

ADAC OLDTIMER-RATGEBER 2026/2027

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





12. – 14. JUNI 2026
04. – 06. JUNI 2027

MESSE FRIEDRICHSHAFEN

OLDTIMER | YOUNGTIMER | RESTAURIERUNG | TEILEMARKT
CLUBSTÄNDE | AIRSHOW | SONDERSCHAUEN | ZUBEHÖR
VINTAGE DEMO RACING

**ANGEBOT FÜR ADAC
KORPORATIVCLUBS:**

ADAC-MARKENCLUB-TICKETS

20 % RABATT

**COUPON IM ONLINESHOP EINGEBEN
UND RABATTIERTE PREISE ERHALTEN.**

CODE: KWB26ADAC

ADAC

WWW.KLASSIKWELT-BODENSEE.DE



» VORWORT



Dr. Gerd Ennser
ADAC Sportpräsident

Liebe Clubmitglieder, liebe Oldtimerfreunde,

klassische Fahrzeuge sind fester Bestandteil des Straßenbilds und der Freizeitgestaltung vieler Menschen. Ob als sorgfältig gepflegtes Sammlerstück, regelmäßig genutztes Hobbyfahrzeug, Alltagsklassiker oder Ausdruck einer gewachsenen Clubkultur – Old- und Youngtimer werden in sehr unterschiedlichen Zusammenhängen bewegt und erhalten. Damit verbunden sind zahlreiche Fragen, die weit über das reine Fahren hinausgehen. Technik, Wartung und Pflege historischer Fahrzeuge erfordern ein besonderes Maß an Aufmerksamkeit. Hinzu kommen rechtliche Vorgaben sowie Anforderungen an Sicherheit und Umwelt, aber auch organisatorische Themen rund um Zulassung, Versicherung und Veranstaltungen.

Der ADAC begleitet Oldtimerfreunde mit kompetenter Beratung, vielfältigen Informationsangeboten und einer aktiven Interessenvertretung. Ziel ist es, den sachgerechten Umgang mit historischer Technik zu fördern und zugleich die Rahmenbedingungen für die Nutzung klassischer Fahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr konstruktiv mitzugestalten. Dabei spielt der Austausch innerhalb der Oldtimer-Community eine zentrale Rolle. In den zahlreichen, dem ADAC angeschlossenen Korporativclubs sowie bei vielen Oldtimerveranstaltungen kommen Menschen mit unterschiedlichen Erfahrungen und Interessen zusammen. Gemeinsame Ausfahrten, Treffen und Touren bieten Gelegenheit, Wissen weiterzugeben, Kontakte zu pflegen und klassische Fahrzeuge regelmäßig zu bewegen. Diese Aktivitäten tragen maßgeblich dazu bei, automobilhistorisches Kulturgut lebendig zu halten. Zu den etablierten Formaten zählen unter anderem die ADAC Deutschland Klassik, die ADAC Europa Classic, die ADAC Youngtimer Touren sowie die ADAC Classic Meets Serie für Zweiräder.

Ein Highlight ist auch die ADAC Hockenheim Historic. Mit diesem Event bringen wir uns stärker in die stetig wachsende Szene des historischen Motorsports ein und verbinden die Veranstaltung mit Markentreffen, Ausstellungen und einem vielfältigen Rahmenprogramm. Der ADAC Oldtimer-Ratgeber 2026/2027 bündelt aktuelle Informationen, praktische Hinweise und bewährte Grundlagen zu allen wichtigen Themen rund um Besitz, Betrieb und Erhalt klassischer Fahrzeuge. Er richtet sich an Einsteiger ebenso wie an erfahrene Oldtimerbesitzer und soll Ihnen im Alltag eine verlässliche Orientierung bieten.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre sowie jederzeit eine sichere, pannenfreie und genussvolle Fahrt mit Ihren Klassikern.

Ihr
Dr. Gerd Ennser
ADAC Sportpräsident



Classic Remise

Berlin | Düsseldorf



www.remise.de

» GRUßWORT

Foto: BMW/Sebastian Woithe



Patrick Schnieder MdB
Bundesminister
für Verkehr

Liebe Leserinnen und Leser,

manchmal verbergen sich hinter unscheinbaren Formulierungen große Erfindungen – wie etwa hier: *„Vorliegende Construction bezweckt den Betrieb hauptsächlich leichter Fuhrwerke und kleiner Schiffe, wie solche zur Beförderung von bis vier Personen verwendet werden.“* Mit diesen Worten beginnt die berühmte Patentschrift 37435, mit der Carl Benz vor 140 Jahren – im Januar 1886 – seinen Motorwagen beim kaiserlichen Patentamt anmeldete. Das gilt heute als Geburtsstunde des Automobils.

Was daraus entstand, ist bekannt: Das Auto ermöglichte die weltweite Motorisierung und wurde zu einem unverzichtbaren Baustein moderner Mobilität. Ideen, Erfindungen und Innovationen, Fortschritt und Weiterentwicklung prägen seine lange Geschichte. Besonders deutlich wird das beim Blick auf Old- und Youngtimer – bei den Autos, aber auch bei Motorrädern und Nutzfahrzeugen. Als technische Kulturgüter zeigen sie, wie sich Technik, Design und Mobilitätsbedürfnisse über die Jahre verändert haben. Und natürlich sind sie echte Hingucker und ziehen die Blicke der Menschen auf sich, sie begeistern und faszinieren.

Dass sich eine leidenschaftliche, engagierte Szene um diese Fahrzeuge kümmert, freut mich und ist sehr wertvoll. Herzlichen Dank dafür! Dabei geht es nicht nur um das Pflegen und Erhalten, sondern auch um Gemeinschaft und Miteinander bei Ausfahrten, Messen oder Kongressen. Entstanden sind vielfältige Geschäftsmodelle und ein wichtiger Wirtschaftsbereich, der passende und verlässliche Bedingungen benötigt. Dazu tauschen wir uns mit der Oldtimerszene aus, arbeiten an Lösungen – etwa für eine klimafreundliche Mobilität – und schreiben die Erfolgsgeschichte des Automobils gemeinsam weiter.

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

Ihr
Patrick Schnieder MdB
Bundesminister für Verkehr

» INSERENTENVERZEICHNIS

ADAC AutoKredit	87	Großglockner Hochalpenstraße	202-203
ADAC Classic Meets Donauschlinge	263	Klassikwelt Bodensee	2
ADAC ClassicCarVersicherung	115	KÜS	265
ADAC Europa Classic	9	LIQUI MOLY	143
ADAC Hockenheim Historic –Das Jim Clark Revival	35	MAC Museum Art & Cars	261
ADAC Klassik	197	Mercedes-Benz Club RC/107	239
ADAC Klassik Veranstaltungen	117	Mercedes-Benz Interessen Gemeinschaft e.V. (MBIG)	229
ADAC Landpartie Classic	179	MOR – Münchner Oldtimer Reifen	127
ADAC Nürburgring Classic	31	Automechanika Frankfurt - New Classic Alliance	165
ADAC-1000km-Rennen	33	Nutzfahrzeug Veteranen Gemeinschaft (NVG)	219
Aspen Group	147/148	Oldtimer-Markt	85
August Horch Museum	243	Oldtimer-Rendezvous Saarlouis	183
Auto & Traktormuseum Bodensee	251	OCC Versicherung	73
Automobil-Park Auwärter	51	Parc Hotel Alvisse	185
Belmot Versicherung	57	PS.SPEICHER	249
BIV-Kfz	40	Racing Policy	193
BMW Classic	27	Retro Classics Essen	123
Bosch Classic	125/139	Retro Classics Stuttgart	105
BRUNOX	121	Salzkammergut Touristik	215
BHLD	224	Speed & Style Event	231
Carsupport Boxrucker	119	Südtirol Classic Schenna	211
Classic Remise Berlin / Düsseldorf	4	Techno Classica Salon	103
Classic-Analytics	266	TourInsure	99
COMCO Classic Car Leasing	89	TÜV Süd Classic	113
Deutsche Alpenstraße	209	Union Glashütte	135
EDi Hohenlohe	153	URLAUBS-EXPRESS	207
eFuel Alliance e.V.	55, 149-152	Visit Luxembourg	205
Erwin Hymer Museum	213	WAGNER Spezialschmierstoffe	75
GETTYGO	129	Württembergische Versicherung AG	95
GLASURIT	163	Zwischengas.com	17
GRIDX	199		

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
Prisca Reininger, Koordination Klassik Kommunikation

Textbeiträge: ADAC Klassik Archiv, Bibliothek und Clubs • ADAC Klassikveranstaltungen und -organisation •

Jürgen Cüpper, ADAC Nordrhein • Konrad Deuschle, GTÜ • Hans Eberhard, RAG HBwF • Hubert Flaig, BHLD • Holger Hahn, NVG • Oliver Hammrich, ADAC Klassikveranstaltungen und -organisation • Christian Hauptmeier, ADAC Berlin-Brandenburg • Johannes Hübner (Concours d'Elegance) • Stephan Joest (Elektronik) • Tilman Kleber, ADAC Klassik Interessenvertretung • Jochen Kleine, VFV • Dieter Lammersdorf, Oldtimermuseen • Michael Nissen, ADAC Auslandsrecht • Jürgen Nöll, VFV • Max Pliefke, ADAC Verkehrsrecht • Oliver Runschke, ADAC Media Relations • Valentin Schaal, MOR • Tilman Schröder (Nutzfahrzeuge) • Ulf Schulz (Rollendes Museum) • Herbert F. Schulze, MCOM Research GmbH • Karina Stephani, ADAC Grenzverkehr • Jochen Thoma, ADAC Klassik Interessenvertretung

Haftungsausschluss: Alle Angaben sind sorgfältig geprüft. Durch Gesetzgebung und entsprechende Verordnungen sowie durch Zeitablauf ergeben sich zwangsläufig Änderungen, so dass wir für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhalts keine Gewähr übernehmen können. Für Anregungen und Hinweise sind wir stets dankbar. Bitte richten Sie diese an eine der angegebenen Adressen.

Online: www.adac-motorsport.de/adac-oldtimer-ratgeber

Redaktionsschluss: 29.01.2026



» GRUßWORT



Achim Loth
ADAC Referent
für Klassik

Liebe Klassik-Gemeinde,

als neuer ADAC Klassik-Referent ist es mir eine besondere Freude, Sie mit dieser Ausgabe des ADAC Oldtimer-Ratgebers begrüßen zu dürfen. Für mich persönlich ist die Welt der historischen Fahrzeuge weit mehr als ein berufliches Aufgabenfeld – sie ist Leidenschaft, welche uns alle verbindet.

Die Klassik-Szene zeigt sich weiterhin beeindruckend vital. Veranstaltungen, Messen und Ausfahrten füllen den Kalender, und überall spürt man die Begeisterung für klassische Fahrzeuge. Gerade in einer Zeit, in der sich Mobilität rasant wandelt, gewinnt der Erhalt historischer Technik an Bedeutung. Old- und Youngtimer stehen für Langlebigkeit sowie Ressourcenschonung – Themen, die aktueller sind denn je.

Prägend für die lebendige Szene sind die über 70 ADAC Korporativclubs, die mit mehr als 1.200 Unterclubs über 110.000 Mitglieder verzeichnen. Sie bündeln technisches Wissen, fördern Gemeinschaft und leisten wertvolle Jugendarbeit und tragen zum Erhalt unseres mobilen Kulturerbes bei. ADAC Klassik unterstützt diese bundesweit, denn ohne die starke Clublandschaft wäre die Vielfalt unserer Klassik-Welt nicht denkbar.

Ein besonderes Jubiläum dürfen wir in diesem Jahr feiern: 10 Jahre ADAC Youngtimer Touren. Was als Pilot-Projekt in Berlin begann, hat sich zu einem festen Bestandteil unserer Nachwuchsarbeit entwickelt. Die deutschlandweit stattfindenden Touren zeigen eindrucksvoll, wie groß das Interesse der jüngeren Generation an Youngtimern ist.

Der ADAC Oldtimer-Ratgeber hat sich über die Jahre zu einem unverzichtbaren Begleiter entwickelt. Er bietet Orientierung für Einsteiger, liefert fundiertes Wissen für Kenner und unterstützt alle, die sich mit Herzblut dem Erhalt unseres mobilen Kulturerbes widmen. Nutzen Sie ihn als Nachschlagewerk, als Inspiration sowie als praktischen Helfer.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine wunderbare Saison, unvergessliche Momente und stets gute Fahrt.

Ihr
Achim Loth
ADAC Referent für Klassik

» INHALTSVERZEICHNIS

Kapitel	Seite
Vorwort ADAC Sportpräsident Dr. Gerd Ennser	3
Grußwort Bundesminister für Verkehr Patrick Schnieder MdB	5
Inserentenverzeichnis / Impressum	6
Grußwort ADAC Referent für Klassik Achim Loth	7
Der ADAC im Wandel der Zeit	10
1. Interessenvertretung	38
2. Oldtimer-Weltverband FIVA inkl. Grußwort FIVA Präsident	58
3. Definitionen und Klassifizierungen	72
4. Daten, Zahlen, Fakten	76
5. Der Weg zum Oldtimer-Hobby	84
6. Begutachtung, Kauf und Verkauf	90
7. Import und Export	96
8. Zulassungsarten und Steuersätze	104
9. ADAC Classic-Car-Versicherung	114
10. Pflege und Wartung	118
11. Reifen	126
12. Ersatzteile und Motorsteuergeräte	136
13. Motoröl	140
14. Kraftstoffe	144
15. Umweltzonen	154
16. Restaurierung	156
17. Wichtige Übergangsvorschriften	170
18. Oldtimer und Sicherheit	172
19. Oldtimer-Veranstaltungsarten	178
20. Wissenswertes über Oldtimer-Rallyes und -Ausfahrten	190
21. Reisen mit dem Oldtimer	200
22. Historische Nutzfahrzeuge	216
23. Oldtimer-, Youngtimer- und Markenclubs	228
24. Oldtimermuseen	240
25. Nützliche Adressen und weitere Tipps	258
26. Anschriften der ADAC Regionalclubs	264

ADAC EUROPA CLASSIC 2026 »

13. – 18. SEPTEMBER 2026
5 TAGE – 4 LÄNDER



WEITERE INFORMATIONEN
ZUM EVENT

ADAC

ADAC Classic-Car-
Versicherung



ADAC Team
Südbayern



GETTYGO

hofmann
DRUCK+ MEDIEN

STROMTANK
EARTH POWER



REDESTEIN
TYRES





» DER ADAC IM WANDEL DER ZEIT

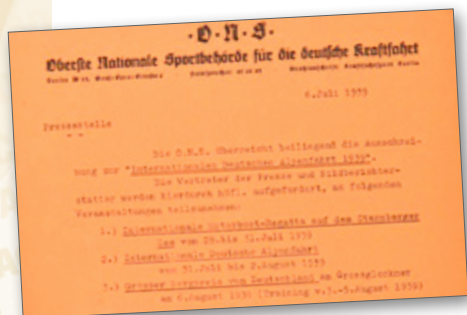
Der Allgemeine Deutsche Automobil-Club wurde 1903 von 25 begeisterten Motorradfahrern in Stuttgart als Deutsche Motorradfahrer-Vereinigung (D.M.V.) gegründet und 1911 zum ADAC umbenannt.



1906: Im Kartellvertrag mit dem Kaiserlichen Automobil Club (KAC) werden die Zuständigkeitsbereiche der beiden größten Fahrzeugclubs aufgeteilt. Der D.M.V. wird dabei die Pflege des Motorradwesens und der kleinen Motorwagen anvertraut. Sportveranstaltungen werden gemeinsam durchgeführt.

1907: Auf der dritten Hauptversammlung in Hannover wird mit Blick auf die wachsende Zahl der Wagenfahrer-Mitglieder die Umbenennung des Vereins in „Deutsche Motorfahrer-Vereinigung“ beschlossen. Die Clubzeitschrift wurde bereits Mitte 1907 von „Motorradfahrer“ in „Der Motorfahrer“ umbenannt.

1916/17: Mit Beginn des Ersten Weltkriegs ertönen auch beim ADAC kriegerische und nationalistische Töne. Der ADAC ruft seine Mitglieder dazu auf, sich für das „Freiwillige Motorfahrer-Korps“ des Clubs zu melden, um die deutsche Armee an der Front zu unterstützen. Schon im ersten Kriegsmonat folgen mehr als 1000 Freiwillige diesem Aufruf.



1926: In Berlin konstituiert sich die „Oberste Nationale Sportkommission“ (ONS), in der der ADAC und der „Automobilclub von Deutschland“ (AvD) ihre Sportveranstaltungen miteinander abstimmen. Da der ADAC auf Grund seiner Größe und Bedeutung nicht von der Veranstaltung von Motorsportereignissen ausgeschlossen werden kann, beauftragen die preußischen Ministerien für Handel und Inneres den ADAC und den AvD mit der Aufstellung eines gemeinsamen Sport-Terminkalenders. Die beiden Verbände einigen sich auf die Bildung einer Sportgemeinschaft, eben der „Obersten Nationalen Sportkommission“.



1927: Die Einweihung des Nürburgrings wird als nationales Großereignis gefeiert: Nach langem Ringen hat Deutschland eine repräsentative Rennstrecke. Die Südschleife führt über 7,7 Kilometer Länge, die Nordschleife ist 22,8 Kilometer lang. Am 2. und 3. Juli wird auf der neuen Rennstrecke zum ersten Mal in Deutschland ein Großer Preis von Europa für Motorräder ausgetragen.

1936/37: Alle Automobilclubs werden 1933 unter dem DDAC (Der Deutsche Automobilclub) zusammengefasst und verlieren ihre Selbstständigkeit.

1946/47: In der US-Besatzungszone kann sich der ADAC neu formieren, zunächst nur in Bayern, bald in der ganzen amerikanischen Besatzungszone. Die Ausweitung auf andere Besatzungszonen wird angestrebt, kann aber noch nicht umgesetzt werden. Erst 1947 stimmt auch die britische Militärregierung der Ausweitung des ADAC auf die britische Besatzungszone zu.

1956: Offenbar neigen Autofahrer in jenen Jahren dazu, in nicht unbeträchtlichem Ausmaß Gegenstände auf den Straßen zu verlieren. Deshalb richtet der ADAC eine eigene Zentralfundstelle ein. Das Prinzip ist einfach: Auf Autobahnen und Bundesstraßen werden alle Fundstücke, die mit großer Wahrscheinlichkeit von Kraftfahrern stammen, auf Karteikarten erfasst. Wer etwas vermisst, kann sich an den Club wenden, der anschließend an die richtige Fundbehörde weiterverweist.

1957: Am Zonenübergang in Berlin Dreilinden wird die erste ADAC Straßenwachtstation eingerichtet. Weitere folgen in den nächsten Jahren. Die Stationen dienen als feste Stützpunkte der Straßenwacht, bei denen auch an Wochenenden und nachts die Pannenhilfe angefordert werden kann. Zudem wird ortsfremden Autofahrern ein Lotsendienst angeboten: ADAC Mitarbeiter geleiten sie zu der gesuchten Straße in der Umgebung der jeweiligen Station.





1966: Die „Motorwelt“ befragt die Leser zum Thema „Tempolimit“. Das Ergebnis ist eindeutig: Sieben von acht Autofahrern lehnen eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen kategorisch ab.



1967: Um die Zahl der Verkehrstoten – mittlerweile über 15.000 pro Jahr – zu senken, propagiert der ADAC den nachträglichen Einbau eines Sicherheitsgurtes. Der Club hat einen Dreipunkt-Gurt entwickeln lassen, der unkompliziert im Gebrauch und leicht einzubauen ist. Ab April bietet der ADAC seinen Mitgliedern diesen Gurt zum Vorzugspreis von 38 DM an. Die Aktion wird ein Erfolg: Schon in den ersten vier Wochen bestellen 24.000 Mitglieder den Gurt.

1976: Eine der Folgen der Ölkrise der frühen 1970er Jahre ist die beständige Suche nach Ersatz-Kraftstoffen. Der ADAC testet ein Jahr lang mit zwölf Straßenwachtwagen Methanol-Treibstoff, der entsteht, wenn man Methanol mit Benzin mischt. Im Juli fällt die Testbilanz positiv aus. Das Methanol hat zwar einen geringeren Brennwert als herkömmlicher Sprit, aber dafür liegt die Schadstoffbelastung durch ein Methanol-Auto auch deutlich niedriger. Technische Probleme sind ebenfalls nicht zu beobachten. Durch die Erholung des internationalen Ölpreises erübrigt sich ein großflächiger Einsatz dieses Kraftstoffs.



1977: Der Club präsentiert Plakate und Slogans, die Mitglieder in einem ADAC Wettbewerb entworfen haben, um das Helmtreten unter Motorrad- und Mofafahrern populär zu machen.

1986: Der Club macht sich für bleifreies Benzin stark. Doch viele Autofahrer sind noch verunsichert. Die Entscheidung für Bleifrei soll durch eine neue Mineralölbesteuerung erleichtert werden.

1987: Die Straßenwachtfahrer bekommen nach 17 Jahren eine neue Montur. Leuchtend gelbe Sicherheitskleidung ersetzt die seit 1970 verwendete orangefarbene Uniform.

1996: Für den Club beginnt das Internet-Zeitalter: unter www.adac.de finden Mitglieder aktuelle Infos und nützliche Tipps rund um die Mobilität.

1997: Um unabhängigen Verbraucherschutz zu gewährleisten, eröffnet der ADAC im oberbayerischen Landsberg am Lech ein eigenes Test- und Technik-Zentrum. Unter idealen Bedingungen werden jährlich 150 neue Autos und Zubehör wie Kindersitze oder Gepäckträger getestet und bewertet.

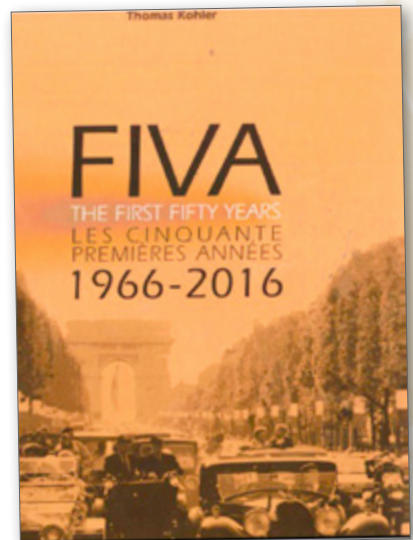
2006: Zum ersten Mal wird im ADAC Technikzentrum ein Motorrad-Crashtest durchgeführt. Eine Honda Gold Wing, die mit einem Airbag ausgestattet ist, fährt gegen einen quer auf der Fahrbahn stehenden Van. Der Airbag kann den Dummy vor lebensgefährlichen Verletzungen schützen.

2007: Die Oldtimer-Sektion des ADAC wird Mitglied im Oldtimer-Weltverband FIVA.

2016: Der Oldtimer-Weltverband FIVA feiert 50 jähriges Jubiläum in Paris.

2017: Im August 2017 waren zum ersten Mal in seiner Geschichte mehr als 20 Millionen Menschen Mitglied im ADAC. Damit hat Europas größter Mobilitätsclub nicht nur mehr Mitglieder als jemals zuvor, sondern ist auch die mit deutlichem Abstand stärkste Mitgliederorganisation Deutschlands.

2026: Am 1. Januar zählt der ADAC 22,7 Mio. Mitglieder.





Hans Bretz (1897 – 1976)

» HANS BRETZ: VOM BAUERNSOHN ZUM PRÄGENDEN GESTALTER DES ADAC

ERINNERUNGEN AN HANS BRETZ ADAC PRÄSIDENT VON 1964–1972

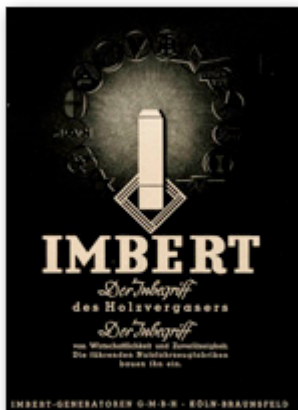
Geboren am 22. Februar 1897 im Eifeldorf Hörschhausen als Johann Peter Bretz, wuchs er als eines von acht Kindern eines Landwirtsehepaares auf. Nach dem Besuch des Regio-Gymnasiums in Prüm wurde Bretz unmittelbar nach seinem Kriegsabitur im Jahr 1916 zum Militär eingezogen. Die psychischen Eindrücke des Ersten Weltkriegs formten eine tiefe Skepsis gegenüber Militarismus, Autoritätsgläubigkeit und blindem Gehorsam. Später sprach Bretz immer wieder von Verantwortung und Ethos – Begriffe, die ohne diese Kriegserfahrung kaum erklärbar sind. Nach Kriegsende studierte Bretz Jura in Bonn und Berlin. 1921 bestand er das Referendarexamen und arbeitete zunächst im Justiz- und Verwaltungsdienst. Parallel

begann er journalistisch tätig zu werden. Bereits in dieser frühen Phase zeigte sich, dass seine eigentliche Stärke weniger in der Anwendung von Paragrafen lag als in deren kritischer Analyse und verständlicher Vermittlung. Sprache wurde für Bretz zum zentralen Instrument politischer und gesellschaftlicher Einflussnahme. In den frühen 1920er-Jahren wandte er sich zunehmend dem Journalismus zu und etablierte sich als freier Fachschriftsteller für das Kraftfahrwesen. Er schrieb über Motorsport, Technik, Touristik und Verkehrspolitik – stets mit dem Blick auf Zusammenhänge. Mobilität verstand er als kulturelle Leistung, nicht allein als technische Errungenschaft.

Eine zentrale Rolle in Bretz' beruflicher Entwicklung spielte der Nürburgring. In der zweiten Hälfte der 1920er-Jahre war er publizistisch und organisatorisch eng mit dem Bau und der Etablierung der neuen Rennstrecke in der Eifel verbunden. Als Pressesprecher für den Landkreis Adenau und später für die Nürburgring GmbH berichtete er nicht nur über Rennen, sondern wirkte auch an deren Organisation mit. In dieser Funktion knüpfte er ein weitreichendes Netzwerk zu Automobilclubs, Industrievertretern, Journalisten und Politikern. Der Nürburgring wurde für Bretz zum Sinnbild moderner Mobilität, technischer Leistungsfähigkeit und internationaler Ausstrahlung.

Während der Zeit des Nationalsozialismus bewegte sich Bretz – wie viele Journalisten, Ingenieure und Funktionäre seiner Generation – in einem Spannungsfeld zwischen beruflicher Tätigkeit und politischer Anpassung. Diese Phase seines Lebens bleibt ambivalent und erfordert eine differenzierte Betrachtung: fachlich erfolgreich, politisch belastet, jedoch ohne ideologische Führungsrolle.

Ab 1942 arbeitete Bretz für die Imbert-Generatorenengesellschaft in Köln. Dort war er für Pressearbeit, Schulung und Öffentlichkeitsarbeit verantwortlich.



Die sogenannte „Imbertisierung“ – der Einsatz von Holzgasgeneratoren als Ersatz für knappe flüssige Kraftstoffe – gewann im Verlauf des Krieges zunehmend an Bedeutung. Bretz reiste in diesem Zusammenhang häufig in die besetzten Länder, hielt Vorträge, organisierte Schulungen und wirkte an der europaweiten Verbreitung der Technik mit. Diese Tätigkeit bewegte sich in einem politisch wie moralisch schwierigen Umfeld und verdeutlicht die Komplexität individueller Berufsbiografien in Diktatur und Krieg.

Mit dem Zusammenbruch des Deutschen Reiches im Jahr 1945 eröffnete sich für Hans Bretz ein neues Wirkungsfeld. Trotz materieller Not, Papiermangels und strenger Auflagen der Besatzungsmächte gründete er bereits 1946 die Zeitschrift „Der Motorsport“. Sie erschien zunächst unter schwierigsten Bedingungen und wurde dennoch rasch zu einem zentralen Forum für Motorsport, Technik, Clubwesen und Verkehrspolitik in der jungen Bundesrepublik. Aus ihr gingen die Zeitschriften „Motor im Bild“ und schließlich „Kultur und Technik“ hervor. Über Jahrzehnte hinweg prägte Bretz als Herausgeber und Autor deren inhaltliche Ausrichtung. Seine Artikel zeichneten sich durch sprachliche Präzision, analytische Schärfe und gesellschaftspolitische Haltung aus.



nenalen Gremien. Damit trug er maßgeblich zur Rehabilitation der deutschen Automobilclubs nach 1945 bei und stärkte zugleich die europäische Dimension des Verkehrs- und Motorsportwesens.

Auch in Fragen der Verkehrspolitik entwickelte Bretz langfristige Perspektiven. Er gehörte zu den frühen Befürwortern einer systematischen Verkehrswissenschaft und setzte sich für die Etablierung des Berufsbildes des Verkehringenieurs ein. Verkehr verstand er als Zusammenspiel von Technik, Mensch und Raum – eine Sichtweise, die ihrer Zeit voraus war.

Parallel dazu engagierte er sich beim Wiederaufbau des deutschen Clubwesens. 1948 wurde unter seiner maßgeblichen Mitwirkung der ADAC-Gau Nordrhein neu gegründet. Bretz wurde zu dessen Vorsitzenden gewählt. Unter seiner Leitung entwickelte sich der ADAC Nordrhein zu einem der mitgliederstärksten und politisch einflussreichsten Gauen des Gesamtclubs.

1949 wurde Hans Bretz zum Vizepräsidenten des ADAC gewählt, 1964 schließlich zum Präsidenten des Gesamtclubs. In dieser Funktion setzte er nachhaltige verkehrspolitische Akzente. Bretz verstand den ADAC nicht allein als Serviceorganisation, sondern als gesellschaftspolitische Interessenvertretung der Kraftfahrer. Er forderte den konsequenten Ausbau der Straßeninfrastruktur, die Zweckbindung von Kfz- und Mineralölsteuern, mehr Verkehrssicherheit durch Technik, Ausbildung und Aufklärung sowie Eigenverantwortung statt Überregulierung.

Besondere Bedeutung maß Bretz dem internationalen Wiederanschluss des ADAC bei. Er wirkte an der Rückkehr in die FIA und die Alliance Internationale de Tourisme mit und engagierte sich in internatio-



Neben der Verkehrspolitik musste der Vizepräsident selbstredend auch das Tagesgeschäft führen, aus dem die jahrelang vorher diskutierte Wiederbelebung der Pannenhilfe herausragt. Hatte der ADAC ab 1928 zunächst D-Rad Gespanne eingesetzt, entschied man sich zwei Jahrzehnte später für schwere Motorräder mit Beiwagen, von denen die erste Maschine, eine Consul II, Ende 1953 in Dienst gestellt wurde. Hans Bretz und Vizepräsident Julius Köther führten die Ankaufsverhandlungen mit NSU, daneben kamen Maschinen von BMW und Zündapp zum Einsatz, jeweils mit Royal- oder Steib-Seitenwagen. Nach Versuchen auch mit Kleinwagen wie BMW 600 und Zündapp Janus ging der ADAC 1963 mit dem VW Typ 1 (Käfer) auf Autos für die Straßenwacht über.



Neben seiner verbandspolitischen Tätigkeit blieb Bretz stets Publizist. Seine Leitartikel waren pointiert, streitbar und oft provokant. Er scheute sich nicht, staatliche Überregulierung, ineffiziente Verwaltung oder politische Fehlentscheidungen offen zu kritisieren. Zugleich war sein Denken von einem ausgeprägten Verantwortungsbewusstsein geprägt: Freiheit im Verkehr bedeutete für ihn niemals Beliebigkeit, sondern Ordnung, Rücksicht und Ethos. Hans Bretz war ein streitbarer Geist, ein leidenschaftlicher Europäer und ein unermüdlicher Gestalter.

Das ADAC Archiv

Aus Anlass des 50-jährigen Bestehens des ADAC im Jahr 1953 regte Bretz die Neugründung eines clubeigenen Archivs an, nachdem das alte während des Kriegs vernichtet worden war. Er verschaffte dem damals 35-jährigen Polytechnikum-Absolventen Hans-Christoph Graf von Seherr-Thoss (1918-2011) dessen erste feste Anstellung und beauftragte ihn 1954 mit Sammlung und Aufbau einer kraftfahrzeugtechnischen Bibliothek. Sie umfasst heute rund 50.000 Bände aus den Bereichen Automobil-Technik, -Wirtschaft, -Industrie, -Sport und Verkehr sowie etwa 150 Periodika.

Seine Präsidentschaft gilt bis heute als prägende Phase in der Geschichte des ADAC. Viele der von ihm angestoßenen Positionen wirken bis in die Gegenwart nach – nicht zuletzt die Vorstellung des ADAC als aktiver verkehrspolitischer Akteur.

Hans Bretz starb im Jahr 1976. Sein Vermächtnis verbindet Technikbegeisterung, Freiheitsdenken und Verantwortungsbewusstsein. Damit steht sein Name für eine Epoche des ADAC, in der Mobilität als kulturelle, gesellschaftliche und politische Aufgabe verstanden wurde.

HANS BRETZ – ZITATE & LEITGEDANKEN

„Wir wollen keinen Kadavergehorsam auf unseren Straßen, sondern ein Verantwortungsgefühl der Verkehrsteilnehmer.“

„Das Automobil ist kein Luxusartikel, sondern ein Gebrauchsgegenstand des modernen Lebens.“

„Der Club hat nicht nur seinen Mitgliedern zu dienen, sondern der Entwicklung der gesamten Kraftfahrt.“

„Was der Kraftfahrer an Steuern zahlt, muss der Straße zugutekommen.“

„Der Verkehr endet nicht an Landesgrenzen – und der ADAC darf es auch nicht.“

„Mobilität ist immer auch ein Ausdruck von Freiheit – und Freiheit verlangt Verantwortung.“

Ein ausführlicher Lebenslauf über Hans Bretz von Automobilhistoriker Erik Eckermann wird demnächst online auf der ADAC Klassik Website unter www.adac.de/aor verfügbar sein.

» ADAC STRASSENWACHT BMW R60/2 GESPANN NR. 328

Für das Jahr 1962 hat der ADAC bei den Bayerischen Motor-Werken in München eine Charge von 40 Straßenwacht-Gespännen vom Typ BMW R 60/2 zum Stückpreis von 2.859 DM zuzüglich Steuer geordert. Was zum Zeitpunkt der Bestellung noch keiner ahnte: es sollten die letzten Gespanne im Dienste der ADAC Straßenwacht sein. Ende 1962 beschloss der ADAC, die Straßenwacht Schritt für Schritt auf „Wagen“ umzustellen. Genau diesem Umstieg ist es zu verdanken, dass das Gespann mit der Fahrzeugnummer 328 überlebt hat - und das in bemerkenswert originalem Erhaltungszustand.



© Dörre Fotodesign

Hersteller	Bayerische Motoren Werke AG, München (D)
Modellbezeichnung	BMW R60/2
Motorisierung	Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor
Hubraum	494 ccm
Leistung	30 (28) PS
Indienststellung	1962
Stückzahl	Nr. 56 von 90 BMW R60/2



Die Königinstraße 9-11 in München, bis 1973 Sitz der Hauptverwaltung des ADAC. © ADAC Archiv

Am 5. Mai 1962 treten acht junge Männer aus dem gesamten Bundesgebiet ihren Dienst bei der ADAC Straßenwacht an und versammeln sich dafür in der ADAC Hauptverwaltung in München zum Einstellungslehrgang. Einer von Ihnen ist der 30-jährige KFZ Schlosser Karl Heinz Flick aus dem niedersächsischen Bückeburg, der der erste Fahrer der Nr. 328 werden sollte.

Die acht hatten sich zu diesem Zeitpunkt bereits gegen eine Vielzahl von Mitbewerbern durchgesetzt und mussten beweisen, dass sie neben fachlichen Kenntnissen, auch über geschliffene Umgangsformen, einen einwandfreien Leumund und die für den Straßenwacht-Dienst auf dem Gespann erforderliche körperliche Verfassung verfügen.

Im Rahmen des Lehrganges werden die Herren eingekleidet und ihnen neben organisatorischen Vorgehensweisen auch die letzten Kniffe zum Thema Elektrik und Vergaser beigebracht. Aber auch erste Hilfe und der Umgang mit dem schweren BMW-Gespann werden geübt. Laut Kommissionsbuch der Bayerischen Motoren Werke AG in München wurde das Gespann mit der Nr. 328 am 4. Mai fertiggestellt. Vier Tage später wird der KFZ Brief No. 4036449 durch die Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft, München 13 ausgestellt und die R60/2 am 10. des Monats an den ADAC ausgeliefert.

Die Zulassung auf den ADAC e.V., Straßenwacht, Königinstr. 11a in München 22 unter dem amtlichen Kennzeichen M - TA 275 erfolgt am 14. Mai. Die mit einem speziellen Lastenseitenwagen der Firma Royal und einem speziellen Windschild montierte Maschine wird in der Folge zum Pannenhilfsfahrzeug aufgerüstet. Am ersten Juni, also gegen Ende des Lehrganges, darf Flick das Pannenhilfsgespann übernehmen. Die Maschine ist brandneu und wie noch heute im Bordbuch nachzulesen, bestätigt er die Entgegennahme des Gespannes in einwandfreiem Zustand und mit vollständiger Ausrüstung, bei einem Tachostand von 36 Kilometern.



Der Straßenwachtlehrgang vom 21.5. bis 5.6.1962: Ausbilder Franz Huber (Mitte), Anwärter Karl Heinz Flick (Zweiter von rechts) & Ingenieur Gerhard Pape (rechts). © ADAC Archiv



Genarbter Einband mit goldenen Lettern: Im „Straßenwacht Bordbuch“ ist die Einsatzgeschichte des Gespannes minutös dokumentiert. © ADAC Archiv



BMW Uhe an der an der Hannoverschen Straße in Bückeburg: Der von Fritz Uhe am ersten Februar 1962 gegründete Betrieb firmiert aktuell als Standort des Autohauses Becker-Tiemann. © Ulrike Uhe-Zerth

Nach erfolgreichem Abschluss des Straßenwachtlehrganges in München überführt Flick das Gespann auf eigener Achse nach Bückeburg.

Wie oft er auf dem Weg nach Bückeburg einem Havaristen Hilfe leisten muss und wie lange sich die Überführung dadurch in die Länge gezogen hat, ist leider nicht überliefert. Jedenfalls nimmt er direkt nach seiner Heimkehr den Patrouillendienst entlang der Autobahn A2 auf. Dort erfolgt ein intensiver Einsatz der Maschine, sodass bereits im Oktober 1962 - bei einem Tachostand von 22.450 km - die erste Motor-

überholung notwendig wird. Diese wird bei BMW Uhe an der Hannoverschen Straße in Bückeburg durchgeführt.

Im August 1963, also knapp 14 Monate nachdem er das Gespann übernommen hat, zeigt der Kilometerzähler bereits eine Laufleistung von 49.000 km. Dieser Tachostand wird im Bordbuch vermerkt, als Flick die BMW in München zurückgibt.

Zu diesem Zeitpunkt darf er das Gespann im Zuge des 1962 beschlossenen Umstiegs der ADAC Straßenwacht auf Wagen gegen einen „VW Standard“, wie der Käfer damals genannt wird, tauschen. Ein Bild, das Flick mit seinem ADAC Käfer zeigt, konnte bisher leider nicht gefunden werden. Falls Sie über ein solches Foto verfügen, wären wir über eine Nachricht an klassik@adac.de sehr erfreut.

Das Gespann 328 wird an Rolf Aschendorf aus Berlin weitergegeben, der am 26. August seinen Straßenwachtlehrgang in München angetreten hat.

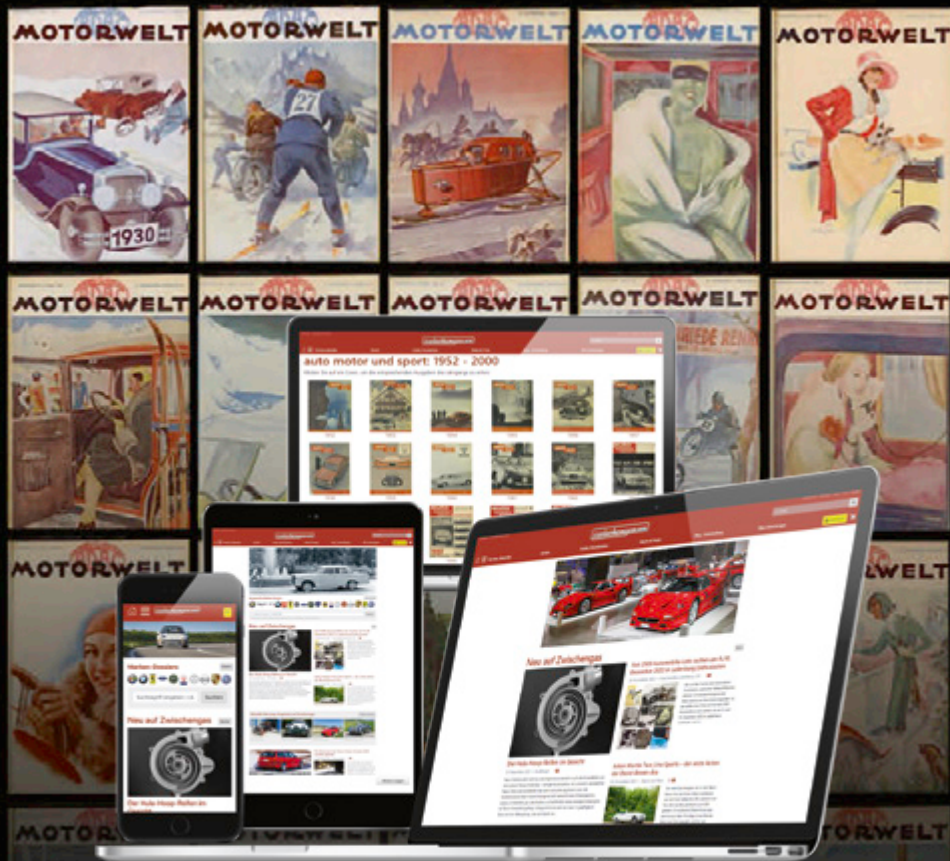
Aschendorf setzt das Gespann in der Folge im Stadtpannendienst in Berlin ein. Aus dieser Zeit datieren die ältesten Bilder, auf denen sich die Maschine zuverlässig identifizieren lässt:



Der Straßenwachtlehrgang vom 26.8. bis 9.9.1963: Fünfter von rechts ist Rolf Aschendorf. Ob die Nr. 328 eine der beiden Maschinen auf dem Bild ist, lässt sich aus dieser Perspektive leider nicht sicher sagen. © ADAC Archiv



ADAC Motorwelt komplett digitalisiert von 1925 bis 2000



adac.zwischengas.com

20% Gutschein Code: **ADAC-9F49-6AAF**

- ✓ 4200+ Fahrzeugartikel
- ✓ Auktions-Datenbank
- ✓ Fahrzeugmarktplatz
- ✓ Fahrzeugbewertungen
- ✓ 390'000+ Bilder
- ✓ 700'000+ digitalisierte Zeitschriftenseiten mit **auto motor und sport**, Automobil Revue, Powerslide, auto exklusiv und weitere
- ✓ Täglich aktualisiert



Die Nr. 328 neben drei Käfern und einem VW Transporter der ADAC Straßenwacht vor dem 1958 eröffneten Hotel Berlin im Berliner Ortsteil Tiergarten (Bezirk Mitte) am Lützowplatz. © ADAC Archiv

Aschendorf fährt das Gespann bis zum 23.06.1965. Mit einer Gesamtleistung von 61.414 km gibt er die BMW ab. Vermutlich darf auch er zu diesem Zeitpunkt auf einen Straßenwacht-Käfer wechseln. Diesmal wird das Gespann aber nicht nach München beordert und dort einem weiteren Neuling anvertraut. Stattdessen ist im Bordbuch die Fahrzeug-Übernahme durch die ADAC Straßenwacht Gruppe Berlin, unterzeichnet durch den Inspektor Adolf Bätz, vermerkt.



Adolf Bätz, ADAC Straßenwacht-Inspektor der Gruppe Berlin, aufgenommen anlässlich eines Inspektorentreffens im Hof der ADAC Hauptverwaltung, Königinstraße 9-11 in München. © ADAC Archiv

Die Maschine wird aber auch vor Ort in Berlin keinem neuen Fahrer zugeordnet, sondern als Ersatz zurückgehalten, falls ein anderes Pannenhilfsfahrzeug ausfällt. Durch diese Entscheidung ist die Maschine ihrem sicher geglaubten Schicksal, mit hoher Laufleistung endgültig zerschissen ausgemustert zu werden, erst einmal entgangen.

Am 07.07.1965 wird der Originalmotor mit der Nummer 623947 durch die Nummer 621307 ersetzt. Gleichzeitig wird die Leistung von 30 PS bei 5800 U/min auf 28 PS bei 5600 U/min geändert. Der Eintrag erfolgt durch die „Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr an der Technischen Universität Berlin“. Bereits zwei Wochen später wird das Gespann ausgemustert. Die Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs wird in den Fahrzeugpapieren durch das „Amt für öffentliche Ordnung München“ vermerkt. Glücklicherweise wird das Gespann jetzt aber nicht veräußert oder als Teilespender für die sich noch im Einsatz befindenden Gespanne zerlegt, sondern bleibt in Berlin. Dort wird die Maschine laut Kontrollbericht für „Ausstellungen und Sonderdienste“ verwendet.

Der Berliner Oberinspektor Erik Reimelt regt im Jahr 1982 an, das Gespann als

Leihgabe an das Museum für Verkehr und Technik in Berlin zu verleihen. Alois Stiegler, Leiter der Fuhrparkverwaltung in München, sendet in der Folge einen Leihvertrag. Daraufhin antwortet das Museum, dass momentan leider kein Platz für die Maschine zur Verfügung steht.

Danach nimmt sich Straßenwacht-Oberinspektor Fritz Hosmann aus Kronshagen bei Kiel der Maschine an.



Der spätere Oberinspektor Fritz Hosmann in den 1950er Jahren

Hosmann, der auch die in der Sammlung des ADAC befindlichen Motorräder "Royal Ruby 8 hp" und "Hildebrand und Wolfmüller" restauriert hat, ist Motorradenthusiast, Träger der Ewald-Kroth-Medaille und Mitglied im Veteranen-Fahrzeug-Verband (VfV). Er hat seinen Dienstsitz am Straßen-



Die Amsinckstraße 41 in Hamburg. Der Hauptsitz des ADAC Hansa e.V. beherbergte bis 1995 auch den örtlichen Stützpunkt der ADAC Straßenwacht. © ADAC Archiv

wacht-Stützpunkt in Neumünster, wo die Maschine stationiert wird und von wo aus er in den folgenden Jahren kleinere Ausbesserungsarbeiten an der Maschine beauftragt.

