3000 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 unter-



stützt 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 eingeklappt 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 welchem anderen 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 Freiluftplatz für Landmann und Landfrau dienten sie nicht nur zum Mähen und Pflügen, sondern auch als Antrieb für Dreschmaschinen oder andere Zusatzgeräte. Traktoren sind die Publikumslieb-linge – selbst wenn sie häufig „nur“ als Beiwerk im Rahmenprogramm von Oldtimer-Veranstaltungen zu sehen sind. Meist finden die Trakto-ren-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 Bundesverbandes 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.

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



Vorhang auf!

www.ps-speicher.de

2500 Fahrzeuge!

Gibt's im PS.SPEICHER und
seinen PS.Depots in Einbeck!

ab
Juli 2020

alle PS.Depots
zugänglich!

Die größte Oldtimersammlung Europas
zeigt Autos, Motorräder, Nutzfahrzeuge, Kleinwagen und
Landmaschinen aus 130 Jahren motorisierter Mobilität.

RÄDER, DIE UNS BEWEGEN



PS.SPEICHER



➤ 23. Oldtimer-, Youngtimer- und Markenclubs

Die zunehmende Begeisterung für Oldtimer, Youngtimer und Liebhaberverfahrzeuge 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 engagierten 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

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.

23. Oldtimer-, Youngtimer- und Markenclubs

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 „Benzingespäche“ 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 knapp 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 Eigenständig-

keit der Vereinigungen nicht angetastet werden. Neben Vergünstigungen bei Veranstaltungs- und Vereinsversicherungen für die Clubs erhalten auch die Clubmitglieder Rabatte bei der ADAC Autoversicherung, der ADAC ClassicCar-Versicherung sowie bei den ADAC Klassik Veranstaltungen (ADAC Deutschland Klassik, ADAC Europa Classic und ADAC Moto Classic). 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 1.750 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.de

Betreut Oldtimer-Schlepper-, Bulldog-, Dampf- und -Nutzfahrzeuge.



Isetta Club e.V.

www.isetta-club.de

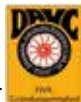
Betreut BMW Isetta und alle Lizenzbauten sowie die BMW 600 und BMW 700.



Deutscher Automobil-Veteranen-Club e.V.

www.davc.de

Umfasst alle historischen Automobile, Motorräder und andere Kraftfahrzeuge.



BMW Club Mobile Classic e.V.

www.bmw-club-mobile-classic.de

BMW Markenclub für Motorräder und Automobile.



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.



Bugatti Club Deutschland e.V.

www.bugatti-club-deutschland.de

Betreut Bugatti Fahrzeuge bis Baujahr 1951.



Veteranen Fahrzeug Verband e.V.

www.veteranen-fahrzeug-verband.de

Betreut alle historischen Automobile, Motorräder, Fahrräder und Nutzfahrzeuge.



Citroën-Club Rhein-Ruhr e.V.

www.cccr.de

Betreut rund um den Citroën 2CV.



ADLER-MOTOR-VETERANEN-CLUB e.V.

www.adler-veteranen.de

Betreut alle von den Adlerwerken hergestellten Fahrräder, Autos, leichte Lkw und Motorräder.



Citroën-Freunde IG

www.citroen-freunde.de

Betreut alle alten und neuen Modelle von Citroën. Schwerpunkte dabei sind Ami6 und 8.



Club klassischer Alfa Romeo Fahrzeuge e.V.

www.club-klassischer-alfa.de

Betreut alle Fahrzeuge der Marke Alfa Romeo bis Baujahr 1965.



Dyane-IG

www.dyane-ig.de

Betreut alle Citroën der Baureihe Dyane, Acadiane Dyane 6 Méhari.



Audi Club International e.V.

www.audi-club-international.de

Betreut Audi, Auto Union, DKW, Wanderer, Horch und NSU.



FIAT 124 Spider Club e.V.

www.fiatspider.de

Betreut Fiat 124 Spider/AS, BS, CS, DS, VX, Abarth.



