



➤ 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 Führung und ihre gekleideten Vertreter der Straße.
Herr Archard's. Westhausen am.

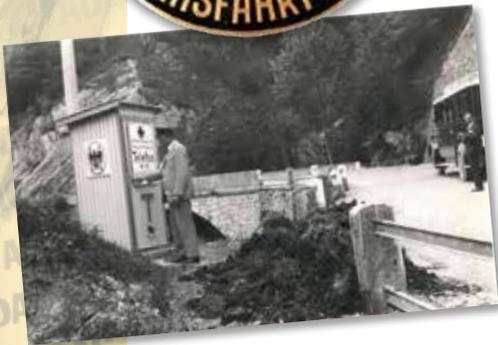
1910: Im Rahmen des VII. Deutschen Motorfahrertages in Rothenburg o. d. Tauber organisiert die DMV vom 4. bis 6. Mai eine „Kleinwagenfahrt“ als Zuverlässigkeitsprüfung für Fahrzeuge bis 6 Steuer-PS von Berlin nach Rothenburg, um die Leistungsfähigkeit dieser Fahrzeugklasse unter Beweis zu stellen.

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.

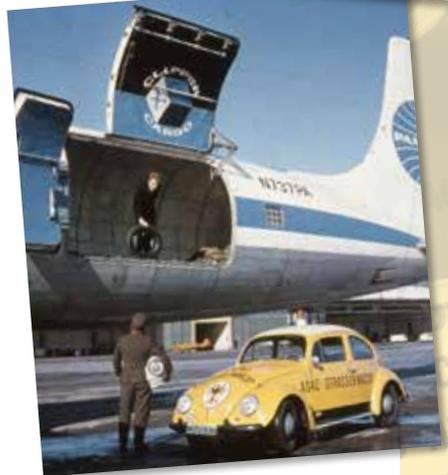
1940 und 1941: Die Geschichte des ADAC ist seit September 1933 unterbrochen. Er wurde zwangsweise mit anderen Clubs zum DDAC (Der Deutsche Automobilclub) zusammengeschlossen.

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 Kraftfahrt geworden und dient dem Club bis heute auch als Archiv für seine Veröffentlichungen.

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

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



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

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



**ADAC Bibliothek
und Sammlungen**
Hansastraße 19
80686 München
Telefon: 089 767 660 68
bibliothek@adac.de



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.