Im Jahr 1989 lässt Hosmann den Seitengewandendeckel von der Fa. Autolackierung Langbehn in Neumünster zweifarbig lackieren und vermerkt auf der Rechnung, dass die Maschine danach zur Ausstellung in Hamburg steht.

Scheinbar wechselt die Maschine dann zumindest zeitweise nach Hannover, wo sie Gerhard Vogel, Straßenwacht-Inspektor aus Hemmingen, Anfang der 1990er Jahre fotografiert.



Die Nr. 328 im Stützpunkt Hannover. Die Fotos stammen aus dem Nachlass von Gerhard Vogel, dessen Sohn Thomas uns diese dankenswerterweise überlassen hat. © ADAC Archiv

Im Anschluss wird die Maschine wieder zurück nach Neumünster verlegt. Die Hannoveraner Kollegen geben die Maschine scheinbar aber nur ungern ab und machen sich deshalb auf die Suche nach einem dauerhaften Ersatz, über den wir an anderer Stelle noch genauer berichten werden. Die Maschine ist mittlerweile direkt Gerhard Pape, dem Regionalleiter Nord, unterstellt. Pape, der als junger Ingenieur auf dem Bild des Straßenwachtlehrganges vom Mai/Juni 1962 zu sehen ist, war in München in der Abteilung Straßenwacht der ADAC Hauptverwaltung mitverantwortlich für den Aufbau des ADAC Prüfdienstes und der Stadtpannendienste mit ADAC eigenen Funkanlagen. Zurück in der Heimat, bekleidet er seit dem 15. Januar 1967 das Amt als Gebietsleiter Nord.

stellen den Gesamteindruck des Schmuckstückes. Anfang 2025 ergibt sich die Chance, diese Fehler zu beheben. Hardy Leben, Oldtimer-begeisterter ADAC Straßenwachtfahrer aus Hamburg, muss in seiner Funktion als Betriebsrat im Laufe des Jahres mehrfach nach München. Leben, der in seiner Freizeit als „how2roadtrip“ Langstreckenrallies betreut, erklärt sich bereit, die Maschine im Frühjahr nach München und im Herbst wieder zurückzubringen. Bei der sorgfältigen Bestandsaufnahme in München fallen weit mehr Probleme auf, als ursprünglich vermutet: Unkorrekte Logos und Schriftzüge, eine völlig verbaastete Elektrik, anachronistische Anbauteile, zerbröselte Gummiteile, korrodierte Oberflächen, der Beiwagenkotflügel ist an mehreren Stellen durchgerostet, Fehlteile und



Inspektorentreffen im Straßenwachtstützpunkt Neumünster in den 1990er Jahren: Gerhard Vogel (2. v.l.), aus dessen Nachlass das Foto stammt, Gerhard Pape (in der Mitte), Regionalleiter Nord mit seinem Nimbus-Gespann; rechts neben ihm Fritz Hosmann & Erik Reimelt (3. v.r.). Am rechten Bildrand, die Nr. 328

© ADAC Archiv

Danach zieht die Maschine wieder nach Hamburg um und zielt dort am Straßenwacht-Stützpunkt Hamburg-Bergedorf den Eingangsbereich. Leider trüben einige Fehl-

Kabel, die vor Jahrzehnten mit Isolierband geflickt wurden, welches sich mittlerweile in eine klebrige Masse verwandelt hat. Aber auch positives fällt auf: Beim Adler-

Logo vorne am Beiwagen handelt es sich um ein originales Abziehbild. Insgesamt befindet sich die Maschine in bemerkenswert originalem Zustand, selbst die handgemalte Fahrzeugnummer 328 am hinteren Kotflügel ist noch erhalten. Deshalb wird bei der folgenden Aufarbeitung besonders Wert auf den Erhalt der Originalsubstanz gelegt und versucht, die authentischen Gebrauchsspuren zu erhalten.

Im ersten Schritt kümmert sich Stephan Storck von der Firma S2 Fahrzeugaufbereitung in Kissing um eine Grundreinigung, Er säubert und poliert alle Oberflächen und entfernt die nicht zeitgenössischen Schriftzüge.

Für Blech und Technik wurde erneut Hans Keckeisen aus Friedberg-Heimatshausen gewonnen, der sich auch bereits den Gespannen mit den Nummern 59, 63 und 144 angenommen hat.

Schriftzüge und Logos wurden durch Immo Müller von mWorx, der auch aktuelle Straßenwachtfahrzeuge beschriftet, in Schriftbild und Position perfekt nachgebildet und an der Maschine aufgebracht, wofür die Kollegen der Straßenwacht in Landsberg ihren Schulungsraum zur Verfügung gestellt haben.

Nach Abschluss der Arbeiten wird das Gespann noch einmal von Stefan Storck aufbereitet, bevor Hermann Dörre von Dörre Fotodesign das Ergebnis der Bemühungen im Fotostudio professionell in Szene setzt.

Im Herbst 2025 transportiert Hardy Leben das Gespann zurück nach Hamburg, wo die Maschine wieder ihren angestammten Platz im



Die frisch beklebte BMW im Schulungsraum der ADAC Straßenwacht in Landsberg am Lech. © ADAC Archiv



Der ADAC Straßenwacht-Stützpunkt Hamburg-Bergedorf in der Kurt-A.-Körber-Chaussee 66 beherbergt seit 1995 unter anderem die Hilfezentrale und die Regionalleitung Nord. © ADAC Archiv



Schmuckstück: Das Gespann Nr. 328 nach Abschluss der Arbeiten. © Dörre Fotodesign

Eingangsbereich der Pannenhilfezentrale Nord in Hamburg-Bergedorf zielt.

Die ADAC Regionalclubs und die ADAC Zentrale haben zahlreiche weitere Oldtimer- und Youngtimerfahrzeuge bewahrt. So manches kostbare Exponat dient heute als reines Ausstellungsstück, doch einige Oldies sind auch noch voll fahrbereit



und können bei ADAC Oldtimerveranstaltungen bewundert werden. Eine Auswahl ist im Internet unter www.adac.de/klaskik zusammengestellt.



Zurück im Stützpunkt Bergedorf: Hardy Leben mit dem frisch restaurierten Gespann. © ADAC Archiv



Das ADAC Clubhaus auf dem Gelände der Hauptverwaltung in München beherbergt unter anderem die Vereinsbibliothek und einen Teil der Fahrzeugsammlung. (Foto: ADAC)



DRIVE. LIVE. LOVE.

BMW Classic

Exklusives Sammlerstück, stilvolles Fortbewegungsmittel oder automobile Design-Ikone – jeder sieht etwas Eigenes in seinem Klassiker.

Wir von BMW Group Classic verstehen das und unterstützen alle Fans klassischer BMW Automobile und Motorräder mit umfassendem Know-how bei Service, Restaurierung und Fragen zur Historie.

bmwgroup-classic.com

» DIE ENTWICKLUNG DES CLUB-EMBLEMS

Wie der Club selbst, so hat auch sein Emblem im Laufe der Jahre eine Entwicklung durchgemacht:



1903 – 1911



1907 – 1910



1911 – ca. 1927
ab ca.
1927 – 1933
(ohne Krone)



1930 – 1933

1903, also bei der Gründung als Deutsche Motorfahrer-Vereinigung (DMV), sollte ein mit Flügeln versehener Motorblock symbolisieren, wie das Motorrad dem Fahrer gleichsam Schwingen verleiht.

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 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.

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



ab 1951



ab 1971



ab 1971



ab 1991

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.

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 alttümlichen Schrift allerdings nicht gut lesbar waren, wurde der Adler ab Mitte der sechziger Jahre mit einem Kasten »ADAC« kombiniert.

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.

Dieser Text wurde mit wenigen Änderungen und Ergänzungen der Festschrift „75 Jahre ADAC 1903-1978 entnommen. Verfasser war der langjährige ADAC Archivar Hans-Christoph Graf von Seherr-Thoss.

» HISTORISCHER MOTORSPORT

Die ersten Rennen des ADAC – damals Prüfungsfahrten genannt – waren noch ausdrücklich als Tests für Maschine und Fahrer und nicht als motorsportliche Betätigung gedacht. Im Rahmen von Zuverlässigkeitsfahrten musste die Leistungsfähigkeit der Fahrer und Maschinen im sportlichen Wettbewerb unter Beweis gestellt werden. Die aufstrebende Motorrad- und Automobilindustrie konnte so die Überlegenheit ihrer Produkte präsentieren und Innovationen entwickeln.

Bereits im Jahr 1924 – sechs Jahre nach dem Ende des Ersten Weltkrieg, gab es die enorme Zahl von 1.500 Motorsport-Veranstaltungen regionaler und überregionaler Bedeutung.

In den 20er Jahren initiierte der Club maßgeblich den Bau des Nürburgrings. Bereits im Jahre 1922 wurde durch den ADAC Gau Rheinland die erste Eifelrundfahrt für Automobile und Motorräder durchgeführt. Bis 1926 wurde die Veranstaltung als sportlicher Rundkurs insgesamt viermal ausgerichtet. Die Rennen in der Eifel wurden schnell bekannt und waren international besetzt. Dabei waren rund 10 Runden mit 33 km Länge zurückzulegen. Berühmte Fahrer wie Fritz von Opel und Rudolf Caracciola und bekannte Automobilmarken wie Bugatti, Alfa Romeo oder Mercedes nahmen daran teil und steigerten den Bekanntheitsgrad der Veranstaltung. Die Eifelrundfahrt war der Vorläufer des ADAC-Eifelrennens, welches 1927 als Eröffnungsrennen des Nürburgrings Premiere feierte. Das ADAC-Eifelrennen bestand bis in die achtziger Jahre des letzten Jahrhundert fort.

Im Jahr 2007 wurde es als Veranstaltung für den historischen Motorsport wiederbelebt. Die ADAC Nürburgring Classic – seit 2017 zum 90. Jubiläum der Traditionsrennstrecke in der Eifel als großes historisches Motorsport-Revival wieder veranstaltet – ist heute der offizielle Nachfolger des 1927er Eröffnungsrennen. Eine lange Zeit für kontinuierliches Engagement des ADAC im historischen Motorsport. Auch heute gibt es noch eine Eifelrundfahrt, die an die ersten Rennen vor 1927 erinnert, allerdings als touristisches Oldtimer-Rallye-Format. Auf diese Weise wurde der ADAC als größter deutscher Automobilclub auch zur Geburtsstätte vieler motorsportlicher Karrieren. Auch

die technische Entwicklung wurde und wird durch die diversen motorsportlichen Aktivitäten vorangetrieben. Automobile Errungenschaften wie zum Beispiel Scheibenbremsen und synchronisierte Getriebe, Turbolader, Allrad-Antrieb, aber auch die Fortschritte in der Fahrwerks- und Reifenentwicklung sind durch den Rennsport maßgeblich vorangetrieben worden.

Durch den Motorsport sind neben dem Nürburgring auch zahlreiche andere Rennstrecken und Rundkurse wie Hockenheimring, Sachsenring, Oschersleben oder Lausitzring im Laufe der Jahrzehnte entstanden und haben so auch Beschäftigung und Wirtschaftswachstum in die Regionen gebracht. Der moderne Motorsport verändert sich und passt sich ständig an die Bedürfnisse an. In der heutigen Zeit ist Nachhaltigkeit eine zentrale Anforderung und dies spielt in der Weiterentwicklung von Innovationen eine maßgebliche Rolle, wie z. B. durch den Einsatz alternativer insbesondere strombasierter Kraftstoffe.

Unter den Oldtimer-Freunden ist die Begeisterung für den historischen Motorsport groß und der ADAC bietet mit einigen Veranstaltungen allen Interessierten die Möglichkeit in die Welt der Motoren und der Fahrerlager-Atmosphäre von damals einzutauchen. Lesen Sie mehr auf den nächsten Seiten zur ADAC Nürburgring Classic und dem 1000-km-Rennen.



ADAC NÜRBURGRING CLASSIC

Die Termine für die ADAC Nürburgring Classic 2026 und sogar 2027 stehen fest. Vom 12.06.-14.-16.2026 und vom 11.06.-13.06.2027 werden wir wieder drei Tage lang aus dem Alltag abtauchen und uns von der eigenen Welt des Nürburgrings bezaubern lassen. Die DAMC 05 e.V. veranstaltet dann als ideeller Träger das junge frische historische Rennsportformat mit fast 820 Startern und 16 Rennläufen und Sonderläufen. Im Jahr 2027 wird die Nürburgring Classic nach 100 Jahren das ADAC Eifelrennen, das ehemalige Eröffnungsrennen von 1927 feiern.



In 2026 und 2027 werden hochkarätige Rennserien an den Start gehen, von der historischen Formel 1, der Lurani Trophy/ Formula Junior, über die Tourenwagen Golden Ära, den historischen Tourenwagen und GT-Rennserien, der Youngtimer-Trophy bis hin zu den Vorkriegsfahrzeugen, die auch das Elefantenrennen mit Le Mans Start nachbilden werden, der gesamte Spannungsbogen des historischen Motorsports ist vor Ort.

Es gibt vier Gleichmäßigkeitsprüfungen auf dem Grand-Prix-Kurs für private Besitzer von Klassikern. In

„Experience Läufen“ kann zusätzlich die Nordschleife in reinen Oldtimer- und Youngtimer Gruppen erfahren werden.

Vorkriegsfahrzeuge sind im historischen Fahrerlager aus 1927 zuhause und starten im Le Mans-Start auf dem Grand-Prix-Kurs. Historische Tourenwagen fahren Rennen, die Youngtimer Trophy ist zu Gast und die alten DTM-Boliden aus der „Goldenen Zeit des Motorsports“ kehren eindrucksvoll zurück. Riesenrad, Konzert und Feuerwerk am Samstag Abend – für jeden ist etwas dabei.

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



ADAC

**NÜRBURGRING
CLASSIC**

12.-14.
JUNI 2026



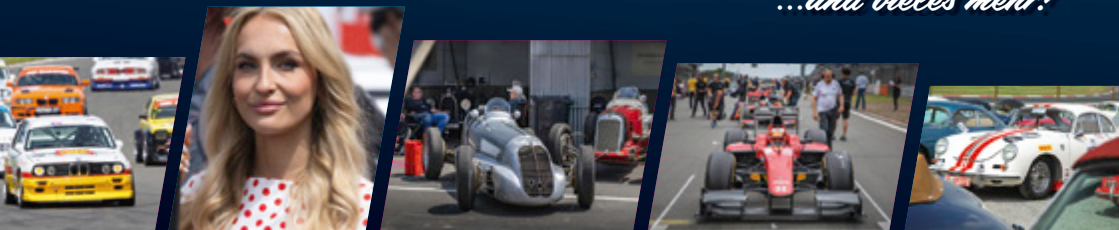
SAVE THE DATE 2027!

THE RACE EVENT



**FORMEL-RACING • TOURENWAGEN • GRIDWALKS
VORKRIEGSBOLIDEN • CLUBTREFFEN • LIVE-BANDS**

...und vieles mehr!



Infos und Tickets: www.nuerburgringclassic.de



**Baumann
CONTAINER**



Baum

hanhart
GEORGESRACH 1882

RAVENOL

BBS
motorsport

ADAC Nordrhein e.V.

ADAC

**NATIONALES
AUTOMUSEUM**
THE CAR COLLECTION

Enke
Produziert Quaker seit 1924



ADAC-1000KM-RENNEN

DIE RÜCKKEHR EINER LEGENDE AN DEN RING

Seit 1953 begeisterte das ADAC-1000km-Rennen die motorsportbegeisterten Deutschen. Der Nürburgring mit seiner Gesamtstrecke lockte und alle kamen – Stirling Moss, Wolfgang Graf Berghe von Trips, später Derek Bell, Jochen Mass, Hans-Joachim Stuck, Stefan Bellof – um nur einige zu nennen.

Im Jahr 2021 kehrte das 1.000km-Rennen des ADAC – veranstaltet durch den ideellen Träger DAMC 05 e.V., einem Düsseldorfer Ortsclub mit viel Motorsport-Tradition im ADAC – zurück an den Eifelkurs.

In 2026 und auch im Jubiläumsjahr 2027 wird das ADAC 1000 km Rennen drei Tage lang die Gesamtstrecke des Nürburgrings, also Grand-Prix-Kurs und Nordschleife bespielen. Die neue Prädikatsrennserie, die DHLM Deutsche historische Langstrecken-Meisterschaft macht es möglich. Zwei von den vier Rennläufen, Renn-dauer jeweils 3 Stunden, werden an dem Wochenende 18.09.–20.09.2026 ausgetragen. Der Lauf zur DHLM 3 findet am Samstag und der zur DHLM 4 am Sonntag statt. Die Tourenwagen Golden Ära werden – wie damals die DTM mit einem eigenen Gesamtstreckenrennen zu Gast sein, ebenso wie erstmals der Große Preis der Tourenwagen mit einem 3-Stundenrennen an den Start gehen wird. Allen Rennen werden

jeweils 1,5-stündige Qualifikationsläufe und vor dem jeweiligen Start Pit- und Gridwalks vorausgehen. Ergänzt werden die Zwischenzeiten noch mit Clubläufen, soweit der Zeitplan das zulässt. Drei Tage Motorsport pur. Drei Tage der Duft von Benzin, Öl, Reifen. Rennwagen



sehen und spüren, die ihnen innewohnende Emotionen ungefiltert an die Fahrer und Besucher weitergeben. Rennwagen, die die gefühlte unbändige Kraft auf jeden vor Ort übertragen und Gänsehaut verursachen.

TICKETS ONLINE ERHÄLTLICH!

1000KMNUERBURGRING.DE

STELLE DICH DER ULTIMATIVEN
HERAUSFORDERUNG!

JETZT ANMELDEN UND STARTEN!

ADAC

1000
KILOMETER



DEUTSCHE
HISTORISCHE
LANGSTRECKEN
MEISTERSCHAFT

Save the Date
SEPTEMBER
2027

DER LANGSTRECKENKLASSIKER AM NÜRBURGRING

18. – 20. SEPTEMBER 2026



ADAC Nordrhein e.V.





ADAC HOCKENHEIM HISTORIC – DAS JIM CLARK REVIVAL

EINZIGARTIGER STREIFZUG DURCH DIE MOTORSPORTGESCHICHTE

Racing mit allen fünf Sinnen genießen, in Erinnerungen schwelgen und dabei einfach eine gute Zeit auf und neben der Rennstrecke erleben – dafür steht die „ADAC Hockenheim Historic – Das Jim Clark Revival“ in einzigartiger Weise. Seit 2005 läutet die Veranstaltung traditionell die Saison im Frühjahr am Hockenheimring Baden-Württemberg ein und hat sich zu einem der größten und renommiertesten Classic-Festivals Europas entwickelt. In Gedenken an einen der größten Automobilrennfahrer aller Zeiten wird die badische Traditionsstrecke jedes Jahr zum Treffpunkt für Motorsportfans jeden Alters – zur 20. Ausgabe im Jahr 2025 kamen rund 45.000 Besucher in das legendäre Motodrom.

Fans des historischen Motorsports erwarten hier alljährlich rund 10 spannende Rennserien. Publikumsbeliebte wie BOSS GP, Tourenwagen Golden Ära, DRM Revival, Lurani Trophy und HRA Historic Racecar Association u.v.m. stehen regelmäßig bei der Veranstaltung am Start. Es wird ein faszinierender Mix aus historischen Formel-, Touren-, GT- und Supersportwagen präsentiert sowie ein abwechslungsreiches Rahmenprogramm geboten.

Anziehungspunkt Nr. 1 ist das offene Fahrerlager, denn hier lassen sich die traumhaften Boliden hautnah bewundern und die Besucher können den Mechanikern beim Schrauben über die Schulter schauen. Natürlich ist die ADAC Hockenheim Historic auch bei ehemaligen Rennfahrerlegenden beliebt, die den Fans für Autogramme und Fotos zur Verfügung stehen und auch gerne selbst ihre Rennrunden drehen. Ausstellungen sowie spannende Son-

derthemen ergänzenden das abwechslungsreiche Programm, das auch neben der Strecke geboten wird.

Die ADAC Erlebniswelt an der Osttribüne begeistert mit vielfältigen Attraktionen und Mitmachaktionen für Groß und Klein und wird zum Treffpunkt für zahlreiche Markenclubs. Hier präsentieren sich hunderte Fahrzeuge, darunter viele klassische Modelle der ADAC Korporativclubs – eine ideale Kulisse für Benzingespräche.



Die „ADAC Hockenheim Historic – Das Jim Clark Revival“ versteht sich als PS-Festival von Rennsport-Enthusiasten für Rennsport-Enthusiasten und bringt die Faszination längst vergangener Zeiten des Motorsports für ein paar Tage an den Hockenheimring zurück. Eine Zeitreise, die wirklich Spaß macht. Die Veranstaltung findet jedes Jahr im Mai statt – 2026 vom 8. bis 10. Mai.

Weitere Informationen gibt's unter www.hockenheim-historic.de.



**JETZT TICKETS
SICHERN!**

**EVENT-TERMIN 2027
SIEHE WEBSEITE**

Hockenheimring

8.-10. MAI 26



www.hockenheim-historic.de

ADAC

RAVENOL

FUCHS
Group

RPR1

HOCKENHEIMRING
BADEN-WÜRTTEMBERG



HUTER GROUP
www.huter-group.de



DMSB

32. OLDTIMERSPENDENAKTION DER LEBENSHILFE GIESSEN E.V.

SELTENER BMW KLASSIKER ZU GEWINNEN!

Die Oldtimer-Spendenaktion der Lebenshilfe Gießen gehört längst zu den bekanntesten Benefizaktionen Deutschlands. Seit vielen Jahren begeistert sie Menschen, die klassische Fahrzeuge lieben – und zugleich soziale Projekte unterstützen möchten.

Ein besonderes Kleinod der 32. Spendenaktion ist der erste Preis: ein atemberaubender BMW 3200 CS Bertone aus dem Jahr 1964. Mehr als nur ein Oldtimer ist dieses Fahrzeug ein rollendes Denkmal deutscher Ingenieurskunst und des zeitlosen Designs.



Zum ersten Mal wurde der Hofmeister-Knick ein prägendes Stilelement beim Design eines BMW. Nur 532 Exemplare dieses exklusiven Coupés wurden gebaut, jedes davon handgefertigt, um dem Anspruch auf Qualität und Exklusivität entsprechen zu können.



Dieses liebevoll und sorgfältig gepflegte Exemplar befindet sich in einem hervorragenden optischen und technischen Zustand. Unter vielen anderen gespendeten Preisen wartet auch dieser wundervolle Oldtimer auf seinen Gewinner!

Jeder Spender nimmt automatisch an der Spendenaktion teil. Vom sportlichen Cabrio bis zum kultigen Kleinwagen – die Fahrzeugauswahl wechselt jedes Jahr, bleibt aber stets ein

Highlight für Fans automobiler Klassiker. Der besondere Clou: Auch wer kein Glück bei der Ziehung der vielen schönen Preise hat, darf sich als Gewinner fühlen. Denn jeder gespendete Euro unterstützt die vielfältige Arbeit der Lebenshilfe Gießen – und kommt damit direkt Menschen mit Behinderung zugute. Über die Jahre hat sich rund um die Aktion eine treue Fangemeinde gebildet. Viele Teilnehmerinnen und Teilnehmer sind jedes Jahr aufs Neue dabei – nicht nur wegen der attraktiven Preise, sondern aus Überzeugung.

Der BMW 3200 CS wurde in einer Zeit des Umbruchs entwickelt. Nach finanziell schwierigen Jahren setzte BMW auf eine neue Strategie, um sich in der Oberklasse zu etablieren. Der 3200 CS – designt von dem 22jährigen Giorgetto Giugiaro bei der renommierten Karosserie-schmiede Bertone in Turin – war das elegante Ergebnis. Mit seiner luxuriösen roten Lederinnenausstattung, dem kraftvollen 3,2-Liter V8-Motor mit 160 PS, sorgt er für souveränes Fahren mit bis zu 200 km/h.

32. Oldtimerspendenaktion 2026

Uns kann man gewinnen!

Zu Gunsten von Menschen mit Behinderung

Miteinander
mehr
bewegen



Lebenshilfe
Gießen



1. Preis:
BMW 3200 CS Bertone
Bj. 1964
Dr. Ulrich Weigmann



2. Preis:
Porsche 911 Cabriolet (993)
Bj. 1995
Jörg Brinckmann



3. Preis:
MGC
Bj. 1969
Monika Geiger-Weiß

Spenden & Gewinnen!

Schon 5,- Euro helfen!
Bitte überweisen Sie Ihre
Spende auf das Spendenkonto
bei der Sparkasse Gießen:

IBAN DE38 5135 0025 0200 6260 00, BIC: SKGIDE5FXXX

Bitte Namen und Adresse nicht vergessen, Aktionsende ist der 20. Januar 2027.

Mit Ihrer Spende unterstützen Sie Menschen mit geistiger
Behinderung und psychischer Erkrankung!

Alle Infos auch unter www.oldtimerspendenaktion.de



» 1. INTERESSENVERTRETUNG

Satzungsgemäß nimmt der ADAC die Interessen des deutschen Kraftfahrwesens wahr. Der ADAC ist seit vielen Jahren beim Deutschen Bundestag als offizielle Interessenvertretung eingetragen, auch im 2022 neu eingerichteten Lobbyregister. Im Übrigen ist er aufgrund seines Fachwissens in oldtimerspezifischen Fragestellungen von der Politik anerkannt. In der Bundeshauptstadt unterhält der ADAC e.V. ein Büro, um die Mitgliederinteressen gegenüber Bund, Ländern und anderen Verbänden im direkten Kontakt vertreten zu können. Aus der fast 125-jährigen Geschichte des größten europäischen Automobilclubs heraus fühlt sich der ADAC nicht nur der mobilen Zukunft verpflichtet, sondern auch der Tradition eng verbunden.

1.1 | ALLGEMEINES

Um die besonderen Anliegen der im ADAC organisierten Oldtimer-Fahrer wahrnehmen zu können, wurde bereits im Jahr 2002 das eigenständige ADAC Klassik Ressort gegründet. Dieses ist aktives Mitglied im Oldtimer-Weltverband FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) und gleichzeitig dessen nationale Vertretung (ANF – Autorité Nationale de la FIVA) in Deutschland. Daher kann der ADAC für die Interessen seiner Oldtimer fahrenden Clubmitglieder sowie der ihm angeschlossenen Markenclubs respektive der deutschen Oldtimer-Szene sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene eintreten. Zu Industrie, Behörden, Institutionen und Verbänden werden ebenfalls intensive



regelmäßige Kontakte gepflegt, um auch hier die Interessen der Oldtimer und Youngtimer fahrenden Mitglieder einbringen zu können. Das ADAC Klassik Ressort steht unter anderem

mit dem Fachbereich Historische Fahrzeuge des VDA (Verband der Automobilindustrie) sowie dem Fachreferat des Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks (BIV-Kfz) in regelmäßigem Kontakt. Zusammen setzen wir uns dafür ein, dass historische Fahrzeuge zu jeder Zeit ohne Hemmnisse auf öffentlichen Straßen betrieben werden können.

Der ADAC möchte dazu beitragen, dass das Fahren mit historischen und klassischen Kraftfahrzeugen auf allen öffentlichen Straßen innerorts wie außerorts dauerhaft und so wie heute auch in Zukunft möglich ist.



1.2 | VERBAND DER AUTOMOBIL-INDUSTRIE (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.

VDA

Verband der
Automobilindustrie

Definierte Zielsetzung des Ausschusses ist es, dafür zu sorgen, dass historische Fahrzeuge auch in Zukunft ohne Probleme auf öffentlichen Straßen betrieben werden können. Die daraus resultierenden Tätigkeiten sind zu einem Teil politisches Lobbying, zu einem anderen Teil die Klärung von Fragen zur technischen Versorgung (Ersatzteile, Know-how, Transfer etc.) der Fahrzeuge. In den letzten Jahren ist es in Zusammenarbeit mit weiteren Interessenvertretern in vielen Fällen gelungen, für historische Fahrzeuge Sonderregelungen durch den Gesetzgeber zu erwirken. Die erreichten Privilegien belegen die Zugehörigkeit dieser Fahrzeuge zum technischen Kulturgut. Der VDA verfolgt im Zusammenhang mit historischen Fahrzeugen das Ziel, das bisher Erreichte zu halten, anstatt zusätzliche Privilegien zu fordern.

Kontakt: Fritz Cirener
VDA-Fachbereich „Historische Fahrzeuge“
fritz.cirener@vda.de

1.3 / BUNDESINNUNGSVERBAND DES KRAFTFAHRZEUGHANDWERKS

Old- und Youngtimer brauchen Spezialisten

Old- und Youngtimer sprechen unsere Emotionen an. Wir sind begeistert vom klassischen Design und wollen am liebsten gleich einsteigen und eine Runde damit drehen. 76 Prozent der Deutschen sehen in Oldtimern ein Kulturgut. Für die Instandhaltung, Reparatur und Restaurierung der Fahrzeuge braucht es Spezialisten wie die rund 800 Fachbetriebe für historische Fahrzeuge, die sich auf Old- und Youngtimer spezialisiert haben. Der Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks (BIV-Kfz) vertritt die berufsständischen Interessen der über 27.000 Kfz-Meisterbetriebe in Deutschland auf nationaler und europäischer Ebene.

Seit 2008 gibt es im Kraftfahrzeuggewerbe einen eigenen Ausschuss für Old- und Youngtimer. Gemäß dem Motto „Ohne Vergangenheit keine Zukunft“ geht es darum, Oldtimer als kulturelles Erbe in unserem Land zu erhalten. In den letzten Jahren ist es in Zusammenarbeit mit weiteren Interessenvertretern in vielen Fällen gelungen, für historische Fahrzeuge Sonderregelungen durch den Gesetzgeber zu erwirken. Aber auch zukünftig wird es Verän-

derungen geben, etwa im Bereich alternativer, CO₂-neutraler Kraftstoffe oder beim Thema H-Kennzeichen für Fahrzeuge mit Katalysator.

Der BIV-Kfz veranstaltet in regelmäßigen Abständen einen Oldtimer-Fachkongress, ist bei Messen und Oldtimer-Rallies aktiv und arbeitet im Parlamentskreis „Automobiles Kulturgut“ im Deutschen Bundestag mit. Es geht darum, Fachwissen und Fähigkeiten in den Oldtimer-betrieben zu erhalten und Fachkräftenachwuchs zu sichern, der auch in Zukunft an den alten Fahrzeugen arbeiten kann. Deshalb bietet der BIV-Kfz in Zusammenarbeit mit der Akademie des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes (TAK) Seminare zum Einstieg in den Oldtimer-/Youngtimermarkt, zum Oldtimerrecht, zur Restaurierungsethik oder zu Befundung, Bewertung und Kostenplanung an. Denn auch die Fahrer von Old- und Youngtimern verändern sich.

Ältere Generationen geben ihr Hobby langsam auf, es kommen neue Fahrer und mit ihnen andere Fahrzeuge hinzu. Auch auf diese Veränderungen müssen sich die Fachbetriebe einstellen.

www.kfzgewerbe-oldtimer.de



Kontakt: Abt. Werkstätten und Technik
technik@biv-kfz.de
Tel.: 0228/91 27-275



Sie können ausfahren. Wir können Oldtimer.

Alte Liebe rostet nicht – um Ihren Old-/Young-
timer kümmert sich Ihr Kfz-Meisterbetrieb.



Fachbetrieb für
historische Fahrzeuge



www.kfzgewerbe-oldtimer.de

1.4 | PARLAMENTSKREIS AUTOMOBILES KULTURGUT IM DEUTSCHEN BUNDESTAG



Die automobile Kultur ist eine der weltweit bedeutsamsten Entwicklungen der vergangenen 130 Jahre. Historische Automobile, Motorräder und Nutzfahrzeuge genießen in der Gesellschaft ein hohes Ansehen und gewinnen über die vielen Vereine, Verbände, Werkstätten, Museen und Fachmessen stetig an wirtschaftlicher Bedeutung. Zweifelsohne sind historische Fahrzeuge in unserer gesellschaftlichen Identität tief verwurzelt. In Deutschland werden die

Interessen für die automobile Kultur u. a. vom fraktionsübergreifenden Paramentskreis 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 Paramentskreises dabei.



Foto: Tobias Koch

MdB Carsten Müller,
Vorsitzender Paramentskreis
Automobiles Kulturgut

Die PAK-Sitzungen finden regelmäßig statt und es werden alle relevanten Themen eingehend diskutiert. Sie finden die Protokolle und Präsentationen von den bisherigen Sitzungen des PAK auf den Internetseiten von ADAC Klassik unter www.adac.de/klassik.



AUTOMOBILES Kulturgut

Parlamentskreis im Deutschen Bundestag

Bundestagsabgeordnete zum Thema Automobiles Kulturgut

Hier haben wir einige Mitglieder des Bundestages zu ihrer Einstellung gegenüber dem Automobilen Kulturgut befragt. Weitere Infos und die Kontaktdaten zu den Abgeordneten finden Sie unter www.bundestag.de

CARSTEN MÜLLER, MDB carsten.mueller@bundestag.de

Oldtimer müssen auch künftig auf Straßen erlebbar sein. Sie sind fahrende Zeitzeugen, die fast allen Menschen ein Lächeln ins Gesicht zaubern. Sehr häufig verbinden wir mit ihnen viele schöne Erinnerungen an Kindheit und Jugend, an Freundschaft oder sie machen uns neugierig. Sie sind Zeitzeugen der Ingenieurskunst, ein bedeutender Wirtschaftsfaktor und Ausdruck nachhaltiger Ressourcen.



FRAUKE HEILIGENSTADT, MDB frauke.heiligenstadt@bundestag.de

In meinem Wahlkreis befindet sich die größte Oldtimersammlung Europas mit über 2.500 historischen Fahrzeugen - der PS.SPEICHER in Einbeck. Neben den positiven wirtschaftlichen und touristischen Effekten für die Region, wird Besucherinnen und Besuchern vor allem auch die Einbettung der Automobilgeschichte in die Entwicklung unserer Gesellschaft näher gebracht. Lebensgefühl und Technik in guter Kombination.



Foto: Florn Grosse

THOMAS JARZOMBKE, MDB thomas.jarzombek@bundestag.de

Als glühender Fan von Youngtimern war es mir eine große Freude, den Parlamentskreis automobiles Kulturgut für einige Jahre zu leiten. Wie können wir unsere Schätzchen bewahren? Vor allem der Blick auf die Elektronik der 80er und 90er ist ein Thema. Die Szene muss dabei neue Probleme lösen: Wie kommen wir an den Quellcode der alten Steuerprogramme? Und ich meine: H-Kennzeichen soll es auch für die neuen Oldtimer geben.





1.5 | AUTOMOBILE KULTUR ALS IMMATERIELLES UNESCO-WELTKULTURERBE



Nur gelebte Kultur hat eine Chance auf Zukunft. Aus diesem Gedanken heraus ist im Jahr 2015 die „Initiative Automobile Kultur e. V.“ (IAK) entstanden. Ihr Ziel ist es, die vielfältigen Aktivitäten rund um historische Automobile als immaterielles Kulturerbe in die nationale Liste der Deutschen UNESCO Kommission aufnehmen zu lassen. Mit dieser

Anerkennung sollen die vielseitigen, oft ehrenamtlichen oder privaten Engagements zur Erhaltung historischer Fahrzeuge gestärkt und das öffentliche Bewusstsein dazu weiter ausgebaut werden. Nur vorhandenes und weitergegebenes Wissen und Können wird es ermöglichen, dass historische Fahrzeuge auch künftig im Straßenverkehr bewegt werden können. Ein erster Antrag wurde zurückgewiesen, unter anderem, weil der Inhalt für die sehr spezifischen Vorgaben zu breit angelegt war und zudem der Antragsteller nicht gleichzeitig Akteur war. Die Vereinsmitglieder suchen weiter nach Strategien, um das große Ziel einer UNESCO-Anerkennung noch zu erreichen.

Kontakt:

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

1.6 | ARBEITSGEMEINSCHAFT HISTORISCHE FAHRZEUGE (AGHF)

Der Schutz, der Erhalt und die Förderung historischer Fahrzeuge als herausragendes technisches Kulturgut ist das Ziel der gegründeten „Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge“, die von den Vertretern der maßgebenden deutschen Oldtimer-Verbände und Klassikressorts der Automobilclubs gemeinsam ins Leben gerufen wurde. Die beteiligten Verbände haben beschlossen, eine verbandsübergreifende Position hierzu zu erarbeiten, zu vertreten und zu kommunizieren. Als Resultat wurde der Flyer „Wir lieben Oldtimer“, entwickelt.

Da mobiles Kulturgut nur in Bewegung erlebt und vermittelt werden kann, müssen historische Fahrzeuge auch in Zukunft am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen dürfen. Zu dieser Kernforderung der „Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge“ stimmen Experten der Verbände eine gemeinsame Strategie ab, die Grundlage für die individuelle Arbeit der Verbände ist. Diese wird dann in den Parlamentskreis Automobiles Kulturgut des Deutschen Bundestags eingebracht. Die Zusammenarbeit der Oldtimer-Verbände kann nach Bedarf auf weitere Themen wie Nachwuchsfindung, Erhalt von oldtimerspezifischen Berufen und Fertigkeiten oder Umgang mit Youngtimern ausgedehnt werden. Die Oldtimerszene hat die Gründung der „Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge“ sehr begrüßt.



Wir lieben Oldtimer

Die AGHF hat die gemeinsame Infobroschüre „Wir lieben Oldtimer“ aufgelegt, in der einige wertvolle Fakten zum automobilen Kulturgut zusammengestellt sind. Diese kann von allen Clubs und Vereinen kostenlos angefordert werden und steht auch zum Download unter www.ag-h-f.de zur Verfügung.





Dr.-Ing. E. h.
Konrad Auwärter

Liebe Freundinnen und Freunde historischer Fahrzeuge,

die Begeisterung für Oldtimer-Omnibusse ist für mich weit mehr als nur eine Passion – sie ist eine lebendige Verbindung zu einer faszinierenden Epoche der Mobilitätsgeschichte. Als jemand, der viele Stationen der Automobilentwicklung miterlebt hat und diese Faszination täglich im Automobil-Park Auwärter lebt, ist es mir ein Herzensanliegen, unsere Besucher für dieses besondere Kulturgut zu begeistern.

Oldtimer-Pkw und -Omnibusse sind heute nicht nur nostalgische Zeugen einer vergangenen Zeit, sondern auch Ausdruck von Wirtschaftsgeschichte und handwerklicher Meisterleistung. Besonders bei den Omnibussen war es das Zusammenspiel von fünf Handwerksberufen – Karosseriebauer, Kfz-Mechaniker, Sattler, Elektriker und Lackierer –, das jedes Fahrzeug zu einem einzigartigen Meisterstück machte. Diese Geschichten habe ich in meinem Museum anschaulich erlebbar gemacht. Sie sollen einerseits für die Nachwelt bewahrt werden, zugleich möchte ich damit junge Menschen für die Vielfalt unserer Handwerksberufe begeistern – ein Anliegen, das mir besonders am Herzen liegt.

Um den Austausch unter den Besitzern und Betreibern historischer Omnibusse zu fördern, habe ich die „**Interessengemeinschaft Oldtimer-Omnibusse International**“ ins Leben gerufen – ein europaweites Netzwerk von Liebhabern verschiedenster Marken. Bei unseren Treffen und Ausstellungen pflegen wir einen lebendigen Dialog und präsentieren unsere Fahrzeuge, die übrigens in dem gleichnamigen Buch dokumentiert sind, einer interessierten Öffentlichkeit.

Doch auch der Blick nach vorn ist wichtig: In Zeiten von Klimawandel und Emissionsdiskussionen wird immer deutlicher, dass auch unsere Oldtimer mit alternativen Kraftstoffen umweltverträglich betrieben werden können. Ich selbst habe mich entschieden, meine Fahrzeuge mit eFuel (z. B. HVO) zu betreiben – als Beitrag dazu, zu zeigen, dass unsere Oldtimer nicht nur Erinnerungstücke vergangener Tage sind, sondern auch Wegweiser in eine nachhaltige Zukunft für kommende Generationen. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen viel Freude beim Entdecken und Schmökern in diesem lesenswerten Nachschlagewerk.

Herzlichst Ihr

Dr.-Ing. E. h. Konrad Auwärter

1.7. | INTERESSENGEMEINSCHAFT HISTORISCHE OMNIBUSSE INTERNATIONAL



Die Interessengemeinschaft Historische Omnibusse International wurde von Dr.-Ing. E. h. Konrad Auwärter gegründet. Ihr Ziel: Menschen in ganz Europa zusammenzubringen, die die Leidenschaft für historische Omnibusse teilen. Die Gemeinschaft widmet sich der Bewahrung, Pflege und Präsentation klassischer Fahrzeuge verschiedener Marken – als lebendiges Stück Kultur- und Technikgeschichte. Mitglieder sind Busunternehmer, Medienvertreter, Museen, Institutionen und viele engagierte Privatpersonen. Sie alle verbindet die Begeisterung für die technische Entwicklung, die Handwerkskunst und die Ingenieursleistung vergangener Jahrzehnte. Durch regelmäßigen Austausch und gemeinsame Projekte tragen sie dazu bei, das Wissen über historische Omnibusse zu erhalten und weiterzugeben. Die Nutzfahrzeug-Veteranen-Gemeinschaft (NVG, www.n-v-g.de) bildet hier den Rahmen für diese gemeinsamen Aktivitäten. Die NVG ist mit ca. 600 Mitgliedern die größte Gemeinschaft im Bereich historischer Nutzfahrzeuge.

Zu ihren wichtigsten Aufgaben zählt die Interessenvertretung im Parlamentskreis Automobiles Kulturgut im Deutschen Bundestag. Ein besonderes Highlight ist die frei zugängliche Online-Datenbank, in der inzwischen über 2.600 Oldtimerbusse in Wort und Bild dokumentiert sind – inklusive technischer Daten. Diese einzigartige Sammlung bietet Liebhabern, Forschern und Sammlern einen faszinierenden Einblick in die Geschichte der Omnibusse und wächst stetig weiter. Sie ist unter der Domain www.historische-busse.de oder www.konrad-auwaerter.de aufrufbar. Viele Mitglieder der Gemeinschaft sind stolze Besitzer von NEOPLAN-Oldtimern. Sie teilen nicht nur die Liebe zu historischen Fahrzeugen, sondern auch eine besondere Verbundenheit mit der Marke und der Familie Auwärter. Bei Ausstellungen, Treffen und Veranstaltungen präsentieren sie ihre Fahrzeuge mit großer Leidenschaft und machen so ein Stück Mobilitätsgeschichte für Besucher erlebbar. Das spezifische Netzwerk der Interessengemeinschaft Historische Omnibusse International – mit Organisationen, Unterstützern, Medien und Oldtimer-Besitzern – ist in dem gleichnamigen Omnibusbuch dokumentiert. Herausgeber ist der Automobil-Park Auwärter, wo dieses Standardwerk auch im Museumsshop erhältlich ist.





Bernd Lange, MdB

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



1.8 | MEP HISTORIC VEHICLE GROUP (HVG)

Die Arbeitsgruppe für historische Fahrzeuge (HVG) im Europäischen Parlament - offiziell „Members of the European Parliament Historic Vehicle Group“ - wurde im Jahr 2010 vom niedersächsischen SPD-Europaabgeordneten Bernd Lange ins Leben gerufen. Seitdem haben sich unter dem Dach der HVG Europaabgeordnete aus verschiedenen EU-Mitgliedsstaaten und politischen Parteien zusammengefunden und laden Experten aus Verbänden und der Europäischen Kommission zu ihren regelmäßig in Brüssel stattfindenden Sitzungen ein. Dort 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 diskutieren und 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 Über-

wachung fand. Diese wird derzeit überarbeitet und die HVG setzt sich dafür ein, die aktuellen Definitionen und Ausnahmeregelungen beizubehalten und Flexibilität zu garantieren. Der gefundene Ansatz zur Pflege des Kulturgutes im Rahmen der historischen Fahrzeuge hat dann in weiteren Rechtsakten der Europäischen Union Eingang gefunden, etwa als Ausnahme der Gesetzgebung zur Erhebung von Straßenbenutzungsgebühr (Eurovignette). Oder auch bei der kurz vor dem Ende stehenden Überarbeitung der Altauto-Verordnung wird die Ausnahmemöglichkeiten für historische Fahrzeuge und ihre Teile entsprechend verankert werden. 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. Durch einheitliche Vorgaben würde den Kommunen Hilfestellung in dem Bereich gegeben und Ausnahmeregelungen für Oldtimer ermöglicht werden. 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 diskutiert und dadurch proaktiv mitgestaltet werden.

Auch in der Zukunft müssen die Bewegung für historische Fahrzeuge und die Gesetzgeber weiterhin zusammenarbeiten, um zu gewährleisten, dass unser automobiles Erbe auch künftig einen Platz auf unseren Straßen hat. Mit dem Wandel der mobilen Welt stehen wir immer größeren Herausforderungen gegenüber. Für einige bedarf es technischer Lösungen, für andere politischer und für wieder andere beider. Die größte Herausforderung liegt darin, zu gewährleisten, dass die Fahrzeuge auch auf den Straßen von morgen einen Platz haben.

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 auto- mobiles 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 sinkt – trotz eines steigenden Fahrzeugbestandes – das allgemeine Interesse an Fahrzeugen in der Bevölkerung. Dennoch interessieren sich weiterhin 21 Prozent der Menschen in Deutschland für Oldtimer-Pkw und -Motorräder. Deswegen macht das Papier der HVG klar: Nicht jedes alte Auto ist ein historisches Fahrzeug, klare Kriterien sind nötig – Wir brauchen politische Interventionen, die die Funktionsweise des Kulturgutes historisches Fahrzeug sicherstellen. Die Bewegung für historische Fahrzeuge muss aktiv einen Beitrag zur Integration in den Transformationsprozess leisten. Das Positionspapier der HVG soll die Diskussion über die Zukunft der historischen Fahrzeuge anregen. Kommentare dazu sind erwünscht. Auch 2030 soll erlebbares automobiles Kulturgut auf der Straße zu sehen sein.“ Das Positionspapier der HVG können Sie auf den Seiten von ADAC Klassik unter www.adac.de/klassik downloaden.