Austin Seven Club Deutschland

www.austin-seven-club.de

Betreut Austin Seven sowie seine Lizenz- und Sonderbauten.



FIAT 124 Spider Club Deutschland e.V.

www.fiat-spider.de

Betreut sämtliche Ausführungen des Fiat 124 Spider und des 124 Coupe.



Automobil-Veteranen-Freunde Deutschland e.V.

www.avf-deutschland.eu

Betreut markenunabhängig alle Young- und Oldtimer.



Capri Club Deutschland e. V.

www.capri-club-deutschland.de

Betreut alle Ford Capri.



Bentley Drivers Club – German Region

www.bdcl.org

Betreut alle Bentley-Fahrzeuge.



Heinkel-Club Deutschland e.V.

www.heinkel-club.de

Betreut alle Fahrzeuge der Marke Heinkel.



ADAC Korporativclubs

Gold Wing Club Deutschland e.V.

www.gwcd.net
 Betreut Honda Gold Wing
 aller Baujahre.



Mercedes-Benz SLK-Club e.V.

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



GoldWing Föderation Deutschland e.V.

www.gwfd.de
 Betreut GoldWing, Trikes und
 Gespanne aller Baujahre.



Mercedes-Benz Veteranen Club von Deutschland e.V.

www.mvonline.de; Betreut Vorkriegsfahrzeuge
 von Daimler-Benz und deren Vorläufermarken
 bis hin zu den Nachkriegstypen bis 1963.



Jaguar Association Germany e.V.

www.jaguar-association.de
 Betreut alle Jaguarmodelle
 von 1932 bis heute.



Verein für Freunde des W 123 e.V.

www.vfw123.de
 Betreut alle Modelle der
 Baureihe W 123.



Lancia Fulvia & Flavia Interessengemeinschaft

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



Mercedes-Benz W 124-Club Deutschland e.V.

www.w124-clubdt.de
 Betreut alle Modelle der
 Baureihe W 124.



Mercedes-Benz 190 SL-Club e.V.

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



Mercedes-Benz W201 16V Club e.V.

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



Mercedes-Benz Interessengemeinschaft e.V.

www.mbig.de; Betreut Mercedes-Benz der Baujahre
 1953 bis 1991; Ponton und Heckflosse, 111/112er
 Coupé und Cabriolet, 319 und 600, alte S-Klassen
 und /8, W 124 und W 201, Lkw und Omnibusse.



MG Car Club Deutschland e.V.

www.mgcc.de
 Betreut alle MG Modelle
 von 1924 bis heute.



Mercedes-Benz R/C 107 SL-Club Deutschland e.V.

www.107sl-club.org
 Betreut die Baureihe R/C 107.



Morgan-Club Deutschland e.V.

www.morgan-club.de
 Betreut alle Automobile der
 englischen Marke Morgan.



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.



Porsche Club Deutschland

www.porsche-club-deutschland.de
 Betreut sämtliche
 Porsche Baureihen.



Mercedes-Benz SL-Club Pagode e.V.

www.sl-club-pagode.de
 Betreut Mercedes-Benz SL
 der Baureihe W 113.



Porsche 356 Club Deutschland e.V.

www.porsche-356-club-deutschland.de
 Betreut Porsche Modelle
 356, 550 und 904.



Mercedes-Benz R129 SL-Club e.V.

www.r129sl-club.de
 Betreut Mercedes-Benz SL der
 Baureihe R 129.



Porsche Club 928 e.V.
 www.porsche-club-928.de
 Betreut die Porsche
 Modellreihe 928.



ADAC Korporativclubs

Bundesverband Deutscher Alpine und Renault Clubs e.V.

www.d-arc.org
Betreut alle Alpine und Renault Fahrzeuge.



TVR Car Club

www.tvrcarclub.de
Zusammenschluss von Freunden und Fahrern der Fahrzeugmarke TVR



Rolls-Royce Enthusiasts' Club German Section e.V.

www.rrec.de
Betreut alle Fahrzeuge der Marken Rolls-Royce und Bentley.



Unimog-Club Gaggenau e.V.

www.unimog-club-gaggenau.de
Betreut alle Unimog und MBTrac.



Rover Freunde Deutschland e.V.

www.rover-freunde.de
Betreut sämtliche Rover Modelle.



Vespa Club von Deutschland e.V.

www.vcvd.de
Betreut alle Motorroller der Firmen Hoffmann, ACMA und Piaggio.



1. Deutscher Saab-Club e.V.

www.deutscher-saab-club.de
Betreut sämtliche Saab-Baureihen.



Volvo Club Deutschland e.V.

www.volvoclub-deutschland.de
Betreut alle Typen und Baureihen der Marke Volvo.



smart-Club Deutschland e.V.

www.smart-club.de
Ansprechpartner für alle smart-Baureihen.



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.



Steyr Puch Freundeskreis

www.steyr-puch.de
Kümmert sich um den Erhalt und die Präsentation des Puch 500 sowie Haflinger und den kleinen Boxermotor.



Interessengemeinschaft T2 – Freunde des VW-Busses 1967-1979 e.V.

www.bulli.org
Betreut VW-Busse der Jahre 1967 bis 1979.



IG-Tornax

www.tornax-fahrzeuge.de
Betreut alle historischen Fahrzeuge des Herstellers Tornax.



Brezelfenstervereinigung e.V.

www.brezelfenstervereinigung.de
Betreut frühe VW-Käfer, -Busse, Kübel-/Schwimmwagen und Sonderkarosserien bis Baujahr Juli 1957.



Internationales Trabant-Register e.V.

www.intertrab.com
Betreut alle Fahrzeuge der Baureihe Trabant.



Cabrio-Interessen-Gemeinschaft CIG

www.cig-vw.de
Betreut luft- und wassergekühlte VW Cabriolets (Käfer, Karmann-Ghia, Kübel und New Beetle, Golf).



TR-Register Deutschland e.V.

www.tr-register.de
Betreut die TR-Baureihen sowie alle vorher von STANDARD TRIUMPH gebauten Roadster.



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!



Triumph Interessengemeinschaft Südwest e.V.

www.triumph-ig.de
Betreut die TR-Baureihen der Marke „Triumph“.



Die VW Typ 3 Liebhaber e.V.

www.typ3.de; Der Verein betreut die Volkswagen 1500 und 1600 als Limousine, TL, Variant und als „großen“ Karmann Ghia.



ADAC Korporativclubs

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 1957-1959 gebaute 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 Schloss Dyck Classic Days.



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.

MOTORSPORT FÜR ZUHAUSE

AB SOFORT EINE AUSWAHL VON BÜCHERN

2019 – Die Rennen zur Motorradweltmeisterschaft Mit einem Vorwort von

Giacomo Agostini, Format: 297 x 210 mm

NEU!



EUR **29,95**

90 Jahre Sachsenring

Eine Zeitreise mit Siegern und Publikumslieblingen
Format: 297 x 210 mm



EUR **29,95**

Legendäre Rallyes

Die DDR-Tourenwagenmeisterschaft
Format: 210 x 297 mm



EUR **28,-**

Eisenacher Automobilgeschichten

Geheimentwicklungen u. a.
Eisenacher Automobilgeschichten
Format: 210 x 297 mm



SONDERPREIS

EUR **21,-**

Von Könnern, Machern und Legenden

Akteure im Automobilrennsport der DDR
Format: 210 x 297 mm



SONDERPREIS

EUR **25,-**

WIR PRODUZIEREN AUCH VERANSTALTUNGSBEZOGENE DRUCKARTIKEL WIE PROGRAMMHEFTE, POSTER, FLYER USW.

ZUSÄTZLICH BIETEN WIR DIE ERSTELLUNG VON WEBSEITEN AN.

MELDEN SIE SICH!