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 fest- gelegter spezifischer Fahrzeugtyp wird nicht mehr hergestellt oder es ist historisch erhalten, im Originalzustand bewahrt, und die technischen Merkmale seiner Hauptbauteile wurden nicht wesentlich verändert.

Kontakt:

Büro Bernd Lange, Europäisches Parlament, ASP 12G305, 60 Rue Wiertz, B-1047 Brüssel, bernd.lange@europarl.europa.eu



INTERESSENGEMEINSCHAFT HISTORISCHE OMNIBUSSE INTERNATIONAL

Wir lieben Oldtimer-Omnibusse

Die Interessengemeinschaft Historische Omnibusse International ist ein internationales Netzwerk von Omnibus-Enthusiasten, die Oldtimer- Omnibusse aller Fabrikate in ihrem Fokus haben. Sie betrachten Omnibusse als ein Kulturgut, das es zu bewahren und zu erhalten gilt. Es sind engagierte Busunternehmer, Medienvertreter, Institutionen und Individualisten, die die Oldtimerszene in ihren Ländern pflegen und bewegen. Der internationale Austausch von Omnibusspezifischen Erfahrungen und Erlebnissen ist ihnen ein wichtiges Anliegen.

Das Buch der Interessengemeinschaft Historische Omnibusse International (ISBN 978-3-00-082009-0) ist im Museumsshop des Automobil-Park Auwärter für 39,90 € erhältlich.



www.automobil-park.de
www.historische-busse.de

Automobil - Park

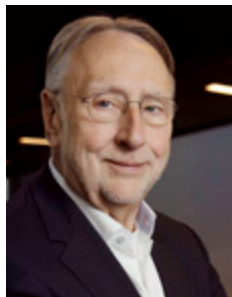
Auwärter





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 Ein-

stellung zu den klassischen und historischen Fahrzeugen gefragt. Wir danken den Abgeordneten für ihren Einsatz für das Automobile Kulturgut. Eine Übersicht der Abgeordneten des Europäischen Parlaments finden Sie unter: www.europarl.europa.eu/meps



BERND LANGE, DEUTSCHLAND

bernd.lange@europarl.europa.eu

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

ANDREY NOVAKOV, BULGARIEN

andrey.novakov@europarl.europa.eu

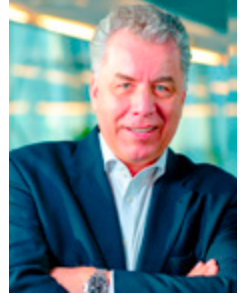
Einige halten alte Autos für einen Haufen rostiges Metall. In manchen Fällen haben sie sicherlich recht. Ich meine aber, einige alte Autos haben eine Seele. Die mit ihnen verbundenen Erinnerungen und Geschichten machen sie zu etwas Besonderem. Ich zum Beispiel fand im vorletzten Sommer einen Käfer Baujahr 1972, war sofort verliebt und holte ihn mir heim. Ich habe ihn Otto getauft und mittlerweile mit der Restaurierung begonnen.



DR. CHRISTIAN EHLE, DEUTSCHLAND

christian.ehler@europarl.europa.eu

Meine Oldtimer sind keine Fortbewegungsmittel, sie sind das Kondensat meiner Träume und Leidenschaften und Teil der Geschichte meines Lebens.



JENS GIESEKE, DEUTSCHLAND

jens.gieseke@europarl.europa.eu

Oldtimer sind ein Teil unseres europäischen Kulturerbes. Mein eigener Mercedes-Benz 280 CE zeigt mir jedes Mal aufs Neue, wie viel Geschichte, Handwerk und Leidenschaft in diesen Fahrzeugen steckt. Dieses Erbe zu bewahren und zugleich verantwortungsvoll auf die Straße zu bringen, ist für mich eine Herzensangelegenheit.



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 Besonderes: Man fährt bewusster, nimmt mehr Eindrücke der Umgebung auf, hält öfter an, schaut in die Ferne. Also fast wie die Arbeit im Europäischen Parlament.



JAVIER MORENO SANCHEZ, SPANIEN

javier.morenosanchez@europarl.europa.eu

Ich liebe Autos seit meiner Kindheit, seit mein Patenonkel mir jedes Mal, wenn er zu Besuch kam, Spielzeugautos mitbrachte, die somit eigentlich Oldtimer waren. Diese Faszination setzte sich fort, als ich als Teenager sah, wie mein Nachbar in einem roten Mustang-Cabrio vorfuhr, was ich sehr bewunderte. Und heute, wie Sie auf dem Foto sehen können, gebe ich diese Leidenschaft an meine Tochter weiter.



» AUSSTELLUNG IM EUROPÄISCHEN PARLAMENT

Europäisches Parlament in Straßburg

Zum ersten Mal wurde die Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) eingeladen, eine Ausstellung im Europäischen Parlament in Straßburg zu präsentieren. Vom 1. bis 3. April 2025 bot sich damit die einmalige Gelegenheit, die Leidenschaft für historische Fahrzeuge im Herzen der europäischen Demokratie sichtbar zu machen und darüber ins Gespräch zu kommen.



Ein "parlamentarischer" Höhepunkt der MEP Historic Vehicle Group war eine einwöchige Ausstellung im Europäischen Parlament in Straßburg in Zusammenarbeit mit der FIVA.

Alle FIVA-ANF innerhalb der Europäischen Union wurden gebeten:

„Bitte stellen Sie Fotos und Texte zu einem Fahrzeug zur Verfügung, das einen großen Einfluss auf die Gesellschaft in Ihrem Land – oder sogar darüber hinaus – gehabt hat.“

Die Resonanz war überwältigend. Viele Besucher erinnerten sich spontan an das Familienauto ihrer Kindheit und an gemeinsame Ausflüge – persönliche Geschichten, die sofort Brücken schlugen. Auffällig war, dass sich Abgeordnete und Mitarbeiter zunächst den Beiträgen aus dem eigenen Land widmeten und anschließend neugierig die anderen Länder entdeckten. So wurde die Ausstellung zu einem

echten europäischen Erlebnis.

Besonders ermutigend: Das Interesse war generationen- und geschlechterübergreifend. Männer und Frauen zeigten gleichermaßen Neugier, und auch viele junge Menschen nahmen sich Zeit, die Geschichten zu lesen und ihre Eindrücke zu teilen.

Eine klare Erkenntnis zog sich durch alle Beiträge: **Es sind nicht die wenigen exklusiven Fahrzeuge, sondern die vielen bescheidenen Alltagsfahrzeuge, die Menschen nachhaltig geprägt haben.** Kleine Autos, Busse, Traktoren und Mopeds – etwa der legendäre Solex – spielten in den Erzählungen eine zentrale Rolle.

Die Ausstellung befand sich in einem großzügigen Raum in unmittelbarer Nähe zur Cafeteria und zum Restaurant der Abgeordneten – ein idealer Ort, der für konstant hohe Besucherzahlen sorgte. Dadurch ergaben sich zahlreiche Gespräche mit Personen, die im Parlament arbeiten, darunter auch solche, die direkt über für uns relevante Gesetzgebung abstimmen. In diesem Kontext konnte die FIVA auch ihre Roadmap verteilen und erläutern, welche Aspekte aus Sicht der FIVA bei zukünftigen politischen Entscheidungen berücksichtigt werden sollten – europäisch wie global.

Eröffnungsfeier und Höhepunkte

Der Höhepunkt war die Eröffnungsfeier am 1. April. Als erster Redner sprach der Europaabgeordnete **Bernd Lange**, der darauf hinwies, dass sich in diesem Jahr der 25. Jahrestag der Gruppe Historische Fahrzeuge im Europäischen Parlament jährt. Diese Gruppe habe sich über die Jahre als wertvolle Plattform für den Dialog mit Entscheidungsträgern etabliert – in einem offenen und konstruktiven Umfeld, in dem auch unbeabsichtigte Auswirkungen von Gesetzgebung auf die Oldtimer-Bewegung diskutiert werden konnten. Als Gastredner

Für eine CO₂-neutrale Zukunft!

eFuel Alliance

Das Bündnis für eine Zukunft
ohne fossile Brennstoffe.



**Jetzt mehr über
eFuels erfahren!**

efuel-alliance.eu



hatte die FIVA **Paolo Tumminelli**, Professor für Designkonzepte an der International Design School Köln, eingeladen. In einem brillanten Vortrag zeigte er anhand prägnanter Beispiele und Anekdoten die tiefe Verbindung zwischen Mensch und Automobil seit dessen Einführung. Er beleuchtete die europäischen Ursprünge von Auto und Motorrad und stellte deren kulturelle Bedeutung auf ebenso kenntnisreiche wie fantasievolle Weise heraus. Das Publikum war tief beeindruckt – viele bezeichneten seine Rede als ein Manifest, das jeder in der Welt der historischen Fahrzeuge hören und lesen sollte.

Der damalige FIVA-Präsident **Tiddo Bresters** dankte allen, die zum Erfolg der Ausstellung beigetragen hatten: Lars Genild (Vorsitzender der FIVA-Legislation Commission), Gabriel Lecumberri (Brüsseler Vertreter für Public Affairs), Fabrice Reithofer (FFVE, französische ANF im Elsass) sowie – nicht zuletzt – Frank Lesche, Assistent von Bernd Lange, der eine

Schlüsselrolle dabei spielte, diese Ausstellung an einem so prominenten Ort des Parlaments zu ermöglichen. Bresters betonte zudem die Bedeutung der Oldtimer-Bewegung als sozio-ökonomischen Faktor, etwa für den Tourismus, und verwies darauf, dass viele Oldtimer-Veranstaltungen gezielt in Regionen stattfinden, die sonst im Alltag lediglich durchfahren werden.

An der Eröffnung nahmen zahlreiche einflussreiche Mitglieder des Europäischen Parlaments sowie Vertreter von FIVA-ANF aus mehr als zehn Ländern teil.

Fazit

Die wichtigste – und hoffnungsvollste – Erkenntnis dieser Tage lautet:

Diese Leidenschaft ist nicht nur unsere. Sie wird weit über unsere Gemeinschaft hinaus geteilt.

Text und Fotos: Johann König



BELMOT®

Versicherung für Oldtimer, Youngtimer
und Liebhaberfahrzeuge.

- Allgefahren-Versicherung: Schutz auch bei Motor- und Getriebeschäden
- Versicherung zum Wiederbeschaffungswert möglich
- Sonderkonditionen für Sammlungen ab zwei Fahrzeugen

Informieren
Sie sich jetzt



belmot.de



belmot.ch



belmot.at

Die Mannheimer Versicherung AG ist Teil des Continentale Versicherungsverbundes auf Gegenseitigkeit.

M
Mannheimer

» GRÜßWORT FIVA PRÄSIDENT



Alberto Scuro
FIVA Präsident

Liebe Freundinnen und Freunde der Oldtimerwelt,

einer der stärksten Eindrücke, die ich von unserer Jahreshauptversammlung in Brasilien im vergangenen November mitgenommen habe, ist eine einfache, aber tiefgreifende Erkenntnis: Historische Fahrzeuge verbinden Menschen – und das über Kontinente, Kulturen und Generationen hinweg.

Heute ist die FIVA mehr denn je eine globale Gemeinschaft – ein echter Weltverband. Mit Mitgliedsorganisationen in über 80 Ländern liegt unsere Stärke in der Zusammenarbeit zwischen den nationalen Verbänden, im Dialog und in der Fähigkeit, nach vorne zu schauen, während wir tief in unserer Geschichte verwurzelt bleiben.

In diesem Sinne freue ich mich besonders, Karlheinz Jungbeck als FIVA Vice President Culture and Youth im FIVA General Committee willkommen zu heißen. Sein langjähriges Engagement für die Oldtimer-Szene, seine Position innerhalb des ADAC als Tourismuspräsident und langjähriges Mitglied der Kulturkommission und damit verbunden sein globaler Weitblick sind für die FIVA eine große Bereicherung. Ich bin überzeugt, dass sein Beitrag die FIVA stärken und unsere Entwicklung als globale Organisation fördern wird.

Die Aufgabe der FIVA geht heute über die reine Bewahrung hinaus. Wir müssen unser automobilhistorisches Erbe schützen, erhalten und fördern und gleichzeitig sicherstellen, dass historische Fahrzeuge auch auf den Straßen von morgen ihren Platz behalten. Das bedeutet verantwortungsvolle Nutzung, konstruktiven Dialog mit Institutionen, Offenheit für Innovationen und einen ernsthaften, nicht ideologischen Ansatz in Fragen der Nachhaltigkeit.

Die enge Zusammenarbeit mit starken und angesehenen Partnern wie dem ADAC ist auf diesem Weg von entscheidender Bedeutung. Gemeinsam können wir dafür sorgen, dass Oldtimer lebendiges Kulturerbe bleiben – zugänglich, respektiert und von zukünftigen Generationen geschätzt.

Lassen Sie uns diese Leidenschaft gemeinsam weiter vorantreiben.

Ihr
Alberto Scuro
FIVA Präsident

» 2. OLDTIMER-WELTVERBAND FIVA

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

2.1 | ALLGEMEINES

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

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

2.2 | AUTORITÉ NATIONALE DE LA FIVA

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

sche Vertretung der FIVA, die Ausgabe der FIVA Identity Card (Fahrzeugpass) für historische Fahrzeuge und die Beobachtung von Veranstaltungen.

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



- Protecting
 - Preserving
 - Promoting

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

2.3 | DIE OLDTIMER-DEFINITION DER FIVA

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

Ein historisches Fahrzeug ist ein mechanisch angetriebenes Fahrzeug,

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

2.4 | DIE FIVA IDENTITY CARD

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

In der FIVA Identity Card wird die Authentizität eines Fahrzeugs beschrieben. Die FIVA möchte mit diesem Fahrzeugpass die Besitzer dazu bewegen, sich mit den technischen und geschichtlichen Daten ihres Oldtimers zu befassen

und diese zu dokumentieren, damit auch nachfolgende Generationen den Werdegang des Fahrzeugs nachvollziehen können und dieses im Sinne einer weitestgehenden Originalität bewahrt und gepflegt wird.

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

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

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



2.5 | ÜBERBLICK FIVA – PROTECTING, PRESERVING & PROMOTION

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

• FIVA Legislation Commission

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

• FIVA Culture & Youth Commission

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

• FIVA Technical Commission

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

Systems, mit dem eine FIVA Identity Card auf elektronischem Wege über den Computer beantragt werden kann.

• FIVA Events Commission

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

• FIVA Motorcycle Commission

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

• FIVA Utilitarian Commission

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

2.6 / FIVA POSITIONSPAPIERE UND FIVA EU-UPDATES

Im Rahmen der Arbeit der FIVA Legislation Commission sowie weiterer Arbeitsgruppen hat der Oldtimer-Weltverband zahlreiche Positionspapiere verfasst. So gibt es zu allen wichtigen Themenstellungen gemeinsame Positionen, die von den nationalen Verbänden zur eigenen Lobbyarbeit entsprechend genutzt werden können. Eine zentrale Bedeutung hat sicherlich das Positionspapier „Definition Historisches Fahrzeug“, welches aktuell mit einem eigenen Positionspapier zur Youngtimer-Definition ergänzt wurde. Nach der Definition der FIVA ist ein historisches Fahrzeug ein mechanisch angetriebenes Fahrzeug, das mindestens 30 Jahre alt ist, das in einem historisch korrekten Zustand erhalten und gewartet wird, dessen Nutzung nicht auf täglichen Transport ausgerichtet ist und das wegen seines technischen und historischen Wertes bewahrt wird. Eine große Resonanz hat der FIVA Standpunkt zur Elektrifizierung von Oldtimer-Fahrzeugen erhalten. „Nach Ansicht der FIVA ist ein Fahrzeug nicht allein aufgrund seiner Karosserieform ‚historisch‘, sondern vor allem dann, wenn es als Ganzes original ist.“ Entscheidet sich ein Eigentümer, eine Werkstatt oder ein Hersteller für derartige Umbauten eines historischen Fahrzeuges, ist nach Ansicht der FIVA unbedingt darauf zu achten, dass Veränderungen reversibel sind und die Originalteile gekennzeichnet und sicher verwahrt werden. So kann gegebenenfalls der Originalzustand des Fahrzeugs wieder hergestellt werden, und das Fahrzeug gilt dann wieder als historisch.



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



Die englischsprachige Original-Versionen der FIVA Positionspapiere sowie der FIVA EU-Updates finden Sie auf der Internetseite der FIVA unter der Rubrik:

www.fiva.org/en/commissions/legislation-commission

Als nationale Vertretung der FIVA in Deutschland arbeitet ADAC Klassik in den verschiedenen FIVA Kommissionen aktiv mit und unterstützt deren Positionen. Als Service für ADAC Oldtimer-, Youngtimer- und Korporativclubs stellen wir regelmäßig die Übersetzungen zur Verfügung:
www.adac-motorsport.de/fiva-weltverband/eu-updates



2.7 | FIVA-NACHHALTIGKEITS-STRATEGIE

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



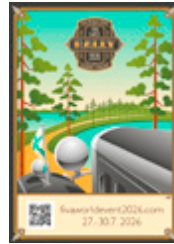
2.8 | MANIFEST DER FIVA, FIA UND FIM

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



2.9 | VERANSTALTUNGEN MIT FIVA PRÄDIKAT

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



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

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

- FIVA Event
- FIVA Premier Event
- FIVA World Event

In einem „normalen“ Jahr stehen etwa 120 Veranstaltungen weltweit im FIVA-Event-Kalender www.fiva.org/en/fiva-events.

Das Prädikat „FIVA-World-Event“ wird jährlich nur immer einem „Bewerberland“ zugeteilt, wobei auf einem anderen Kontinent auch ein weiteres World-Event stattfinden kann. In der Vergangenheit gab es somit pro Saison eine World Rallye für Automobile und eine World Rallye für Motorräder. Damit stellen die FIVA World Events immer die Highlights im Veranstaltungskalender der FIVA dar. Da sich der Oldtimer-Weltverband aber auch um historische Nutzfahrzeuge kümmert, wurde im Jahr 2023 erstmals auch ein FIVA World Event für Nutzfahrzeuge in den Niederlanden ausgerichtet. 2025 wurde das Prädikat FIVA World Event bei der Jubiläumsveranstaltung „130 Jahre erste Buslinie der Welt“ in Netphen bei Siegen vergeben (siehe auch Impressionen auf den nachfolgenden Seiten).



Benz-1895-Replika auf dem Marktplatz von Netphen beim 2. FIVA World Event für Nutzfahrzeuge

» VOR 130 JAHREN FUHR DER ERSTE LINIENBUS

Siegerland als Zentrum der Omnibusgeschichte

Schon sein Name sagt, er ist „für Alle, mit Allen“ – das lateinische Wort für Omnibus ist wirklich selbst erklärend. Seine Geschichte beginnt 1895, als viele Menschen einen Benz-Wagen im Siegerland erstmals als öffentliches Verkehrsmittel nutzten.

Das wurde international gefeiert: Busmotoren mit rund 500 Zylindern und mehr als 10.000 PS aus sieben Nationen machten am zweiten Juni-Wochenende 2025 die kleine Stadt Netphen bei Siegen zum europäischen Mittelpunkt der Busgeschichte, weil dort vor 130 Jahren zwischen Siegen, Netphen und Deuz der erste Linienbusverkehr der Welt eingerichtet wurde. Die Oldtimer-Weltverband FIVA machte das Jubiläum zum Welt-Event und erinnerte daran, dass drei junge Unternehmer im März 1895 den ersten 5-PS-Benz-Victoria Einzylinder für 8 + 3 Personen einsetzten, der gemäß Kommissionsbuch der Fa. Benz in Mannheim mit einer Lokomotiv-Lampe, Dachgepäckträger und größerem Briefkasten ausgerüstet war.

Obwohl der Bus auf Vollgummi-Holzspeichenrädern mit nur einer Keilklotzbremse für seine schwere Aufgabe in gebirgigem Gelände auf unbefestigten Straßen nahezu ungeeignet war, transportierten er und ein zweiter Benz-Bus mit der Kommissionsnummer 171 doch von März bis 21. Dezember 1895 mehr als 15.000 Passagiere, die statt wie bis dahin in drei Stunden zu Fuß, ihre Arbeitsstätten mit dem Bus in etwas mehr als einer Stunde erreichten. Angesichts eines schon zum 75. Jubiläum von der Firma Irlle beauftragten Nachbaus wurde deutlich, dass die Passagiere oft zum Schieben aussteigen und auf glatten Wegen den Bus mit absichern mussten, weil weder die Vollgummi-, noch die Eisenreifen auf dem unbefestigten Untergrund sicheren Halt fanden – Grund genug, den Betrieb der ersten Buslinie bei Schneefall nach 9 Monaten und vier Tage vor Weihnachten 1895 einzustellen.

Der damalige FIVA Präsident Tiddo Bresters hob in seiner Festrede den Wagemut der Gründer der ersten Omnibus-Verkehrsgesellschaft hervor, die vielleicht ohne es zu ahnen bewie-

sen hatten, dass öffentlicher Personenverkehr nicht nur auf Schienen, sondern besonders auf Straßen und Wegen rollen kann.

In diesem Sinne wurden Netphen und Deuz am Wochenende des 15. Juni 2025 zum Ziel für ein rollendes Museum der Busmarken und Fahrzeugtypen, die von der Stadt selbst unter Schirmherrschaft des Weltverbandes Federation Internationale des Vehicules Anciens FIVA eingeladen wurden. Die Spanne der mehr als 100 Fahrzeuge reichte von der Benz-1895-Replika und einem Pierce-Arrow von 1913 über Brennbabor (1926) und Berna sowie MAN, Magirus, Mercedes, Neoplan, Saurer, SETRA, bis zu Vetter oder VanHool und viele andere. Schon bei der Ausfahrt über 40 Kilometer staunten Trauben von Menschen am sonnen-durchglänzten Samstag entlang der anspruchsvollen Fahrtstrecke zur Siegguelle in der Kavalkade der 100 Fahrzeuge über elegante, gläserne Busse, 18 Meter lange Gelenkbusse oder auch einen gewaltigen Neoplan Megaliner Doppeldecker als größtem Bus der Welt, bei dem die Räder aller Achsen gelenkt werden, während immer wieder auch das Horn der Alpenbusse ertönte.

Auch im Rahmen der Ausstellung der Fahrzeuge am Sonntag in den Straßen von Netphen und Deuz wurde deutlich, welch beeindruckende Entwicklung der Omnibus in 130 Jahren erfahren hat. Die zahlreichen Besucher konnten im Rahmen eines Jubiläums-Stadtfestes mehr als 100 Omnibusse aller Jahrzehnte besichtigen, Fragen stellen und Experten kennenlernen. Es wurde deutlich, dass der Omnibus mehr denn je ein allgemeines Verkehrsmittel ist, das



Pierce-Arrow von 1913



Brennbabor ASK 36 von 1928 aus Bad Rothenfelde



FBW 1 von 1925 und SETRA S9 von Frank Jung



Mercedes-Benz O317H von 1974 und O321H von 1960, links ein O319 von George Carbon aus Luxemburg

2. Oldtimer-Weltverband FIVA

über die Jahrzehnte von seinen Konstrukteuren an die Betriebsbedingungen und Fahrgastbedürfnisse angepasst worden ist. Von Eisenreifen über Vollgummi-Räder zu zerlegbaren Trilixfelgen, von Bergstütze über Keilbremse und Luftdruck-Bremsen zu modernen Scheibenbremsen und von Holzbänken über die Pullman-Ausstattung zum heutigen Luxusbus mit Klima und Toilette – das alles konnte man in Siegen an Exponaten aus 11 Nationen besichtigen.

Der ADAC präsentierte sich gemeinsam mit den belgischen, finnischen, slowenischen und deutschen Repräsentanten des Weltverbandes FIVA an einem Neoplan-Bus der Auwärter-Sammlung in Pilsting, der in den 70er Jahren als Salonwagen einer großen, weltweit aktiven Hamburger-Kette ihre Franchisenehmer in Europa besuchte.

Auch dieser Bus konnte, wie viele andere, in Siegen mit klimaneutralem HVO – Kraftstoff betankt werden, der eigens von der Raiffeisen-Tankstelle angeboten wurde – ein Beweis, dass

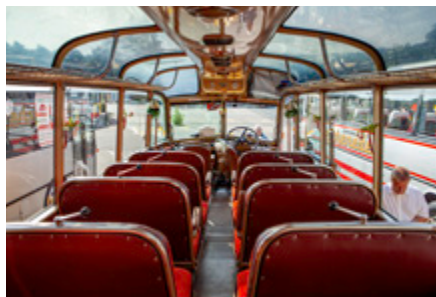


Symbiose der Zukunft: Moderne Tankstelle, klassische Busse

diese Oldtimer auch zukünftig umweltgerecht gefahren werden können.

Im Rahmen des 130-jährigen Linienbusjubiläums wurden von ADAC Klassik gemeinsam mit den Mitgliedern der Nutzfahrzeug-Kommission der FIVA die ersten beiden FIVA-Zertifikate für einen in Eigenregie restaurierten Neoplan-N4021-Gelenkbus der Bremer Straßenbahn-AG und einen Schweizer FBW-Europabus 1967 von Holger Hahn übergeben.

Teilnehmern und Veranstaltern war es eine besondere Ehre, den Kurator des historischen Buswesens Dr. Konrad Auwärter als Gast zu begrüßen, der eigens zu diesem Jubiläum das erste Lexikon der historischen Autobusse fertiggestellt hatte und die Bücher der „IG Historische Omnibusse International“ überwiegend persönlich signiert an die Busunternehmen übergab, deren Fahrzeuge in diesem neuen Standardwerk dargestellt sind. Dr. Ing. Konrad Auwärter wurde für das Lebenswerk seiner Datenbank



Unter der SETRA-Flotte ein 50er Alpenwagen-Interieur.



Übergabe der FIVA ID Card an die zufriedenen Eigentümer und Initiatoren des Projekts



Übergabe der FIVA ID Card
(v. l. n. r.) Moderator und Fahrzeugprüfer Johannes Hübner, FIVA Präsident a. D. Tidlo Bresters, Bus-Besitzer Holger Hahn, Oldtimer-Experte Jochen Thoma und Vorsitzender der FIVA Utilitarian Commission Timo Vuortio.

und als Bus-Konstrukteur am Festabend vom damaligen FIVA-Präsidenten Tidlo Bresters für seine fortwährenden Verdienste um den Erhalt und die Darstellung des historischen Buswesens weltweit mit einer FIVA-Urkunde geehrt. In der zugehörigen Internet-Datenbank finden sich unter www.konrad-auwaerter.de rund 2300 historische Omnibusse von 161 Herstellern, zu denen schnell weitere hinzukommen werden.

Bürgermeister Paul Wagener dankte in seiner Festrede am Samstag Veranstalter, Teilnehmern, FIVA und ADAC sowie den Gästen, weil sie die einmalige Chance des 130-jährigen Jubiläums der weltweit ersten Buslinie in Netphen und Deuz bei Siegen auf eindrucksvolle Weise für die Vorstellung der Geschichte des Omnibusses genutzt und tausenden Besuchern die Bedeutung der Mobilität für Jedermann in Erinnerung gerufen haben. Der Dank gilt aber auch der Stadt Netphen und ihren engagierten Mitarbeitenden aller Ressorts – sie gestalteten ein unvergessliches Wochenende.

Am Sonntag Abend traten viele der ausgestellten Omnibusse ihren teilweise weiten Heimweg an und manch einer mag sich gedacht haben, wer weiß, wie das dann 150-jährige Jubiläum wohl in 20 Jahren begangen werden wird.

Text/Fotos: Johannes Hübner/ Mario De Rosa, ADAC Klassik, Holger Hahn



Ein FIVA-Pass zertifiziert jede Art von Oldtimer.



Saurer S2C 1951 mit Hess-Karosserie



Zufriedene Gesichter bei der Abschlussveranstaltung
(v. l. n. r.) Bürgermeister Stadt Netphen Paul Wagener, Director FIVA Utilitarian Commission Timo Vuortio und Mit-initiator Dr. - Ing. E. h. Konrad Auwärter.



2.10 | EUROPÄISCHE KONFERENZ ZUR AUTOMOBILGESCHICHTE

Nach den erfolgreichen ersten vier Europäischen Konferenzen zur Automobilgeschichte, 2017 im Musée National de l'Automobile in Mulhouse, 2019 im Louwman Museum in Den Haag, 2022 im Mauto in Turin und 2024 im Zeithaus in Wolfsburg, findet 2026 die 5. Konferenz in Norwegen statt und wird vom norwegischen FIVA-ANF LMK (Norsk Motor Historisk Forbund) ausgerichtet. Tagungsort ist das Norwegische Nationale Verkehrsmuseum bei Lillehammer.

Die Konferenz richtet sich an Historiker, Forscher, Kuratoren und alle an Automobilkultur Interessierten. Neben Fachvorträgen sind Museumsbesuche, kulturelle Programmpunkte und Networking vorgesehen. Als nationaler Vertreter der FIVA ist auch ADAC Klassik, das Oldtimer-Ressort des ADAC, vor Ort.

Termin: 18.–20. September 2026

Teilnahmegebühr: 200 €

(inkl. Tagung, Verpflegung und Eintritte)

Weitere Infos: www.fiva.org

2.11 | FIVA CHARTA VON TURIN

In der „Charta von Turin“ fasst die FIVA ihre grundlegenden Leitlinien zu einem verantwortungsvollen Umgang mit historischen Fahrzeugen zusammen. Dabei orientiert sich die „Charta von Turin“ an der „Charta von Venedig“. Mit ihr hat die UNESCO 1964 ihre Positionen zum Schutz von Kulturgütern definiert. Ihr folgten weitere Chartas nach: Die „Charta von Barcelona“ beschreibt seit 2003 den Umgang mit historischen Schiffen, die „Charta von Riga“ seit 2005 den Umgang mit historischen Schienenfahrzeugen. Die Leitlinien der „Charta von Turin“ untermauern den Anspruch, historische

Fahrzeuge weltweit als Kulturgut zu respektieren und zu schützen. Dabei kann und will die „Charta von Turin“ kein Gesetz sein. Sie trifft auch keine Einzelfallentscheidungen, sondern lässt bewusst Raum für Interpretationen. Sie möchte jedoch richtungsweisende Empfehlungen geben, die jedem Einzelnen beim Nachdenken über den Umgang mit historischen Fahrzeugen helfen. Der Blick auf historische Fahrzeuge hat sich deutlich gewandelt. Es hat ein Um- und Weiterdenken stattgefunden, verbunden mit einem zunehmend kritischen Blick auf die lange Zeit allgemeingültige Devise „Besser als neu“. Zugleich wuchs die Wertschätzung und der Respekt vor Fahrzeugen, deren unrestaurierter Zustand ein hohes Maß an Authentizität spiegelt. Inzwischen werden auch zurückliegende Restaurierungen als Teil einer individuellen Fahrzeuggeschichte gesehen. Vier Jahre hat sich eine Arbeitsgruppe der FIVA bezüglich der Inhalte der Charta von Turin auseinandergesetzt. Experten, Historiker, Kuratoren, Sammler und Enthusiasten aus aller Welt haben engagiert über die Inhalte diskutiert. Ihre zahlreichen Anmerkungen und Hinweise haben einen großen Anteil an der heute gültigen Fassung. Am 27. Oktober 2012 hat die Generalversammlung der FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) in München die „Charta von Turin“ ratifiziert. Nachfolgend ist die von der Arbeitsgruppe offiziell ins Deutsche übersetzte FIVA Charta von Turin abgedruckt. Auf www.fiva.org finden Sie die englische und die französische Version – bindend ist immer der englische Originaltext. Seit Ende 2017 gibt es das Handbuch zur FIVA Charta von Turin, welches auf 120 Seiten die praktische Anwendung der Richtlinien erläutert. Auf der Internetseite der FIVA kann das Handbuch in der originalen englischen Fassung heruntergeladen werden – auch eine deutsche Übersetzung ist dort verfügbar. Die FIVA erklärt, dass das Handbuch keine Bevormundung sein soll: „Wir möchten jenen eine Hilfe an die Hand geben, die die Prinzipien der Charta auf ihre eigenen Fahrzeuge anwenden wollen.“



Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA)



Charta von Turin

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

EINLEITUNG

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

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

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

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

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

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

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

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

CHARTA

Artikel 1, „Ziel“

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

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

Artikel 2, „Zukunft“

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

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

Artikel 3, „Pfleger“

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

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

Artikel 4, „Standpunkt“

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

Unvermeidbare Modifikationen sollen die historische Substanz nicht beeinträchtigen.

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

Artikel 5, „Verfahren“

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 6, „Geschichte“

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

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

Dokumente sowie nach sorgfältiger Planung ausgeführt werden.

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

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

Artikel 7, „Genauigkeit“

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

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

Artikel 8, „Erscheinungsbild“

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

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

Artikel 9, „Planung“

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

Die entsprechenden Aufzeichnungen sollten mit dem Fahrzeug aufbewahrt werden.

Artikel 10, „Archive“

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

Artikel 11, „Status“

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

Was zeichnet eigentlich einen Oldtimer oder einen Youngtimer aus? Dies sorgt selbst in der Fachwelt stets für Diskussionen. Mitunter kann dies in einer philosophischen Betrachtungsweise enden, die stets auch Subjektivität des Einzelnen beinhaltet.

3.1 | DEFINITION

Auch wenn der Begriff Oldtimer aus dem Englischen stammt, wird er dort üblicherweise nicht im Zusammenhang mit alten Fahrzeugen gebraucht. In England versteht man darunter vielmehr einen „alten Mann“ und spricht bei historischen Fahrzeugen eher von „classic car“, „veteran car“ oder „vintage car“.

Geht man auf Spurensuche, wird man sogleich im Duden fündig. So steht dort geschrieben: „Oldtimer = altes, gut gepflegtes Fahrzeug (besonders Auto) mit Sammler- oder Liebhaberwert“. Im Wörterbuch von Wahrig ist nachzulesen: „altes Modell eines Fahrzeugs (aus der Anfangszeit der Technik)“. Doch was ist denn unter der Frühzeit des Automobilbaus zu verstehen? Darunter fallen sicher nicht mehr die Modelle der Nachkriegszeit. Dennoch wurde mit der Einführung des historischen Kennzeichens im Jahre 1997 der Begriff „Oldtimer“ gesetzlich im Rahmen der Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV) definiert.

Entsprechende Fahrzeuge können in Deutschland mit einem H-Kennzeichen als historisches Fahrzeug zugelassen werden. Die Kriterien für die Erlangung des H-Kennzeichens sind in der Richtlinie für die Begutachtung von Oldtimern nach § 23 StVZO festgelegt. Weitere Infos findet man unter:

www.oldtimer-markt.de/ratgeber/grundlagen/h-kennzeichen-neuer-anforderungskatalog



Der Oldtimer-Weltverband FIVA definiert den Begriff „Oldtimer“ folgendermaßen: Ein historisches Fahrzeug ist ein mechanisch angetriebenes Fahrzeug, das mindestens 30 Jahre alt ist, das in einem historisch korrekten Zustand erhalten und gewartet wird, dessen Nutzung nicht auf täglichen Transport ausgerichtet ist und wegen seines technischen und historischen Wertes bewahrt wird.

Einheitliche Youngtimer-Definition

Im Rahmen des Parlamentskreises 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.

Klassiker verdienen ausgezeichneten Schutz

Sie besitzen nicht irgendein Fahrzeug. Deswegen sollten Sie Ihren Klassiker auch nicht irgendwie versichern. Unsere Versicherungslösungen sind mehrfach ausgezeichnet und bieten Ihrem Fahrzeug die Absicherung, die es verdient.

Alle Informationen unter

occ.eu 



3. Definitionen & Klassifizierungen

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 können Youngtimer zum Oldtimer werden

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

Oldtimer: mindestens 30 Jahre alt
Youngtimer: zwischen 20 und 29 Jahre alt



3.2 | KLASSIFIZIERUNGEN

Bei organisierten Veranstaltungen starten die teilnehmenden Fahrzeuge in verschiedenen Klassen, weil sie innerhalb ihrer Klassen in Bezug auf den technischen Entwicklungsstand vergleichbar sein sollen. Internationale Veranstaltungen orientieren sich im Oldtimer-Bereich an den Klassifizierungen des Oldtimer-Weltverbandes FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens), im Automobilsportbereich an der FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) und im Motorradsportbereich an der FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme). Darüber hinaus sind bei vielen Veranstaltungen andere Klasseneinteilungen mit teilweise 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-Rallies. FIVA-Rallies sind Ausfahrten oder Gleichmäßigkeitsfahrten mit einer maximalen Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Fahrzeuge werden in folgende, von der FIVA festgelegte, Baujahresklassen unterschieden:

A	bis 31.12.1904	„Ancestor“
B	01.01.1905 bis 31.12.1918	„Veteran“
C	01.01.1919 bis 31.12.1930	„Vintage“
D	01.01.1931 bis 31.12.1945	„Post Vintage“
E	01.01.1946 bis 31.12.1960	„Post War“
F	01.01.1961 bis 31.12.1970	
G	01.01.1971 bis 31.12.1980	
H	01.01.1981 bis 31.12.1990	
I	01.01.1991 bis Fahrzeugalter mind. 30 Jahre	
Y:	Youngtimer	
	Fahrzeuge zwischen 20 und 29 Jahre alt	

FIA-Klassifizierungen

Die für den historischen Automobilsport geltenden FIA-Klassifizierungen werden ausführlich im „Anhang K“ des jährlich erscheinenden DMSB Automobilsport-Handbuchs für lizenzierten Motorsport dargestellt.

FIM-DMSB-Klassifizierungen

Die für den historischen Motorradsport geltenden FIM-DMSB-Klassifizierungen werden ausführlich im Kapitel „Technische Bestimmungen des DMSB/des VFV für historische Renn- und Supersportmotorräder“ des jährlich erscheinenden DMSB Motorradsport-Handbuchs erläutert.

Kontakt:

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



WAGNER

Seit 30 Jahren bewährt:

Das wirkungsvollste Multifunktions-Additiv für Benzin,
in alten & neuen Fahrzeuge gleichermaßen effektiv.

stabilisiert ★ optimiert ★ schmiert ★ reinigt

Bactofin

DIE KOMPLETTLÖSUNG FÜR BENZIN

www.classic-oil.com

Exklusiv:
10% RABATT
mit dem Code
FIN10



» 4. DATEN, ZAHLEN, FAKTEN

Die Begeisterung für Oldtimer und Youngtimer ist ungebrochen hoch. Veranstaltungen mit Oldtimern und Aktivitäten rund um die Ingenieurskunst längst vergangener Tage finden in der Gesellschaft eine breite Zustimmung. Besuche von Oldtimer-Museen, -Rallyes, -Treffen, -Ausfahrten und -Messen gehören für Besitzer und Fans zum spannenden und abwechslungsreichen Freizeitprogramm.

4.1 | ALLGEMEINES

Nach einer 2021 durchgeführten Studie des Instituts für Demoskopie Allensbach gibt es 3,7 Millionen Pkw-Fahrer, die besonders an Oldtimern interessiert sind. Etwa 21 % der Bevölkerung ab 14 Jahre, das sind hochgerechnet ca. 15 Millionen Menschen, interessieren sich insgesamt – mehr oder weniger – für Oldtimer-Pkw und -Motorräder. 43 % aller Deutschen freuen sich, wenn sie Oldtimer auf der Straße sehen. 35 % der Bevölkerung sagen, dass Oldtimer-Besitzer zum Erhalt technischen Kulturgutes beitragen.

4.2 | ZULASSUNGSSTATISTIK H-KENNZEICHEN

Das Kraftfahrt-Bundesamt hat zum 1.1.2025 rund eine Million Pkw gezählt, die 30 Jahre oder älter sind. Rund 54 % dieser Fahrzeuge sind als historisches Fahrzeug mit dem H-Kennzeichen zugelassen. Anhand einer Eingangsuntersuchung durch eine anerkannte Sachverständigenorganisation sind diese Fahrzeuge eingehend auf Originalität und Zustand geprüft worden. Ungepflegte Rostlauben wird man in dieser Kategorie in der Regel nicht finden – für das H-Kennzeichen muss man schon einen gepflegten und möglichst originalgetreuen Oldtimer besitzen. Diese spezielle, für historische Fahrzeuge steuervergünstigte Zulassungsmöglichkeit nach der StVZO wurde 1997 eingeführt. Nach der Einführung der Umweltzonen haben sich viele Oldtimer-Besitzer für die Zulassungsmöglichkeit mit dem H-Kennzeichen entschieden, obwohl bei etlichen Fahrzeugen mit geringem Hubraum die reguläre Zulassung günstiger gewesen wäre – der Einlass in die Umweltzonen wird mit dem speziellen Oldtimer-Kennzeichen gewährt. Den KBA-Zahlen zufolge stieg der Bestand an Oldtimern mit und ohne Historienkenn-

zeichen im Vergleich zum Vorjahr um 4,9 % auf nunmehr 888.355. Damit wurden im letzten Jahr 41.793 mehr Kfz und Kfz-Anhänger als historische Kraftfahrzeuge in Deutschland zugelassen. (s. Abbildung 1)

Den größten Anteil an Oldtimer-Fahrzeugen bildeten mit **89,0 Prozent die Pkw** (790.465 Fahrzeuge), gefolgt von den Lastkraftwagen (4,7 % / 41.842) und den Zugmaschinen (3,0 % / 26.759). Motorräder haben lediglich einen Anteil von 2,4 % (20.921). Busse (0,1 % / 726), Kfz-Anhänger (0,1 % / 743) sowie Sonstige Kfz (0,8 % / 6.899) bilden in der Statistik eine vernachlässigbare Größenordnung. (s. Abbildung 2)

Der Gesamtbestand aller in Deutschland zugelassenen Kfz und Kfz-Anhänger ist im letzten Jahr auf exakt 69.655.827 Fahrzeuge (plus 535.343 gegenüber Vorjahr) gewachsen. Dieses Plus von ca. 0,8 % ist selbstverständlich auf die große Zahl an Neuzulassungen zurückzuführen. Erwartungsgemäß nimmt auch der Bestand an Oldtimer-Fahrzeugen weiter zu – hier war im letzten Jahr ein Plus von 41,8 Tausend Fahrzeugen zu verzeichnen. Vom Gesamtbestand mit 69,7 Mio. zugelassenen Kfz und Kfz-Anhänger haben derzeit rund 1,3 Prozent der Fahrzeuge den Oldtimer-Status. Bei den Fahrzeugen mit H-Kennzeichen überwiegen die Oldtimer-Pkw mit 790.465 zugelassenen Fahrzeugen. (s. Abbildung 3)

Abbildung 1



Abbildung 2

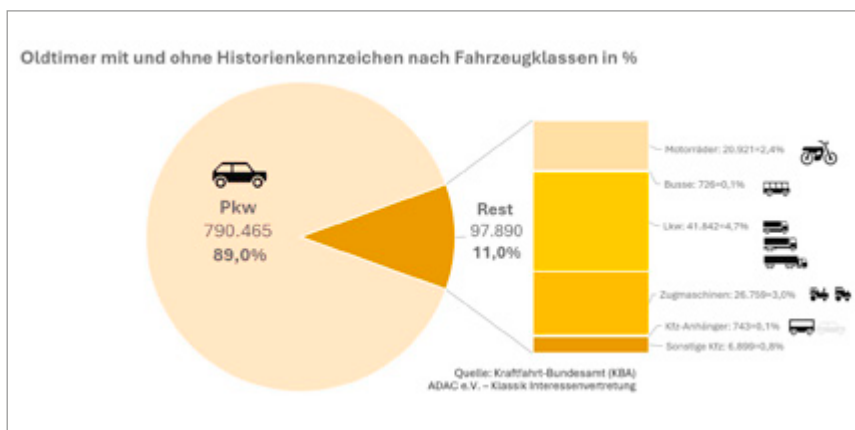


Abbildung 3

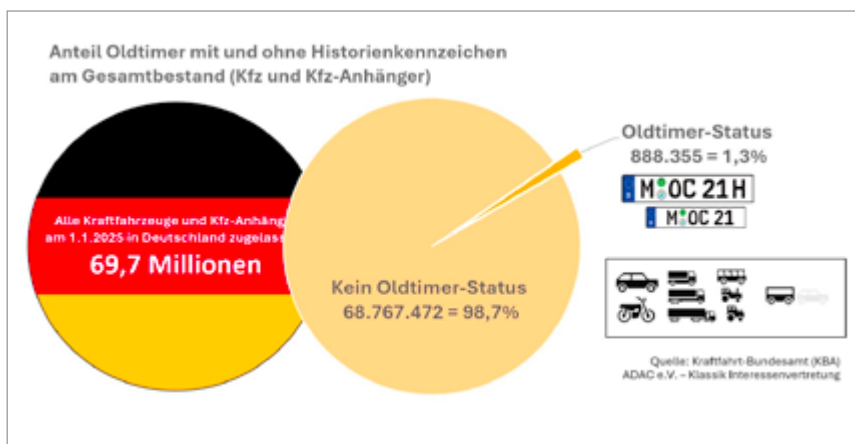


Abbildung 4



Abbildung 5

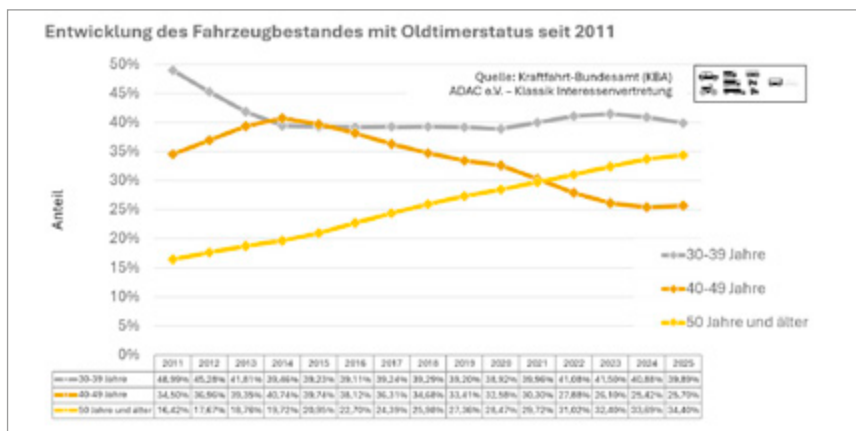
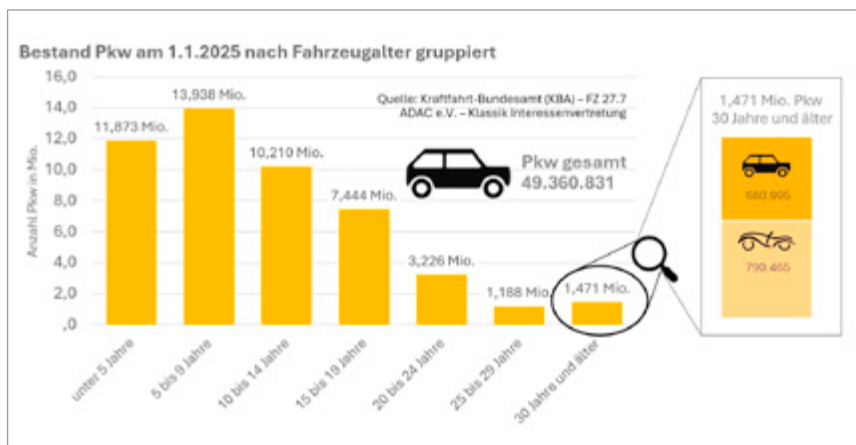


Abbildung 6



4.3 | AUFTEILUNG DER OLDTIMER MIT UND OHNE H-KENNZEICHEN IN ALTERSGRUPPEN

Der Gesamtbestand aller Oldtimer mit und ohne H-Kennzeichen in Deutschland beträgt 888.355 Fahrzeuge. Die Aufteilung nach Altersgruppen ist der nebenstehenden Grafik zu entnehmen. (s. Abbildung 4)

Entwicklung der Anteile in den verschiedenen Altersgruppen

Die Aufteilung nach Altersgruppen zeigt auf, dass die Gruppe der Fahrzeuge, die mindestens 50 Jahre und älter sind, im Verhältnis zu Fahrzeugen mit einem Alter zwischen 30 und 49 Jahren in den letzten 10 Jahren deutlich angewachsen ist. Diese Zahlen belegen, dass es keine Schwemme von Youngtimern gibt, so wie es in Oldtimerkreisen immer wieder einmal diskutiert wird.