TEL.: 0371 56160-0

FAX: 0371 56160-19

WWW.TOP-SPEED.INFO



Einzelpreis
NUR
EUR **2,-**

TOP-SPEED
Ihr Motorsport-Magazin

Ihr Motorsport-Magazin

**Erscheint
jeden letzten Freitag
des Vormonats**

Format: 210 x 297 mm, ca. 100 - 160 Seiten
je nach Saison, alles in Farbe auf Bilderdruckpapier

**Abonnement: 43,- EUR / Jahr
inkl. 7% MwSt. und Versand**

TOP-SPEED
Ihr Motorsport-Magazin

**BESTELLUNGEN UND WEITERE MOTORSPORTARTIKEL
AUCH UNTER SHOP.TOP-SPEED.INFO**

➤ 24. 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.

24.1 Zeitschriften

AUTO BILD KLASSIK
Brieffach 55 10
D-20350 Hamburg
www.autobild-klassik.de

Austro Classic
Lenaugasse 10
A-3400 Kierling
☎ +43 2243 874 76
www.austroclassic.com

AUTO CLASSIC
Geramond Verlag GmbH
Postfach 40 02 09
D-80702 München
☎ +49 089 130 699 720
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 06131 99 20
www.oldtimer-markt.de

Historischer Kraftverkehr / Schlepper Post
Verlag Klaus Rabe, Giesslerallee 9,
D-47877 Willich
☎ +49 02154 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 06131 99 20
www.oldtimer-markt.de

Motor Klassik/YOUNGTIMER
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
D-70162 Stuttgart
☎ +49 0711 182 01
www.motor-klassik.de

MOTORRAD CLASSIC
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
D-70162 Stuttgart
☎ +49 0711 182 01
www.motorradonline.de

79oktan
Das Magazin für Ost-Oldtimer
79oktan oHG
Talstr. 14
D-09306 Zettlitz
☎ +49 03737 459 61 33
www.79oktan.de

OCTANE MAGAZIN
PremiumMedia Verlags GmbH
Benedikt-Hagn-Str. 5b
D-80689 München
☎ +49 07623 964 292
(Abonnement-Service)
www.octane-magazin.de

Oldtimer Markt/Oldtimer Praxis
VF Verlagsgesellschaft mbH
Lise-Meitner-Straße 2
D-55129 Mainz
☎ +49 06131 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



**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!





24.2 Weitere Oldtimer-Literatur und -Medien

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.

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 und den ADAC Cabrio Brevier an. Diese sechs Oldtimer-Broschüren des ADAC Nordrhein e.V. sind für ADAC Mitglieder kostenlos erhältlich – Infos unter juergen.cuepper@nrh.adac.de



Top-Zins
auch für Oldtimer!

Einfach meins.

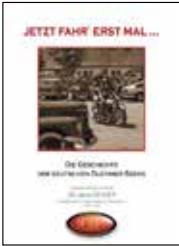
Der ADAC Autokredit.

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:

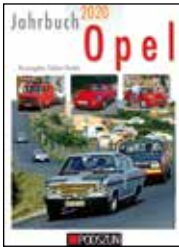
- Sofortige Kreditentscheidung, Überweisung auf Ihr Konto
- Frei wählbare Laufzeiten und Kreditsumme
- Flexibel mit oder ohne Schlussrate abschließbar

Jetzt abschließen: telefonisch unter 089 76 76 15 03, auf [adac.de/autokredit](https://www.adac.de/autokredit) oder überall beim ADAC vor Ort.

24. Nützliche Adressen und weitere Tipps



Aus Anlass „40 Jahre DEUVET“ entstand 2017 ein Standardwerk über die Geschichte der deutschen Oldtimer-Szene, zusammengetragen von Zeitzeugen und Kennern. ISBN 978-3-929371437, Preis 28,90 € über www.perchtmedia.de



Im Jahrbuch Opel, das seit Ausgabe 1999 erscheint, werden historische Themen kompetent aufgearbeitet, mit Fakten ergänzt und zeitgenössisch bebildert. Es ist das Basisbuch der Alt-Opel Szene und bringt auf 144

Seiten alle aktuell wichtigen Themen zur Marke und ihrer Modelle. Erscheint jährlich im November neu und kostet 16,90 € im Buchhandel oder beim Verlag Podszun Motorbücher Brilon.