(s. Abbildung 5)

Gesamtbestand aller Pkw liegt bei 49 Millionen

Der Bestand aller in Deutschland zugelassenen Pkw belief sich am 1.1.2025 auf 49.360.831 Fahrzeuge; rund 1,471 Million davon sind 30 Jahre oder älter. Hiervon haben 790.465 Pkw den Oldtimer-Status, was in dieser Altersgruppe einem Anteil von 56,0 Prozent entspricht.

(s. Abbildung 6)

4.4 | DURCHSCHNITTliche JAHRESFAHRLEISTUNG IN KM BEI PKW

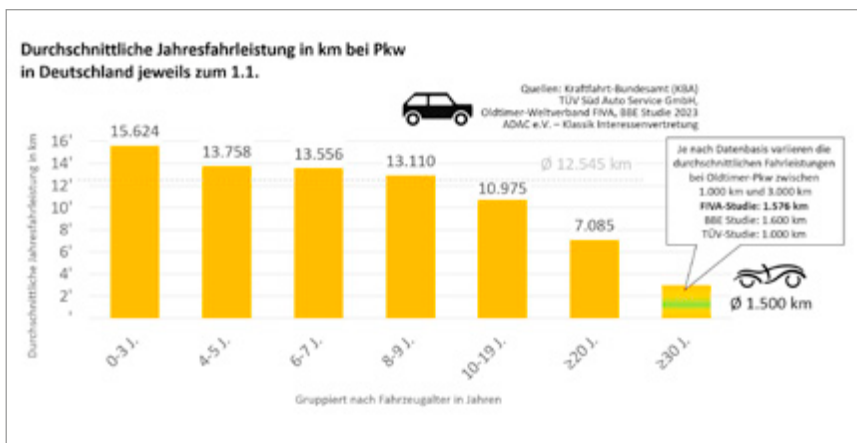
Das KBA veröffentlicht regelmäßig Auswertungen zu den inländischen Fahrleistungen der Pkw. Im Jahr 2022 betrug die durchschnittliche Jahreslaufleistung bei Pkw 12.545 km. Teilt man die Jahreslaufleistungen in Altersgruppen auf, so ist festzustellen, dass mit zunehmendem Alter die Jahreslaufleistung kontinuierlich zurückgeht. Gemäß Studien des Oldtimer-Weltverbandes FIVA, des Marktforschungsinstitutes BBE Automotive GmbH oder des TÜV liegen die Jahreslaufleistungen der Oldtimer-Pkw zwischen 1.000 und 3.000 Kilometer.

(s. Abbildung 7)



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

Abbildung 7





4.5 | 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.

4.6 | DIE IFD-ALLENSBACH OLDTIMERSTUDIE 2021

Die Zeitschrift „Oldtimer-Markt“ untersucht seit Jahren in regelmäßigen Abständen den Markt für klassische Fahrzeuge in Deutschland. Die aktuelle Studie 2021 wurde von der VF Verlagsgesellschaft mbH mit der Unterstützung des VDA beauftragt. Das Studienkonzept und die Durchführung wurde vom Institut für Demoskopie Allensbach realisiert. Die repräsentative Oldtimer-Studie umfasst viele Themengebiete und bietet aufschlussreiche Informationen für die verschiedensten Interessengruppen der Oldtimerzielgruppe. Die



ausführliche Studie umfasst viele 1.000 Einzeldaten und kann unter www.oldtimer-markt.de angefordert werden.

2026 wird diese Studie erneut durchgeführt und es wird spannend, ob und wie sich die Einstellung zu den Oldtimer und Youngtimer-Fahrzeugen in den letzten fünf Jahren geändert hat.



DIE SOZIOÖKONOMISCHE FIVA
OLDTIMER-UMFRAGE
2020/21

DATEN & FAKTEN:

OLDTIMERSZENE

Die Fahrzeuge von gestern auf den heutigen Straßen



DEUTSCHLAND

ERGEBNISSE IN STICHWORTEN

BESITZER HISTORISCHER FAHRZEUGE

OLDTIMER BESTAND



4.7 | OLDTIMER-STUDIE DER FIVA

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

Weltweit haben fast 55.000 Teilnehmer an dieser Studie teilgenommen, es wurden Details zu knapp 120.000 historischen Fahrzeugen zusammengetragen.

In Deutschland wurden 3.933 Befragungen von Besitzern und Enthusiasten sowie 9.063 Detailangaben zu deren historischen Fahrzeugen gesammelt und ausgewertet. Die wichtigsten Erkenntnisse zeigen die nachfolgenden Abbildungen.

DIREKTE AUSGABEN

FÜR HISTORISCHE FAHRZEUGE



4.584 €

PRO BESITZER, PRO JAHR

Durchschnittliche Ausgaben des Eigentümers für Versicherung, Instandhaltung, Reparaturen, Lagerung, Versorgung mit Kraftstoff und Restaurierung.

GESAMTAUSGABEN

IN ZUSAMMENHANG MIT DEM OLDTIMER-HOBBY



6.008 €

PRO BESITZER, PRO JAHR

Beinhaltet alle direkten Ausgaben plus Besuche von Veranstaltungen, Übernachtungen und sonstige Ausgaben im Zusammenhang mit dem Oldtimer-Hobby. Hinweis: Ausgeschlossen ist dabei der Fahrzeugkauf.

FAHRLEISTUNG

PRO JAHR

Basierend auf allen zugelassenen historischen Fahrzeugen in der Umfrage.



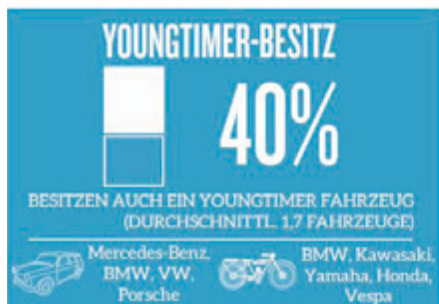
Pkw

1.576 km



Motorräder

720 km



Die Oldtimer-Studie der FIVA wurde in drei Teilen umgesetzt. Neben den Oldtimer-Besitzern wurden auch die Marken-, Oldtimer- und Youngtimer-Clubs sowie im dritten Teil auch die Unternehmen und Betriebe

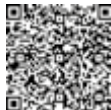
der Oldtimer-Branche befragt. Die ausführlichen Studien-Ergebnisse stehen unter www.adac-motorsport.de/oldtimer-studie-fiva zum Download zur Verfügung.





4.8 | CLASSIC STUDIE 2025

82 Prozent der autofahrenden Bevölkerung freuen sich, einen Oldtimer auf der Straße zu sehen. Dies ist eines der Ergebnisse der aktuellen BBE-Classic-Studie, die von Wolk & Nikolic mit der Unterstützung zahlreicher Verbände sowie ADAC Klassik durchgeführt wurde. Die Studie zeigt einige Herausforderungen in der Branche. So sind Fahrzeughalter von Old- und Youngtimern im Durchschnitt bereits über 60 Jahre alt. Es kommen mittlerweile aber auch jüngere Fans mit Autos der 1990er und 2000er-Jahre nach. Dadurch wird die Szene jünger und digitaler. Aufmerksamkeit brauchen in Zukunft die Themen Fachkräftemangel und Teileversorgung. Wie die Befragung von über 2.000 Fahrzeughaltern und mehr als 100 Werkstätten zeigt: Nur bei wenigen Marken gibt es eine wirklich gute Teileversorgung, bei deutlichen Unterschieden im Markt. Um dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken, muss vor allem der Wissenstransfer gut organisiert werden. Die Ergebnisse der Studie können unter dem QR-Code abgerufen werden:



Weitere Infos zur Studie:

Die ausführliche Studie umfasst mehr als 130 Seiten und kann bei ADAC Klassik per E-Mail an klassik@adac.de auf Nachfrage und Verwendungszweck z. B. für Studienarbeiten etc. angefragt werden.



4.9 | OLDTIMER-STUDIEN ÖSTERREICH UND SCHWEIZ

Die Oldtimer-Verbände in Österreich (ÖMVV und KHMÖ) und in der Schweiz (SHVF) haben ebenfalls entsprechende Studien über deren Oldtimerszene erstellt. Diese können über die nachfolgenden Internetseiten heruntergeladen werden.



Oldtimer in Österreich

www.oemvv.at

www.khmoe.at



Veteranenfahrzeuge in der Schweiz

www.shvf.ch



» 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 bis neunziger Jahre: Kadett und 2CV, Mini und Isetta, Buckel-Volvo, Fiat Spider, BMW 3er und VW Golf. Selbst bei den stark vertretenen Mercedes-Benz-Freunden laufen deutlich weniger 300 SL Flügelträger als die Modelle der /8 sowie W123 und W124 Baureihen. So lassen sich also schon für weniger Geld historische und klassische Automobile und Motorräder in gutem Zustand finden. Und auch das Angebot an günstigen Youngtimer-Fahrzeugen bietet einen günstigen Einstieg in die Klassikwelt.

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 25.1 Zeitschriften). Regelmäßig werden hier Modelle vorgestellt und Kaufberatungen mit einem Überblick der zu erwartenden Kosten für Unterhalt, Reparaturen, Verbrauch etc. gegeben. Zudem warten im Anzeigenteil Tausende von Automobilen und Motorrädern aus Privathand oder von Händlern auf neue Besitzer, teilweise mit Fotos und Preisvorstellungen. Angebote findet man aber auch in Tageszeitungen oder den bekannten Gebrauchtwagenbörsen im Internet. Fehlende Modellkenntnisse müssen dabei keine Hürde sein. Im Buchhandel gibt es für nahezu jede Marke das passende Typenbuch. Immer hilfreich ist der direkte Kontakt zu anderen Oldtimer-Besitzern mit entsprechenden Kenntnissen. Kein Wochenende von Frühjahr bis Herbst, an dem nicht mindestens ein Dutzend Teilemärkte, Ausfahrten oder Clubtreffen stattfinden. Da die „Szene“ (meist) sehr offen und auskunftsfreudig ist, bieten sich hier gute Ansatzpunkte für Gespräche und Tipps. Mit Rat und Tat stehen – zum Teil sogar kostenlos – die Typpreferenten der Markenclubs

und Verbände zur Seite (vgl. Kapitel 23. Oldtimer-, Youngtimer- und Markenclubs). 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 Retro Classics in Stuttgart, Essen und in Nürnberg, die Klassikwelt Bodensee, die Techno Classica Dortmund sowie die Veterama Mannheim. Auch die Oldtimer-Messen im europäischen Ausland finden immer mehr Zuspruch, so z.B. die Interclassics Maastricht, Rétromobile Paris, die Classic Expo Salzburg sowie die Auto e Moto d'Epoca in Bologna. 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 Be-



BITTE WAS?!

PERSÖNLICHE BERATUNG!

06131/992111



kleinanzeigen.oldtimer-markt.de
DER MARKTPLATZ FÜR OLDTIMER-LIEBHABER

**OLDTIMER
MARKT** EUROPAS GRÖSSTE
AUTOMATEN FÜR
KLASSISCHE AUTOS
UND MOTORRAD

sitzer. International agierende Marktplätze wie Classic Trader erlauben die Suche auf internationaler Ebene und verschaffen somit einen ganzheitlichen Marktüberblick, ganz gleich ob es der „Maggiolino“ aus Italien oder der Citroën DS aus Frankreich sein soll.

5.3 | PREISINFORMATIONEN

„BMW 1602, Baujahr 1971, Zustand 2 – 3, VB 10.500 Euro“: Teuer oder Schnäppchen? Einen Überblick über das durchschnittliche Preisniveau kann man sich bei den jeweiligen Markenclubs (Verzeichnis z. B. auf www.oldtimermarkt.de) verschaffen. Zudem werden regelmäßig Preisübersichten veröffentlicht, wie z. B. monatlich auszugsweise in der Zeitschrift Motor Klassik. In der classic-analytics Datenbank stehen über 11.000 aktuelle Oldtimer-Marktpreise zum kostenlosen Abruf bereit. Damit erhält man eine erste Einschätzung für den Wert eines Oldtimer-Fahrzeuges: www.classic-analytics.de/de/oldtimerpreise. Ob unser BMW wirklich ein günstiges Exemplar für den Oldtimer-Einstieg ist? Preisübersichten und Kataloge, auch für Motorräder, vgl. Kapitel „Nützliche Adressen“.

5.4 | OLDTIMER ALS GELDANLAGE

Immer wieder geistert das Stichwort „Oldtimer als Geldanlage“ durch die Medien. Sicherlich gibt es auch einige Modelle, die – zum richtigen Zeitpunkt und zu einem günstigen Preis gekauft – beachtliche Preissteigerungen erzielen. Das trifft aber nicht auf die Mehrheit der klassischen Fahrzeuge zu! Es gibt eine ganze Reihe an Klassikern, die sich, unter Berücksichtigung des Kaufkraftverlustes, preislich kaum bewegen. Wenn man eine Vollkostenrechnung aufstellt, müssen Kfz-Steuer, Versicherung, Wartung, Reifenersatz, Garagen-Miete usw. beachtet werden. Wertsteigerungen sind dann schnell passé. In erster Linie soll deswegen der Spaß an dem schönen Hobby Oldtimer im Vordergrund stehen.

5.5 | OLDTIMER ALS LEASINGFAHRZEUG

Wer seinen Oldtimer nicht nur in der Freizeit bewegen möchte, sondern auch bei dienstlichen Fahrten klassisch unterwegs sein will, kann über Oldtimerleasing nachdenken. Denn dann sind die Leasingraten steuerlich abzugsfähig und am Ende des Vertrages kann das Fahrzeug bei den spezialisierten und zuverlässigen Anbietern übernommen werden. Außerdem wird für die Besteuerung der privaten Nutzung nicht der heutige Kaufpreis, sondern der meist viel geringere historische Listenpreis angesetzt.



5.6 | DER OLDTIMER IM ALLTAG

Den Oldtimer täglich fahren – warum eigentlich nicht? Vor 30, 60 und auch jenseits von 100 Jahren waren das die üblichen Fortbewegungsmittel, die bei jeder Witterung, natürlich auch im Winter, bei kaum vorstellbaren Straßenverhältnissen fürs Fortkommen sorgten. Es gibt Besitzer, die ihre Fahrzeuge genau so bewegen und teilweise beachtliche Jahres-Fahrleistungen zurücklegen.

Ist das Alltagsauto also überflüssig? Diese Frage kann einen Oldie-Fan, der mit dem Einstieg ins Hobby liebäugelt, schon beschäftigen. Immerhin hat sich das Auto über die Jahrzehnte ständig weiterentwickelt, gerade die letzten 50 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 vor den 1980ern meist nicht mit an Bord sind. Das lässt einen einerseits die Technik von damals hautnah erleben, erfordert im Vergleich zum modernen Auto aber auch Kompromisse und Vorsicht.

Das gilt auch für den Wartungsaufwand: Ein bis zweijährige Inspektionsintervalle waren zu damaliger Zeit in weiter Ferne. Im Gegenteil: Besitzer von Modellen aus der „Schmier-nippel“-Ära kennen die in kurzen Abständen durchzuführenden fett- und schweißtreibenden Arbeiten bestens. Ein Blick in alte Bedienungsanleitungen zeigt: Das Thema „Pflege“ ähnelt hier bei manchen Modellen oft einem umfangreichen Werkstatt-Handbuch.

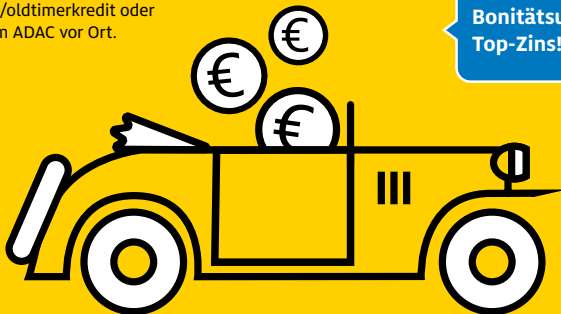
Starthilfe beim Oldtimerkauf.

Der **ADAC Autokredit** mit Top-Zins für Oldtimer:

- Schnelle **Kreditentscheidung** • Vollständig **digital abschließbar**
- **Kostenlose Sondertilgung** möglich



Jetzt beantragen:
telefonisch unter 089 76 76 15 07,
auf adac.de/oldtimerkredit oder
überall beim ADAC vor Ort.



**Bonitätsunabhängiger
Top-Zins!**



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 Umweltschutz-Gründen eine Kat-Nachrüstung nach wie vor empfehlenswert – soweit dies technisch machbar und konform ist (vgl. Kapitel 25.5 „Nachrüstung Katalysatoren“).

Kontakt:

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



Ein Oldtimer als Firmenwagen!



Oldtimer- & Youngtimer-Leasing.
Der clevere Weg zum Klassiker.



Jetzt Ihr persönliches
Angebot sichern:

0211-976 96 30



COMCO Classic Car Leasing
comco-classic-cars.de

COMCO 
CLASSIC CAR LEASING

» 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 (siehe Kapitel 23. „Oldtimer-, Youngtimer- und Markenclubs“). Mit einer kurzen Anfrage lässt sich meist klären, welche Unterstützung durch einen Experten am Kaufort möglich ist. Die Zahlung einer eventuellen Aufwandsentschädigung fällt angesichts der vorhandenen Risiken kaum ins Gewicht. Besonders kritisch: eine Kaufzusage alleine auf ein illustriertes Angebot im Internet hin! Auch wenn Foto, Beschreibung und Preis noch so verlockend klingen: Aussagekräftig ist nur das, was man in der Realität ansehen und prüfen kann. Voreilige Kaufzusagen können eine Abnahme-Verpflichtung oder eine rechtliche Auseinandersetzung zur Folge haben. Ein (vermeintliches) „Schnäppchen“ zu verpassen ist verschmerzbar, ein Blender mit hohen Folgekosten am Hals eher nicht! Es besteht auch die Möglichkeit, sich an einen Sachverständigen am Wohnort des Verkäufers zu wenden (siehe auch Kapitel 25.3 „Sachverständigen-Organisationen“). Übrigens: Der ADAC bietet in seinen Prüfcentren durch

erfahrene Fachleute eine „Gebrauchtwagenuntersuchung“ an, egal ob das Prüfobjekt nun vier oder vierzig Jahre auf dem Fahrgestell hat (vgl. Kapitel 25. „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.

Note 2 Guter Zustand. Mängel-frei, 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.

WELCHE NOTE PASST ZUM KAUFOBJEKT?

Erforderlich ist eine penible Bestandsaufnahme aller wesentlichen (auch der von außen nicht unbedingt sichtbaren) Bereiche. Ohne Beratung durch einen Sachverständigen (ADAC Prüfzentren, classic-analytics, Classic Data, Classic Trader, DEKRA, FSP, GTÜ, KÜS, TÜV, vgl. Kapitel 25. „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)

* 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 Erstausslieferung übertreffen.

6. Begutachtung, Kauf und Verkauf

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 Oldtimers 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 Fahrzeuges plausibel machen konnte und ihm diese Daten von Seiten der FIVA als unabhängige dritte Instanz bestätigt werden. Darüber hinaus werden im Fahrzeugpass auch eventuelle Abweichungen zum Auslieferungszustand dokumentiert und hinsichtlich der historischen Signifikanz eingeordnet. Zu beachten ist, dass die FIVA Identity Card bei einem Besitzwechsel gemäß FIVA-Regularien ihre Gültigkeit verliert und neu beantragt werden muss. Lassen Sie sich daher vom Verkäufer alle Unterlagen zur Fahrzeuggeschichte für eine etwaige Neuausstellung aushändigen. In einigen Ländern, wie z. B. Zypern, gilt das Vorhandensein eines FIVA-Fahrzeugpasses sogar als notwendig, um ein Fahrzeug als Oldtimer zuzulassen. In der Schweiz kann das Dokument in Problemfällen von den Zulassungsbehörden als Entscheidungsgrundlage für die Einstufung als Oldtimer herangezogen werden. Mehr Infos zur FIVA Identity Card im Kapitel 2. „Oldtimer-Weltverband FIVA“.

Hinweis: Zu beachten ist immer, dass es sich bei der Schlussfolgerung aus Zustandsnote und Marktnotierung nur um eine ungefähre und grobe Einordnung handelt, von der der tatsächliche Marktwert des individuellen Fahrzeugs deutlich abweichen kann. Wertbildende Merkmale können beispielsweise eine seltene Farbgebung, wertvolle Ausstattungsdetails, prominenter Vorbesitz, geringe Kilometerleistung, vollständig erhaltener Originallack oder auch eine gepflegte Patina und viele andere mehr sein. Ob diese Kriterien tatsächlich einen Mehrpreis rechtfertigen, muss aber jeder Käufer für sich selbst entscheiden.

KRITERIEN DER WERTERMITTLUNG



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

Bild: Wertermittlung für klassische Kraftfahrzeuge, Herbert Schulze, Olms, Hildesheim

6.3 | ORIGINALITÄTSNACHWEIS

In den vergangenen Jahren wurde vermehrt über das Fälschungsrisiko klassischer Fahrzeuge diskutiert. Häufig stehen dabei sehr hochpreisige Fahrzeuge im Mittelpunkt, das Fälschungsrisiko besteht allerdings auch bei zahlreichen Modellen im fünfstelligen Preisbereich. Einzelne Hersteller (z. B. Ferrari) bieten sogar eigene Originalitätsprüfungen und Zertifizierungen an. In der Regel wird zur Abgrenzung von „Fälschungen“ die Angabe „Originalzustand“ oder „Originalfahrzeug“

verwendet. Aber was verbirgt sich eigentlich hinter der Angabe „Original“ und wie lässt sich diese im Zweifelsfall nachvollziehen? Wann ist ein Fahrzeug grundsätzlich fälschungsgefährdet? Welche forensischen Möglichkeiten stehen einem qualifizierten Sachverständigen zur weitergehenden Untersuchung eines Fahrzeugs

zur Verfügung? Grundlegende Antworten auf derartige Fragestellungen gibt auch die Informationsbroschüre des Ingenieurbüro Deuschle.
www.ib-deuschle.de



6.4 DER KAUFVERTRAG

Auto- oder Motorradkauf per Handschlag? Lieber nicht, auch wenn unser Klassiker aus einer Zeit stammen mag, in der das noch an der Tagesordnung war. Zwecks Beweissicherung sollte man den Vertrag unbedingt schriftlich fixieren. ADAC Juristen haben einen speziellen „Kaufvertrag für Oldtimer-Fahrzeuge“ entworfen, der die speziellen Belange beim Kauf/Verkauf eines Klassikers berücksichtigt. Den Kaufvertrag finden Sie unter: www.adac.de/mustervertraege



Der vom Verkäufer zugesagte Erhaltungszustand sollte in das Formular aufgenommen werden, denn dann wird er Vertragsbestandteil. Dies kann unter dem Punkt „Sondervereinbarungen“ geschehen (z. B. „Fahrzeug entspricht der Zustandskategorie 2 – 3“). Sofern ein detaillierter Zustandsbericht existiert (Protokoll einer ADAC Gebrauchtwagenuntersuchung oder Gutachten eines Sachverständigen), sollte ein entsprechender Hinweis in den Vertrag aufgenommen werden. Zu durchgeführten Restaurierungen empfiehlt es sich, auf die schriftliche Angabe der Arbeitsschritte zu bestehen, vorzugsweise in Verbindung mit einer ausführlichen Foto-Dokumentation.

ADAC Kaufvertrag für den privaten Verkauf eines gebrauchten Kraftfahrzeugs

unverändert und rechtskräftig bestätigt und durch den ADAC e.V. als verbindlich anerkannt. Gebrauchsanweisung: Seite 48/49/50/51/52/53/54/55/56/57/58/59/60/61/62/63/64/65/66/67/68/69/70/71/72/73/74/75/76/77/78/79/80/81/82/83/84/85/86/87/88/89/90/91/92/93/94/95/96/97/98/99/100/101/102/103/104/105/106/107/108/109/110/111/112/113/114/115/116/117/118/119/120/121/122/123/124/125/126/127/128/129/130/131/132/133/134/135/136/137/138/139/140/141/142/143/144/145/146/147/148/149/150/151/152/153/154/155/156/157/158/159/160/161/162/163/164/165/166/167/168/169/170/171/172/173/174/175/176/177/178/179/180/181/182/183/184/185/186/187/188/189/190/191/192/193/194/195/196/197/198/199/200/201/202/203/204/205/206/207/208/209/210/211/212/213/214/215/216/217/218/219/220/221/222/223/224/225/226/227/228/229/230/231/232/233/234/235/236/237/238/239/240/241/242/243/244/245/246/247/248/249/250/251/252/253/254/255/256/257/258/259/260/261/262/263/264/265/266/267/268/269/270/271/272/273/274/275/276/277/278/279/280/281/282/283/284/285/286/287/288/289/290/291/292/293/294/295/296/297/298/299/300/301/302/303/304/305/306/307/308/309/310/311/312/313/314/315/316/317/318/319/320/321/322/323/324/325/326/327/328/329/330/331/332/333/334/335/336/337/338/339/340/341/342/343/344/345/346/347/348/349/350/351/352/353/354/355/356/357/358/359/360/361/362/363/364/365/366/367/368/369/370/371/372/373/374/375/376/377/378/379/380/381/382/383/384/385/386/387/388/389/390/391/392/393/394/395/396/397/398/399/400/401/402/403/404/405/406/407/408/409/410/411/412/413/414/415/416/417/418/419/420/421/422/423/424/425/426/427/428/429/430/431/432/433/434/435/436/437/438/439/440/441/442/443/444/445/446/447/448/449/450/451/452/453/454/455/456/457/458/459/460/461/462/463/464/465/466/467/468/469/470/471/472/473/474/475/476/477/478/479/480/481/482/483/484/485/486/487/488/489/490/491/492/493/494/495/496/497/498/499/500/501/502/503/504/505/506/507/508/509/510/511/512/513/514/515/516/517/518/519/520/521/522/523/524/525/526/527/528/529/530/531/532/533/534/535/536/537/538/539/540/541/542/543/544/545/546/547/548/549/550/551/552/553/554/555/556/557/558/559/560/561/562/563/564/565/566/567/568/569/570/571/572/573/574/575/576/577/578/579/580/581/582/583/584/585/586/587/588/589/590/591/592/593/594/595/596/597/598/599/600/601/602/603/604/605/606/607/608/609/610/611/612/613/614/615/616/617/618/619/620/621/622/623/624/625/626/627/628/629/630/631/632/633/634/635/636/637/638/639/640/641/642/643/644/645/646/647/648/649/650/651/652/653/654/655/656/657/658/659/660/661/662/663/664/665/666/667/668/669/670/671/672/673/674/675/676/677/678/679/680/681/682/683/684/685/686/687/688/689/690/691/692/693/694/695/696/697/698/699/700/701/702/703/704/705/706/707/708/709/710/711/712/713/714/715/716/717/718/719/720/721/722/723/724/725/726/727/728/729/730/731/732/733/734/735/736/737/738/739/740/741/742/743/744/745/746/747/748/749/750/751/752/753/754/755/756/757/758/759/760/761/762/763/764/765/766/767/768/769/770/771/772/773/774/775/776/777/778/779/780/781/782/783/784/785/786/787/788/789/790/791/792/793/794/795/796/797/798/799/800/801/802/803/804/805/806/807/808/809/810/811/812/813/814/815/816/817/818/819/820/821/822/823/824/825/826/827/828/829/830/831/832/833/834/835/836/837/838/839/840/841/842/843/844/845/846/847/848/849/850/851/852/853/854/855/856/857/858/859/860/861/862/863/864/865/866/867/868/869/870/871/872/873/874/875/876/877/878/879/880/881/882/883/884/885/886/887/888/889/890/891/892/893/894/895/896/897/898/899/900/901/902/903/904/905/906/907/908/909/910/911/912/913/914/915/916/917/918/919/920/921/922/923/924/925/926/927/928/929/930/931/932/933/934/935/936/937/938/939/940/941/942/943/944/945/946/947/948/949/950/951/952/953/954/955/956/957/958/959/960/961/962/963/964/965/966/967/968/969/970/971/972/973/974/975/976/977/978/979/980/981/982/983/984/985/986/987/988/989/990/991/992/993/994/995/996/997/998/999/1000

Verkäufer (privat)

☐ Name, Vorname: _____

☐ Straße: _____

☐ PLZ: _____ ☐ Ort: _____

☐ Tel.: _____ ☐ Mobil: _____

☐ E-Mail-Adresse: _____

☐ Geburtsdatum: _____ ☐ Geburtsort: _____

Kraftfahrzeug

☐ Kennzeichen: _____ ☐ Typ: _____

☐ Baujahr: _____ ☐ Bauart: _____

Info:

**Aktuelles BGH-Urteil zum
Oldtimerverkauf vom
23.7.2025 (VIII ZR 240/24):**

Wer beim Privatverkauf eines Oldtimers eine **Zustandsnote** angibt, trifft regelmäßig eine **verbindliche Beschaffenheitsvereinbarung**. Ein **Gewährleistungsausschluss greift dann nicht**, wenn der tatsächliche Zustand von der zugesagten Note abweicht.

Auch der **Verweis auf Gutachten** schützt nicht – die Zustandsnote gilt als **eigene Zusage zum Ist-Zustand**.

**Digital.
Telefonisch.
Persönlich.**

www württembergische

Ihr Fels in der Brandung.

Oldtimer-Versicherung

**Früher wie heute:
Zuverlässiger Schutz
für Ihr Fahrzeug.**



Weitere Infos unter **oldtimer.de**
und **Telefon 0711 662 725778**





Zollabfertigung auf dem Weg in den Skiurlaub. Ein in München zugelassener Opel Kadett (Bj. ca. 1937) darf nach der Abfertigung die Grenze passieren.

» 7. IMPORT UND EXPORT

Falls Sie ein Fahrzeug nach Deutschland importieren beziehungsweise aus Deutschland exportieren möchten, so haben wir für Sie entsprechend in diesem Kapitel alle wichtigen Informationen zusammengefasst.

7.1 | IMPORT AUS NICHT-EU-LÄNDERN

Die Einfuhr von Oldtimern ist nicht durch Zollregelungen eingeschränkt, es darf also grundsätzlich jedes Fahrzeug – unabhängig von Zustand und Alter – nach Deutschland eingeführt werden.

Zoll: Die Zollanmeldung / Deklaration muss beim ersten Zollamt der EU, in dem das Fahrzeug auf dem Land-, Wasser- oder Luftweg ankommt, vorgenommen werden. Zum Beispiel beim belgischen Zoll, wenn das Fahrzeug aus den USA nach Antwerpen verschifft wurde, oder beim schwedischen Zoll, wenn es von Norwegen über Schweden nach Deutschland

gebracht werden soll. An dieser Außengrenze der EU können Sie die Verzollung gleich komplett erledigen. Sie dürfen sich aber auch einen Einfuhrbeleg (Transitschein) aushändigen lassen und mit diesem dann beim Zollamt Ihres Wohnortes vorsprechen und dort den Zollvorgang abschließen. Bei einem Fahrzeugwert von maximal 1.000 Euro und /oder einem Gewicht bis 1.000 kg kann die Einfuhranmeldung mündlich beim Grenzzollamt erfolgen (EU-Eingangszollstelle).

Wird die Wert- oder Gewichtsgrenze überschritten, muss die Erklärung elektronisch erfolgen (IT-System „ATLAS-Einfuhr“).

Unter **www.zoll.de** – Stichwortsuche: Internetzollanmeldung – finden Sie den Zugang zum elektronischen Formular. Das Ausfüllen des Formulars ist für Laien etwas schwierig. So ist es in vielen Fällen hilfreich und einfacher, wenn die Einfuhranmeldung über eine Spedition oder einen Zollagenten abgewickelt wird. Für einen Pkw (Tarifposition 8703) müssen zehn Prozent Zoll und 19 Prozent Einfuhrumsatzsteuer gezahlt werden; für ein Motorrad (Tarifposition 8711) je nach Hubraum bis 250 ccm acht Prozent, über 250 ccm sechs Prozent Zoll und ebenfalls 19 Prozent Einfuhrumsatzsteuer.



Der Einfuhrzoll wird berechnet auf den Wert des Fahrzeuges zum Zeitpunkt der Einfuhr – in der Regel der Kaufpreis – plus Verpackungs- und Frachtkosten; die Einfuhrumsatzsteuer wird berechnet auf Kaufpreis plus Verpackungs- und Frachtkosten plus Einfuhrzoll. Als Nachweis dafür, dass der Einfuhrvorgang erledigt ist, bekommt der Einführer vom Zollamt eine so genannte Zoll-Unbedenklichkeitsbescheinigung, die für die spätere Zulassung des Fahrzeuges unbedingt benötigt wird. Es kann sein, dass dort, wo die Zollanmeldung vorgenommen wird, auch eine Zollsicherheit, d. h. 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 Zollsatz wurde in der Vergangenheit in der EU 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 vom 31.10.2025: Reihe L, Dokument 2025/1926. Große Teile des bisherigen Textes, die aufgrund unklarer Formulierungen in einzelnen Mitgliedsländern der EU für unterschiedliche Interpretationen sorgten, sind entfallen. Dies betrifft vor allem die Anforderungen an den „geschichtlichen und völkerkundlichen Wert“ der eingeführten Kraftfahrzeuge. Der vollständige neue Text lautet wie folgt:

„... Zu Position 9705 gehören Sammlerkraft- und -luftfahrzeuge von geschichtlichem oder völkerkundlichem Wert, die:

a) sich in ihrem Originalzustand befinden, d. h. an denen keine wesentlichen Änderungen an Fahrgestell, Karosserie, Lenkung, Bremsen, Getriebe, Aufhängesystem, Motor oder Kotflügel usw. vorgenommen wurden. Instandsetzung und Wiederaufbau ist zulässig, defekte oder verschlissene Teile, Zubehör und Einheiten können ersetzt worden sein, sofern sich das Kraft- oder Luftfahrzeug in historisch einwandfreiem Zustand befindet. Modernisierte oder umgebaute Kraft- und Luftfahrzeuge sind ausgeschlossen;

b) im Fall von Kraftfahrzeugen mindestens 30, im Fall von Luftfahrzeugen mindestens 50 Jahre alt sind;

c) einem nicht mehr hergestellten Modell oder Typ entsprechen. Die erforderlichen Eigenschaften für die Aufnahme in eine Sammlung, wie verhältnismäßig selten, normalerweise nicht ihrem ursprünglichen Zweck entsprechend verwendet, Gegenstand eines Spezialhandels außerhalb des üblichen Handels mit ähnlichen Gebrauchsgegenständen und von hohem Wert, werden für Kraft- und Luftfahrzeuge, die die zuvor genannten drei Kriterien erfüllen, als gegeben angesehen. Zu dieser Position gehören auch folgende Sammlerstücke:

- Kraft- und Luftfahrzeuge, die unabhängig von ihrem Herstellungsdatum nachweislich bei einem geschichtlichen Ereignis im Einsatz waren,
- Rennkraftfahrzeuge und Rennluftfahrzeuge, die nachweislich ausschließlich für den Motorsport entworfen, gebaut und verwendet worden sind und bei angesehenen nationalen und internationalen Ereignissen bedeutende sportliche Erfolge errungen haben.

Teile und Zubehör für Kraft- und Luftfahrzeuge werden in diese Position eingereiht, sofern es sich um Originalteile oder Originalzubehör handelt, ihr Alter (bei Kraftfahrzeugen) mindestens 30 bzw. (bei Luftfahrzeugen) mindestens 50 Jahre beträgt und sie nicht mehr hergestellt werden. Nachbildungen und Nachbauten sind ausgeschlossen, es sei denn, sie erfüllen selbst

die drei oben genannten Kriterien.“ Wichtig ist, dass der Einführer sein Fahrzeug gleich bei der Zollanmeldung als „Sammlungsstück“ (Tarifposition 9705) deklariert. Die Entscheidung, ob es tatsächlich als solches eingestuft wird, trifft aber letztendlich das zuständige Hauptzollamt. Deshalb sollten Sie mit dem Zoll bereits vor dem Kauf des Fahrzeuges Rücksprache halten.

7.2 | KAUF IN EINEM ANDEREN EU-LAND

Der Erwerb eines Oldtimers in einem anderen Land der EU ist seit 1993 kein Zollvorgang mehr. Folglich fallen auch keinerlei Grenz- und Zollformalitäten an.



Mit der Mehrwertsteuer verhält es sich bei Fahrzeugen, die zum Zeitpunkt des Erwerbs bereits 6.000 km zurückgelegt haben und deren Erstzulassung mindestens sechs Monate zurückliegt, wie folgt:

- Sie als Privatperson kaufen einen Oldtimer von einer Privatperson im EU-Ausland: Es fällt überhaupt keine Mehrwertsteuer (MwSt.) an, weder im Kaufland noch in Deutschland.
- Sie als Privatperson kaufen bei einem Autohändler oder einer Auktion im EU-Ausland: Dann zahlen Sie den Bruttopreis einschließlich der landesüblichen MwSt. In Deutschland fällt keine weitere MwSt. mehr an, dafür bekommen Sie aber die ausländische MwSt. auch nicht zurück, weil es innerhalb der EU keine MwSt.-Rückerstattung mehr gibt.

Kaufvertrag:

Schließen Sie in jedem Fall einen schriftlichen Kaufvertrag – ganz egal, wie nahestehend oder vertrauenswürdig der Verkäufer ist. Der Kaufvertrag ist Ihr Eigentumsnachweis, bis Sie Ihr Fahrzeug in Deutschland zugelassen haben! Preis, Ausstattung und Übergabetag sollten grundsätzlich im Kaufvertrag festgehalten werden. Beim Kaufabschluss gelten im Regelfall Gerichtsstand und das Recht des Kauflandes, anders kann es aber sein, wenn der Käufer Verbraucher ist.

TOUR INSURE

A COMPANY OF
HANSEATIC BROKING CENTER

Unsere Partner



Internationale Fahrzeugversicherungen



Phone +49 40 25 17 21-50
www.tourinsure.de
service@tourinsure.de

Follow us on Instagramm



* Rabattaktion gültig bis Antragseingang 31. 12. 2026

Übergabe:

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

Überführung:

Zur Überführung von Oldtimern gibt es mehrere Möglichkeiten, je nachdem, von wo nach wo der Transfer stattfinden soll und ob es sich um ein zugelassenes oder abgemeldetes Fahrzeug handelt. Problemlos ist immer der Transport auf dem Anhänger, weil dazu weder eine Versicherung noch eine Zulassung notwendig sind. Völlig korrekt ist immer auch ein Ausfuhrkennzeichen des Kauflandes. Das Kennzeichen und auch die Kfz-Versicherung dazu sind aber manchmal nur für viel Geld und /oder unter Schwierigkeiten zu bekommen.

Ein Vertrauensverhältnis zum Verkäufer vorausgesetzt, kann das Fahrzeug auch mit der ausländischen Zulassung nach Deutschland gefahren werden. Vergewissern Sie sich jedoch unbedingt, dass die Zulassung und die Kfz-Versicherung, die der Vorbesitzer für das Fahrzeug abgeschlossen hat, noch aktiv und Sie als Fahrer für die Überführungsfahrt über diese Versicherung versichert sind.

Tipp: Bei einem Import eines ausländischen Fahrzeugs auf eigener Achse ist möglicherweise ein temporärer Versicherungsschutz erforderlich, da nicht immer klar ist, in welchem Umfang der Versicherer des importierten Fahrzeugs entsprechende Deckung in Deutschland vorhält.

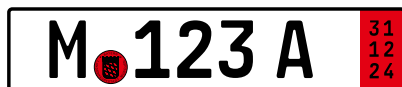
7.3 | AUSFUHR AUS DER EU

Seltener kommt es vor, dass ein Oldtimer privat aus Deutschland und der EU ausgeführt wird. Auch in diesem Fall sollte immer ein schriftlicher Kaufvertrag geschlossen und das Fahrzeug vor der Überführung abgemeldet werden. Wird das Fahrzeug bei einem Händler gekauft, kann mit diesem die Rückerstattung der deutschen Mehrwertsteuer vereinbart werden,

wenn der Abnehmer der Ware eine außerhalb der EU lebende Person ist. Eine gesetzliche Verpflichtung zur Rückerstattung besteht für den Händler nicht. Es ist daher ratsam, diesen Punkt im Kaufvertrag schriftlich festzuhalten. Die Rückerstattung erfolgt ausschließlich durch den Händler, bei dem das Fahrzeug gekauft wurde!

Ursprungsnachweis:

Wenn mit dem Zielland ein Präferenzabkommen besteht, kann wie bei der Einfuhr auch bei der Ausfuhr der Ursprungsnachweis (Warenverkehrsbescheinigung EUR.1) eine Rolle spielen. Fragen Sie am besten beim Hersteller nach, ob dieser für das Fahrzeug ausgestellt werden kann. Vor Ausfuhr des Fahrzeuges muss dann diese zusammen mit dem Ursprungsnachweis vom Hersteller beim deutschen Zollamt zur Bestätigung vorgelegt werden. Achtung: Nach erfolgter Ausfuhr ist die Bestätigung der Warenverkehrsbescheinigung nicht mehr möglich!



Ausfuhrkennzeichen:

Wenn der Oldtimer auf eigener Achse bewegt werden kann, sollte er mit einem Ausfuhrkennzeichen (auch Zollkennzeichen genannt) ausgeführt werden. Voraussetzung für die Erteilung des Kennzeichens sind eine noch gültige Prüfplakette (HU mit AU) und der Abschluss einer Ausfuhrversicherung. Diese ist bei verschiedenen Versicherungen oder beim „Schildermacher“ bei der Kfz-Zulassungsstelle erhältlich. Grundsätzlich muss bei der Ausfuhr von Fahrzeugen in Nicht-EU-Länder eine Ausfuhranmeldung gemacht werden. Bei einem Fahrzeugwert von maximal 1.000 Euro und /oder einem Gewicht bis 1.000 kg kann die Ausfuhranmeldung mündlich beim Grenzzollamt erfolgen (EU-Ausgangszollstelle). Wird die Wert- oder Gewichtsgrenze überschritten, muss die Erklärung elektronisch erfolgen (IT-System „ATLAS-Ausfuhr“).

Unter **www.zoll.de** – Stichwortsuche: Internetzollanmeldung – finden Sie den Zugang zum elektronischen Formular. Das Ausfüllen des Formulars ist für Laien etwas schwierig. So ist es in vielen Fällen hilfreich und einfacher, wenn die Ausfuhranmeldung über eine Spedition oder einen Zollagenten abgewickelt wird. Beim Verlassen der EU muss die Ausfuhranmeldung bei der EU-Ausgangszollstelle vorgelegt und abgestempelt werden. Wenn Sie mit dem Händler die Rückerstattung der Mehrwertsteuer vereinbart haben, sollten Sie dies nicht vergessen! Wurde die Rückerstattung der Mehrwertsteuer vereinbart und wird das Fahrzeug auf eigener Achse ausgeführt, muss das Fahrzeug auf ein deutsches Ausfuhrkennzeichen zugelassen und dazu auch der Internationale Zulassungsschein beim Straßenverkehrsamt (Zulassungsstelle) beantragt und ausgestellt werden – andere Zulassungsarten sind nicht zulässig. Ein Transport eines nicht zugelassenen Fahrzeuges steht einer etwaigen MwSt.-Rückerstattung nicht im Wege.

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.

Oldtimer-Ausfuhrgenehmigung:

Bei sehr alten Fahrzeugen (meistens älter als 75 Jahre), welche einen hohen Wert haben, kann es vorkommen, dass eine Genehmigung für die Ausfuhr benötigt wird. Informationen zum Thema bzw. den zuständigen Landesbehörden unter:

www.kulturgutschutz-deutschland.de

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



Land	Eigentumsurkunde	Behörde	nützliche Websites
 Frankreich	certificat d'immatriculation carte grise	Préfecture	www.service-public.gouv.fr
 Großbritannien	vehicle registration certificate/V5 C	DLVA 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.strassenverkehrsaemter.ch
 USA	Certificate of title	Division of Motor Vehicles DMV	www.usa.gov/motor-vehicle-services
 Deutschland	Fahrzeugbrief	Zulassungsstelle Straßenverkehrsamt	

7.5 | DATENBLATTSERVICE FÜR OLDTIMER UND IMPORTFAHRZEUGE

Betriebserlaubnis und technische Daten

Wer ein Fahrzeug importiert und in Deutschland zum Straßenverkehr zulassen möchte, benötigt hierfür eine Betriebserlaubnis. Sofern das Fahrzeug keine deutsche Allgemeine-Betriebs-Erlaubnis oder europäische EU-Typgenehmigung besitzt, geht dies über eine Einzelbetriebserlaubnis nach §21 StVZO.