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 wird. Außerdem greift der Newsletter auch Themen aus der Gesetzgebung und aktuelle oldtimerrelevante Diskussionen aus der Politik auf. Zudem wird im Newsletter auch über die Entwicklungen des Oldtimer-Weltverbandes FIVA sowie der Club- und Verbandsszene berichtet. Abonnieren Sie den kostenlosen ADAC Newsletter unter: www.adac.de/newsletter Selbstverständlich gibt es auch einen 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



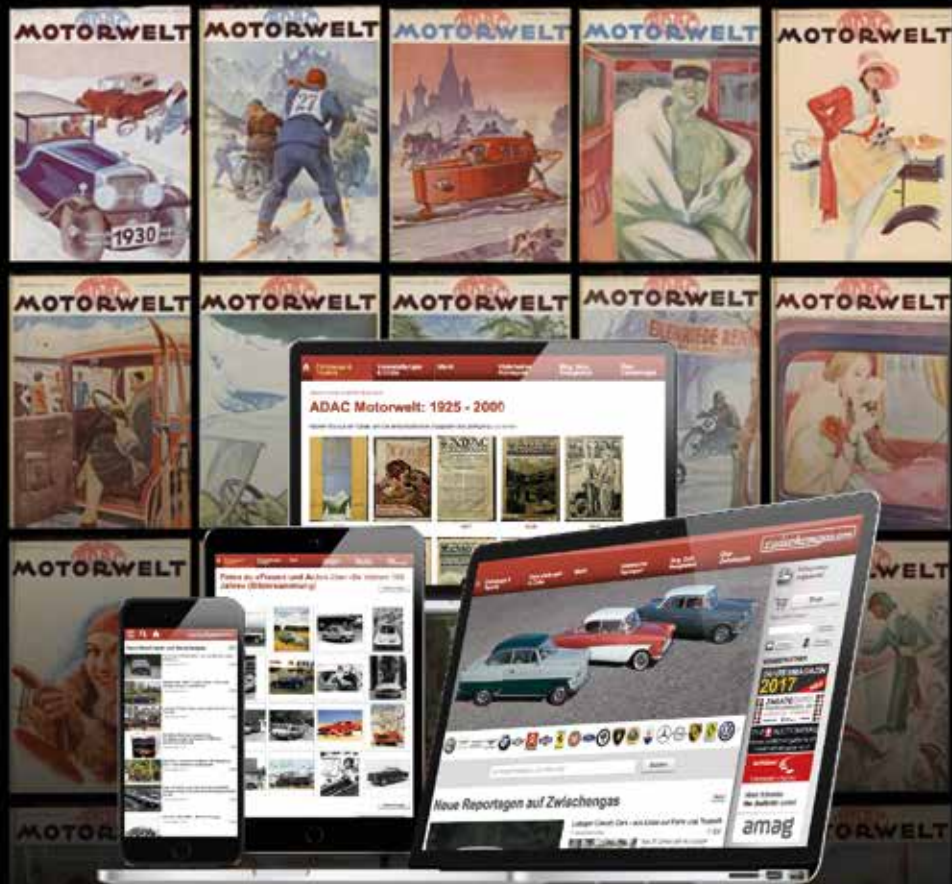
Auf die App-Technologie von Smartphones hat sich der Anbieter der Oldtimer-Youngtimer-App spezialisiert und stellt mit seiner Anwendung eine Wissensdatenbank zu tausenden von Fahrzeugmodellen bereit. In der Datenbank sind Museen, Werkstätten, Händler, Termine, Clubs etc. enthalten. Infos unter: www.Oldtimer-App.com