Bei der Begutachtung des Fahrzeuges muss der Sachverständige die technischen Daten für die Erstellung der Zulassungsbescheinigungen ermitteln und die Übereinstimmung mit den geltenden technischen Vorschriften überprüfen. Für viele Importfahrzeuge liegen die entsprechenden amtlichen Informationen in der Regel dem Sachverständigen vor Ort nur unvollständig oder gar nicht vor. Einfach die Daten aus Herstellerprospekten oder Fachzeitschriften übernehmen geht nicht, da es für viele Daten amtlich vorgeschriebene Verfahren zu deren Ermittlung gibt. Bekannteste Beispiele sind der Hubraum, der für die Steuer nach einer speziellen Formel bestimmt wird. Oder die Motorleistung, die USA bestimmen ihre Leistung zum Beispiel nach SAE-PS ohne Nebenaggregate.

Aufwand und Kosten ohne Datenblatt

Zur korrekten Ermittlung der Daten sind auch spezielle Labore oder Teststrecken erforderlich. Die Kosten für die Untersuchung im Einzelfall können hier schnell vierstellig werden.

Teilweise stellen die Fahrzeughersteller Datenblätter zur Verfügung. In der Regel beschränkt sich dieser Service aber auf deutsche Hersteller. Doch was tun, wenn der Hersteller keine Daten liefern kann, im Ausland sitzt oder nicht mehr existent ist? Hier unterstützen Datenblätter der offiziellen Datenblattstellen der Technischen Prüfstellen. Die Datenblattstellen sammeln und ermitteln seit Jahrzehnten Messungen und Daten zu Importfahrzeugen. So gehen die Ursprünge des Datenarchivs von TÜV SÜD zum Beispiel auf das Jahr 1985 zurück. Das Archiv dürfte mit seinen mehr als

eine Milliarde Einträgen für Fahrzeuge ab 1885 auch eine der umfangreichsten Sammlungen sein. Anhand der Datenlage werden die Daten zum Auslieferungszustand ermittelt und im Datenblatt Fahrgestellnummer bezogen dem Sachverständigen für die Begutachtung zur Verfügung gestellt. Der Sachverständige vor Ort kann dann auf aufwändige Laborversuche verzichten. Der Halter profitiert durch günstigere Gesamtkosten.



Vorgehensweise:

So kommen Halter zum Datenblatt

Wie geht man am besten vor? Es ist sinnvoll, dass Sie sich im Vorfeld der Begutachtung um ein Datenblatt bemühen. Um später böse Überraschungen zu vermeiden, ist es wichtig auf eine zuverlässige Quelle zu achten. Am besten gehen sie über die Online-Formulare auf den Homepages der Prüforganisationen. Dort werden Daten zum Fahrzeug abgefragt. Neben Fahrgestell- und Motornummer sowie Getriebeart sind alte Zulassungsdokumente und Bilder hochzuladen. Anschließend wird geprüft, ob für das angefragte Fahrzeug Daten zur Verfügung gestellt werden können. Nach Beauftragung wird das Datenblatt erstellt und in der Regel innerhalb weniger Tage versandt. Das Datenblatt geht Ihnen in Papierform zu, so dass Sie es zur Begutachtung mitbringen können. Gleichzeitig hat der Sachverständige die Möglichkeit, das Datenblatt manipulationsicher über eine Datenbank abzurufen.

DIE KLASSIK WELTMESSE



ckkunst.de

24.-27.09. | 23.-26.09.
2026 | 2027
MESSE DORTMUND

WELTMESSE FÜR OLDTIMER, CLASSIC- & PRESTIGE-AUTOMOBILE, FUTURE CLASSICS, MOTORSPORT, CLASSIC TUNING, MOTORRÄDER, ERSATZTEILE, RESTOMOD, RESTAURIERUNG, YOUNGTIMER UND WELT-CLUBTREFF


MESSE
DORTMUND

www.siha.de


SIHA
AUSSTELLUNGEN PROMOTION GMBH
VERANSTALTER/ORGANISER


ADAC


FIVA


DELIVET



» 8. ZULASSUNGSARTEN UND STEUERSÄTZE

Eine der wichtigsten Fragen eines Oldtimerbesitzers ist die Frage nach den verschiedenen Zulassungsmöglichkeiten und den damit verbundenen Anforderungen und Kosten sowie die jeweiligen Vor- und Nachteile der verschiedenen Kennzeichenarten.



8.1 | REGULÄRES KENNZEICHEN

Die nachfolgenden Steuersätze gelten für Pkw, deren Schadstoffverhalten schlechter als Euro 1 ist (im Allgemeinen „00“ oder „0088 – nicht bekannt“). Beim Einbau eines Schadstoffminderungssystems (z. B. geregelter Katalysator oder Oxidationskatalysator) kann eine bessere Schadstoff-Einstufung und damit ein niedriger Steuersatz erreicht werden.

Steuersatz für Benzin: 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 integrierten Untersu-

chung des Motormanagement- und Abgasreinigungssystems („AU“, neuerdings „UMA“) fällt abhängig von der Fahrzeugart üblicherweise alle 24 Monate an. Der AU-Prüfungsteil ist nicht erforderlich bei Benzinern mit Erstzulassung vor 01.07.1969 und bei 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 führt eine Stilllegung auch zum Verlust der Kennzeichenkombination. Möchte man sein Fahrzeug nur kurzfristig abmelden und die bisherige Nummer auch nach der Wiederanmeldung nutzen, sollte man sich sein bisheriges Kennzeichen (bis zu einem Jahr) reservieren lassen.

MESSE FÜR FAHRKULTUR

RETRO CLASSICS®

SAVE THE DATE
RETRO CLASSICS®
19.02. – 22.02.2026

SAVE THE DATE
RETRO CLASSICS®
29.04. – 02.05.2027



MESSE STUTTGART

WWW.RETRO-CLASSICS.DE

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

Kennzeichen-Mitnahme bei Wohnortwechsel

Zum 1. Januar 2015 wurde die „Pflicht zur Umkennzeichnung von Fahrzeugen bei Umzug“ aufgehoben. Das bedeutet: Innerhalb Deutschlands können Autofahrer künftig bei einem Wohnortwechsel das Kennzeichen des alten Wohnortes behalten. Erst bei der Neuzulassung eines Kraftfahrzeugs muss bei der Zulassungsstelle ein Kennzeichnen des neuen Wohnortes beantragt werden. Für Oldtimerfahrer ist interessant, dass zudem frühere Ortskennzeichen auf Nachfrage wieder ausgegeben werden können.

Tipp: Um Wartezeiten zu vermeiden, bieten die Zulassungsstellen eine Terminvereinbarung online an.



8.2 | SAISON-KENNZEICHEN

Das Saison-Kennzeichen bietet sich für alle Fahrzeuge an, die nicht das ganze Jahr genutzt werden (z. B. Oldtimer, Motorräder, Cabriolets, etc.). Es gelten die grundlegenden Bedingungen, wie unter Abschnitt „Reguläres Kennzeichen“. Abweichend hiervon: Sie legen verbindlich fest, für welchen zusammenhängenden Zeitraum (mindestens zwei, höchstens elf volle Monate) das Fahrzeug alljährlich genutzt werden soll. Die Steuer wird anteilig entsprechend der „zugelassenen“ Monate berechnet. Das Kennzeichen trägt dann am rechten Rand die Gültigkeitsdauer (z. B. 04/10 für 1. April bis 31. Oktober). Der Zeitaufwand und die Kosten für An- und Abmeldungen entfallen. Im Ruhezeitraum sind sowohl die Nutzung als auch das Abstellen auf öffentlichem Grund unzulässig.

Mit dem Saison-Kennzeichen gibt es bei Fahrten ins Ausland während der Gültigkeitsdauer keine Einschränkungen.



8.3 | HISTORISCHES H-KENNZEICHEN

Für das Oldtimer-H-Kennzeichen gelten ebenfalls die grundlegenden Bedingungen, wie unter „Reguläres Kennzeichen“. Einzige Abweichung: Steuersatz pauschal 191,73 Euro (Pkw, Lkw und Traktoren) bzw. 46,02 Euro (Zweirad). Am rechten Rand trägt das Kennzeichenschild neben der üblichen Buchstaben-/Ziffernkombination den Großbuchstaben H. Voraussetzungen für die Erteilung: Das Fahrzeug muss vor mindestens 30 Jahren erstmals in den Verkehr gekommen sein. Zudem muss nach § 10 Abs. 1 S. 1 Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) von einem amtlich anerkannten Sachverständigen, Prüfer oder Prüferingenieur (z. B. bei DEKRA, GTÜ, KÜS oder TÜV) ein Gutachten gemäß § 23 StVZO für die Einstufung als Oldtimer erstellt werden. Dabei wird festgestellt, ob das Fahrzeug sich weitgehend im Originalzustand befindet und/oder zulässige zeitgenössische Veränderungen aufweist. Die Kriterien für die Einstufung als Oldtimer sowie den Wortlaut der Richtlinie finden Sie unter:



www.oldtimer-markt.de/ratgeber/grundlagen/h-kennzeichen-neuer-anforderungskatalog

Die Erstellung eines Gutachtens nach § 23 StVZO zur Zulassung mit H-Kennzeichen oder Eintrag auf ein 07er-Kennzeichen beinhaltet übrigens immer eine reguläre Hauptuntersuchung nach § 29 StVZO. In der Praxis kommt es relativ häufig vor, dass Kunden mit einer frischen Hauptuntersuchung zur § 23 Abnahme erscheinen, die kürzlich durchgeführte Hauptuntersuchung ist in diesen Fällen dann überflüssig gewesen. Das Fahrzeug muss zudem laut § 2 Nr. 22 FZV zur „Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes“ dienen. Anders als beim roten 07er-Oldtimer-Wechselkennzeichen gibt es grundsätzlich keine Einschrän-

kungen bei der Verwendung. Nur mit dem „H“- bzw. dem 07er-Kennzeichen ist ein Befahren von Umweltzonen ohne „Feinstaubplakette“ möglich. Ein Fahrzeugalter von mindestens 30 Jahren reicht hierfür allein nicht aus. Bei Verwendung des H-Kennzeichens gibt es keine Einschränkungen für Fahrten ins Ausland. Die gewerbliche Nutzung von Fahrzeugen mit H-Kennzeichen ist möglich.



Eine Kombination von H-Zulassung und Saisonkennzeichen war lange verwehrt, aber mit Inkrafttreten einer geänderten FZV ist diese Kombination seit Oktober 2017 bundesweit möglich geworden. Anstatt der 191,73 Euro (Motorrad 46,02 Euro), die für eine ganzjährige Zulassung als Oldtimer fällig werden, lassen sich mit der Kombination als Saisonkennzeichen doch einige Euro sparen. Wer sein Fahrzeug nur halbjährlich zulässt, z. B. von Mai bis Oktober, kann so 95 Euro pro Jahr sparen. Es empfiehlt sich, bei seiner Versicherung entsprechend nachzufragen, wie sich eine Zulassung mit dem Saison-Kennzeichen auf den Tarif auswirkt und welche Bedingungen für die Ruheversicherung gelten.

Bei der zwei-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 des Erhalts und der Pflege des automobilen Kulturgutes bewegen. Insbesondere ältere Pkw könnten ohne die Ausnahmeregelung für Umweltzonen ansonsten innerhalb dieser Bereiche gar nicht mehr bewegt werden. Zudem ist die pauschale Kfz-Steuer in Höhe von 191 Euro/Jahr für die Mehrheit auf einem erträglich niedrigen Niveau. Da die Fahrzeuge ab den 1980er-Jahren bereits mit Katalysatoren ausgestattet wurden, haben viele jüngere Oldtimer ohnehin schon

eine grüne Umweltplakette sowie eine geringe Kfz-Steuer-Belastung. Prüfen Sie daher vor einer Zulassung als „Oldtimer“, ob der Aufwand für das H-Kennzeichen bei Ihrem Fahrzeug wirklich gerechtfertigt ist.



8.4 | ROTES 07ER-KENNZEICHEN

Der Traum des Oldtimer-Sammlers ist das Wechselkennzeichen für mehrere Fahrzeuge. Allerdings gilt das nur mit deutlichen Einschränkungen: Gestattet sind lediglich die Teilnahme an Oldtimer-Veranstaltungen, An- und Abfahrten hierzu, damit verbundene Fahrten zum Tanken und zur Außenreinigung sowie Probe- und Überführungsfahrten und Prüfungsfahrten zum Zwecke der Wartung oder Reparatur (sog. Werkstattfahrten). Der Steuersatz beträgt pauschal wie beim H-Kennzeichen jährlich 191,73 Euro (Pkw und Lkw) bzw. 46,02 Euro (Zweirad). Zudem wird das Führen eines Fahrtenbuches gefordert. Das 07er-Kennzeichen beruhte bis 2007 auf der 1994 erlassenen 49. Ausnahmeverordnung zur StVZO. Hierin war geregelt, dass die Zuteilung einer 07er-Zulassung im Ermessen der örtlichen Zulassungsbehörde liegt, ebenso wie deren Zustimmung zu den vorgeschlagenen Fahrzeugen. Dabei wurde geprüft, ob die Voraussetzung „Darstellung des kraftfahrtechnischen Kulturgutes“ ausreichend erfüllt wird. Die aktuelle 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“. Für die Eintragung eines Fahrzeuges auf das 07er-Kennzeichen benötigt man für das Fahrzeug ebenso die Bestätigung über die Oldtimereigenschaft – d. h., man benötigt ein Gutachten nach § 23 StVZO. Die Verwendung von Fahrzeugen mit 07er-Kennzei-

chen ist unter gewissen Voraussetzungen auch international möglich. Wichtigste Voraussetzung ist die Eintragung der Daten im Fahrzeugschein von der zuständigen amtlichen Behörde (Zulassungsstelle). In manchen Ländern gibt es allerdings vereinzelt vor Ort „Anerkennungsprobleme“ – hier können Informationsmerkbblätter in der jeweiligen Landessprache eine positive aufklärende Wirkung bei den Ordnungshütern erwirken. Veranstalter sollten jedoch unbedingt ein entsprechendes Genehmigungsverfahren bei den zuständigen Behörden anstreben, wenn Rallyes und Ausfahrten ins Ausland geplant sind. Aus einigen Ländern, wie beispielsweise aus Frankreich und den Benelux-Staaten, wurden dem ADAC immer wieder Beanstandungen gemeldet, so dass Schwierigkeiten mit hohen Bußgeldern und gegebenenfalls einer Fahrzeugbeschlagnahme nicht ausgeschlossen werden können. Bei



Rallyes und Ausfahrten ins Ausland sollten Veranstalter eine entsprechende Genehmigung bei den zuständigen Behörden beantragen. Beachten Sie hierzu auch die aktuellen Infos unter:

www.adac.de/reise-freizeit/reisen-motorrad-oldtimer/oldtimer/h-kennzeichen-ausland

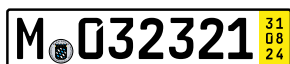
Übrigens: Im Zuge der Einführung dieses Kennzeichens wurden anfangs auch Exemplare mit „06“ ausgegeben. Diese gelten aber natürlich mit dem entsprechenden Fahrzeugscheinheft ebenfalls als „Oldtimer-Kennzeichen“ und nicht als Händler-Kennzeichen.



8.5 | ROTES 06ER-KENNZEICHEN

Dieses Kennzeichen 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 fahrzeug-

gebunden, der Verantwortliche trägt das Fahrzeug selbst in das Fahrzeugscheinheft ein. Das 06er-Kennzeichen wird im Ausland nicht überall akzeptiert, da der hierfür ausgegebene rote Fahrzeugschein nicht dem internationalen Straßenverkehrsübereinkommen entspricht. Es gibt eine Vereinbarung mit Österreich, Italien und Dänemark. Diese bezieht sich auf Kurzzeitkennzeichen sowie 06er-Kennzeichen. Seit 2022 gibt es auch eine Vereinbarung mit der Schweiz. Diese bezieht sich auf Kurzzeitkennzeichen, 06er-Kennzeichen und 07er-Kennzeichen.



8.6 | KURZZEIT-KENNZEICHEN

Das Kurzzeit-Kennzeichen mit der Nummer „03“ oder „04“ ist kein spezielles Oldtimer-Kennzeichen, kann aber durchaus praktisch sein. Wenn das Fahrzeug zum Beispiel abgemeldet ist, können mit diesem Kennzeichen trotzdem Probe- und Überführungsfahrten vorgenommen werden. Nach neuem Recht muss das Fahrzeug eine Betriebserlaubnis haben und über eine gültige Hauptuntersuchung verfügen. Fahrzeuge mit Kurzzeitkennzeichen ohne Nachweis der durchgeführten Hauptuntersuchung dürfen nur im und einem angrenzenden Zulassungsbezirk bis zur nächstgelegenen Untersuchungsstelle und zurück gefahren werden. Das Fehlen der gültigen HU und die Beschränkung der erlaubten Fahrt wird dabei im Fahrzeugschein des Kurzzeitkennzeichens vermerkt.

Wurde bei einer Hauptuntersuchung ein Mangel am Fahrzeug festgestellt, dürfen mit dem Kurzzeitkennzeichen neben Fahrten zur Untersuchungsstelle auch Fahrten zum Zweck der unmittelbaren Reparatur geringer oder erheblicher Mängel im Zulassungsbezirk oder einem angrenzenden Zulassungsbezirk und zurück durchgeführt werden. Dies gilt nicht, wenn das Fahrzeug bei der Hauptuntersuchung als verkehrsunsicher eingestuft wurde; damit soll verhindert werden, dass Fahrzeuge am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen, die

die Verkehrssicherheit in erheblichem Maße beeinträchtigen. Das Kurzzeit-Kennzeichen wird nach Vorlage einer gültigen Versicherungs-Bestätigung (eVB-Nummer) von der nach § 46 FZV örtlich zuständigen Zulassungsstelle (dies ist bei Privatpersonen die des Hauptwohnsitzes) oder von der Zulassungsstelle des Fahrzeugstandortes ausgegeben. Auch das Kurzzeit-Kennzeichen wird im Ausland nicht überall akzeptiert. Eine Vereinbarung gibt es nur mit Dänemark, Österreich, Italien und der Schweiz. Bei der Zuteilung von Kurzzeitkennzeichen werden seit 01.04.2015 die Daten von der Zulassungsbehörde eingetragen. Damit könnten auch die rechtlichen Probleme beseitigt werden, die bei Fahrten im Ausland aufgrund der bislang fehlenden amtlichen Eintragungen entstanden sind. Weitere Infos zum Überföhrungskennzeichen gibt es hier:



[www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/
auto-kaufen-verkaufen/kfz-zulassung/
ueberfuehrungskennzeichen](http://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto-kaufen-verkaufen/kfz-zulassung/ueberfuehrungskennzeichen)



8.7 / DAS „WECHSELKENNZEICHEN“

Von den Vorteilen des Wechselkennzeichens profitieren und das Nummernschild teilen dürfen sich maximal zwei Fahrzeuge der gleichen EU-Fahrzeugklasse. Die wichtigsten Wechselkombinationen sind: Pkw-Pkw, Pkw-Oldtimer, Pkw-Wohnmobil sowie Motorrad-Motorrad und Motorrad-Quad/Trike.

Eine steuerliche Ersparnis für Nutzer des Wechselkennzeichens gibt es bedauerlicherweise nicht. Die Nutzung des Wechselkennzeichens ist nicht wie beim Saisonkennzeichen an einen bestimmten Zeitraum gebunden. Es kann je nach Bedarf umgesteckt werden. Das Fahrzeug, das nicht genutzt wird, muss aber zwingend auf privatem Grund stehen, sonst droht ein Verwarnungsgeld in Höhe von 40 Euro. Außerdem kann das Fahrzeug kostenpflichtig abgeschleppt werden. Das neue Nummernschild gibt es bei den örtlichen Zulassungs-

stellen. Die Zulassungsgebühr liegt bei etwa 65 Euro. Ein Satz Wechselkennzeichen kostet etwa 40 Euro. Es besteht aus sechs Teilen. Je zwei kleine Zusatzschilder werden vorne und hinten fest an je einem der Fahrzeuge montiert, das eigentliche Hauptkennzeichen wird nach Bedarf gewechselt.

8.8 / ZULASSUNGSPAPIERE

Die Fahrzeug-Zulassungsdokumente bestehen aus zwei Teilen:

- Zulassungsbescheinigung Teil I – sie ersetzt den früheren Fahrzeugschein
- Zulassungsbescheinigung Teil II – sie ersetzt den früheren Fahrzeugbrief

Bei jedem Halterwechsel, bei Änderungen der Einträge oder Wiederzulassung werden die neuen Dokumente ausgegeben und die Papiere alter Form von Amts wegen entwertet. Für bereits zugelassene Fahrzeuge ändert sich zunächst nichts. Alte Dokumente behalten so lange ihre Gültigkeit, bis die Ausstellung neuer Dokumente erforderlich wird. Wechselt ein Fahrzeug den Halter, muss die neue Bescheinigung Teil I und zugleich auch Teil II ausgestellt werden. Die Fahrzeugdokumente müssen „paarig“ sein, d. h. ein Nebeneinander von einer Zulassungsbescheinigung „neu“ mit einem Dokument „alt“ gibt es nicht.

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.

Die EU-weit harmonisierten Fahrzeugdokumente sind fälschungssicherer und durch einheitliche Codes können relevante Fahrzeugdaten auch im Ausland besser kontrolliert werden. Die EU-weiten Codes bestehen aus Buchstaben und gegebenenfalls aus Unternummern, wie z. B.

C.3.1 Name oder Firmenname

C.3.2 Vorname

E Fahrzeug-Identifizierungsnummer

P.3 Kraftstoffart oder Energiequelle

Angaben, die nur national von Bedeutung sind, werden durch andere – in Klammern dargestellte Nummerierungen – kenntlich gemacht. Für die deutsche Zulassungsbescheinigung bestehen diese Codes aus Zahlen, wie z. B.

(9) Anzahl der Antriebsachsen

(14) Bezeichnung der nationalen Emissionsklasse

Bei der Zulassungsbescheinigung Teil II ist gegenüber dem bisherigen Fahrzeugbrief neu, dass statt bisher sechs nur noch zwei Halteintragungen enthalten sind, so dass ab der zweiten Umschreibung eines Fahrzeuges eine neue Zulassungsbescheinigung Teil II ausgestellt werden muss. Damit sind nicht mehr die Daten aller früheren Halter einzutragen, 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 Fahrzeuges im Zentralen Fahrzeugregister gespeichert und werden bei Glaubhaftmachung berechtigter Interessen zur Verfolgung von Rechtsansprüchen gemäß § 39 StVG übermittelt.

8.9 | INTERNETBASIERTES ZULASSUNGSVERFAHREN

Das klassische Zulassungsverfahren in der örtlichen Zulassungsstelle ist oft mit langen Wartezeiten und einigem Aufwand verbunden. Um die Fahrzeugzulassung einfacher, bequemer und effizienter zu machen, hat das BMDV (Bundesministerium für Digitales und Verkehr) das Projekt „i-Kfz“ zur Einführung internetba-

sierter Zulassungsverfahrens ins Leben gerufen. Bereits seit dem 1. Januar 2015 war dadurch die internetbasierte Außerbetriebsetzung von Fahrzeugen möglich. Am 01.10.2017 folgte die internetbasierte Wiederzulassung eines Fahrzeuges auf denselben Halter ohne Wechsel des Zulassungsbezirks mit dem bei Außerbetriebsetzung reservierten Kennzeichen (Stufe 2). Seit Oktober 2019 ist auch eine Neuzulassung, Umschreibung und eine Wiederzulassung online möglich. Seit 01.09.2023 ist die 4. Stufe i-Kfz in Kraft. Dadurch wird u. a. ermöglicht, direkt loszufahren. Man muss nicht mehr wie bisher abwarten, bis die Papiere und Plaketten mit der Post zugestellt werden. Als Nachweis für die Zulassung dient in den ersten 10 Tagen vielmehr der digitale Zulassungsbescheid und der vorläufige Zulassungsnachweis. Letzterer muss von außen gut lesbar ausgelegt sein. Der Zulassungsbescheid muss nur mitgeführt werden. Voraussetzung dafür sind, neben den üblichen Dokumenten, unter anderem, eine Zulassungsbescheinigung Teil 1 und Teil 2 mit verdecktem Sicherheitscode. Die Identifizierung kann z. B. mit einem Ausweis mit Online-Funktion und einer speziellen App erfolgen. Damit ist es jetzt relativ einfach, Fahrzeuge bedarfsgerecht ab- und wieder anzumelden.

So kann die Oldtimer-Saison bestmöglich ausgenutzt und neben der aktuellen Wetterlage auch andere Eventualitäten für die Zulassungszeit berücksichtigt werden. Infos zum i-Kfz-Verfahren gibt es hier:



- www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto-kaufen-verkaufen/kfz-zulassung/zulassung-online
- bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/internetbasierte-fahrzeugzulassung

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 Zulassungsbeschei-

nigungen), die bisherigen Kennzeichen, die Bescheinigung der HU, ggf. das Gutachten zur Einstufung als Oldtimer, Personalausweis, die Versicherungsbestätigung (eVB-Nummer) und die Einzugsermächtigung für die Kfz-Steuer. Selbstredend geht es nicht immer so geradlinig zu, längere Stilllegungszeiten oder nicht komplette Papiere erfordern spezielle Lösungen (siehe Kapitel 8.11). Weil der Ablauf in den einzelnen Bundesländern unterschiedlich sein kann, sollte man sich im konkreten Fall direkt bei der örtlichen Zulassungsstelle bzw. dem Straßenverkehrsamt informieren (die Kommunen und Landkreise bieten dazu mittlerweile sehr detaillierte Angaben auf ihren Internetseiten). Inwieweit Änderungen am Fahrzeug für die Erteilung der Betriebserlaubnis nötig sind (was bei einem in Deutschland noch nie zugelassenen Fahrzeug der Fall sein kann), klärt man am besten vorab mit einer technischen Prüfstelle bzw. einem technischen Dienst. Zu beachten ist, dass die Erstellung eines Gutachtens nach § 23 StVZO zur Zulassung mit H-Kennzeichen oder Eintrag auf ein O7er-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. 3 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 § 14 die Neuausfertigung einer Zulassungsbescheinigung. Bei der Antragstellung auf Ausfertigung der Zulassungsbescheinigung Teil II muss der Antragsteller seine Verfügungsberechtigung über das Fahrzeug dann auf andere Weise nachweisen. Er kann z. B. einen Kaufvertrag über das Fahrzeug, ausländische Dokumente, z. B. einen US-Title, Originalrechnungen oder Zollquittungen vorlegen. Bis vor einigen Jahren musste zusätzlich zwingend beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) eine so genannte „Unbedenklichkeitsbescheinigung“ eingeholt werden. Mittlerweile ist dieses nicht mehr erforderlich, da die Zulassungsstelle diese Daten im Zuge der Zulassung online und in Echtzeit abfragt. Gab es für das Fahrzeug schon einmal einen Fahrzeugbrief bzw. eine Zulassungsbescheinigung und sind diese Dokumente abhanden gekommen, muss das Dokument gem. § 14 Abs. 5 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.

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 § 16 Abs. 2 FZV bei der Behörde einleiten. Hauptuntersuchung und ggf. Abgasuntersuchung durchführen lassen.
Hauptuntersuchung fällig (Fahrzeug war mehr als 7 Jahre stillgelegt, und Nachweis der gültigen Betriebserlaubnis liegt vor)	Zulassungsverfahren bei der Behörde einleiten – Fahrzeugpapiere werden erst ausgestellt, wenn gültige Hauptuntersuchung vorliegt. (Wieder-)Zulassungsverfahren nach § 16 Abs. 2 FZV bei der Behörde einleiten. Hauptuntersuchung und ggf. Abgasuntersuchung durchführen lassen.
Hauptuntersuchung fällig (Fahrzeug war mehr als 7 Jahre stillgelegt, und Nachweis der gültigen Betriebserlaubnis liegt nicht vor)	Zulassungsverfahren bei der Behörde einleiten – Fahrzeugpapiere werden erst ausgestellt, wenn gültige Hauptuntersuchung vorliegt. (Wieder-)Zulassungsverfahren nach § 16 Abs. 2 FZV bei der Behörde einleiten. Technische Prüfstelle/Technischer Dienst erstellt ein Gutachten nach §21 StVZO (u. U. nach Beseitigung beanstandeter Mängel).
Brief/Zulassungsbescheinigung verschollen	Verfahren nach § 13, 14 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 um die Beschaffung. Technische Prüfstelle/Technischer Dienst erstellt ein Gutachten nach § 21 und § 23 StVZO (u. U. nach Beseitigung beanstandeter Mängel, wozu auch die Nachrüstung von Blink- und Warnblinkanlage sowie Diebstahlsicherung gehören). Aushändigung von Zulassungsbescheinigung I und II erfolgt über die Zulassungsbehörde. Bei Zulassung im EU-Ausland reicht eine Hauptuntersuchung (ggf. mit AU) und eine Bescheinigung der zulassungsrelevanten Daten für die Zulassung in vielen Bundesländern aus (nur bei EU-Typgenehmigung, bei nationalen Typgenehmigungen oder Einzelgenehmigungen kein harmonisiertes Recht). 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 Prüflingenieur einer Überwachungsorganisation (z. B. DEKRA, GTÜ, KÜS oder TÜV)
Beantragung eines roten 07er-Kennzeichens	Es ist ein Eigentumsnachweis in geeigneter Form, aber nicht unbedingt ein Fahrzeugbrief erforderlich. Gutachten nach §23 StVZO für die Einstufung eines Fahrzeugs als Oldtimer durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen, Prüfer oder Prüflingenieur 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.



ClassiC

Jede Generation hat ihre Klassiker

Seit 1866 ist TÜV SÜD der Partner für Sicherheit und begleitet das Automobil von den Kinderschuhen bis heute.

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

Mehr über unsere umfangreichen Services für Old- und Youngtimer unter: tuvsud.com/classic

Ihr ClassiC-Team
0800 12 888 12
classicline@tuvsud.com

Die TÜV SÜD Experten bieten Ihnen:

- Oldtimergutachten zur Erlangung eines H-Kennzeichens
- Haupt- und Abgasuntersuchung
- Änderungs- und Vollgutachten

Darüber hinaus bieten wir Ihnen:

- Wert- und Zustandgutachten
- Schadengutachten
- Datenblatt-Service
- Wiederaufbauwertgutachten

» 9. ADAC CLASSIC-CAR-VERSICHERUNG

Der regelmäßige Austausch mit Oldtimer-Begeisterten ermöglicht der ADAC Classic-Car-Versicherung ein passendes Versicherungsangebot für Ihre historischen Fahrzeuge zusammenzustellen.

Wenn Sie ADAC Mitglied sind, erhalten Sie zusätzlich noch einen Rabatt auf die Prämie.

Für den Abschluss der ADAC Classic-Car-Versicherung müssen folgende Kriterien erfüllt werden:

- Pkw müssen mindestens 20 Jahre alt sein, Krafträder, mindestens 30 Jahre.
- Sonstige Fahrzeuge, wie z. B. Traktoren, Lkw, Feuerwehren oder Wohnmobile, 40 Jahre. Diese dürfen nicht mehr ihrer ursprünglichen Nutzung unterliegen.
- Das Mindestalter des Versicherungsnehmers und aller Fahrer liegt bei 25 Jahren. Versicherungsnehmer ab 18 Jahren sind auf Anfrage möglich.
- Es muss zusätzlich ein Alltagsfahrzeug (Pkw) vorhanden sein.
- Der Oldtimer muss in gut erhaltenem Originalzustand sein (mindestens Zustandsnote 3). Die Zustandsnote sowie der Fahrzeugwert müssen durch ein(e) Kurzbewertung/ Gutachten bei Abschluss nachgewiesen werden.

9.1 | IST DER OLDIE GUT VERSICHERT?

Einen Oldtimer zu fahren muss nicht teuer sein, denn man kann ihn z. B. über die ADAC Classic-Car-Versicherung schützen. Selbstverständlich bietet die ADAC Classic-Car-Versicherung auch Versicherungsschutz für H-Kennzeichen mit Saisonzulassung an. Sie ist mit vielen Zusatzleistungen ausgestattet. So ist beispielsweise die Teilnahme an touristischen Ausfahrten und Gleichmäßigkeitsfahrten ohne zusätzlichen Beitrag abgedeckt – nur Höchstgeschwindigkeitsfahrten sind ausgeschlossen. Und sollte doch etwas passieren, sind die Gelben Engel mit der gewohnten Professionalität auch für historische Fahrzeuge da. Durch den regelmäßigen Austausch mit den Oldtimer-Fans im ADAC kennt die ADAC Classic-Car-Versicherung die Bedürfnisse von Oldtimer-Fahrern besonders gut und kann darauf aufbauend das passende Angebot zusammenstellen.

9.2 | HAFTPFLICHT

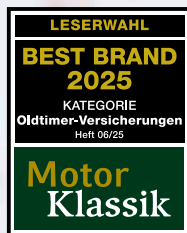
Auch für historische Fahrzeuge ist die Kfz-Haftpflichtversicherung gesetzlich vorgeschrieben. Die Versicherung haftet für Schäden, die Sie anderen mit Ihrem Fahrzeug zufügen.

9.3 | TEILKASKO/VOLLKASKO

Sie können Ihre Haftpflicht auch mit einer Teil- oder Vollkaskoversicherung erweitern und somit Schäden am eigenen Fahrzeug absichern. Die Teilkaskoversicherung kommt für Schäden auf, die Ihrem Auto zugefügt worden sind, z. B. Diebstahl, Elementar- oder 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. Die Erstellung eines Kurzgutachtens empfiehlt sich immer. Bei einem nicht selbstverschuldeten Schaden kann so der Wert des Fahrzeuges gegenüber der gegnerischen Versicherung besser dargestellt werden. Bei der ADAC Classic-Car-Versicherung werden Kurzbewertungen (Wertgutachten) anerkannt, wenn sie nicht älter als 2 Jahre sind. Sie müssen einen Markt- oder Wiederbeschaffungswert, eine Zustandsnote als Zahl (1 bis 3) und aussagekräftige Fotos vom Fahrzeug beinhalten. Versicherungsnehmer der ADAC Classic-Car-Versicherung erhalten bei der Erstellung einer Kurzbewertung für ihren Oldtimer bei den ADAC Prüfzentren, Delmenhorst, Köln, Oberhausen, Dortmund, Gelsenkirchen, Siegen, Münster, Nürnberg-Fürth und München, sowie bei Classic Data, DEKRA, TÜV Rheinland, TÜV Nord (Lübbecke, Minden, Detmold, Paderborn,



**10 %
Rabatt**

für ADAC
Mitglieder!

Sie bewegen wahre Werte.
Wir helfen, sie zu schützen.
Die ADAC Classic-Car-Versicherung.

Jetzt abschließen auf adac.de/classiccar oder unter
089 558 95 62 40 (Mo. - Sa.: 8 - 20 Uhr) und in jeder ADAC Geschäftsstelle.

9. Versicherung

Rheda-Wiedenbrück), TÜV Süd einen attraktiven Preis. Selbstverständlich erkennen wir auch Kurzbewertungen und Gutachten von anderen Sachverständigen, wie z. B. Classic Analytics, GTÜ etc. an, wenn sie unseren Kriterien entsprechen.

9.5 | BEISPIELHAFTE LEISTUNGS-BESTANDTEILE 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 100.000 €.

Kaskoversicherung

- Die ADAC Classic-Car-Versicherung verzichtet bei der Kaskoversicherung auf den Einwand der groben Fahrlässigkeit (bis auf wenige Ausnahmen).
- Die in der Kaskoversicherung eingeschlossene Vorsorgeversicherung gewährt im Schadensfall jetzt neu bis zu 30 Prozent mehr Deckung, wenn sich der Wert des Oldtimers im Laufe der Zeit erhöht.
- Alles ist möglich: Neben dem Marktwert kann man auch den Wiederbeschaffungswert des Fahrzeuges versichern.
- Die ADAC Classic-Car-Versicherung schützt Ihr Fahrzeug auch bei Tierbisschäden zuzüglich der Folgeschäden.
- Schäden an der Verkabelung durch einen Kurzschluss zuzüglich Folgeschäden.
- Die ADAC Classic-Car-Versicherung kommt für Schäden am Fahrzeug beim Transport auf.
- Schutz bei Fährreisen (Havarie Grosse)

Weitere Angebote

- Auch eine Museums- und Garagenversicherung für nicht zugelassene Fahrzeuge ist möglich.

Mit folgenden Zusatzbausteinen können Sie Ihre ADAC Classic-Car-Versicherung individuell anpassen:

Vollkasko Plus

Ist eine Erweiterung der bestehenden Vollkaskoversicherung für Fahrzeuge mit einem Wert ab 25.000 EUR und mindestens der Zustandsnote 2. Die Vollkasko Plus kommt für Schäden auf, die über die normalen Leistungen der Vollkaskoversicherung hinausgehen. So deckt die Vollkasko Plus z. B. Brems-, Betriebs-, und Bruchschäden, Schäden durch losgelöste Fahrzeugteile sowie Schmor- und Sengschäden ab.

Fahrschutz

Die Fahrschutzversicherung kommt für den Personenschaden des berechtigten Fahrers auf, wenn dieser durch einen Unfall verletzt oder getötet wird. Kosten, wie z. B. Verdienstaussfall, 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/tarife-und-leistungen berechnen und direkt abschließen. Weitere Informationen zur ADAC Classic-Car-Versicherung gibt es in jeder ADAC Geschäftsstelle und unter der Telefonnummer 089 55 89 5 62 62.

9.6 | SPEZIELLES CLUB-ANGEBOT

Mitglieder von ADAC Ortsclubs sowie von ADAC Korporativclubs können sich über einen Nachlass auf den Haftpflicht- und Kaskobeitrag freuen. Darüber hinaus erhalten ADAC Mitglieder zusätzlich einen Rabatt.

ADAC KLASSIK SAISON 2026 »

SAISON 2026*

ADAC Classic meets Donauschlinge (Motorrad)	01. – 03. 05.2026	3-Länder-Wanderung (A-CZ-D)
ADAC Deutschland Klassik	27. – 30.05.2026	Saarland
ADAC Europa Classic	13. – 18.09.2026	4-Länder-Wanderung (D-A-SL-I)
ADAC Youngtimer Tour	2026	Deutschlandweit
ADAC Klassik Serien für Autos & Motorräder	2026	Deutschlandweit

*Stand November 2025, ohne Gewähr



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

ADAC

ADAC Classic-Car-
Versicherung



ADAC Team
Südbayern



GETTYGO

hofmann
DRUCK + MEDIEN

MOTORRAD
classic

STROMTANK



UNION
GLASHÜTTE/SA.

VREDESTEIN
TYRES



donauschlinge
WASSER- & FREIZEITORT

» 10. PFLEGE UND WARTUNG

Einmal pro Jahr Ölwechsel und ab und zu die Zündkontakte überprüfen – schön, wenn man so ein Exemplar erwischt hat. Im Regelfall ist aber doch deutlich mehr zu tun: mal leckt die Wasserpumpe, die Bremsen ziehen schief und rund um den Scheinwerfertopf zeigen sich verräterische Lackaufbrüche – ältere Jahrgänge erfordern im Regelfall schon intensivere Zuwendung. Vorteil der Technik von gestern: Sie ist überschaubar, Spezialwerkzeuge und Spezialwissen werden nur selten gebraucht. Erfahrene Hobbyschrauber und Ratgeber zur Hilfestellung finden sich im Bekanntenkreis oder über Clubkontakte. Über diese kommt man meist auch an Werkstattliteratur sowie Tipps zur Teilebeschaffung, wobei ein Clubbeitritt sehr empfehlenswert ist. Sofern man nur die Dinge, in welchen man sich wirklich nicht auskennt oder insbesondere bei sicherheitsrelevanten Bauteilen, wie Bremse und Lenkung, von Fachbetrieben erledigen lässt, kann man seinem Hobby in finanziell erträglichem Maße nachgehen.

10.1 | „EINMOTTEN“ FÜR DIE WINTERPAUSE

Die letzten schönen Herbstwochen noch im Cabrio, im Oldtimer oder auf dem Motorrad genießen – warum nicht? Nach dem Motto „Von der Straße in die Garage“ sollte aber nicht vorgegangen werden. Was alles zu tun ist, um sein Fahrzeug für die Überwinterung fit zu machen, haben wir nachfolgend zusammengestellt.

Hauptuntersuchung (HU)

Fällt die HU in die Ruhezeit, dann ist diese nach Wiederinbetriebnahme umgehend nachzuholen: Bußgeld droht! Am besten rechtzeitig Prüftermin vereinbaren. Insbesondere bei Fahrzeugen mit vorübergehender Stilllegung ist es ratsam, diese Prüfungen noch vor dem Einmotten zu erledigen. Bei der Wiederzulassung wird die Zulassungsbescheinigung von der Behörde erst ausgehändigt, wenn die Prüfnachweise vorliegen.

Denken Sie daran, das Zulassungskennzeichen zu reservieren, falls Sie das Fahrzeug vorübergehend stilllegen möchten.

TECHNIK ALLGEMEIN

Ist in Kürze ohnehin eine Inspektion fällig? Dann lieber vorziehen: Der Arbeitsumfang enthält zum einen sinnvolle Stilllegungs-Elemente, zum anderen erkennt der Fachmann besser, was ohnehin reparaturbedürftig ist. Auch die ADAC Prüfzentren sind hierfür eine gute Adresse (Gebrauchtwagenuntersuchung, Wintercheck). Schließlich wollen Sie den Früh-



jahrsstart nicht mit Werkstatt-Terminen wegen tropfender Wasserpumpe oder mürbem Auspufftopf hinauszögern.

Motor

Gebrauchtes Motoröl enthält korrosionsfördernde Bestandteile, also regelmäßig wechseln. Die Zugabe eines Öl-Additivs wird vom ADAC nicht empfohlen. Besser ist es, ein hochqualitatives Motorenöl zu verwenden. Nicht empfehlenswert ist es, den Motor ab und zu kurz laufen zu lassen, da dies den Verschleiß unnötig erhöht, und das dabei entstehende Kondenswasser Korrosionsschäden verursachen kann. Das Einfüllen eines speziellen Korrosionsschutzöls ist nur bei mehrjähriger Ruhepause notwendig.

Kühlsystem

Frostschutz prüfen; wenn nötig, mit geeignetem Kühlmittel ergänzen.

Kraftstoffsystem

Tank auffüllen, um Rostbildung im Inneren und den Eintrag von Feuchtigkeit zu verhindern.

Im Handel sind außerdem Zusätze verfügbar, die den Kraftstoff stabilisieren und dessen Degradation vorbeugen. Bei längeren Standzeiten – mehr als ein Jahr – kann aber auch das Trockenlegen des gesamten Kraftstoffsystems ratsam sein.

Batterie

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

Reifen

Oft wird empfohlen, das Auto während der Winterpause aufzubockern um Reifen und Radaufhängung zu entlasten und Standplatten vorzubeugen. Dabei muss aber beachtet werden, dass beispielsweise die Gummi-/Metallager (Silentblöcke) im Querlenker und im Schräglenker beim Entlasten über mehrere

Monate oder Jahre beschädigt werden können, da es in ausgefedertem Zustand zu Torsions-Spannungsrissen im Gummi kommen kann – beim Oldtimer haben sich die Weichmacher in den Gummilagern meistens schon verflüchtigt. Eine sinnvollere Lösung ist daher die Verwendung eines zweiten Rädersatzes mit alten, im Straßenverkehr nicht mehr genutzten Reifen. Alternativ kann man den Luftdruck der Reifen auf maximal drei Bar erhöhen. Motorrad so aufbocken, dass beide Reifen Abstand zum Boden haben.

Sonstiges

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

KAROSSERIE INNEN

Neben der Reinigung mit Schwamm und Staubsauger sollten alle losen Bodenbeläge, auch aus dem Kofferraum, herausgenommen wer-

Wenn Leder Geschichten erzählt – wir schreiben sie weiter.

Brandlöcher • Risse • ausgeblichene Farben • verhärtetes Leder

Wir pflegen, restaurieren Autoleder von Oldtimern fachgerecht, machen es wieder geschmeidig und pigmentieren es originalgetreu ein – mit höchstem Anspruch an Authentizität und Werterhalt.



+49 (0)89 32 49 47 23



info@boxrucker.de



Dorfstraße 22 · 82176 Puchheim




CARSUPPORT
MAXIMILIAN BOXRUCKER

den. 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.

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 entrostern und ausbessern.

Cabrioverdeck

Rissbildung, aufgeplatzte Nähte? Einmal pro Jahr sollte das schon genauer in Augenschein genommen werden. Ob Wasser an Dichtgummi 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 Cabrioverdecks vorzugehen ist, wird im Kapitel „Pflege Cabrioverdecke“ genau erläutert. Die Ruhezeit verbringt das Auto mit geschlossener Kapuze, um einer Faltenbildung vorzubeugen.

DER RICHTIGE LAGERORT

Auch wenn man sich nur in den wenigsten Fällen den Abstellplatz aussuchen kann: Einige grundsätzliche Tipps hierzu sollen doch gegeben werden. Optimal ist ein klimatisierter Raum, in dem eine konstante Temperatur und gemäßigte Luftfeuchte (relative Luftfeuchte von rund 40 Prozent, messbar mittels Hygrometer) in etwa eingehalten werden – so wird eine Kondenswasserbildung (Hohlräume!) weitgehend vermieden. Textilien, Gummi, Leder fühlen sich in dem Umfeld ebenfalls recht wohl. Zu meiden ist auf jeden Fall ein schlecht durchlüfteter Lagerort, der als Folge – zumindest bei heimischen Witterungsverhältnissen – fast immer zu feucht ist. Den Luxus einer Klimakammer wird sich nicht jedermann leisten können, einige Firmen (Anzeigen in Oldtimer-Fachzeitschriften) bieten aber Produkte zur Luftverbesserung an. Es gibt hier elektrische Luftentfeuchter sowie aufblasbare Kunststoffhüllen, in die Extrabehälter mit einem speziellen Trocken-Granulat gestellt werden. Gegen das Einstauben hilft ein atmungsaktives Baumwolltuch (z. B. Paletots aus dem Oldtimer-Fachhandel). Kunstfaser-Stoffe oder gar Plastikfolien sollte man wegen der mangelhaften Luftfeuchtigkeits-Durchlässigkeit nicht verwenden. Für Motorräder gibt es speziell beschichtete Planen (VCI-Korrosionsschutz).

Freuen Sie sich schon jetzt auf das Frühjahr: Mit diesen Maßnahmen dürfte sichergestellt sein, dass der Start in die Oldtimer-Saison problemlos verläuft!

Rostsanierung + Grundierung

mit BRUNOX® Epoxy® in nur 3 Schritten!

- 1** Losen Rost abschleifen / abbürsten.
- 2** 2-mal BRUNOX® Epoxy® auf den Porenrost aufstreichen oder 3-4 mal aufsprühen - kein Abwaschen nötig.
- 3** BRUNOX® Epoxy®-Schicht auf vollständige Trocknung überprüfen, Spachtelmassen, BRUNOX® 1-K-Filler oder direkt die Endlackierung applizieren.

Video:



www.brunox.de

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

10.2 | AUSMOTTEN

Und wie geht's im Frühjahr weiter? Der Umfang der Maßnahmen zur Revitalisierung ist erfreulich gering. Im Prinzip reichen diese Schritte aus:

- Die während der Ruhepause (hoffentlich) mit einer „Erhaltungsladung“ gepflegte Batterie wieder einsetzen. Um Kurzschlussgefahr zu vermeiden, bitte beachten: Zuerst wird die Klemme des Plus- und dann die des Minuspols angeschraubt.
- Check von Motoröl- und Kühlwasser-Stand. Bei der Gelegenheit kann ein Blick unters Auto nicht schaden: Haben Lecks am Garagenboden verräterische Spuren hinterlassen? Wenn ja, dann sollte man das gleich näher inspizieren. Den Ursachen der Undichtigkeiten sollte man rasch auf den Grund gehen und diese umgehend beseitigen.
- 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 „Einmotten“ gesund, wird der Motor nach spätestens zwei bis drei Startversuchen anspringen. Weiterorgeln bringt meist nichts, bei Katalysator-Fahrzeugen kann das sogar den Katalysator beschädigen. Hier ist Fehlersuche erforderlich, die unter Umständen erst nach einer



Schleppaktion in eine Werkstatt erfolgreich ist. Gegen Ablagerungen, die sich in den Wintermonaten oder sogar über Jahre hinweg gebildet haben, bieten die Hersteller spezielle Kraftstoffzusätze an. Sie sollen Rückstände im Vergaser, an Ventilen, Zündkerzen und in den Brennräumen abbauen.

- Achtung: Bei der ersten Bremsung kann die Wirkung unerwartet ausfallen: Flugrost auf Bremsscheiben und in Bremsstromeln muss sich erst abschleifen.

RETRO
MESSEN

MESSE FÜR FAHRKULTUR

RETRO CLASSICS ESSEN®

SAVE THE DATE
RETRO CLASSICS ESSEN®
08. - 12. April 2026



MESSE ESSEN

WWW.RETRO-CLASSICS-ESSEN.DE

10.3 | PFLEGE VON CABRIOVERDECKEN

Die regelmäßige Pflege des Cabriooverdeckes sollte sich auf die einfache Reinigung mit einer weichen Bürste (Trockenreinigung) oder das schonende Abwaschen mit klarem, warmem Wasser beschränken. Vor der Saisoneroöffnung 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. Tiefenverunreinigungen zu befreien, sollte das Verdeck schonend mit lauwarmem Wasser und einem 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 Autopflege-tuch 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 Antrocknungszeit, bevor das Auto wieder gefahren werden sollte. Bei älteren Fahrzeugen kann das Cabioverdeck noch aus Baumwollgewebe gefertigt sein. Es ist daher zwingend erforderlich, nach einer Reinigung das Verdeck mit einer Imprägnierlösung zu behandeln. Hierbei ist darauf zu achten, das Verdeck sorgfältig gemäß Gebrauchsanleitung zu behandeln, damit es zu keinerlei Verfärbun-

gen kommt. Alle Mittel benötigen eine gewisse Antrocknungszeit, bevor das Auto wieder gefahren werden kann.

10.4 | RÄDERPFLEGE

Hier kann der Schmutz besonders fest sitzen. Wichtig: Unbedingt einen säurefreien Felgenreiniger benutzen – Markenprodukte reinigen auf die sanfte Tour, ohne den Felgen zu schaden. Säurehaltige Reiniger greifen dagegen Radbolzen und andere metallische Oberflächen am Rad an. Lieber mit einer Bürste nachhelfen.

10.5 | LACKPFLEGE

Bei der Lackpflege zunächst den groben Schmutz mit viel Wasser und am besten einem neuen und sauberen Schwamm beseitigen. Mit einem Spritzer Autoshampoo im Wasser werden grobe Verschmutzungen gründlich beseitigt und gleichzeitig Lack und Hände geschont. Besser keinen Haushaltsreiniger benutzen. Wichtig: Möglichst keine abgesetzten Schmutzpartikel im Eimer aufwühlen, oder besser einen Eimer mit Sieb-Einsatz verwenden! Nun noch einmal alles mit klarem Wasser abspülen – und sauber. Um die Außenhülle des Fahrzeugs zum Glänzen zu bringen und optimal zu schützen, kann eine Politur erforderlich sein. Beim gepflegten Klassiker genügt aber meistens eine gründliche Reinigung. Für die Versiegelung werden Hartwachse angeboten, die am besten mit einem Applikationsschwamm in den Lack eingearbeitet werden. Ein Mikrofasertuch stellt ein streifenfreies Pflegeergebnis sicher.

Kontakt:

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





Was Klassiker bewegt

Technik von Bosch bewegt Generationen. Ebenso wie Ihr Oldtimer oder Youngtimer. Bosch Classic bietet ein vielfältiges Angebot vom Originalersatzteil bis zum individuellen Reparaturservice. Damit Ihr Klassiker nicht in der Garage steht, sondern weiter auf der Straße Freude bereitet.

Finden Sie, was Ihr Oldtimer oder Youngtimer braucht:
bosch-classic.com



» 11. REIFEN

Die Reifen sind das Bindeglied zwischen dem Fahrzeug und der Straße, und trotz großer Unterschiede bei der Reifenqualität legen nicht alle Fahrzeughalter hierauf großes Augenmerk. Beim Reifenkauf schauen viele leider nur auf den Preis. Lesen Sie in diesem Kapitel alles Wissenswerte rund um den Reifen und worauf man besonders achten sollte.

11.1 | ALLGEMEINES

Zu Beginn der Motorisierung waren die Fahrzeuge zuerst mit Vollgummireifen und nach Erfindung des Luft befüllten Reifens bis Ende der 1920er-Jahre mit Wulstreifen ausgerüstet. Eine weitere Entwicklungsstufe des Wulstreifens in den USA war der sog. Straight Side Reifen, der optisch zwar mit dem Wulstreifen identisch war, aber schon über einen Drahtkern in der Wulst verfügte. Dann wurden Diagonalreifen zuerst als TUBE-TYPE (mit Schlauch) und dann als TUBELESS (schlauchlos) Standard angeboten.

Ab den 1960er-Jahren kamen in Europa Radialreifen – landläufig auch Gürtelreifen genannt – in den Handel. Die Fertigung von Stahlgürtelreifen blieb aufgrund eines entsprechenden Patentschutzes zunächst Michelin vorbehalten. Die anderen Reifenhersteller wichen derweil auf Textilgürtel aus und stellten ihr Reifensortiment erst nach Ablauf der Exklusivrechte auf Stahlgürtelreifen um, die bis heute den letzten Entwicklungsstand darstellen. Irgendwann ist es bei jedem Klassiker einmal so weit, die montierten Reifen sind nicht mehr zu verwenden. Hierbei muss die Ursache nicht einmal mangelndes Reifenprofil sein, viel öfter werden besonders bei Oldtimern, bedingt durch geringere Fahrleistung, die Pneus durch innere Alterungsprozesse spröde, rissig und folglich zu einem Sicherheitsrisiko.

Der Oldtimer-Fahrer fragt sich, welche Quellen zur Verfügung stehen. Selten kann der Reifenhändler an der Ecke weiterhelfen, wenn es um Reifengrößen geht, die älter als 30 Jahre sind. Reifenhersteller wie Dunlop, Michelin und Vredestein wie auch Firestone und B.F. Goodrich (wobei letztere in Lizenz produziert werden) bieten aber eine breite Produktpalette mit

Reifen für klassische Fahrzeuge. Bezogen werden können diese über spezialisierte Firmen.

So hat sich beispielsweise die Fa. Münchner Oldtimer Reifen (MOR GmbH) mit Sitz in Holzkirchen seit fast 40 Jahren einem Service „Rund um das Rad“ für klassische Fahrzeuge verschrieben, d.h. angefangen von einem Reifen-Vollsortiment bis hin zum modernen Gürtelreifen bietet MOR auch die Überholung von Stahl- u. Alufelgen sowie die Instandsetzung und Neuanfertigung von Speichenrädern an. Neben Reifen und Rädern bietet die MOR auch eine eigene patentierte Anfertigung von Weißwandreifen an, die sonst auf dem Markt nur in schwarzer Ausführung verfügbar sind. Auch die Fa. Möller in Quickborn 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.

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 Ballon-

Reifen für die schönsten Straßen der Welt
www.oldtimer-reifen.com

Ihr Premiumpartner für



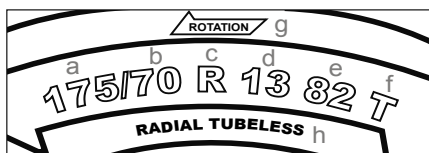
Münchner Oldtimer Reifen GmbH
D-83607 Holzkirchen, Gewerbering 14
phone: +49 8024 6794
E-mail: info@oldtimer-reifen.com

11. Reifen

breite und -höhe in mm des Reifens). Größenangabe in Zoll: wie z. B. 26 x 3 (hierbei ist 26 der Außendurchmesser in Zoll, also 660 mm und 3 die Ballonbreite bzw. -höhe in Zoll exakt 76,2 mm).

- **Straight-Side-Reifen:** Größenangabe grundsätzlich nur in Zoll z. B. 35 x 5, Dimensionierung wie bei Wulstreifen, 35" Außendurchmesser und 5" Ballonbreite bzw. -höhe.
- **Diagonalreifen:** auch hier ist die Größenangabe meist in Zoll wie z. B. 5.60-15 wobei hier 5.60 die Reifenbreite in Zoll 5.60" (142 mm) und 15" (380 mm) den Felgendurchmesser angibt. Abweichungen gibt es nur bei französischen und italienischen Reifengrößen, wie z. B. 13 x 45 oder 165 x 400, bei denen der Felgendurchmesser in cm bzw. mm angegeben ist.
- **Bei Radial- bzw. Gürtelreifen:** die, wie vorstehend erwähnt, bis heute nach dem gleichen Grundprinzip hergestellt werden, hat der technische Fortschritt nicht Halt gemacht. Neben dem TRX- und TDX-Reifen, die als Sicherheitsreifen mit gewissen Notlaufeigenschaften entwickelt wurden, hat sich nun der Run-Flat-Reifen bei modernen Fahrzeugen etabliert. Bei modernen Fahrzeugen ohne Reserverad ermöglicht es der Reifen dem Fahrer, mit einem „Plattfuß“ bei mäßiger Geschwindigkeit noch eine gewisse Distanz zurückzulegen. Die technische Ausführung der Reifen ist durch den § 36 StVZO festgelegt. Danach sind Pkw-Reifen entsprechend der europäischen Vorschrift ECE-R 30 genormt. Dies gilt insbesondere für die Beschriftung auf den Reifenflanken. Sie gibt über die wichtigsten Daten des Reifens Auskunft. Innerhalb dieser Information sind für den Autofahrer relevante Angaben zusammengestellt – die Norm verlangt darüber hinaus weitere Bezeichnungen auf der Seitenflanke, wie z. B. Herstellername, Reifentyp, Reifenausführung, Herstelldaten (DOT), Einsatz- bzw. Verwendungszweck. Der Umgang mit Reifen-Kenndaten wird dadurch erschwert, dass Maßeinheiten des metrischen Systems (mm) mit dem englischen Zoll-System (1 Zoll

= 25,4 mm) kombiniert sind. Weiterer Bestandteil der Größenangabe ist zudem eine Zahl, die kein Maß sondern ein prozentuales Verhältnis angibt. Dies wird im folgenden Schema erläutert.



a) Reifenbreite

Diese wird in Millimetern angegeben. Bei herkömmlichen Pkw-Reifen reichen die Breiten von 125 mm bis etwa 335 mm. Die Reifenbreite steigt dabei in 10-mm-Schritten. Die tatsächliche Reifenbreite weicht, bedingt durch Fertigungstoleranzen, oftmals von den nominalen 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.

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

WIR HABEN EIN HERZ FÜR NOSTALGISCHES ...

**... ABER WIR SIND DER TOP MODERNE
REIFENGROSSHANDEL IM INTERNET.**

Wir bringen den traditionellen Reifenhandel ins digitale Zeitalter. Mit einem Sortiment von über 20 Millionen Reifen, Rädern sowie Kompleträdern, mehr als 2,5 Millionen Kfz-Teilen, einer innovativen Online-Funktionalität und einem persönlichen Rundum-Service machen wir die Beschaffung für Werkstätten, Reifenhändler und Autohäuser so einfach wie möglich. Dafür geben wir Vollgas.

www.gettygo.com

GETTYGO

11. Reifen

Reifenaufbau ist die Kennzeichnung zwischen den beiden Größenangaben ein (--) oder ein (x), soweit keine besondere Anforderungen an die Höchstgeschwindigkeit gestellt wurden. Bei Einsatzfähigkeit des Diagonalreifens bis 180 km/h war bis Ende der 1950er-Jahre wahlweise zwischen der Reifenbezeichnung ein (S) oder eine Zusatz-Bezeichnung wie z. B. „Record“ eingeprägt. Bei Geschwindigkeiten über 180 km/h bzw. 210 km/h waren die Reifen mit einem (H) oder einem (V) gekennzeichnet, aber auch Bezeichnungen wie „Super Record“ oder „Super Record Spezial“ waren üblich.

d) Felgendurchmesser

Der Felgendurchmesser wird radial von Felgenschulter zu Felgenschulter ermittelt, das Maß wird meist in Zoll (") angegeben. Die gängigsten Maße reichen von 10" bis 24". Speziell bei Reifen für ältere französische und italienische Fahrzeuge sind metrische Maßangaben in mm oder cm üblich. Mit dem TRX- und TDX-Reifen hielten auch die metrischen Angaben auf modernen Reifen wieder Einzug.

e) Tragfähigkeitskennziffer

(LI für Last-Index oder auch Load Index)

Der Lastindex ist eine Kennzahl für die Belastbarkeit eines Reifens. Jedem LI-Wert wird eine bestimmte Belastbarkeit eines Reifens bei einem vorgegebenen Luftdruck zugeordnet. Beispiel im Bild: 82 = 457 kg bei 2,5 bar Reifenfülldruck. Diese Kennzeichnung ist bei Radialreifen Pflicht – bei allen anderen Reifen gelten

entweder die Angaben auf dem Reifen oder die Herstellerbescheinigung.

f) Geschwindigkeitssymbol (GSY, auch „Speed-Index“)

Kennbuchstabe, der die zulässige Höchstgeschwindigkeit des Reifens angibt. Den Kennbuchstaben sind Höchstgeschwindigkeiten zugeordnet. „T“, wie im Bild, entspricht 190 km/h. Die frühere Bezeichnung „VR“ war von der Geschwindigkeit nach oben hin unbeschränkt und darf als Zusatz nur noch auf Reifen angebracht werden, die vor der neuen Normung schon produziert wurden.

g) Laufrichtungsbindung/Kennzeichnung

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

h) Schläuche

Früher gab es Felgen für Pkw mit 16 mm Ventilbohrungen für TR-15 Schläuche. Die heute erhältlichen Schläuche mit TR-13 Ventil für Ventilbohrungen mit 11 mm dürfen keinesfalls ohne Ventilreduzierung in derartige Felgen montiert werden, da sonst eine Schrägstellung und letztendlich ein Abriss des Ventils zu befürchten ist.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die zulässige Belastung des Reifens bei 2.5 bar Luftfülldruck an:

Load index	Load per tyre (kg)	Load index	Load per tyre (kg)	Load index	Load per tyre (kg)	Load index	Load per tyre (kg)	Load index	Load per tyre (kg)
62	265	75	387	88	560	101	825	114	1180
63	272	76	400	89	580	102	850	115	1215
64	280	77	412	90	600	103	875	116	1250
65	290	78	425	91	615	104	900	117	1285
66	300	79	437	92	630	105	925	118	1320
67	307	80	450	93	650	106	950	119	1360
68	315	81	462	94	670	107	975	120	1400
69	325	82	457	95	690	108	1000	121	1450
70	335	83	487	96	710	109	1030	122	1500
71	345	84	500	97	730	110	1060	123	1550
72	355	85	515	98	750	111	1090	124	1600
73	365	86	530	99	775	112	1120	125	1650
74	375	87	545	100	800	113	1150		

Die nachfolgende Tabelle zeigt die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für die zugehörigen Kennbuchstaben an:

Speed symbol	Speed (kph = km/h)
J	100
K	110
L	120
M	130
N	140
P	150
Q	160
R	170
S	180
T	190
H	210
V	240
W	270
Y	300
VR	> 210
ZR	> 240

i) Tubeless („Schlauchlos“)

Pkw-Reifen sind heutzutage üblicherweise „Schlauchlos“-Typen. Somit erübrigt sich das Einziehen eines Schlauches, wenn die Reifen auf sog. Hump-Felgen montiert werden. Bei diesem Felgentyp sitzt die Reifenwulst zwischen Felgenhorn und einem im Felgenbett eingepprägten umlaufenden Haltering, der verhindert, dass der Reifen von der Felge „springt“. Abgesehen von den wenigen TUBE-TYPE REIFEN, die einen Schlauch erforderlich machen, darf – wie schon vorstehend erwähnt – nur ein Schlauch eingezogen werden, wenn eine Freigabe des Reifenherstellers vorliegt.

j) Felgenbänder bei Speichenrädern

Bei Speichenrädern mit mittiger Speichung ist es unbedingt erforderlich, ein Felgenband einzuziehen, um den Schlauch zu schützen.

Produktionsdatum, „DOT-Nummer“

Besonders wichtig beim Reifenkauf bzw. bei Beurteilung des Reifenzustandes ist die Angabe des Reifenproduktionsdatums auf der Flanke des Reifens. Das Herstellerdatum wird als verschlüsselte Nummer am Ende der DOT-Kennzeichnung angegeben. Ab dem Jahr 2000 stehen die letzten 4 Stellen des DOT-Codes für

Speedindex:

Anzumerken sei hier noch, dass es bei Neuzulassungen von Fahrzeugen aus dem Ausland oder bei schon einmal in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen, aber mit fehlenden alten KFZ-Brief bei der Beantragung einer Zulassung hinsichtlich der Reifen zu Verunsicherungen für den Fahrzeugbesitzer kommen kann. War beispielsweise bei einem Triumph TR4 mit deutscher Erstzulassung im alten KFZ-Brief die Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h mit 165 SR 15 eingetragen, so wird dieses bei der Wiederzulassung übernommen. Ist das Fahrzeug jedoch aus dem Ausland eingeführt worden oder der originale KFZ-Brief ist nicht mehr vorhanden, muss für die Zulassung ein Datenblatt angefordert werden. Dann gilt aber eine andere Regelung, denn bei einer eingetragener Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h ist die mittlerweile vorgeschriebene Sicherheitsreserve beim Speed-Index nicht berücksichtigt, d.h. der neue Wert wird wie folgt ermittelt:

Höchstgeschwindigkeit $\times 0,01 + 6,5$ km/h

Für den vorstehend erwähnten Triumph TR 4 würde das bedeuten:
 $180 \text{ km/h} \times 0,01 + 6,5 \text{ km/h} = 8,3 \text{ km/h}$
 Sicherheitsreserve.

Folglich ist nun ein SR-Reifen nicht mehr ausreichend, sondern ein TR-Reifen ($V_{\max}$ 190 km/h) erforderlich. Dies führt oft zu Problemen, speziell bei Fahrzeugen im oberen Geschwindigkeitsbereich, da damals der VR-Reifen alle Geschwindigkeitsbereiche ab 240 km/h abdeckte. Folglich ist es bei solchen Fahrzeugen nur möglich Reifen, die in der Erstausrüstung verwendet wurden, mit einer sogenannten Herstellerfreigabe die Zulassung solcher Fahrzeuge zu ermöglichen.

das Herstellungsdatum – Stelle 1 und 2 für die Produktionswoche, Stelle 3 und 4 für das Jahr. Bis 1999 waren die ersten beiden Stellen ebenfalls die Produktionswoche, an Stelle 3 jedoch die Endzahl des Jahres und an Stelle 4 ein Dreieck als Unterscheidungsmerkmal zum vorangegangenen Jahrzehnt.

M & S/Schneeflocken-Symbol

Winterreifen sind grundsätzlich mit M & S oder M + S gekennzeichnet. Allerdings waren bisher auch die Ganzjahresreifen und speziell US-Sommerreifen so gekennzeichnet. Dies brachte bei den US-Klassikern den Vorteil, dass Reifen mit einem geringeren Geschwindigkeitsindex in Verbindung mit einem Aufkleber für die zulässige Höchstgeschwindigkeit der Reifen verwendet werden konnte. Das ist nun Geschichte. Winterreifen im herkömmlichen Sinne müssen zwingend mit dem Alpin-Symbol gekennzeichnet sein. Auch die sogenannten Alljahresreifen müssen mit dem Schneeflockensymbol gekennzeichnet sein. Alle nicht so gekennzeichneten Reifen gelten als Sommerreifen.

11.3 | DIE „WINTERREIFEN-VERORDNUNG“

Der Begriff hört sich unangenehmer an, als er tatsächlich ist. Denn: Eine generelle Vorschrift, Winterreifen aufzuziehen, gibt es in Deutschland, anders als in unseren Nachbarländern wie Schweiz, Österreich und Italien, nach wie vor nicht. Die seit 2005 geltende Vorschrift wurde bezüglich Witterungsbedingungen und Reifenwahl Ende 2010 lediglich präziser gefasst. Die Verordnung bezieht sich nunmehr auf Fahrbahnen mit „Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eis- oder Reifglätte“. Wer also davon ausgeht, dass er im Winterhalbjahr seinen Klassiker ohnehin in der Garage lässt, braucht sich zur Bereifung keinerlei Gedanken machen, wobei sogar eine Spritztour an einem schönen trockenen Wintertag – auf Sommerreifen – unkritisch ist. Man muss sich nur darüber im Klaren sein, dass sich bei tieferen Temperaturen die Gummimischung eines Sommerreifens ungünstig zu der eines „echten“ Winterreifens verhält – der Gummi des Reifens wird härter und dadurch der Grip geringer. Zum 1.6.2017 wurde §36 StVZO geändert. Als Winterreifen gelten nur noch Reifen, die mit dem sogenannten „Alpine-Symbol“ gekennzeichnet sind. Damit werden erstmals verbindliche Mindestanforderungen an die Leistungsfähigkeit von Winterreifen bei schneebedeckten Straßen festgelegt. Das „Alpine-Symbol“ (Schneeflocken-Symbol) wird damit zum Qualitätssiegel für Winterreifen.

- M&S Reifen ohne Alpine-Symbol gelten als Sommerreifen und damit ist der angegebene Speedindex bindend.
- Ein Fahrzeughalter darf also bei winterlichen Bedingungen ohne Winterreifen sein Fahrzeug nicht benutzen. Er wird aber auch zur Verantwortung gezogen, wenn er zulässt oder sogar anordnet, dass andere sein Fahrzeug bei Schnee oder Glatteis fahren. Bei Zuwiderhandlung droht ein erhebliches Bußgeld.

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

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

11.5 | 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 jüngerer Datums. Für Oldtimer und Klassiker, die vor Oktober 1990 zugelassen wurden, trifft diese Regelung nicht zu.

Diese Verordnung findet verbindliche Anwendung auf Reifen:

- für Pkw (Klasse C1)
- für bestimmte Leicht-Lkw (Klasse C2)
- für bestimmte Lkw (Klasse C3) die nach dem 30.06.2012 (ab DOT-Code für das Herstellungsdatum: 2712) gefertigt werden bzw. wurden

Diese Verordnung findet keine Anwendung auf:

- runderneuerte Reifen
- Notreifen (Typ T)
- gewerblich eingesetzte Geländereifen
- Rennreifen
- Reifen, die ausschließlich ausgelegt sind für die Montage an Fahrzeugen, die erstmalig vor dem 01.10.1990 zugelassen wurden
- Reifen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit unter 80 km/h
- Reifen, die auf kleinen (bis einschließlich 10 Zoll) und großen (über einschließlich 25 Zoll) Felgen verwendet werden

- Reifen mit Traktionshilfen wie Spikes und solche, die dafür vorbereitet sind
- Motorradreifen

Was bedeuten die Symbole?

Das „EU-Reifenlabel“ soll es dem Reifenverkäufer ermöglichen, einzelne Eigenschaften der ins Auge gefassten Reifen einzuschätzen bzw. verschiedene Reifenmodelle bezüglich der drei aufgeführten Kriterien zu vergleichen. Im Gegensatz zum umfassenden Kriterienkatalog des ADAC Reifentests werden bei den Prüfungen zum Reifenlabel nur

1. Rollwiderstand

2. Nassbremseigenschaften und

3. Außenfahrgeräusch

berücksichtigt.

1. Rollwiderstand

Der Rollwiderstand bzw. die Kraftstoffeffizienz der Reifen wird in die Klassen A bis C und E bis G eingeteilt. Die Klasse D wird nicht verwendet. Die Kraftstoffersparnis, die sich bei Verwendung von Reifen der Klasse A an Stelle von Reifen der Klasse G ergeben kann, wird bei Pkw mit ca. 7,5 % geschätzt.

2. Nassbremseigenschaft

Die Haftung der Reifen, die bei einer Vollbremsung auf nassen Fahrbahnen direkten Einfluss auf die Sicherheit hat, wird in die Klassen A bis C und E bis F eingeteilt. Die Klassen D und G werden nicht genutzt. Zwischen Reifen der Klassen A und F können sich Bremswegunterschiede von rund 30 % ergeben.

3. Außenfahrgeräusch/externes Rollgeräusch

Die Stärke des Außenfahrgeräusches des Reifens wird durch die Anzahl der schwarzen Viertelringe neben dem stilisierten Lautsprecher in dem dritten, unteren Symbol dargestellt:

- 3 Ringe zeigen an, dass der Reifen den gültigen Geräuschgrenzwert einhält
- 2 Ringe zeigen, dass der ab 2016 gültige Geräuschgrenzwert eingehalten oder um bis zu 3 dB(A) unterschritten wird
- 1 Ring zeigt, dass der ab 2016 gültige Geräuschgrenzwert um mehr als 3 dB(A) unterschritten wird.

Neben dem Lautsprecher-Symbol 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.

11.6. / DIAGONAL-CONTRA RADIALREIFEN

Welche Anforderungen stellt der Besitzer eines Oldtimers an die Bereifung?

Diese Frage ist nicht pauschal zu beantworten. Die Bereifung eines Oldtimers ist zum einen vom Fahrzeug und zum anderen von der Erwartungshaltung des Fahrzeugbesitzers abhängig.

Vorkriegsfahrzeuge waren grundsätzlich mit Diagonalreifen ausgerüstet. Konstruktionsbedingt sind diese Reifen mit Gewebeaufbau extrem elastisch und können mangelnden Federungscomfort und Dämpfung ausgleichen, was Vorkriegsfahrzeugen sehr entgegenkommt. Die Reifen wurden in der Nachkriegsära hinsichtlich Traglast und Höchstgeschwindigkeit durch Änderung und Verbesserung der Karkassenkonstruktion ständig weiterentwickelt, so dass Sie für Hochleistungslimousinen und Sportwagen mit Höchstgeschwindigkeiten von 210 km/h und darüber hinaus eingesetzt werden konnten. In der BRD wurden Diagonalreifen noch in den 1970-iger Jahre in der Erstausrüstung verbaut bis der Radial- bzw. Gürtelreifen seinen Siegeszug antrat. In der damaligen DDR wurde am Diagonal-

reifen nach wie vor festgehalten. Trabant und Wartburg wurden bis zur Wende mit Diagonalreifen ausgerüstet. Um diese Fahrzeuge weiter bereifen zu können, hat das Reifenwerk Heidenau die Tradition der Fertigung von Diagonalreifen fortgesetzt.

Viele Nachkriegsfahrzeuge waren noch so konstruiert, dass, falls eine Umrüstung von Diagonal auf Radialreifen möglich ist, der Fahrkomfort erheblich darunter leidet und ein höherer Verschleiß der Achsanbauteile gegeben ist, ganz besonders auffällig bei Fahrzeugen aus DDR-Produktion. Ein Diagonalreifen ist weicher und komfortabler als ein Gürtelreifen mit dem Nachteil, dass er weit schlechter hinsichtlich der Fahrstabilität und des Geradeauslauf ist. Allerdings versprüht er die Optik und Originalität einer längst vergangenen Zeit.

Also umrüsten um jeden Preis?

Diese Frage stellt sich nur für Oldtimerbesitzer von Fahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 150 km/h in den Größen bis 16". Ein „Ja“, wenn das Fahrzeug für Radialreifen geeignet ist und die Umrüstung zum einen technisch möglich und zum anderen optisch erträglich ist. Einige werden sich fragen, was mit „optisch erträglich“ gemeint ist. Das kann man am besten anhand eines Beispiels erklären. Nehmen wir einen Diagonalreifen in 5.90-13 für eine Borgward Isabella (Höhe des Reifens 618 mm) hierfür die Umrechnung als Radialreifen 155 R 13 (Höhe 577 mm), also gut 4 cm kleiner im Durchmesser. Die Umrüstung würde die Ausstrahlung dieses wunderschönen Fahrzeuges zerstören.

Letztendlich obliegt es aber dem Oldtimerbesitzer wie er sein Fahrzeug ausrüstet. Will er sein Fahrzeug original belassen oder fordert es die Vorzüge der modernen Reifentechnik eines Radialreifens. Jedenfalls sollte er berücksichtigen, dass er ein Kulturgut sein Eigen nennt.



PERFORMANCE

MADE IN GERMANY



UNION
GLASHÜTTE/SA.



» 12. ERSATZTEILE UND MOTORSTEUERGERÄTE

Die Restaurierung des Käfer-Cabrios ist geschafft, bis auf einige Zierleisten hier und dort. Und der A-Kett 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 Teilhändler gibt es, welche Teile von anderen Modellen könnten ebenfalls passen, wo sind die Spezialbetriebe, die ein Altteil aufbereiten können? Eigeninitiative ist aber trotzdem gefragt: Ein regelmäßiges Studium der Kleinanzeigen in den Oldtimer-Zeitschriften und Club-Magazinen sowie eine ausführliche Internet-Recherche sollten schon zum Pflichtprogramm gehören, ebenso wie Fahrten zu Oldtimer-Märkten mit ihrer unschlagbaren Mischung aus Wühlkisten und Profihändlern. Sie sind auch als Informationsbörse sehr empfehlenswert!

Das Magazin „Oldtimer Markt“ enthält z. B. viele Tipps und Tricks rund um das Thema Oldtimer. Unter anderem findet man dort einen hilfreichen Artikel über Zündkerzen sowie weitere Fachbeiträge: www.oldtimer-markt.de/kerzen

Wohl dem, dessen Oldtimer einer Marke zugehört, die weiterhin existent ist, und nicht nur das: Einige (leider wenige) Hersteller nutzen ihre „Wurzeln“ zur Imagepflege und investieren massiv in eigene Traditionsabteilungen. Von der Literatur über die Clubbetreuung bis hin zu Ersatzteil-Nachfertigungsaktionen stellen sie ein umfangreiches Angebot zur Verfügung.

Tipp der ADAC Oldtimer-Experten:

Verschaffen Sie sich vor der Entscheidung für ein bestimmtes Modell zumindest einen groben Überblick über die Teileversorgung Ihres Traumfahrzeugs! Ganz gut gelingt dies beim Studium der Oldtimer-Kaufberatungen in den bekannten Magazinen. Dass der Nachschub bei Fahrzeugen, die nur in geringen Stückzahlen gebaut wurden oder aus anderen Gründen nur in wenigen Exemplaren überlebt haben, kritisch aussehen kann, liegt auf der Hand. Aber auch bei (damals) gängigen Massenprodukten aus der Nachkriegs-Ära ist die Lage keinesfalls durchgehend rosig: Das eine oder andere Karosserieteil bekommt man unter Umständen noch, Zierteile oder Innenausstattungen sind aber oft Mangelware.

12.2 | ZAHNRIEMEN

Der Zahnriemen im Automobilbau – Fluch und Segen liegen in der Technik oft nahe beieinander. Nicht jede Neuentwicklung erfüllt auf lange Sicht die Erwartungen. Ein typisches Beispiel ist der vor gut 50 Jahren entwickelte Zahnriemen aus Kunststoff, der damals die Verbindung der Kurbelwelle zur Nockenwelle revolutionierte. Die anfängliche Euphorie der Fahrzeughersteller über die unbestreitbaren Vorzüge – platzsparend, preiswert und geräuscharm, wichen angesichts der mit einem 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 1960er-Jahre



wurden in die Viertaktmotoren aller Fahrzeughersteller üblicherweise Rollenketten, Stirnräder oder sogar Königswellen montiert.

Die Erfindung des Einsatzes eines Kunststoffzahnriemens im Viertaktmotor geht auf Andreas Glas, Sohn von Hans Glas, den Goggomobil-Fabrikanten, zurück. Er soll bei dem Versuch, eine Küchenmaschine zu reparieren, auf einen winzigen Zahnriemen gestoßen sein und hat dieses Bauteil schließlich in der Automobiltechnik eingesetzt. Der im September 1961 auf der IAA erstmalig vorgestellte Glas S 1004 verfügte als erstes Auto auf der Welt über dieses Bauteil. Hersteller war die Firma Continental aus Hannover, die auch heute noch unter dem Namen Conti-Tech Zahn- und Keilriemen produziert.

In den folgenden Jahren griffen viele weitere Autoproduzenten auf dieses System zurück. Die anfänglichen Kinderkrankheiten, durch noch nicht so alterungsbeständige, hitze- und feuchtigkeitsresistentere Materialien, sollen heutzutage behoben sein. In der Praxis allerdings wird aufgrund der hohen Kosten für den Wechsel des Zahnriemens und der mit dem System verbundenen Teile (Spannrollen, Umlenkrollen, Dichtringe und Wasserpumpen) oftmals der Tausch hinausgezögert, was häufig dann jedoch zu Ausfällen und empfindlichen Folgekosten führt.

Die Wechselintervalle richten sich vorwiegend nach der Laufleistung. Aber Zahnriemen altern auch (Temperaturschwankungen, langes Stehen des Fahrzeugs usw.) und sollten deshalb auch nach Zeiträumen gewechselt werden. Üblich sind hierbei je nach Fahrzeugtyp Zeitintervalle zwischen sechs und zehn Jahren. Aber auch wenn Wechselzeiträume im Serviceheft nicht angegeben werden, sollten die Riemen sicherheitshalber nach einigen Jahren ausgetauscht werden. Die Kosten sind erheblich

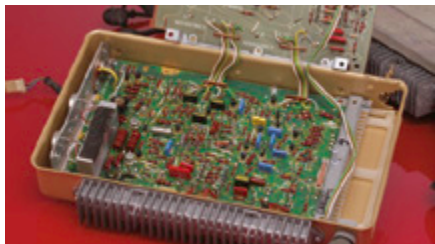
geringer als die Reparaturkosten eines kapitalen Motorschadens. Da es aber auch Fahrzeugtypen gibt, in denen man die vom Hersteller veranschlagten Zeit- oder Kilometerintervalle lieber nicht ausnutzen sollte, empfiehlt es sich bei der Entscheidung des Wechselzeitpunktes, die in den spezialisierten Clubs vorliegenden Erfahrungswerte mit einzubeziehen.

12.3 | ELEKTRONIK UND MOTORSTEUERGERÄTE

Seit der zweiten Hälfte der 1960er-Jahre, als die ersten Motorsteuergeräte (Bosch „Jetronic“, eingeführt im VW 1600) großserientauglich wurden, hielt eine neue Technologie Einzug ins Fahrzeug, die bis heute einen fulminanten Entwicklungssprung hingelegt hat und deren weitreichende Konsequenz nicht absehbar ist. Die Elektronik steuert neben klassischen Leistungsparametern auch Komfort-, Sicherheits- und vielerorts Assistenzfunktionen für Fahrer und Insassen, Fahrzeug und begleitende Infrastruktur.

Die erste Generation dieser Geräte, seinerzeit Analogrechner, basiert noch auf diskreten Bauelementen – Transistoren, Dioden, Kondensatoren und Widerstände regeln Parameter und Kurven. Leider unterliegen diese Halbleiterbauteile jedoch einem Alterungsprozess. Mechanische (z. B. Vibration), elektrische (z. B. Kurzschlüsse), chemische (z. B. Freisetzung von Halogeniden auf der Platine), thermische (z. B. Motorwärme) und witterungsbedingte Einflüsse (z. B. Korrosion) verkürzen die Lebenszeit der Komponenten. Das führt dann zu einem Zeitpunkt zu teilweisen oder vollständigen Ausfällen der „Black Box“ (ECU – Electronic Control Unit), von denen eine Handvoll bis hin zu über 150 Steuergeräten pro Fahrzeug sowie die zentrale TCU (Telematic Control Unit) integriert sind.

Bei den frühen Gerätegenerationen, bei denen Bauteile noch einzeln identifizierbar sind, gibt es mittlerweile in vielen Clubs Schaltpläne und Stücklisten, und ein versierter Elektronikbastler oder Rundfunk- und Fernsehtechniker kann schnell den Fehlerteufel ausfindig machen, und das entsprechende Bauteil auslöten



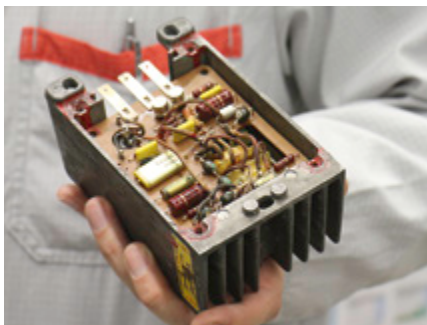
und ersetzen. Schwieriger wird es hingegen bei Fahrzeugen der späten 1980er-Jahre und jünger: hier kommen erstmalig integrierte Schaltkreise (IC's), PROM's und später auch Mehrschicht-Platinen zum Einsatz, meist hoch integriert, sodass ein Austausch der Komponenten schwer fällt, wenn nicht unmöglich wird. Auch wird es schwierig, dann passenden Ersatz im Elektronik-Shop zu finden: wie war denn der Speicherbaustein programmiert? Der „Source-Code“ zur Programmierung steht herstellerseitig i. d. R. Dritten nicht zur Verfügung, oder ist schlichtweg nicht mehr vorhanden, weil er nicht aufbewahrt wurde, oder die Speichermedien zur Aufbewahrung des Codes nicht oder nur teilweise lesbar sind. Abhilfe schafft hier nur die Neubeschaffung der gesamten „Black Box“ (ECU). Aber auch hier liegen die Tücken im Detail, weil z. B. die chemische Zersetzung auf der Platine bereits „im Karton“ stattfindet – viele ältere elektronische Neuteile sind dann schon beim Auspacken nicht funktionsfähig. Derzeit sind bei Fahrzeugen der 1970er-Jahre nahezu 50 % des „new old stock“ bereits „ab Werk“ defekt. Wie kann man diesem Problem geeignet begegnen? Zunächst gilt eine wichtige Regel insbesondere für Youngtimer: die Fahrzeuge müssen öfter bewegt, 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 Folienschweißgerät mit hochwertigen Tüten hilft, das Ausfallrisiko weiter zu minimieren.

Clubs wird empfohlen, sich frühzeitig beim regionalen „Auto-Händler des Vertrauens“ zu melden und ggf. mit diesem die Übernahme von Elektronikkomponenten auszuhandeln. Vielerorts sind noch Altlager vorhanden, weil sich der Händler bzw. die Werkstatt scheut, den „Elektronikschratt“ 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.

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. Darüber hinaus können Besitzer historischer Fahrzeuge auch auf das umfangreiche Austauschprogramm eXchange von Bosch zurückgreifen. Für einzelne Produkte gibt es 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.

Fachgerechte Wartung und Reparatur

Bosch Classic Service-Werkstätten sind für die fachgerechte Wartung und Reparatur von Young- und Oldtimern qualifiziert und entsprechen besonderen Anforderungen bei Ausstattung und Kompetenz. Sie bieten eine Vielzahl an Leistungen in den Bereichen Kraftfahrzeug-Elektrik, Motormanagement, Einspritzung, Magnetzündung, Vergaser-Instandsetzung, Bremsen, und Fahrzeug-Restaurierung.

Kontakt:

Robert Bosch GmbH

Bosch Classic

Hotline: +49 721 942-1660

(Mo. – Fr. von 8 – 17 Uhr)

E-Mail: classic@bosch.com

Web: www.bosch-classic.com

Facebook: www.facebook.com/bosch.classic

Instagram: www.instagram.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 – dazu zählen die Kolben. Das Motoröl dient 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 Kraftübertragung, beispielsweise 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 wer-

den 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 Motoröle sind nur leicht in Bezug auf Korrosions- und Verschleißschutz additiviert. Jedoch werden sie als unlegiert bezeichnet und sind hauptsächlich für Vorkriegsfahrzeuge gefordert, welche in der Regel ohne Ölfilter betrieben werden.

- **Motorenöle für Nachkriegsfahrzeuge**

(ca. 1945 – 1969)

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

- **Motorenöle für klassische Fahrzeuge**

(ca. 1970 – 1989)

In den Siebziger- und Achtzigerjahren wurden Mehrbereichsöle in allen Fahrzeugen gebräuchlich. 15W-40, 20W-50 und später 10W-40 waren normalen Alltagsfahrzeugen vorbehalten. Sportliche Fahrzeuge wurden bereits mit vollsynthetischen Motorenölen betrieben.

- **Motorenöle für Youngtimer**

(älter als 20 Jahre)

Teilsynthetische und vollsynthetische Motorenöle haben sich in der breiten Masse der Fahrzeuge durchgesetzt und werden größtenteils sogar von den Fahrzeugherstellern gefordert oder sogar zwingend vorgeschrieben.

Nächster Ölwechsel	LIQUI MOLY
am:	
oder bei	
Kilometerstand:	
Ölsorte	
Viskosität:	
Bezeichnung:	
Mit freundlicher Empfehlung:	



13.4 | MOTORÖL-WECHSEL

Motoröle unterliegen einem gewissen Verschleiß und müssen daher nach einem bestimmten Zeitraum gewechselt werden. Gründe hierfür sind die natürliche Öl-Alterung, der Abbau der Additive und die Verschmutzung durch Verbrennungsrückstände (z. B. Ruß, Schwefeloxide, Wasser), Staub aus der Atmosphäre und mechanischer Abrieb. Ein Nachfüllen von frischem Motoröl allein genügt nicht. Bei modernen Fahrzeugen werden die Ölwechselintervalle penibel vorgeschrieben. Entweder man erreicht eine bestimmte Kilometer-Laufleistung oder es wird eine Zeitvorgabe gegeben. Mit den geringen Jahreslaufleistungen von Oldtimern ist die Laufleistung meist unproblematisch, aber es empfiehlt sich in jedem Fall mindestens einmal im Jahr das Motoröl zu wechseln. Experten empfehlen, den Motorölwechsel (mit Filter) vor dem Einmotten für die Wintersaison durchzuführen, denn frisches Motoröl verfügt über guten Korrosionsschutz. Befolgen Sie hierzu die Herstellervorgaben bzw. die Bedienungsanleitung.

Oldtimer und auch viele Youngtimer haben keine Servicenachweise mehr, oder das sogenannte „Scheckheft“ ist schon voll. Für diesen Fall gibt es z. B. von Motoröl-Firmen entsprechende Servicehefte, die neben weiteren Informationen zum Thema Additive und Schmiermittel auch Schmierpläne und Servicenachweise enthalten und individuell ausgefüllt werden können.

Eine sehr gute Übersicht zum Thema Motoröl bietet der Oldtimer-Öl-Ratgeber der Zeitschrift Oldtimer-Markt unter: www.oldtimer-markt.de/ratgeber



13.5 / GLOSSAR

Nachfolgendes Glossar von LIQUI 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-Motorensseite.

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 Leichtlauf-eigenschaften 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 selbstsaugenden 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.

EILIGS BLECHLE.



**LIQUI
MOLY**

FOR THE DRIVERS



» 14. KRAFTSTOFFE

Das Thema Sprit beschäftigt den Oldtimer-Fahrer sehr, denn niemand möchte seinem Schätzchen durch die Wahl einer falschen oder schlechten Kraftstoffqualität einen Schaden zufügen. Können unsere Oldtimer künftig mit E-Fuels betrieben werden?

14.1 | KRAFTSTOFF-KENNZEICHNUNG

Mit der neuen EU-Richtlinie 2014/94/EU sind neue Kraftstoff-Kennzeichnungen an Tankstellen und Fahrzeugen erschienen, die EU-weit eine gleichartige Kennzeichnung des richtigen Kraftstoffs in der Bedienungsanleitung, dem Tankdeckel des Fahrzeuges sowie an der Zapfsäule und der Zapfpistole der Tankstelle vorschreibt. Ziel ist es, Fehlbetankungen zu verhindern.