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



zwischen gas.com

ADAC Motorwelt komplett digitalisiert von 1925 bis 2000



adac.zwischengas.com

20% Gutschein Code: **ADAC-4A5A-AFBA**

- ✓ 3500+ Fahrzeugartikel
- ✓ Auktions-Datenbank
- ✓ Fahrzeugmarktplatz
- ✓ Fahrzeugbewertungen
- ✓ 330'000+ Bilder
- ✓ 550'000+ digitalisierte Zeitschriftenseiten mit **auto motor und sport**, **Automobil Revue**, **Powerslide**, **auto exklusiv** und weitere
- ✓ Täglich aktualisiert

24.3 Oldtimer-Museen

Die Geschichte der Mobilität wird deutschlandweit in vielen Automobil- und Motorradmuseen sowie Ausstellungen gepflegt. Den staunenden Besuchern werden liebevoll zusammengetragene Sammlungen von Straßenfahrzeugen und Rennwagen aus allen Epochen präsentiert. Dabei reicht die Bandbreite von kleinen Privatmuseen mit nur wenigen Exponaten bis hin zu umfangreichen Sammlungen, die die ganze Bandbreite der Mobilität abdecken.



Die Erstellung eines Kompletverzeichnis aller Auto-, Motorrad- und straßenbezogener Technik-Museen hat sich der vor 25 Jahren gegründete Verband der deutschen Museen für Auto, Motor und Technik e.V., kurz „Deutsche Museums-

straße“ zur Aufgabe gemacht. Er führt auf seiner stets aktuell gehaltenen Homepage www.deutsche-museumsstrasse.de inzwischen über 250 Museen dieser Kategorie auf – eine Zahl, die die Bedeutung Deutschlands als das „Auto-Land“ auch bei der Fahrzeug-Historie unterstreicht.

In Museen, die sich der Technik verschrieben haben (z. B. Deutsches Museum München, Automobilmuseum Fichtelberg, Automuseum Dr. Carl

Benz in Ladenburg, Horch-Museum in Zwickau, EFA-Museum für Deutsche Automobilgeschichte in Amerang oder die Technikmuseen Sinsheim und Speyer), stehen Oldtimer natürlich auch im Fokus des Interesses. Auch die Fahrzeughersteller erkennen immer häufiger den Wert der eigenen Tradition und stellen die Exponate der Firmengeschichte gerne in Sammlungen aus. Das Auto Museum Volkswagen in der Wolfsburger Dieselstraße zum Beispiel präsentiert als Schatzkammer der Marke die Produktgeschichte der Volkswagenmodelle pur. Und zum Ereignis für die ganze Familie mutieren dann die Erlebnisparks wie zum Beispiel die Autostadt Wolfsburg (www.autostadt.de), wo auf einem riesigen Gelände multimedial die Entstehungsgeschichte der Mobilität präsentiert wird – und das nicht nur mit Ausstellungsstücken aus dem Volkswagen-Konzern, sondern markenübergreifend im Zeithaus der Autostadt. Eine Auflistung finden Sie unter:

www.adac.de/klassik

Kontakt:

Deutsche Museumsstraße
Verband der deutschen Museen für Auto,
Motor und Technik e.V.
www.deutsche-museumsstrasse.de
E-Mail: info@deutsche-museumsstrasse.de
Tel. 06021 442 46 73
Obernauer Str. 125
D-63743 Aschaffenburg



AUTOMOBILE GESCHICHTE ERLEBEN



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

 **AUGUST HORCH**
MUSEUM ZWICKAU

24.4 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

Paul Wurm GmbH

www.wurmkat.de (nur Mercedes-Fahrzeuge)

TWINTeCH Technologie GmbH

www.twintec.de

Ulrich Spannagel matrix engineering

www.matrix-partikelfilter.de

VITKUS GmbH & Co. KG

www.katshop.de

24.5 ADAC Prüfzentren

Prüferte und Prüftermine erfahren Sie unter der Servicenummer **0800 510 11 12** in der Zeit von Mo.-Sa.: 8:00-20:00 Uhr (kostenlos aus dem deutschen Festnetz).

Die Möglichkeit einer Kurzbewertung bitte vorher abfragen.