Im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie wurden folgende graphische Darstellungen zur Verbraucherinformation erstellt:

E5, E10 und E85 – Benzin (Kreis)
B7, B10 und XTL – Diesel (Quadrat)
H2, CNG, LPG und LNG – gasförmige Kraftstoffe (Raute)



Die Umsetzung der EU-Richtlinie 2014/94/EU ist Sache der nationalen Gesetzgebung. Die Kennzeichnung für neue Fahrzeuge (Tankklappe und Bedienungsanleitung) und für Tankstellen (Zapfsäulen und Zapfpistolen) wurde in Deutschland mit der Fortschreibung der Zehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen – 10. BImSchV) vom 13. Dezember 2019 eingeführt und betrifft Personenkraftwagen, leichte Nutzfahrzeuge, Lastkraftwagen, Busse und Reisebusse, Mopeds, Motorräder, sowie Drei- und Vierradfahrzeuge.

14.2 | BLEIFREI – (K)EIN PROBLEM?

Bereits etliche Jahre zurück liegt die Verbannung des extrem umweltschädlichen Bleis aus dem Benzin. Da im Laufe der Weiterentwicklung die Motoren immer höher verdichtet wurden, waren in den USA bereits ab 1923 zur Erhöhung der Klopfestigkeit sowie als Vorsorge gegen den Ventilsitz-Verschleiß dem Kraftstoff Bleiverbindungen beigemischt worden.

In Deutschland erfolgte dies ab 1939. Unter Umweltaspekten wurde verbleiteter 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 | BIOSPRIT FÜR ALTE AUTOS?

Bereits seit 2006 wird zur CO₂-Reduzierung dem Ottokraftstoff Bioethanol beigemischt – mit einem Anteil von bis zu 5 %. Diese Grenze kann nicht zuletzt nach Aussagen sämtlicher Fahrzeughersteller als unkritisch gesehen werden. Anders sieht es mit dem seit Anfang 2011 zusätzlich angebotenen Kraftstoff Super E10 aus, der preislich attraktiver ist und bis zu 10 % Bioethanol enthalten darf. Ist Ihr Fahrzeug verträglich, also für Super E10 freigegeben, dürfen Sie beruhigt sein: Die Verwendung von Super E10 hat keinen Einfluss auf die Funktionssicherheit, Lebensdauer oder den Verschleiß. Den Fahrzeugherstellern und auch dem ADAC sind bei Super E10-tauglichen Fahrzeugen keine Schäden bekannt, die auf eine Betankung damit zurückzuführen sind. Fahrzeuge, die Super E10-tauglich sind, können abwechselnd oder auch als Mischung von E10- und E5-Kraftstoff betankt werden – völlig ohne Risiko. Wenn das Fahrzeug allerdings nicht für Super E10 freigegeben ist, können die höheren Anteile an Bioethanol u. a. korrosiv auf Aluminium wirken oder zu Versprödungen der Elastomer-Dichtungen im Kraftstoff-System und damit zu Undichtigkeiten im Kraftstoffsystem führen. Diese Probleme sind allerdings die große Ausnahme. Deshalb ist es unabhängig vom Fahrzeugalter wichtig, 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, alle Fahrzeuge frei. Wenngleich man sich immer davon überzeugen sollte, dass das Fahrzeug vom Hersteller für den Betrieb mit Super E10 freigegeben wurde, gilt doch, dass nahezu alle aktuellen Modelle Super E10 gefahrlos tanken können. Bei Oldtimern muss selbstverständlich genauer hingesehen werden – hier empfiehlt es sich, die Erfahrungen mit den jeweiligen Typpräferenzen der Markenclubs auszutauschen.

Außerdem sind Tankstellen in Deutschland vorläufig weiterhin verpflichtet, Super E5 Kraftstoff als Bestandschutzsorte bereitzustellen. Selbst wenn der Bestandsschutz einmal fallen sollte, ist davon auszugehen, dass Super E5 nicht vollständig vom Markt verschwinden wird. Andernfalls kann man auch auf Super Plus oder Premiumsorten mit geringeren oder ganz ohne Ethanol-Beimischung umsteigen. Zwar sind die Kraftstoffpreise dafür höher, der problemlose weitere Betrieb von Old- und Youngtimern ist damit allerdings gesichert.

14.4 | E-FUELS

Mit dem Pariser Klimaabkommen hat sich die Weltgemeinschaft auf Klimaschutzziele verständigt, die weitreichende Folgen haben. Fossile Energie soll durch regenerative ersetzt werden. Das betrifft auch den Mobilitätssektor. Synthetische Kraftstoffe, respektive E-Fuels, stellen eine große Hoffnung für die CO₂-Neutralität auch bei den vielen Millionen Bestandsfahrzeugen und auch für Oldtimer dar. Denn 2030 werden noch mindestens 30 Millionen Pkw-Bestandsfahrzeuge mit Diesel- oder Ottomotor in Deutschland unterwegs sein. Weltweit sind es aktuell etwa 1,4 Milliarden Fahrzeuge. Expertinnen und Experten gehen davon aus, dass sich die Elektromobilität durchsetzen wird, dennoch braucht es auch für den Bestand aus Pkw mit Verbrennungsmotoren – nicht zuletzt für Oldtimer – eine Lösung, denn ohne klimaneutralen Betrieb dieses Bestands ist ein klimaneutraler Verkehr nicht

14. Kraftstoffe

erreichbar. Daher setzt sich der ADAC auch für die Einführung erneuerbarer Kraftstoffe ein und ist 2021 der eFuel Alliance beigetreten. Ziel ist die politische Akzeptanz und regulative Berücksichtigung von E-Fuels als bedeutender Beitrag für nachhaltigen Klimaschutz.

E-Fuels für Oldtimer?

Oldtimer sind auch ein Ausdruck für Nachhaltigkeit, denn anstatt gut erhaltene Gebrauchtwagen bei kleinen Mängeln frühzeitig zu verschrotten, werden sie repariert, gewartet und liebevoll gepflegt und weiter genutzt. Denn in der Klimabilanz darf auch nicht der „CO₂-Rucksack“ der Neuproduktion vergessen werden. Diese Fahrzeuge dienen mit zunehmendem Fahrzeugalter auch immer weniger der alltäglichen Mobilität. So werden Oldtimer gemäß Studien nur noch etwa 1.500 km pro Jahr bewegt und machen somit insgesamt nur 0,1 % der Laufleistung des gesamten Fahrzeugbestandes aus. Auch wenn der Anteil der Emissionen vernachlässigbar gering ist, möchten viele Besitzer historischer Fahrzeuge dazu beitragen, die Klimaschutzziele zu erreichen. Oldtimer sind Automobiles Kulturgut und ein auf Elektroantrieb umgebaute Oldtimer gilt gemäß der Definition des Oldtimer-Weltverbandes FIVA nicht mehr als historisch und stellt unabhängig von einer zweifelhaften ökonomischen und ökologischen Sinnhaftigkeit somit keine Alternative dar. Der Einsatz von E-Fuels ist überall dort sinnvoll, sofern diese Kraftstoffe vor Ort verfügbar sind – insbesondere bei Veranstaltungen im Motorsport und Klassik. Die Klimawirkung ist genauso, ob zu 100% als Reinkraftstoff oder im Gesamtbestand beigemischt. Da der Bestand an Verbrennungsmotoren über Jahrzehnte noch sehr hoch sein wird, ist es gesetzlich geregelt, dass traditionelle Kraftstoffe für diese noch langfristig verfügbar sein werden. Oldtimerbesitzer brauchen daher keine Angst vor Restriktionen haben. Mit E-Fuels hingegen könnten Oldtimer tatsächlich nachhaltig klimaneutral betrieben werden. Abgesehen von den Kosten und der Verfügbarkeit von E-Fuels stellt sich natürlich die Frage nach der technischen Verträglichkeit. Hierzu hat der ADAC umfangreiche Untersu-

chungen gemacht und in 2022 entsprechende Tests durchgeführt. Ergebnisse siehe:

www.adac.de/verkehr/tanken-kraftstoff-antrieb/alternative-antriebe/e-fuels-test



Karsten Schulze
Technikpräsident
des ADAC e.V.

„Um Klimaschutzziele im Verkehr zu erreichen, wird es jenseits des Hochlaufs der Elektromobilität entscheidend sein, dass auch der Pkw-Bestand einen Beitrag leisten kann...“

14.5 | E-FUELS IM PRAXISTEST

Der ADAC Korporativclub „MG Car Club“ trat vor drei Jahren der eFuel Alliance bei. In einer Testphase wurden E-Fuels an drei Fahrzeugen verschiedener Baujahre geprüft, weitere Tests folgten. Die durchweg positiven Ergebnisse und die damit einhergehende Akzeptanz bei den Club-Mitgliedern führten zum Saisonziel 2025: Bei drei Club-Ausfahrten wurden 100 % E-Fuels genutzt. Inzwischen haben sich auch der MG Drivers Club und das Triumph Register der Initiative angeschlossen.





Führender Anbieter sauberer,
lagerstabiler und vollständig
ethanolfreier Kraftstoffe
für klassische Fahrzeuge.

- > **Ethanolfrei**
- > **EN228 konform**
- > **98 Oktan**
- > **Saubere Verbrennung**
- > **Lagerstabil**



ASPEN GROUP **DER MOTOR LÄUFT – DOCH WOMIT EIGENTLICH?**

Klassische Automobile unterscheiden sich in vielerlei Hinsicht von modernen Fahrzeugen – so auch bei den Anforderungen an Betriebsstoffe.

Mit der europäischen Norm für Ottokraftstoffe (EN228) existiert zwar eine übergreifende Freigabe für Kraftstoffe – diese richtet sich aber maßgeblich an Fahrzeuge neuerer Generationen. Ethanol und Ablagerungen machen dem Kraftstoffsystem im Oldtimer zu schaffen und führen nicht selten zu kostenintensiven Reinigungs- und Instandsetzungsarbeiten. Eine übergeordnete Aussage zur Tauglichkeit von Standardkraftstoffen in älteren Fahrzeuggenerationen zu treffen ist aufgrund der diversen Fahrzeuge und Technologien kaum möglich.

Daher stellt sich die Frage, wie ein Klassik-Kraftstoff dennoch angeboten werden kann. Erforderlich ist eine maßgeschneiderte Lösung für diese Nischen-Anwendung, mit drei wichtigen Grundvoraussetzungen: EN228-Konformität, kein Ethanol, mind. 98 Oktan. Umfragen ergaben zudem zwei Schwerpunkte bei den Anforderungen der Oldtimerfahrer an den

Kraftstoff: umweltfreundlich soll er sein und vor allem lagerbeständig. Außerdem werden ein gutes Kaltstartverhalten, eine sanfte, schnelle und rußarme Verbrennung sowie eine stark reduzierte Dampfblasenbildung im Kraftstoffsystem gefordert.

Natürlich wäre ein Kraftstoff, der alle diese Punkte erfüllt, die technisch perfekte Wunschlösung. Das Preisniveau der nachhaltigen Produkte ist allerdings noch recht hoch, sodass eine durchgehende Akzeptanz bei allen Verbrauchern nicht zu erwarten wäre. Aber auch hier hat die Aspen Group mit ihrer langjährigen Erfahrung im Bereich haltbarer Alkylatkraftstoffe sowie der Forschung zu Sonderkraftstoffen eine Lösung gefunden: zwei Oldtimer-Spezialkraftstoffe, die die beiden größten Wünsche der Umfragen aufgreifen: beide erfüllen die funktionalen Wünsche, die aus den Ergebnissen der Umfragen hervorgehen. Einer tut dies als klimafreundliches Produkt, während der andere gezielt die Lagerstabilität bei langen Standzeiten adressiert.

	Aspen Sustain Classic Super 80	Aspen Classic Vehicle Fuel
EN228 Konformität	Ja	Ja
Ethanolgehalt	0%	0%
Oktanzahl	98	98
Klimaschutz	x x x	0
Lagerstabilität	x x	x x x
Reduzierte lokale Emissionen	x	x x x
Reduzierte Dampfblasenbildung	x x	x x
Verbessertes Kaltstartverhalten	x x	x x
Geringe Ablagerungen	x	x x x
Materialverträglichkeit	x x	x x x
Korrosionsschutz	x x x	x x x

Gegenüberstellung beider Klassik-Kraftstoffe der Aspen Group



EFUEL ALLIANCE

In der eFuel Alliance haben sich zahlreiche Organisationen und Firmen der Energiewirtschaft zusammengeschlossen, um sich für die Einführung synthetischer klimaneutraler Kraftstoffe einzusetzen. Einen Überblick zum Thema eFuels gibt der nachfolgende Beitrag, der uns freundlicherweise von der eFuel Alliance (www.efuel-alliance.de) zur Verfügung gestellt wurde.

eFuels sind flüssige, erneuerbare und CO₂-neutrale Kraftstoffe und ein zentraler Pfeiler für die Erreichung unserer Klimaziele. Universal einsetzbar werden damit bestehende als auch neue Anwendungen klimaneutral betrieben, die bislang auf fossile Kraftstoffe angewiesen waren. Als Netzwerkplattform ist die eFuel Alliance die weltweit größte und einflussreichste Organisation der eFuels-Branche. Sie vertritt die Interessen und Ziele der gesamten eFuels-Wertschöpfungskette in Politik und Zivilgesellschaft. Mit einer Mitgliedsstruktur die sich über vier Kontinente und über die Branchen Energie, Anlagenbau, Kraftstoff- sowie Fahrzeugherstellung, der Luft- und Seefahrt bis hin zur Wissenschaft erstreckt, arbeitet die Allianz weltweit an rechtlich attraktiven Rahmenbedingungen, um Fortschritte und Meilensteine zu initiieren.

Was sind eFuels?

eFuels sind synthetisch erzeugte flüssige Kraft- und Brennstoffe auf Basis von Wasserstoff und CO₂. Durch die Nutzung von CO₂ aus der Atmosphäre und erneuerbarer Energien lassen sich eFuels klimaneutral herstellen.

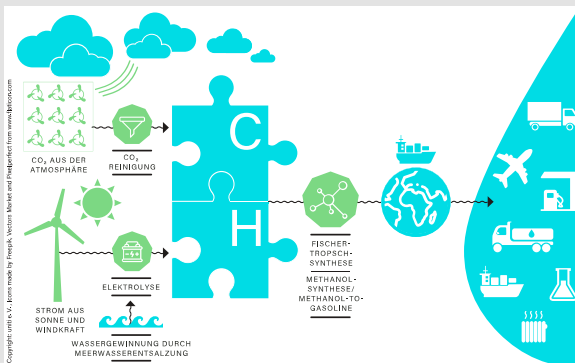
Wie werden eFuels hergestellt?

eFuels werden aus Wasserstoff, der mittels Elektrolyse aus Wasser gewonnen wird, hergestellt. Der dafür notwendige erneuerbare Strom stammt aus Wind- und Solaranlagen. Im Fischer-Tropsch-Verfahren wird der Wasserstoff durch aus der Atmosphäre entnommenes CO₂ zu einem flüssigen Kraftstoff synthetisiert (Power-to-Liquid-Verfahren).

Was spricht für eFuels?

eFuels weisen die gleichen chemischen Eigenschaften wie herkömmliche Kraftstoffe wie Kerosin, Benzin oder Diesel auf und können diese vollständig ersetzen. Ebenso wie diese Kraftstoffe weisen eFuels die höchste Energiedichte aller Kraftstoffe auf. Da der für die eFuels-Herstellung genutzte Strom aus erneuerbaren Energiequellen stammt, also beispielsweise auf Wind- oder Solarenergie oder Wasserkraft basiert, sind eFuels klimaneutral.

Zudem kommen nur natürlich vorkommende Ressourcen wie Wasser und CO₂ aus der Luft zum Einsatz. eFuels lassen sich herkömmlichen Kraft- und Brennstoffen beimischen und können diese vollständig ersetzen. Da für den Einsatz von eFuels keine Umrüstung von Motoren oder Anlagen erforderlich ist, können die heutige vorhandenen 20.000 Flugzeuge,



50.000 Schiffe und mehr als 1,4 Milliarden Fahrzeuge auch in Zukunft weiterhin genutzt werden und das klimaneutral, was sonst nicht möglich wäre. Dies gilt ebenso für rund 20 Millionen Heizungsanlagen, die mit flüssigen Brennstoffen betrieben werden. Die dafür notwendige Logistik-, Verteil- und Tankinfrastruktur ist bereits vorhanden und kann mit eFuels wirtschaftlich effizient weiter betrieben werden. Für Verbraucher ändert sich damit nichts, die gewohnt schnellen und sicheren Tank- und Liefervorgänge bleiben bestehen.

Warum kann ich eFuels noch nicht tanken?

Bislang fehlen die regulatorischen Anreize, um den Markthochlauf von eFuels und die Realisierung von Skaleneffekten zu ermöglichen, damit ausreichend Kapazitäten im erforderlichen Maßstab zur Verfügung stehen. Forschung und Entwicklung sowie der Maschinen- und Anlagenbau sind längst soweit, im industriellen Maßstab eFuels herzustellen. Hier gilt es, die europäische Spitzenposition im internationalen Technologiewettbewerb zu verteidigen und global nicht den Anschluss zu verlieren. Am Beispiel verschiedener Demonstrationsprojekte und Pilotanlagen zeigt sich, dass das volle Potenzial von eFuels mit den richtigen politischen Weichenstellungen zügig gehoben werden kann. Hierfür bedarf es Rahmenbedingungen, die den klimapolitischen Nutzen von eFuels anerkennen, ihren Einsatz in der Praxis fördern und Anreize für weitere Investitionen in den Ausbau dazugehöriger Anlagen setzen.

Wann werden eFuels verfügbar sein?

Wann industrielle Großanlagen zur Herstellung von eFuels zur Verfügung stehen werden, hängt stark von den politisch-regulatorischen Rahmenbedingungen ab. eFuels sind umfassend erforscht und auch die technischen Voraussetzungen sind gegeben, die mittelfristig den Bau industrieller Großanlagen zulassen. Dies geschieht aber nur, wenn Investitionssicherheit und Technologieoffenheit im Sinne eines Level-Playing-Fields für den Einsatz innovativer Klimaschutztechnologien bestehen. In den nächsten Jahren können erste Produk-

tionsmengen für erste Nischenbereiche zur Verfügung stehen.

Gefährdet ein flächendeckender Einsatz von eFuels den Ausbau der Elektromobilität?

Nein. Diese Debatte geht am Kern des zu bewältigenden Problems vorbei und lässt die eigentlichen Ziele der Treibhausgasreduktion und des Klimaschutzes aus den Augen. Beide Technologien können einen sinnvollen Beitrag hierzu leisten und sollten entsprechend gefördert und nicht gegeneinander ausgespielt werden. Weder das eine noch das andere wird als Allheilmittel zur Erreichung sämtlicher Umwelt- und Klimaziele dienen. Nur ein technologieoffener Ansatz wird zum größtmöglichen Erfolg führen, auch mit Blick auf die Förderung von Innovation und Wettbewerb.

So gibt es beispielsweise Bereiche, wie den Flugverkehr oder den Schwerlasttransport über lange Strecken, die technisch quasi nicht zu elektrifizieren sind. Auch kann über den Einsatz von eFuels die Bestandsflotte klimaneutral gemacht werden, was insbesondere einkommensschwächere Haushalte dabei unterstützt, einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, ohne zusätzliche Umstellungskosten zu erfordern. Den Einsatz von eFuels sehen wir daher als komplementär zur Elektromobilität, was für uns in keinerlei Widerspruch zueinandersteht.

Können die für eFuels benötigten Mengen an Ökostrom in Deutschland und Europa produziert werden?

Für einen flächendeckenden Einsatz von eFuels werden große Mengen grünen Wasserstoffs und damit auch regenerativer Energien benötigt. Dass dieser Bedarf allein in Deutschland und Europa zu decken sein wird, scheint schon allein aufgrund der geographischen Beschaffenheit unseres Kontinents unwahrscheinlich. Der in Europa derzeit und zukünftig erzeugte Strom aus erneuerbaren Energien wird maßgeblich im Industriebereich und in Privathaushalten zur Anwendung kommen müssen. Mit eFuels kann zudem die unbegrenzte Verfüg-

barkeit der Sonnen- und Windenergie global nutzbar gemacht werden, weil Produktion und Nutzung von erneuerbarem Strom räumlich getrennt und die durchgängige Verfügbarkeit von erneuerbaren Energien gewährleistet werden kann.

Welche Nutzungseffizienz haben eFuels gegenüber der Direktstromverwendung?

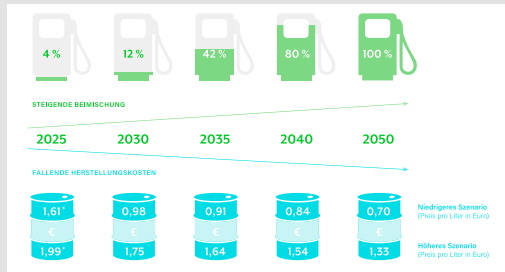
Derzeit wird über den Wirkungsgrad von synthetischen Kraftstoffen ausführlich diskutiert. Durch die Direktstromverwendung kann ein batteriebetriebenes Elektroauto einen höheren Wirkungsgrad vorweisen als ein Verbrenner, der mit eFuels gefahren wird. Allerdings führt diese Sichtweise in die Irre. Viel entscheidender bei der globalen Energiewende ist nicht die Frage des Wirkungsgrades der Endanwendung von Strom, sondern wie effizient Strom aus erneuerbaren Energien hergestellt und nutzbar gemacht werden kann.

Die Nutzungseffizienz zeigt, dass batteriebetriebene Elektrofahrzeuge mit eFuels-Fahrzeugen nahezu gleichauf liegen (12,5% vs. 11,3% bzw. 12,6%), wenn eFuels aus Regionen stammen, in denen hohe Mengen klimaneutral erzeugten Stroms zur Verfügung stehen.

Sind eFuels nicht zu teuer?

eFuels als E-Diesel, E-Benzin, E-Heizöl und E-Kerosin werden für den Endverbraucher jederzeit erschwinglich sein. Durch eine anfängliche Beimischung zum herkömmlichen Kraftstoff können die zu Beginn höheren Produktionskosten abgedeckt werden. Sobald die industrielle Großproduktion angelaufen ist und Skaleneffekte erzielt wurden, lässt dies auch die Herstellungskosten von eFuels fallen. Gleichzeitig kann der Beimischungsanteil immer weiter erhöht werden.

Die Herstellungskosten von eFuels werden also auf absehbare Zeit stark abnehmen, sodass davon ausgegangen werden kann, dass die Herstellungskosten im Jahre 2050 bei unter 1 Euro liegen werden. Dies bedeutet für Tankstellenkunden, dass im Jahr 2050 E-Diesel



zwischen 1,38 Euro und 2,17 Euro (nach heutigen Steuern und Abgaben) kosten wird. E-Benzin wird im Jahr 2050 preislich zwischen 1,45 und 2,24 Euro liegen (ebenfalls nach heutigen Steuern und Abgaben) (Quelle: Prognos AG, Fraunhofer UMSICHT und DBFZ (2018): Status und Perspektiven flüssiger Energieträger in der Energiewende).

Darüber hinaus hat die Politik zahlreiche Stellschrauben, beispielsweise die Energiesteuer, um den Einsatz von eFuels noch attraktiver zu gestalten.

Weiterführende Informationen:

- www.efuel-alliance.eu
Informationsplattform der gleichnamigen Vereinigung, Zielgruppe: Politik. Der ADAC e.V. ist Mitglied dieser Vereinigung.
- www.efuels-forum.de
Informationsplattform eines Konsortiums mittelständischer Unternehmen, Zielgruppe: Öffentlichkeit
- www.eFuel-Today.com
Informationsplattform der Kampagne eFuel-Today der Mittelständischen Energiewirtschaft Deutschland, Zielgruppe: Öffentlichkeit
- **E-Fuels Now**
Initiative einer Gruppe von Ingenieuren und Fortschrittsbegeisterten, Kanal auf LinkedIn und Facebook

DIE FORDERUNGEN DER eFUEL ALLIANCE AN DIE POLITIK



1. Technologieoffenheit in der Klimaschutzpolitik.

Als eFuel Alliance sind wir davon überzeugt, dass ein technologieoffener Ansatz, der auch den Einsatz synthetischer flüssiger Kraft- und Brennstoffe fördert, volkswirtschaftlich am effizientesten und verlässlichsten ist. Nachhaltigkeit, Innovationen, Wettbewerb und Akzeptanz können so sehr gut miteinander in Einklang gebracht werden.

2. Ganzheitliche Entwicklung einer Wirtschaft für Wasserstoff-Folgeprodukte in Europa.

Durch die Produktion und die Anwendung wasserstoffbasierter Produkte wie eFuels kann Europa global eine technologische Vorreiterrolle einnehmen und somit auch die Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandortes Europa sichern. Dafür benötigt es passende Rahmen- und Nutzungsbedingungen. Es ist Aufgabe der Europäischen Union, ein ganzheitliches Vorgehen beim Aufbau der notwendigen Produktionsanforderungen und bei der regulatorischen Anerkennung, etwa von eFuels, zu garantieren.

3. Umstellung der Energiesteuer.

Der positive Beitrag, den eFuels und nachhaltige Biokraftstoffe für den Klimaschutz leisten, muss bei der Energiesteuer berücksichtigt werden. Die Bemessungsgröße sollte anstelle des Volumens auf den CO₂-Fußabdruck der Energieträger umgestellt werden. Wird die Energiesteuer auf umweltrelevante Bemessungsgrundlagen gestellt, führt das zwangsläufig zu einer Reduktion der Energiesteuer auf synthetische Kraftstoffe.

4. Anrechenbarkeit auf CO₂-Flottengrenzwerte.

Die Anrechnung von eFuels auf die EU-CO₂-Flottenziele für Pkw, leichte sowie schwere Nutzfahrzeuge ist ein entscheidender Hebel für die Erreichung der Klimaziele im Straßenverkehr. Die durch eFuels erzielte Treibhausgas-Einsparung sollte daher unbedingt bei der Anrechnung auf die EU-CO₂-Flottengrenzwerte berücksichtigt werden, um eine weitere Lösungsoption zur Klimazielerrreichung zu schaffen.

5. Internationale Zusammenarbeit zum Aufbau einer globalen Produktion stärken.

Mithilfe von eFuels kann global erzeugter Strom aus erneuerbaren Energien erstmals weltweit genutzt werden. Denn eFuels sind leicht speicherbar und transportabel und bieten so die Möglichkeit, erneuerbare Energien in Form flüssiger und gasförmiger Energieträger global herzustellen und zu importieren. Dies leistet einen entscheidenden Beitrag, die globale Energiewende umzusetzen und ein klimafreundliches Energiesystem auch in strukturell schwächeren Gebieten aufzubauen.

6. Industrielle Produktion von eFuels fördern.

Durch die Unterstützung von Pilotprojekten soll möglichst schnell eine eFuel-Produktion im industriellen Maßstab erreicht werden. Auch mittels Ausschreibungsverfahren zur Investitionsabsicherung und Mengenzusagen kann ein Markthochlauf kurzfristig unterstützt werden.

Positionspapiere der eFuel Alliance: www.efuel-alliance.eu/de/forderungen



NESTE MY
Renewable Diesel



MEHR
NFOS UNTER



DEIN **OLDTIMER** DEINE **ZUKUNFT** ▶ KLIMAFREUNDLICH DANK **NESTE MY** ▶

Aus **100 %** Rest- und Abfallstoffen
Bis zu **90 %** weniger CO₂*

*Die Methode zur Berechnung der Lebenszyklus-Emissionen und der Emissionsreduzierung entspricht der EU-Richtlinie für erneuerbare Energien II (2018/2001/EU).

edi-hohenlohe.de

» 15. UMWELTZONEN

Klar ist, dass ein Oldtimer nicht die Abgas-Standards aktueller Modelle erfüllen kann. Zwischen den 1930er-, 1950er-, 1980er-Jahren und dem aktuellen Stand der Technik liegen Welten. Deutlich relativiert wird dies allerdings dadurch, dass der aktive Fahranteil der Oldtimer im Straßenverkehr vernachlässigbar gering ist: Sämtliche in Deutschland zugelassenen Pkw legen pro Jahr über 625 Milliarden Kilometer zurück. Dagegen fallen rund 600 Tausend mit H-Kennzeichen zugelassenen Pkw mit ihrer durchschnittlichen Fahrleistung von nur 1.500 Kilometern pro Jahr kaum ins Gewicht. Aus diesem Grunde gelten für Oldtimer auch entsprechende Ausnahmen.



15.1 | UMWELTZONEN IN DEUTSCHLAND

Umweltzonen: Wer darf fahren und wer nicht?

Von den Sperrungen sind betroffen:

- In den meisten Umweltzonen Dieselmotoren mit Abgas-Standard Euro 3 ohne Partikelfilter und schlechter.
- Benzinmodelle ohne geregelten Katalysator. Mitte der 1980er-Jahre kamen die ersten Modelle mit G-Kat auf den Markt.

Für Oldtimer gelten Ausnahmen von Fahrverboten.

Den Aspekt der geringen Fahrleistungen von Oldtimern hat der Gesetzgeber nach den Hinweisen von ADAC, VDA und ZDK in der „Plakettenverordnung“ berücksichtigt und entsprechende Ausnahmen geschaffen. Mit Inkrafttreten der „Ersten Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung“ am 8. Dezember 2007 gilt eine generelle Ausnahmeregelung für Oldtimer (gemäß § 2 Nr. 22 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung), die ein Kennzeichen nach § 10 Abs. 1 FZV („H“-Kennzeichen) oder § 43 Abs. 1 FZV (rotes „07“-Kennzeichen) der Fahrzeug-Zulassungsverordnung führen, sowie Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedsstaat der EU, einer anderen Vertragspartei des Abkommens

über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Türkei zugelassen sind, wenn sie gleichwertige Anforderungen erfüllen.

Was bei der Einfahrt in die Umweltzonen zu beachten ist, welche Ausnahmen gelten und weitere Tipps finden Sie auf den Internetseiten des ADAC unter:
www.adac.de



Um die hohen NOx-Belastungen in den Städten zu reduzieren, gibt es seit 2018 in Deutschland Fahrverbotszonen. Diese gelten speziell für Fahrzeuge mit Dieselmotor, deren Motoren einer bestimmten Schadstoffgruppe zugeordnet werden. Die Ausgestaltung der Fahrverbotszonen und etwaige Ausnahmeregelungen werden in den Luftreinhalteplänen der jeweiligen Städte festgelegt:

[www.adac.de/verkehr/
abgas-diesel-fahrverbote/
fahrverbote/dieselfahrverbot-faq](http://www.adac.de/verkehr/abgas-diesel-fahrverbote/fahrverbote/dieselfahrverbot-faq)



15.2 | UMWELTZONEN IN EUROPA

Im benachbarten Ausland (Benelux, Frankreich, Österreich, Schweiz sowie den östlichen Ländern) konnten die europäischen Oldtimer-Verbände Fahrteinschränkungen für Oldtimer seit Jahren erfolgreich verhindern. Aber zunehmend drohen verschiedene Zufahrtsbeschränkungen bzw. -verbote in den Städten. Teilweise ähneln diese Umweltzonen denen von Deutschland (z. B. CRIT'Air Frankreich), aber es gibt eine Reihe anderer Zufahrtsbeschränkungen, die sich wie folgt einteilen:

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

Wer mit dem Oldtimer in andere Länder reist, sollte sich im Vorfeld über die etwaigen Zufahrtsbeschränkungen genauestens informieren. Im Rahmen des ADAC 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 alle

wichtigen Infos zur Reiseplanung hier zu finden:

www.adac.de/reise-freizeit/reiseplanung



Ausblick: Leitlinien für Städtische Zugangsregelungen

Eine Arbeitsgruppe in der Europäischen Kommission verfasst Leitlinien bzw. Empfehlungen für die Einführung städtischer Zugangsregelungen. Der Oldtimer-Weltverband FIVA als auch die Historic Vehicle Group des Europäischen Parlaments haben das Thema auf der Agenda und konnten in Beratungen mit der Arbeitsgruppe auf die Notwendigkeit für Ausnahmeregelungen für historische Fahrzeuge hinweisen.



Auf der Internetseite www.urbanaccessregulations.eu kann man sich erkundigen, welche Zufahrtbeschränkungen in den jeweiligen europäischen Städten gelten.



15.3 | FIVA DRIVERS GUIDE

Hinweise zum umweltbewussten Umgang mit Oldtimern findet man auch in der Broschüre „FIVA GUIDE – For responsible use of historic vehicles on today's roads“. Diesen können Sie auf den Seiten der FIVA downloaden.



Vereintes Europa oder unübersichtliche Umweltzonenregelungen der verschiedenen Länder? Bei Reisen in Europa muss man sich akribisch mit den Zugangsregeln in die Städte vertraut machen.



» 16. RESTAURIERUNG

Die Goldene Regel – Lange hat es gedauert, bis endlich der gesuchte Oldtimer gefunden war. Vorausgegangen war ein intensives, monatelanges Studium von Kleinanzeigen in Oldtimer-Zeitschriften und im Internet. Preisvergleiche, E-Mail-Verkehr, unzählige Telefonate. Die Wochenenden waren reserviert für Besuche von Oldtimer-Märkten und Messen, der Urlaub wurde geopfert und manchmal geriet bei so viel Enthusiasmus sogar der Haussegen etwas in Schieflage. Doch schließlich war er gefunden. Der lang ersehnte Oldtimer stand endlich in der heimischen Garage. Ganz passabel noch im Zustand, beileibe keine Schrottplaube – Experten würden ihn vielleicht in die Zustandskategorie 3, das heißt „Fahrbereit, mit deutlichen Gebrauchsspuren“, einstufen. Es könnte alles so schön sein, wenn nun nicht eine quälende Frage im Raum stünde:

16.1 | RESTAURIEREN ODER NICHT?

Zugegeben, an dieser Frage scheiden sich die Geister. Mehr noch als vor einigen Jahren, scheint sie heute Konventionen zu sprengen, ist sie doch alles andere als mit einem klaren Ja oder Nein zu beantworten. Über Jahrzehnte war es geradezu selbstverständlich, dass es einen Garagen- oder Scheunenfund erst einmal zu restaurieren galt, bevor sich sein Besitzer damit auf einem Oldtimer-Treffen sehen lassen und der Bewunderung des Publikums sicher sein konnte. Da war es gängige Praxis, zunächst einmal alles zu zerlegen. Es folgte die vermeintlich unumgängliche „klinische“ Reinigung

mit Hochdruckreiniger und Sandstrahlpistole und schließlich erhielt das heilige Blechle noch eine strahlende Hochglanzlackierung. Neuer Chrom und Nickel waren sowieso fällig. Läderte 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, Motorrad-schutzblechen etc., die man einfach nur noch



zu montieren brauchte. Nur allzu verständlich, war und ist dies aufgrund der Stundensätze heutiger Werkstätten ganz klar der kostengünstigste Weg.

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

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

16.2 | PATINA HEISST DAS ZAUBERWORT

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

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

Am Ende steht dafür aber dann nicht selten der toprestaurierte Oldtimer. Mit aufwendigen Lackierungen, poliertem Leichtmetall und Hochglanz bis zur letzten Schraube präsentieren sich diese Schätze nicht selten in einem Zustand besser als neu. Fachleute sprechen hier von „Showroom Condition“. Ehrfurchtsvoll und tief beeindruckt von der atemberaubenden Schönheit und dem handwerklichen Geschick der Restaurateure werden sie mit Recht vom Publikum bewundert. Einfach traumhaft. Zum Fahren fast zu schade.

Doch im Gegensatz zu unrestaurierten Oldtimern birgt der Erwerb eines komplett restaurierten Fahrzeuges auch gewisse Gefahren, denn unter dem neuen Lack lassen sich relativ leicht Mängel verbergen. Da wird mitunter gespachtelt und gefillert was das Zeug hält. Und von Laien im Feuereifer gelegentlich auch an sicherheitsrelevanten, tragenden Teilen wie beispielsweise Rahmen, Gabeln, Felgen und dergleichen. Zudem gibt es besonders im Bereich der hochpreisigen Fahrzeuge mittlerweile Nachfertigungen, die professionell aufgebaut, von den Originalen, wenn überhaupt, dann nur noch sehr schwer zu unterscheiden sind. So können beispielsweise aus England komplett neu gefertigte Rennmaschinen nach den Vorbildern aus den 1950er- und 1960er-Jahren



bezogen werden. Wunderschön gemacht – nur eben Neufahrzeuge – keine echten Oldtimer, auch wenn sie den Anschein erwecken.

16.3 | RESTAURIERUNG IN NICHT-EU-LÄNDERN?

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. Zusätzlich ist es ratsam sich auch bei der ausländischen Zollbehörde über etwaige Formalitäten kundig zu machen.

16.4 | RESTAURIEREN ODER NICHT, FAZIT

Es scheint keine eindeutige Antwort auf die eingangs gestellte Frage „Restaurieren oder nicht?“ zu geben. Dennoch, im Sinne der Erhaltung des historisch Wertvollen sollten Fahrzeuge in besonders gutem Originalzustand unrestauriert belassen werden, denn jede Restaurierung kostet auch historische Substanz. Gerade diese Erkenntnis führte besonders in den letzten Jahren zu einem Trend, dem sich immer mehr Oldtimer-Freunde anschließen. Da derartige Fahrzeuge aber zu den absoluten Ausnahmeerscheinungen zählen, werden die meisten Scheunenfunde eine Restaurierung erfahren, aber idealerweise mit maximalem Erhalt der historischen Substanz und besonders nach den Vorstellungen des Besitzers.

Eine gute Hilfestellung bei der Frage nach der Restaurierung gibt auch die in Kapitel 2 abgedruckte FIVA Charta von Turin. Die Redaktion



von Oldtimer-Markt hat sich mit der optimalen Fahrzeugpflege ausführlich beschäftigt – der Beitrag „Patina pflegen und erhalten“ ist abrufbar unter:

www.oldtimer-markt.de/patinapflege



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 seinen 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 originalgetreu nachstellen“, hält Jürgen Book, ehemaliger 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, Heinkel, Adler und BITTER in enger Zusammenarbeit mit den Markenclubs wieder rekonstruiert. Interessierte können auf der Webseite über die praktische Eingabemaske nach einer passenden Farblösung 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. Information zur Zusammenarbeit finden sich auf der Webseite: www.fiva.org/en/about-us/partners Hier findet sich auch ein Artikel über viele Lackaspekte rund um klassische Fahrzeuge.

Normalerweise wird ein Auto aber nicht für die Einlagerung oder Erhaltung, sondern zum Fahren gebaut – mit Ausnahme der wenigen Fahrzeuge, die bereits von Anfang an Kultstatus besitzen. Im Durchschnitt wird ein

Fahrzeug heute etwa 15 Jahre lang genutzt. Nach dieser Gebrauchsphase durchleben die meisten Fahrzeuge eine Phase der Vernachlässigung. Eine Nutzung über einen Zeitraum von 30 Jahren und mehr und damit eine Wiederentdeckung als Sammelobjekt ist üblicherweise nicht vorgesehen. Im Laufe eines solch langen Autolebens werden Fahrzeuge instandgehalten, repariert oder umlackiert und danach meist verschrottet, selten eingelagert oder von Enthusiasten erhalten. Fahrzeuge die tatsächlich noch den unberührten Erstlack – das tatsächlich echte Original – aufweisen, sind außerordentlich selten.

Die Anforderungen für die Lackierungen von Oldtimern unterscheiden sich daher deutlich von den Anforderungen eines Neu- und Gebrauchsfahrzeugs. In jedem Fall empfiehlt sich ein schonender Umgang mit der Altsubstanz.

Jedes historische Fahrzeug ist durch seine individuelle Geschichte ein absolutes Einzelstück und der Zustand des Lacks sagt viel darüber aus. Lange 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 hat sich das Spektrum der Vorlieben, die immer sehr individuell sind erweitert. Fahrzeuge mit Gebrauchs- und Altersspuren – der sog. Patina – und die Erhaltung der historischen Substanz werden inzwischen auch sehr geschätzt aber es gibt genauso eine riesige Anzahl von Autobesitzern die sich über perfekte hochglänzende Oberflächen freuen und penibel darüber wachen. Aber: Schönheit liegt im Auge des Betrachters.

Die Entscheidung wie ein Auto zu reparieren, zu restaurieren oder instand gehalten werden soll hängt sehr direkt mit den Vorlieben der Besitzer zusammen.

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 unterschiedlichen Farbtönen lassen sich Überraschungen oft erahnen.



Beleg einer vielfältigen Autoszene:

Über Geschmack lässt sich nicht streiten: Der ausgeblichene und verwitterte Metallic-Lack auf einem Dodge Superbee, Baujahr 1970 oder der perfekte Glanz auf einer aufwändigen Neulackierung eines Mercedes 300 SL Roadster zeigen 2 Gegenpole und die schöne Diversität der Oldtimerszene. Sehr unterschiedlich, aber alle verbindet die Passion für klassische Fahrzeuge.

Oft sind dann auch weitere Untersuchungen sinnvoll. Hilfreich ist der geschulte Blick eines Lackierers oder Sachverständigen. Auch die genaue Betrachtung der Oberfläche



ist wichtig. Hier die Lackierung eines Porsche 911 aus dem Südwesten der USA. Der Lack ist durch die intensive Sonneneinstrahlung (UV-Belastung) und Rückstände die möglicherweise von Insekten und/oder Vogelkot stammen teilweise rissig und abgeätzt. Solche Oberflächenschäden sind mit bloßem Auge in Gänze nicht zu erkennen, können aber mit schwarzem Kontrollpulver sehr gut sichtbar gemacht werden.

Mehr Informationen zu Lack und in der Oberfläche eines Fahrzeugs versteckten Hinweisen, finden Sie im Lack-schadenratgeber von Glasurit unter www.glasurit.com/de-de/lackschaedenratgeber.

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

Dazu auf der folgenden Seite die Abbildung übereinanderliegender Lackschichten eines VW Typ 147 (Fridolin) als Querschnitt unter dem Lichtmikroskop. Insgesamt liegen hier 17 Schichten vor. Die Gesamtschicht beträgt über 600 my. Gut zu erkennen ist das unten liegende Postgelb, dann wurde mehrfach gelb neu überlackiert und irgendwann wurde der Fridolin rot. Eine zeitliche Datierung ist nicht möglich, in den Fahrzeugunterlagen fanden sich keine Hinweise auf Lackierungen. Ganz- oder Umlackierungen waren typisch bis in die 80er Jahre hinein. Heute passiert das sehr selten.

Im Querschnitt ist sichtbar das sich einige Schichten voneinander trennen und damit die Zwischenhaftung gefährdet ist. Ein weiterer Schichtaufbau ist hier nicht zu empfehlen.

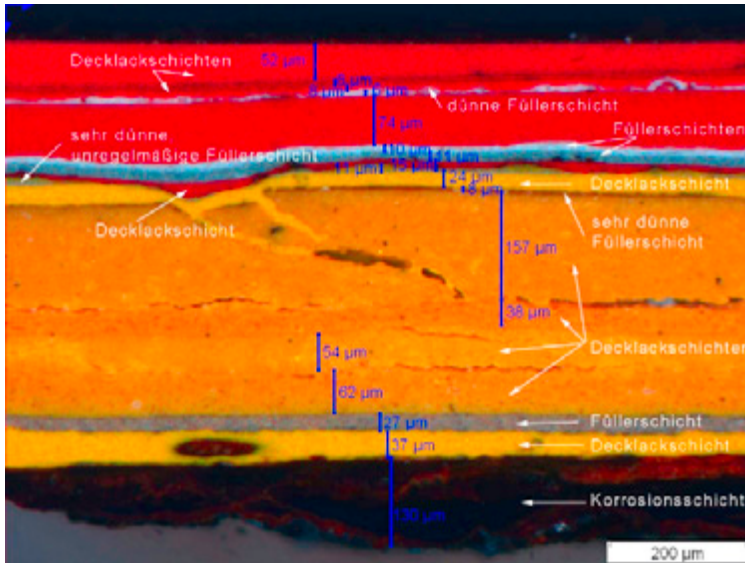


Abbildung übereinanderliegender Lackschichten als Querschnitt unter dem Lichtmikroskop.

Lackreparaturen sollten bei Young- und Oldtimern nur im kleinstmöglichen Bereich erfolgen, um möglichst viel alte Substanz zu erhalten und nicht ohne Notwendigkeit über zu lackieren. Oft wird dazu eine Teillackierung notwendig. 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. anzupassen. Das bedeutet zusätzlichen Aufwand der auch zu zahlen ist.

Dabei geht es gar nicht immer um den Erhalt der Erstlackierung sondern generell um gealterte Lackflächen. Zur Erhaltung gealterter und intakter Lackierungen gibt es viele Techniken und Möglichkeiten zur Aufbereitung, Konservierung und Stabilisierung.

Angebote zur Pflege und Konservierung oder Stabilisierung gealterter Lackoberflächen gibt es viele. Dabei geht es gar nicht immer um den Erhalt der Erstlackierung sondern generell um den gealterte intakte Lackierungen. Wichtig

ist zu verstehen, dass diese Lackaufbauten generell sensibler sind als neue Lackierungen. Substanz altert, Material ermüdet, „Auto-Lebensumstände“ und Pflegezustand entscheiden über zusätzliche Jahre. Es ist fast wie im richtigen Leben.

Polieren kann man sich als Schleifprozess im sehr kleinen vorstellen. Für oberflächenwirksame Arbeiten ist penible Reinigung (beispielsweise mit Reinigungsknete) Grundvoraussetzung für weitere Schritte. Wenn das nicht erfolgt, wirken Verschmutzungsreste wie (nicht gewollte) Schleifmittel und die gute Absicht kehrt sich ins Gegenteil. Polierarbeiten sind durch Verwendung geeigneter Polituren, Maschinen, Werkzeuge und Arbeitstechniken so auszuführen das sie nur minimalen Materialabtrag erzeugen oder mit anderen Mitteln sogar ohne Abtrag minimale Vertiefungen/ Riefen aufgefüllt werden können, beispielsweise mit geeigneten Wachsen. So lässt sich aus Altlackierungen viel herausholen. Der Experte sollte wissen was zu tun ist, aber die Aufbereitung ist auch ein beliebtes Betätigungsfeld für Do-It-Yourselfer. Tipp: Dabei immer

16. Restaurierung

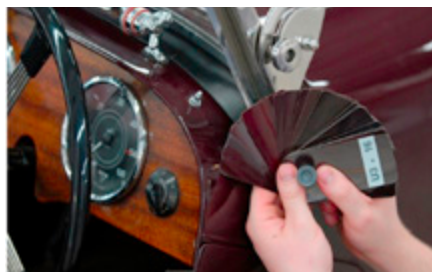
mit den mildesten Mitteln beginnen und sich Zeit nehmen. Durch zu hektische oder falsche Methoden kann ein Schaden erzeugt werden kann der im Nachgang nur schwer wieder zu beheben ist.