24.6 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



campdavid-soccx.de



CAMP DAVID

24. Nützliche Adressen und weitere Tipps

24.7 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. (BHL)

Betreut Oldtimer-Schlepper, Oldtimer-Bulldog, Oldtimer-Dampf und Nutzfahrzeuge www.bhl.de



Deutscher Automobil-Veteranen-Club (DAVC)

Als bundesweiter großer markenfreier Oldtimerclub setzt sich der DAVC seit über 50 Jahren für die Akzeptanz und Förderung des Oldtimer als Kulturgut sowie des Nachwuchses ein.

www.davc.de



DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V.

Interessenvertretung für Old- und Youngtimerfahrer und Clubs bei Gesetzgebern und Behörden im Bund, den Ländern und der EU. Der DEUVET wurde bereits 1976 von zahlreichen Oldtimerclubs gegründet, um die Lobbyarbeit für die Klassikszenen regional und überregional zu forcieren. www.deuuet.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



5. – 7. FEBRUAR 2021
WIR STARTEN DIE SAISON!



www.classicmotorshow.de



24. Nützliche Adressen und weitere Tipps



Automobilhistorische Gesellschaft e. V. (AHG)
The Association of Automotive Historians in Germany
www.autogesichte.com



Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA)
Oldtimer-Weltverband
Infos zu Wagenpässen, FIVA-Veranstaltungen etc. www.fiva.org



F3-kubik
F3, gesprochen F-kubik, ist die Kurzform des Forum

für Fahrzeuggeschichte
www.f-kubik.de



Deutscher Motor Sport Bund e.V. (DMSB)
Lyoner Stern
Hahnstraße 70
60528 Frankfurt/Main
www.dmsb.de

Fahrgemeinschaft Historischer Rennsport Deutschland e.V. im ADAC (FHR)
c/o Historic Race Events UG
Hugenottenstraße 100
61381 Friedrichsdorf
www.fhr-online.de

24.8 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

24.9 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. 2153129 Bonn
www.kfzgewerbe.de

24.10 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.

24.11 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 198).



 [Herrenausstatter.de](https://herrenausstatter.de)

STIL BEGEISTERT.



➤ 25. 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.schnehaugen@hsa.adac.de

ADAC Hessen-Thüringen e.V.
Lyoner Straße 22
60528 Frankfurt
☎ 069 660 770
sport@hth.adac.de

ADAC Mittelrhein e.V.
Viktoriastraße 15
56068 Koblenz
☎ 0261 130 30
sport@mrh.adac.de

**ADAC Niedersachsen /
Sachsen-Anhalt e.V.**
Lübecker Straße 17
30880 Laatzen
☎ 05102 901 151
touristik@nsa.adac.de

ADAC Nordbaden e.V.
Steinhäuserstraße 22
76135 Karlsruhe
☎ 0721 810 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 Str. 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 90
sport@wfa.adac.de

ADAC Württemberg e.V.
Am Neckartor 2
70190 Stuttgart
☎ 0711 280 00
sport@wtb.adac.de



REGION STUTTART



MÜNCHEN



KÖLN | RHEINLAND



ZECH E WALD | RUHR



MALLORCA



LUXEMBOURG



METZINGEN



RÜSSELSHEIM | RHEIN-MAIN



BERLIN



REGION ZÜRICH

MESSEN & EVENTS



www.motorworld.de/veranstaltungen.de



CLASSICS BERLIN

www.motorworld-classics.de



OLDTIMERTAGE FÜRSTENFELD

www.motorworld-oldtimertage.de

Raum für mobile Leidenschaft.

classic-analytics

BEWERTUNGEN ■ OLDTIMERPREISE ■ MARKTANALYSE



Die classic-analytics Kurzbewertung - Eine für alle!

- Anerkannt von allen Oldtimerversicherungen
- Bundesweit über 760 classic-analytics Sachverständige
- 10-Punkte-Check der wichtigsten Baugruppen
- Schutz vor Unterversicherung durch kostenlosen Update-Service