Eine wichtige Unterscheidung ist die Definition von Originallack und Originalfarbton. Der „**Original-Lack**“ ist der **Erstlack**, also der vor der Auslieferung auf das Fahrzeug aufgetragene Lackaufbau. Jede später aufgetragene Lackierung, sei sie auch noch so gut „originalgetreu“ gemacht, ist also nicht mehr der Erstlack. Das kann je nach Fahrzeugtyp und Historie ein bedeutender wertbestimmender Faktor sein. Schichtdickenmessgerät immer dabei haben!



Der „**Originalfarbton**“ beschreibt den sog. Stamm-Farbton, dessen Name, Nummer oder Code sich am Fahrzeug oder in den Unterlagen zum Fahrzeug befindet. Einfache Beispiele sind die gut sichtbaren Typenschilder bei Mercedes oder beim Porsche 356 (s. Foto). Meist gibt es einen Farbtoncode/-nummer, manchmal auch den Namen. Jeder Hersteller hat hier seine eigene Logik.

Für eine farbtongenaue und damit unsichtbare Lackreparatur muss der Farbton an der Umgebung der beschädigten Fläche angeglichen werden. Zur Farbtonbestimmung gibt es verschiedenen Methoden. Heute kann mit Spectro-Photometern eine sehr gute erste Angleichung erfolgen. Letztlich kann es sein das ein Tönen/Nuancieren nötig ist und/oder die handwerkliche Kunst des Lackierers gefragt ist.



Farbtonsuche mit einem Farbfächer des Glasurit Color-Profi-Systems.

Zusammenfassung

Der Zustand der Altsubstanz bzw. Altlackierung gibt immer vor was technisch möglich ist. Dazu kommen die persönlichen Vorstellungen des Besitzers. Damit ist jede Lackierarbeit absolut individuell. Eine gute Absprache zwischen Besitzer und Lackierbetrieb erspart spätere Streitigkeiten.

Wichtig ist letztendlich auch, dass die Verkehrssicherheit der Fahrzeuge gegeben ist und die Sicherheitsaspekte den gesetzlichen Regeln zum Fahren auf öffentlichen Straßen entspricht.

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.glasurit.com/de/classic-car-colors.

Classic Car Colors



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 über unser weltweit grösstes Farbtonarchiv zum Originalfarbton für ihren Klassiker und zu einem geeigneten Glasurit-Partnerbetrieb in Ihrer Nähe.

classiccarcholors.com



Scan mich!



Global Partner

glasurit.com/de/en

» NEW CLASSIC ALLIANCE

AUTOMECHANIKA FRANKFURT GRÜNDET CLASSIC ALLIANCE

Die DNA der Automechanika Frankfurt liegt darin, führende internationale Player aus Industrie, Werkstatt und Handel zu Themen entlang der gesamten Wertschöpfungskette der Automobilindustrie zusammenzubringen. Mit dem neuen B2B Classic Car Netzwerk „Classic Alliance“ verknüpft die Automechanika erstmals gezielt den Automotive Aftermarket mit der Oldtimer-Szene.

Damit reagieren die Organisatoren der Messe auf das weltweit große Interesse an klassischen Fahrzeugen und auf zentrale Herausforderungen wie die Sicherung der Ersatzteilversorgung, den Erhalt und Transfer von Know-how angesichts zunehmender Verrentung erfahrener Fachkräfte, sowie den Mangel an spezialisierten Ausbildungsformaten. Klassik ist für viele Werkstätten bislang eher ein Nebensegment, dabei bietet es für zahlreiche Kfz-Betriebe ein lukratives Zusatzgeschäft – in der Restaurierung, Wartung und spezialisierten Services für klassische Fahrzeuge. Das Netzwerk stärkt gezielt die Sichtbarkeit und Vernetzung von Profis der Szene, dazu gehören neben der ausstellenden Industrie auch internationale Verbände und Institutionen und Fachbesucher mit Geschäftsbeziehungen in die Klassik-Szene.

Zentrales Anliegen ist, Transparenz in dem zersplitterten Milliardenmarkt zu schaffen, der sich um Old- und Youngtimer, Liebhaberfahrzeuge und Supercars dreht. Der Bedarf an Spezialisten für den weltweiten Klassik-Fahrzeugpark ergibt für Fachbetriebe und Anbieter nachhaltige Chancen in diesem passionsgetriebenen Geschäftsfeld. Unterstützung erhalten die Veranstalter der Automechanika Frankfurt von den Partnern Bosch, DAT, Eucon und ROWE.



Der neue strategische Partner FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens), der weltweiten Dachverband der Oldtimerverbände, vertritt Clubs in über 80 Ländern mit mehr als zwei Millionen Mitgliedern und verfügt über eines der größten internationalen Netzwerke der Klassikszenen.



Zur Messe vom 8. bis 12. September 2026 trifft sich die Community in der Halle 11. Die Besucher erwarten dort tägliche Live-Restaurierungen an einem echten Exoten und natürlich Zeit zum persönlichen Austausch und Networking – auch bei der Happy Hour am Nachmittag. Außerdem ist ein spannendes Rahmenprogramm mit Bühnentalks direkt im Classic Areal mit bekannten, internationalen

Experten geplant, das von Jürgen Book, Oldtimer-Liebhaber und Lack-Experte mit 50-jähriger Erfahrung in der Automobilindustrie, zusammengestellt wird.

Ein Highlight wird die Preisverleihung des „Goldenen Klassikers“ von Auto BILD Klassik am Abend des 8. September 2026. Das Team der Automechanika ist auch auf ausgewählten Veranstaltungen unterwegs, um Kontakte zu knüpfen und Impulse für das neue Netzwerk mitzunehmen. Einladungen zu interessanten Klassik-Events, wo Sie auch das Team treffen können, spannende Branchen-Insights und neue Geschäftskontakte und was Sie im



September in Frankfurt erwartet, erfahren Sie im Classic Alliance Newsletter. Werden Sie Teil davon, jetzt kostenlos anmelden unter www.automechanika-classic.com

**auto
mechanika**

messe frankfurt

NEW CLASSIC ALLIANCE

Jetzt
registrieren

Where Passion meets Business: Die Automechanika Frankfurt bringt erstmals den Automotive Aftermarket und die Oldtimer-Szene gezielt zusammen. Profitieren Sie von Branchen-Insights, exklusiven Events und wertvollen Kontakten – in einem starken Netzwerk für Profis aus Industrie, Handel, Werkstatt und Servicewelt: der neuen Classic Alliance.

Strategischer
Partner:

Partner:

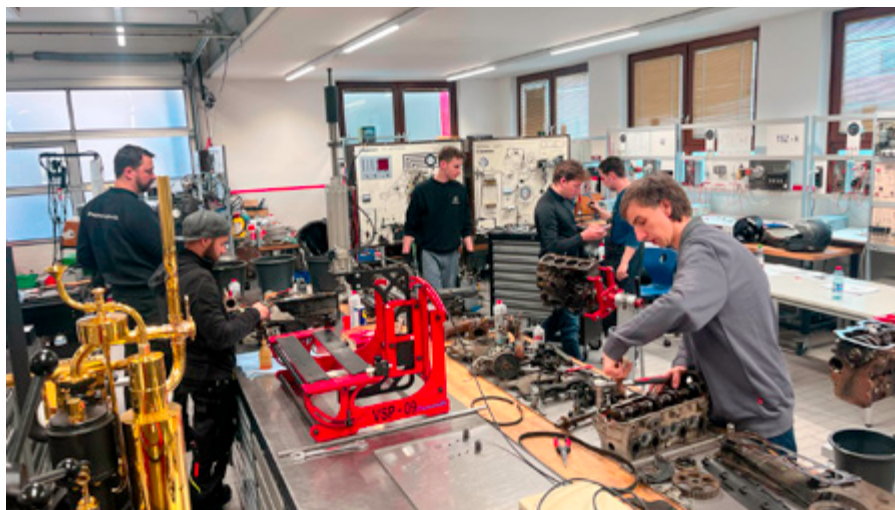


BOSCH



ROWE

automechanika-classic.com



» YOUNG- UND OLDTIMERTECHNIK IM GRIFF

Die Young- und Oldtimerszene ist auf qualifizierten Schraubernachwuchs angewiesen. Die dafür erforderlichen Kenntnisse werden in der klassischen Berufsschulausbildung jedoch zunehmend zugunsten moderner Technologien vernachlässigt oder nicht mehr vermittelt. Die Akademie der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen (HfWU) hat sich dieser Aufgabe gemeinsam mit der Kern-Akademie und namhaften Partnern angenommen.

Wachsender Bedarf an Technikwissen

Der Bestand an Young- und Oldtimern in Deutschland wächst kontinuierlich. Die Fahrzeuge prägen als rollendes Kulturgut das Straßenbild und stehen für Fahrfreude, Technikgeschichte und Individualität. Gleichzeitig mehren sich die Herausforderungen für ihren Erhalt.

Der technische Wandel hat dazu geführt, dass Mechatronik, Elektrifizierung, Digitalisierung und Automatisierung heute die Ausbildung dominieren. Klassische Inhalte der Kfz-Mechanik und -Elektrik werden nur noch eingeschränkt vermittelt. Dieses Defizit wiegt besonders schwer, da bei historischen Fahrzeugen computergestützte Diagnosen und der einfache Austausch von Komponenten häufig nicht möglich sind. Ersatzteile sind oft schwer verfügbar oder sehr kostenintensiv, sodass fachgerechte

Fehlersuche, Aufbereitung und Revision unverzichtbar bleiben.

Hinzu kommt ein zunehmender Wissensverlust durch den altersbedingten Ruhestand erfahrener Fachkräfte. Die für den Erhalt historischer Fahrzeuge notwendigen Fähigkeiten gehen damit schrittweise verloren – ein Umstand, der auch im Parlamentskreis Automobiles Kulturgut im Deutschen Bundestag thematisiert wurde.

Mit der wachsenden Zahl klassischer Fahrzeuge steigen zugleich die Anforderungen an Werkstätten und Restaurierungsbetriebe. Restaurierungsqualität, Originalität und Werterhalt haben nicht nur für Halter und Sammler, sondern auch aus kultureller und wirtschaftlicher Sicht hohe Bedeutung.

Zertifikatslehrgang für Young- und Oldtimer-technik



Vor diesem Hintergrund wurde an der HfWU der Zertifikatslehrgang „Zertifizierter Experte für Young- und Oldtimertechnik (ZET)“ entwickelt. Das bundesweit einzigartige Weiterbildungsformat adressiert gezielt den steigenden Bedarf an qualifiziertem Fachwissen in der Klassikerszene. Ziel ist es, traditionelles handwerkliches Können mit technischem Detailwissen zu verbinden und dieses Wissen für kommende Generationen zu sichern.

Die Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen (HfWU) ist mit den dort angesiedelten automobilwirtschaftlichen Studiengängen und dem renommierten Institut für Automobilwirtschaft (IFA) bekannt für praxisnahe Bildungsprogramme im Kfz-Bereich und sieht sich als Bindeglied zwischen Forschung, Ausbildung und Praxis.

Initiiert wurde der Lehrgang durch Vertreter aus Handwerk, Verbänden und der Oldtimerszene. Unterstützt wird der ZET unter anderem durch den Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK), die Kfz-Innung Stuttgart, die Initiative „Classic meets Future“ sowie ADAC Klassik.

Die Zielgruppen sind Auszubildende ab dem dritten Lehrjahr, Gesellen aus Restaurierungs- und Kfz-Fachbetrieben, Sachverständige sowie engagierte Young- und Oldtimerehrer. Der Lehrgang ist modular aufgebaut und kann berufsbegleitend absolviert werden.

Inhalte und Praxisbezug

Der ZET umfasst sechs zweitägige Module mit Theorie und einem sehr hohen Praxisanteil – zentral für den Erfolg in realen Alltagssituationen in Restaurierungsbetrieben und bei Hobbyschraubern. Die Module bieten den Teilnehmern jede Menge Werkstatt-Praxis am Objekt mit Raum für Erfahrungsaustausch und unmittelbare Anwendung. Die Module finden Freitags und Samstags im Abstand von etwa vier Wochen statt, so dass eine Teilnahme für

Berufstätige einfach möglich ist. Die Inhalte spannen einen Bogen bis zu den Anfängen des Verbrennungsmotors und der frühen Automobilentwicklung. Diese ist für die



Teilnehmer unmittelbar „erfahrbar“ dank einer Fahrt auf einer Replika des Daimler Reitwagens oder der Daimler Motorkutsche.

Der Fokus der weiteren Module liegt dann bei der Motor-, Zünd-, Vergaser- und Einspritztechnik bis hin zu ausgewählten Themen aus Elektrik, Fahrwerk, Bremsen und Antriebsstrang. Ein Höhepunkt ist der Aufbau und Test der von den Teilnehmenden revidierten Motoren auf dem Prüfstand.

Die Schulungen finden überwiegend an der Kern-Akademie in Neuffen und bei hellspeed in Benningen statt. Das Team um Thorsten Kern schult seit Jahren erfolgreich und sehr engagiert auf Basis umfassender praktischer, theoretischer und didaktischer Erfahrung – und lässt außerdem die faszinierenden, fahrtauglichen Motorkutschen und Reitwägen entstehen.

Der Lehrgang wird von Professor Dr.-Ing. M.S. Reinhold Bopp akademisch geleitet, um die hohe fachliche Qualität zu gewährleisten. Professor Bopp lehrt in den automobilwirtschaftlichen Bachelor- und Masterstudiengängen der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt, die für Vollzeitstudierende, aber auch berufsbegleitend angeboten werden.

16. Restaurierung



Modul 1: Motorenzerlegung



Modul 4: Einstellarbeiten Zündung mit Stroboskoplampe



Modul 2: Arbeiten am Kurbeltrieb



Modul 5: Mechanische und elektronische Einspritzung



Modul 3: Remontage des Zylinderkopfs



Modul 6: Testlauf der revidierten Motoren

Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) als Spitzenorganisation des Kfz-Gewerbes bringt seine jahrzehntelange Erfahrung ein und sorgt für die Vernetzung mit Fachbetrieben und Verbänden.

Die Kfz-Innung Region Stuttgart stellt sicher, dass der Lehrgang eng an den praktischen Anforderungen orientiert bleibt.

Abschluss und Nutzen

Nach erfolgreichem Abschluss des Programms, nachgewiesen durch eine theoretische und praktische Prüfung, erhalten die Teilnehmenden ein Zertifikat der HfWU-Akademie. Der Lehrgang kann zudem als Grundlage für weiterführende Qualifikationen im Sachverständigenwesen dienen – z. B. „Certified Expert for Historic Cars“ (CEHC).

Für Werkstätten und Restaurierungsbetriebe stellt der zertifizierte Nachweis spezialisierten Wissens ein wichtiges Qualitätsmerkmal dar. Gleichzeitig stärkt der ZET das technische Selbstvertrauen ambitionierter Hobbyschrauber und fördert den nachhaltigen Umgang mit klassischer Fahrzeugtechnik.

Fazit: Ein wichtiger Schritt für die Zukunft des rollenden Kulturerbes

Der Zertifikatslehrgang „Zertifizierter Experte für Young- und Oldtimertechnik“ schließt eine zentrale Lücke in der Qualifizierung der Klassikerszene. Als Brückenschlag zwischen

Hochschule, Handwerk und Praxis setzt er einen wichtigen Impuls für den langfristigen Erhalt des automobilen Kulturguts.



ZET – „Zertifizierter Experte für Young- und Oldtimertechnik“

Was ist das? Berufsbegleitender Zertifikatslehrgang der HfWU-Akademie zur praxisorientierten Weiterbildung in historischer Fahrzeugtechnik. Ziel ist der Aufbau solider technischer Kompetenzen für Young- und Oldtimer.



Zielgruppe: Kfz-Auszubildende ab 3. Lehrjahr, Gesellen, Meister, Restaurations- und Werkstattfachpersonal, Sachverständige, engagierte Schrauber/Enthusiasten.

Dauer & Ablauf (typisch):

- **6 Module**, jeweils **zwei Tage** (Freitag + Samstag)
- Unterricht meist berufsbegleitend an Wochenenden
- Mischung aus Theorie und sehr hohem Praxisanteil

Modul-Schwerpunkte:

- Geschichte & Gesamttechnik historischer Fahrzeuge
- Motortechnik & Motorblock
- Zylinderkopf-Analyse
- Zündung & Vergaser
- Einspritzsysteme
- Antriebsstrang & Bremssysteme

Abschluss: Erfolgreiche Teilnahme an Theorie- und Praxisprüfung
Hochschulzertifikat der HfWU-Akademie.

Kontakt: Prof. Dr.-Ing. Reinhold Bopp M.S.,
Hochschule für Wirtschaft und Umwelt
Nürtingen-Geislingen



Partner:



Das Original



» 17. WICHTIGE ÜBERGANGSVORSCHRIFTEN

Die StVZO schreibt national vor, welche technischen Merkmale Kraftfahrzeuge für eine Zulassung in Deutschland 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. Im Jahr 2024 erfolgte nochmals eine weitreichende Anpassung. Für die meisten Fahrzeuge mit einer Erstzulassung ab 20. Juni 2024 gelten nun, auch im Einzelfall, vorrangig die europäischen Vorschriften. § 72 Absatz 1 StVZO lautet derzeit wie folgt: (1) Für Fahrzeuge sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge, die vor dem 20. Juni 2024 erstmals in den Verkehr gebracht worden sind, sind die zum Zeitpunkt des jeweiligen Inverkehrbringens geltenden Vorschriften über den Bau der Fahrzeuge, der Systeme, der Bauteile und der selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge einschließlich der für solche Fahrzeuge erlassenen Nachrüstvorschriften, anzuwenden, soweit sich aus den nachfolgenden Absätzen nicht etwas anderes ergibt.

17.1 | ÜBERGANGSVORSCHRIFTEN FÜR PKW

Erstzulassung	§§	Vorschrift
vor 01.04.1952	§ 59 StVZO	Ort der Anbringung des Fabrik Schildes beliebig
vor 01.04.1952	§ 59 StVZO	Angabe des Fahrzeugtyps auf dem Fabrik Schild 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 Kennzeichnungspflicht für bauartgenehmigungspflichtige Teile
vor 01.01.1956	§ 35c StVZO	Keine Heizung und Lüftung im geschlossenen Pkw erforderlich
ab 01.04.1957	§ 22a StVZO	BAG Pflicht für Sicherheitsglas
ab 01.04.1957	§ 22a StVZO	BAG Pflicht für Fahrtrichtungsanzeiger
vor 01.01.1957	§ 40 StVZO	Keine Bauartgenehmigungspflicht für Sicherheitsglas
vor 01.04.1957	§ 54 StVZO	Gelbe Pendelwinker zulässig, für Fz. mit $L \leq 4.000$ mm und $B \leq 1.600$ mm
vor 01.04.1957	§ 54 StVZO	Winker mit gelbem Blinklicht zulässig, dto.
ab 01.01.1961	§ 22a StVZO	BAG Pflicht für Glühlampen für Scheinwerfer mit asymmetr. Abblendlicht
ab 01.01.1961	§ 22a StVZO	BAG Pflicht für Nebelscheinwerfer
ab 01.04.1961	§ 22a StVZO	BAG Pflicht für Sicherheitsgurte
vor 01.07.1961	§ 53 StVZO	Eine Bremsleuchte zulässig, sofern original
ab 01.01.1962	§ 22a StVZO	BAG Pflicht für Heizungen (ausgenommen Warmwasser- und elektrische Heizungen)
ab 01.01.1962	§ 38a StVZO	Diebstahlsicherung rückwirkend für alle erforderlich
vor 01.01.1962	§ 38a StVZO	Sicherung gegen unbefugte Benutzung als loses Zubehör (mit Ausnahmegenehmigung)
ab 01.01.1962	§ 55a StVZO	Funkschutzzeichen für Funkentstörung erforderlich
vor 01.07.1963	§ 35e StVZO	Hinten angeschlagene Türen zulässig
ab 01.07.1969	§ 29 StVZO	Pkw mit Ottomotor AU-pflichtig
ab 01.01.1977	§ 29 StVZO	Pkw mit Dieselmotor AU-pflichtig
vor 01.10.1969	§ 59 StVZO	FIN** darf auch eingraviert sein
vor 01.10.1969	§ 59 StVZO	FIN auch auf genietetem Schild zulässig
ab 01.04.1970	§ 35a StVZO	Sicherheitsgurte auf den vorderen Sitzen erforderlich
vor 01.01.1970	§ 54 StVZO	Fahrtrichtungsanzeiger hinten auch rot zulässig
vor 20.04.1973	§ 70/220/EWG	Kurbelgehäuseentlüftung darf ins Freie gehen
ab 01.10.1974	§ 43 StVZO	Abschleppöse vorn erforderlich; wenn Anhängelast, dann auch hinten erforderlich
ab 01.05.1979	§ 35a StVZO	Sicherheitsgurte auf den hinteren Sitzen erforderlich
vor 01.01.1983	§ 53 StVZO	Bremslicht auch gelb zulässig
vor 01.01.1983	§ 53 StVZO	Brems- und Blinklicht als Baueinheit zulässig (Einkammerleuchte), nur bei Abnahme vor 01.01.1998, sonst gilt der 01.01.1970
ab 01.01.1986	§ 22a StVZO	BAG Pflicht für Rückfahrscheinwerfer
ab 01.01.1987	§ 52a StVZO	Pflicht für Rückfahrscheinwerfer
ab 01.08.1988	§ 50 StVZO	Hauptscheinwerfer Anbauhöhe untere Spiegelkante größer/gleich 500 mm, oberster Punkt leuchtende Fläche kleiner/gleich 1.200 mm
ab 01.10.1989	§ 30b StVZO	Berechnung des Hubraums $\pi = 3,1416$, Bohrung u. Hub in 1/10 mm, runden auf eine Stelle nach dem Komma
ab 01.01.1990	§ 50 StVZO	Leuchtweitenregulierung erforderlich
ab 01.01.1991	§ 41 StVZO	Bremsanlage von Pkw muss RL 71/320/EWG entsprechen
ab 01.01.1991	§ 53d StVZO	Nebelschlussleuchte erforderlich

ab	01.01.1991	§ 57 StVZO	Geschwindigkeitsmesser muss RL 75/443/EWG entsprechen
ab	01.01.1992	§ 35a StVZO	Verankerungspunkte für Sicherheitsgurte müssen 76/115/EWG entsprechen
ab	01.10.1998	§ 22a StVZO	BAG Pflicht für Luftreifen
ab	01.10.1998	§ 38b StVZO	Pkw-Alarmsysteme müssen RL 74/61/EWG entsprechen
ab	01.10.1998	§ 76/756/EWG	3. Bremsleuchte an EG-typgenehmigten Fahrzeugen erforderlich
ab	01.10.1999	§ 35a StVZO	Einzelgenehmigte Fahrzeuge: Sitze und deren Verankerung müssen EG Vorschriften entsprechen (Sonderregelungen für Importfahrzeuge möglich)
ab	01.10.1999	§ 35a StVZO	Kopfstützen an den vorderen Außensitzen erforderlich
ab	01.04.2000	§ 50 StVZO	Sichtwinkel und Anbau der Umrissleuchten gemäß 97/28/EG
bis	01.04.2000	§ 50 StVZO	Automatische Leuchtweitenregulierung und Scheinwerferreinigungsanlage nicht vorgeschrieben, wenn Gasentladungslampen davor nachgerüstet
ab	01.01.2001	§ 47 StVZO	Für Fahrzeuge mit Ottomotor OBD vorgeschrieben
ab	01.10.2001	§ 39a StVZO	Kennzeichnung der Betätigungseinrichtungen, Kontrollleuchten und -Anzeigen müssen der RL78/316/EWG in der Fassung 94/53/EG entsprechen
ab	01.04.2002	§ 47a StVZO	Einführung der Abgasuntersuchung mit Geregelmtem Katalysator und OBD (Ottomotor)
ab	01.10.2002	§ 55a StVZO	Nachweis EMV*** auch für Einzelfahrzeuge erforderlich, davor nur Funkentstörung

17.2 | ÜBERGANGSVORSCHRIFTEN FÜR MOTORRÄDER

Erstzulassung	§§	Vorschrift
vor 01.01.1937	§22a, 50(2), 53(1) StVZO	zus. oder alternativ abnehmbare Bauartgen. LED-Fahrradscheinwerfer, min. 50 Lux, 50 m Mindestreichweite, bei Bedarf mit abnehmbare LED-Fahrradschlussleuchte zulässig
vor 01.04.1952	§ 59 StVZO	Ort der Anbringung des Fabrik Schildes beliebig
vor 01.01.1954	§ 22a StVZO	Keine Kennzeichnungspflicht für bauartgenehmigungspflichtige Teile
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)
vor 01.01.1961	§57 (1),(2)	abnehmbarer Geschwindigkeitsmesser (sicherer Verbau, sichtbar, max. 7% Abw., min. tats. Geschw.)
ab 01.01.1961	§ 22a StVZO	BAG Pflicht für Glühlampen für Scheinwerfer mit asymmetr. Abblendlicht
ab 01.01.1961	§ 22a StVZO	BAG Pflicht für Nebelscheinwerfer
vor 01.01.1962	§ 36a StVZO	Keine genaue Definition über Radabdeckungen (keine heutigen Maßstäbe anlegen)
vor 01.01.1962	§ 38a StVZO	Sicherung gegen unbefugte Benutzung als loses Zubehör (in BW ohne Ausnahme möglich)
ab 01.01.1962	§ 54 StVZO	Fahrtrichtungsanzeiger erforderlich
ab 01.01.1962	§ 55a StVZO	Funkschutzzeichen für Funkentstörung erforderlich
vor 01.01.1970	§ 54 StVZO	Fahrtrichtungsanzeiger hinten auch rot zulässig
vor 01.01.1983	§ 53 StVZO	Bremslicht auch gelb zulässig
vor 22.03.1985	§ 53 StVZO	Rückstrahler der Kategorie I zulässig
ab 22.03.1985	§ 53 StVZO	Rückstrahler der Kategorie IA zulässig
ab 01.04.1986	§ 30a StVZO	Einhaltung des Antimanipulationskatalogs für Fahrräder mit Hilfsmotor, Klein- und Leichtkrafträder aus StVZO
ab 01.01.1987	§ 53 StVZO	Rückstrahler nicht an beweglichen Teilen zulässig, an den Lenkerenden bei Fahrzeugen mit ABE/EBE bis zum 16.06.2003 weiterhin zulässig
ab 01.01.1988	§ 49a StVZO	Ausreichende elektrische Versorgung der Scheinwerfer und Signalleuchten erforderlich
vor 01.01.1988	§ 50 StVZO	Hauptscheinwerfer Anbauhöhe untere Spiegelkante kleiner 1.000 mm
ab 01.08.1988	§ 50 StVZO	Hauptscheinwerfer Anbauhöhe untere Spiegelkante mindestens 500 mm, oberster Punkt leuchtende Fläche kleiner 1.250 mm
ab 01.01.1988	§ 53 StVZO	Bremslicht erforderlich
ab 01.10.1989	§ 30b StVZO	Ber. des Hubraums $\pi \cdot d^2 \cdot h$, Bohrung u. Hub in mm, runden auf eine Stelle nach dem Komma
ab 01.01.1989	§ 47 StVZO	Abgasverhalten gem. ECE R40-00 bzw. ECE R47-00 erforderlich
ab 01.08.1990	§ 22a StVZO	BAG Pflicht für Beiwagen rückwirkend wieder aufgehoben
ab 01.01.1990	§ 56 StVZO	Zweiter Rückspiegel erforderlich, wenn bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit größer 100 km/h
ab 01.01.1991	§ 57 StVZO	Geschwindigkeitsmesser muss RL 75/443/EWG entsprechen
ab 01.07.1994	§ 47 StVZO	Abgasverhalten gem. ECE R-40-01, ECE-R40.00 mit Ausnahme bis 30.06.95
ab 01.10.1998	§ 41 StVZO	Bremsanlage muss RL 93/14/EWG entsprechen
ab 17.06.1999	§ 47 StVZO	Abgasverhalten muss RL 97/24/EG für neue Typen mit EG-BE entsprechen
ab 01.01.1999	§ 19 StVZO	reihenweise gefertigte Krafträder (Klasse L) benötigten ab diesem Zeitpunkt zum Verkauf in der EU eine EG-Typgenehmigung, Nationale ABE entfällt. Einzelgenehmigung weiterhin möglich
ab 01.04.2000	§ 32 StVZO	Einführung Grenzmaße für Fahrzeuge der Klasse L (Krafträder und leichte 4-rädr. Kfz)
ab 01.10.2000	§ 49 StVZO	Geräuschverhalten von Krafträdern mit Einzelbetriebserlaubnis muss RL97/24/EG entsprechen
ab 30.09.2000	§ 47 StVZO	Abgasverhalten von Krafträdern mit Einzelbetriebserlaubnis muss RL92/61/EWG entsprechen
ab 01.01.2002	§ 18 StVZO	Bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von Kleinkrafträdern max. 45 km/h
ab 01.10.2002	§ 55a StVZO	Nachweis EMV auch für Einzelfahrzeuge erforderlich, davor nur Funkentstörung

* BAG = Bauartgenehmigung ** FIN = Fahrzeug-Identifizierungsnummer *** EMV = Elektromagnetische Verträglichkeit



» 18. OLDTIMER UND SICHERHEIT

Nicht nur für Neueinsteiger ins Oldtimer-Hobby eine nahe liegende Fragestellung: Wie sieht es eigentlich mit der Sicherheit aus, wenn wirklich einmal etwas passiert? Klar ist: Ältere Automodelle sind zwangsläufig mehr oder weniger weit von dem Sicherheitsstandard entfernt, den wir heute als selbstverständlich ansehen. Scheibenbremsen, Antiblockiersysteme, Airbags, elektronische Fahrstabilitätsregelungen, Sicherheitsgurte, Gurtstraffer, Kopfstützen, crashoptimierte Karosseriekonzepte oder gar Sicherheitsassistenzsysteme sucht man meist vergebens – auch wenn sich bereits in den 50er-Jahren einige Hersteller intensiv mit dem Thema Fahrzeugsicherheit beschäftigten.

18.1 / ALLGEMEINES

Crashversuch: Aus Anlass seines 100-jährigen Jubiläums hatte der ADAC zwar kein Modell aus seinem Gründungsjahr, mit einem VW Käfer aber dennoch ein Vorkriegskonzept auf die Crashbahn gestellt. Die Anforderungen waren topaktuell: Nach dem Euro NCAP-Verfahren, in dem sich normalerweise neue Modelle bewähren müssen, trat der Käfer Baujahr 1983, also immerhin schon mit Sicherheitsgurten, zum Vergleich mit einem Golf II und einem Golf IV im Frontal- und Seitencrash an. Während beim jüngsten Modell nur die Füße des Fahrers einem deutlichen Verletzungsrisiko ausgesetzt

waren, hätte der Frontalaufprall für den Käfer-Fahrer, neben etlichen anderen Blessuren, deutliche Kopfverletzungen zur Folge gehabt. Da tröstet es nur wenig, dass die Dummy- Belastungswerte im Seitenaufprall moderat ausfielen und, zur Überraschung der Experten, der Golf II wesentlich schlechter abschnitt. 2017



wurde auf der ADAC Crashtest Anlage ein Vergleich von Golf II und Golf VII durchgeführt. Die Ergebnisse und weitere Infos zum Crashtest gibts hier:

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 geringer 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 informiert diese ADAC Publikation: www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/ausstattung-technik-zubehoer/ladungssicherung/tier-transport-auto/

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 Entwicklungs-epochen vom aktuellen Standard entfernt sind, kann bereits ein banaler Auffahrunfall mit geringer Geschwindigkeit äußerst fatale Folgen haben. Während ein Erwachsener in der Lage ist (oder sein sollte), diese Risiken für sich selbst abzuschätzen, hat ein Kind als Beifahrer diese Chance nicht. Auch wenn der Oldtimer ein Hobby für die gesamte Familie sein soll (Ausflüge etc.), sollte man die Kindermitnahme gut überlegen. Auf jeden Fall sollte man sich genau informieren, inwieweit Gurtnachrüstungen beim konkreten Automodell machbar sind. Bei vielen Modellen aus den 60er- und 70er-Jahren kann man Sicherheitsgurte leicht nachrüsten: Befestigungspunkte dafür waren häufig schon hinter Türsäulen-Verkleidungen und am Unterboden vorhanden. Insbesondere, wer seine Kinder ins Oldtimer-Hobby einbeziehen möchte, sollte die Möglichkeiten einer Gurtnachrüstung für eine sichere Befestigung von Kindersitzen nutzen. Die Kindermitnahme in gurtlosen Fahrzeugen wurde mittlerweile neben einigen anderen Vorgaben gesetzlich schärfer gefasst (Ausrüstungsvorschriften § 35a StVZO, Personenbeförderung § 21 StVO 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 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 (mit Beckengurt erlaubt). Dies sollte aber als dringender Rat des ADAC nur in Ausnahmefällen geschehen!
- Hat das Auto zwar Rücksitze, aber nur vorne Gurte, ist es hingegen nicht nur erlaubt, sondern sogar geboten, die Kleinen im Kindersitz auf den Beifahrersitz zu packen.
- Ältere Kindersitze, die noch nicht mit der Prüfnorm UN ECE Reg. 44/03, 44/04 oder UN ECE Reg. 129 (i-Size) gekennzeichnet sind, dürfen seit April 2008 nicht mehr verwendet werden. Kindersitze mit Top Tether oder Stützfuß können in Oldtimern oft nicht verwendet werden.

Aufgrund zahlreicher nationaler Ausnahmen können die Regelungen im europäischen Ausland geringfügig abweichen. Wenn Kinder auf der Urlaubsreise jedoch wie in Deutschland vorgeschrieben gesichert werden, sollte es im europäischen Ausland keine Probleme geben.



18.3 | UMRÜSTEN DES BORDNETZES VON 6 V AUF 12 V

Ein kontrovers diskutiertes Thema unter Oldtimer-Fahrern: Soll man auf die Originalität verzichten und die bis in die 50er-Jahre weit verbreiteten 6-Volt-Bordnetze auf zeitgemäße 12 Volt umrüsten? Der Aufwand ist nicht zu unterschätzen: Ob Anlasser, Scheibenwischer, Innenraum-Gebläse, Relais, Radio – mit Ausnahme der Verkabelung muss die Elektrik weitgehend umgebaut werden. Vergleichsweise einfach geht das nur bei frühen Nachkriegsmodellen wie dem VW Käfer, bei dem man auf passgenaue Baukomponenten späterer Baujahre zurückgreifen kann.

Die „sichtbare Originalität“ zumindest leidet kaum: Nur die Batterie mit ihren sechs (anstelle von drei) Zellen-Stopfen offenbart die Aufrüstung – dass auf manchen Bauteilen oder Glühlampen ein höherer Spannungswert steht, würde sich erst nach einer peniblen Kontrolle zeigen.

Aus reinem Modernitätswahn heraus wird sich freilich niemand mit der Thematik befassen. Hier geht es vielmehr darum, dass ein optimiertes Bordnetz die elektrischen Verbraucher leistungsfähiger macht. Präzise ausgedrückt: Die Scheinwerfer können heller strahlen, der Scheibenwischermotor kann schneller laufen. Die Spannungsverluste sind aufgrund der halbierten Ströme auch in den Leitungen niedriger. Dies gilt umso mehr, als mit fortschreitendem Alter des Fahrzeuges Übergangs- widerstände 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, 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. „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 | LED-RETROFITS

LED-Retrofits versprechen mehr Licht und mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Die Scheinwerfer von vielen älteren Autos und Modellen, die mit altem H4- oder H7-Halogenlicht ausgestattet sind, können seit Langem mit LED-Lampen nachgerüstet werden. Aber obwohl LED-Retrofits in einigen Ländern im asiatischen Raum schon genutzt wurden, waren sie in Europa aufgrund der Gesetzeslage im Straßenverkehr lange unzulässig. Die Leuchtmittelhersteller Osram und Philips entwickelten LED-Leuchtmittel für den europäischen Raum und erreichten für jeweils gut verkaufte und populäre Fahrzeugmodelle die nötige Zulassung. Auf Initiative des Mercedes-Benz R/C 107 SL-Club Deutschland e.V. und mit

der Unterstützung des ADAC wurde von Philips die nötige Entwicklungsarbeit durchgeführt, um auch für diesen Fahrzeugtyp die erforderliche Straßenzulassung der LED-Retrofits zu erhalten. Inzwischen sind LEDs für hunderte Fahrzeugtypen, wie den viel verkauften Golf II, VW-Bus T3 oder den LT, Caddy, Käfer und sogar den Sachsenring-Trabant auf den Markt gekommen. Auch die Prüforganisationen kamen zum Ergebnis, dass die LED den Oldtimer-Status nicht gefährden. Denn das Leuchtmittel verändert das Erscheinungsbild nicht: Von außen ist nicht erkennbar, was hinter der Streuscheibe im Scheinwerfer steckt. Seit Mitte 2025 gibt es sogar LED-Retrofits mit warmweißer Lichtfarbe für einige Modelle, von außen kaum zu unterscheiden bieten sie deutlich bessere Sicht bei Nacht als Halogenlampen.

Weitere Infos finden Sie im ADAC-Blog „LED-Retrofits: Mehr Licht jetzt auch für Oldtimer-Fahrer“



18.5 | ROAD SAFETY CHARTER

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist seit vielen Jahrzehnten ein Anliegen des ADAC sowie anderer internationaler Institutionen und Verbände. Die hohen Unfallzahlen der 70er-Jahre sind passé, aber dennoch ist es ein Ziel, die Zahl der Verletzten und Getöteten im Straßenverkehr weiter zu reduzieren. 2004 wurde die Europäische Charta für die Straßenverkehrssicherheit ins Leben gerufen, mit der Zielsetzung, die Anzahl der Verkehrstoten zu reduzieren.



Die Europäische Union hatte sich hier ein ehrgeiziges Ziel gesetzt: Die Zahl der Verkehrstoten sollte bis 2020 im Vergleich zum Jahr 2010 halbiert werden. Während 2001 noch 54.000 Personen auf Europas Straßen starben, waren 2010 noch 31.500 sowie 2015 noch 26.000 Verkehrstote zu beklagen. Gemäß dem von der Europäischen Kommission im April 2021 vorgelegten Bericht hat die Zahl der im Straßenverkehr ums Leben gekommen Menschen in 2020 mit 18.800 einen Tiefststand erreicht. Es wird weiter daran gearbeitet, diese Zahl durch entsprechende Maßnahmen noch weiter zu senken. Neben dem ADAC und anderen zahlreichen Institutionen ist auch der Oldtimer-Weltverband FIVA als Vertragspartner dieser „Road Safety Charter“ beigetreten. Unfälle mit historischen und klassischen Fahrzeugen sind zwar eher selten, aber der FIVA ist es ein wichtiges Anliegen, dieses von den Oldtimer-Fahrern erreichte hohe Niveau der Straßenverkehrssicherheit aufrechtzuerhalten. Vor diesem Hintergrund hat die FIVA einen Leitfaden zur Nutzung von historischen und klassischen Fahrzeugen entwickelt. Dieser „Drivers Guide“ stellt eine Sammlung von Verhaltensregeln dar, die Oldtimer-Fahrer beachten sollten, um zur allgemeinen Verkehrssicherheit beizutragen. So sollte ein Oldtimer-Besitzer sich vor jeder Fahrt vergewissern, dass sein Fahrzeug voll

verkehrstüchtig und betriebsbereit ist (dies ist gem. § 23 Abs. 1 StVO für jeden Autofahrer gesetzlich vorgeschrieben). 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/klaskik.



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; ...“



18.6 | ADAC OLDTIMER-TRAININGS UND EVENTS

Der ADAC bietet bundesweit individuelle Events auf den Fahrsicherheitszentren- und -anlagen an. Hier können wir ihre individuellen Wünsche, ein spezielles Rahmenprogramm und / oder Auszüge aus dem speziellen ADAC Oldtimer-Training realisieren.

Zudem bieten einige Trainingsanlagen geschlossene Oldtimer-Gruppentrainings an. Auch hier können individuelle Wünsche im Training berücksichtigt oder ein spezielles Rahmenprogramm angeboten werden. Die Anfrage ist auch über einen Oldtimer- oder Youngtimer-Club möglich.

Die Inhalte eines Oldtimer-Trainings 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.



Generelle Infos zum Fahrsicherheitstraining:

www.adac.de/fahrsicherheitstraining

Infos für individuelle Events unter:

Tel. 089 7676 5151

Infos für Gruppentrainings unter:

www.fsz-grevenbroich.de

www.fsz-hannover.de

www.adac-fahrtraining.de

» 19. OLDTIMER-VERANSTALTUNGSARTEN

Wer gerne selbst an Ausfahrten teilnehmen oder ein Oldtimer-Treffen besuchen möchte, für den haben wir in diesem Kapitel die unterschiedlichen Veranstaltungsarten zusammengestellt und versucht, diese zu charakterisieren. Oft werden verschiedene Veranstaltungstypen miteinander vermischt – erlaubt ist, was gefällt und den Teilnehmern Spaß macht. Bei dem großen Angebot gibt es kein Event, das dem anderen gleicht. Jedes Treffen, jede Ausfahrt, jede Rallye und jedes Rennen hat seine oder ihre eigenen Besonderheiten, auch wenn die Grundsätze meist dieselben sind.

19.1 | OLDTIMER- UND CLUB-TREFFEN

Oldtimer-Treffen sind ein Eldorado für Zuschauer. Besitzer von historischen und klassischen Fahrzeugen präsentieren dem interessierten Publikum ihre mobilen Schätze. Oftmals verbinden die Veranstalter ein Treffen mit Ausfahrten, Teilmärkten, Fahrzeug-Korsos, Sternfahrten oder einem Concours d'Élégance. Auf der Internetseite www.adac.de/veranstaltungen finden sich etliche Oldtimer-Treffen, die vom ADAC und seinen vielen Clubs organisiert werden.

Tipp: ADAC Old- und Youngtimertag in Stendal am 10. Mai 2026 und ADAC Old- und Youngtimertag in Laatzen am 3. Oktober.

19.2. | BENZINGESPRÄCHE MIT KAFFEE

Immer mehr Menschen entdecken die Faszination zwangloser Treffen an Museen und Firmenstandorten, die hauptsächlich an Wochenenden stattfinden. Ein herausragendes Beispiel dafür ist „Classics & Coffee“, ein beliebter markenoffener Old- und Youngtimertreff von April bis Oktober, immer sonntags am

Mercedes-Benz Museum in Stuttgart. Ebenso zieht das „Kaffee & Karossen“ Event am PS.Speicher in Einbeck regelmäßig viele Teilnehmer bei den Klassikertreffen an. BMW gestaltet seine Treffen in der bayerischen Landeshauptstadt unter dem Motto „Wheels & Weisswüsch“, während die Luxemburger Oldtimer-Freunde ihre Sonntagstreffen als „Oldtimer-Breakfast“ bezeichnen.

19.3 | OLDTIMER-AUSFAHRTEN

Ausfahrten mit Oldtimern finden auf öffentlichen Straßen statt und hierbei kommt es nicht auf Höchstgeschwindigkeit an. Je nach Art der Veranstaltung ist es möglich, dass die Organisatoren nur Automobile oder nur Motorräder für eine Teilnahme zulassen. Außerdem gibt der Veranstalter in der Regel ein Mindestalter für die Fahrzeuge vor. Legt der Eine einen Schwerpunkt auf Youngtimer, gibt es Andere, die nur 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 Zeitrahmen zu durchfah-





ADAC LANDPARTIE CLASSIC

OLDTIMER-WANDERN DURCH DAS JERICHOWER LAND

» 21. und 22. AUGUST 2026



ADAC

Das Oldtimer-Wandern des ADAC Berlin-Brandenburg ermöglicht Ihnen den absoluten Fokus auf Fahrspaß, Kultur und Genuss. Wir führen Sie und 99 weitere Oldtimer-Fans auf immer wieder neuen navigationsgeführten Routen durch Berlin, Brandenburg und darüber hinaus. Erleben Sie fernab von Alltagsstress und Hektik die ADAC Landpartie Classic!

» Jetzt anmelden unter adac-landpartieclassic.de





ren. 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

19.4 | 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 Wandertouren geruhsam und stressfrei die Landschaft entdecken sowie Kultur, Natur und Gastronomie der Austragungsregion kennenlernen. Bei den „Wanderpausen“ der Touren gibt es neben Kostproben landestypischer Spezialitäten auch einige Aufgaben zu bewältigen, die in eine Wertung einfließen. Mit der ADAC Deutschland Klassik wird seit 2010 jährlich eine andere Region Deutschlands

und bereits seit 2004 mit der ADAC Trentino Classic das Gebiet zwischen den Dolomiten und dem Gardasee mit klassischen Automobilen „erwandert“. 2018 wurde das bewährte Konzept des ADAC Oldtimer-Wanderns als ADAC Europa Classic ausgeweitet und zwar mit dem schweizerischen Tessin als erste Zielregion in 2018. Weiter wanderte die ADAC Europa Classic durch Österreich, Italien, Luxemburg und Deutschland/Bayern. 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. Der ADAC Nordrhein bietet mit der Rheinlandfahrt, der ADAC Eifelrundfahrt und der Gardasee Klassik ebenfalls ein großes Portfolio an Oldtimer-Wanderveranstaltungen an.

Bei vielen Oldtimer-Wandertouren kommen zunehmend elektronische Navigationsgeräte zum Einsatz. Somit kann auch der Beifahrer die Landschaft noch besser genießen. Bei den ADAC Youngtimer Touren kommen Fans junger Klassiker auf ihre Kosten. Die Ein-Tagestouren finden deutschlandweit in verschiedenen Regionen statt.

Eine weitere Veranstaltungsreihe für historische Motorräder sind die ADAC Classic meets Veranstaltungen.

Kontakt:

E-Mail: klassik@adac.de

www.adac.de/klassik



19.5 | CONCOURS D'ELÉGANCE

Bei einem Concours d'Elégance handelt es sich um einen Schönheitswettbewerb für Automobile oder Motorräder. Die schönsten Fahrzeuge werden prämiert und es gibt zudem oft auch begehrte Pokale, Sachpreise oder gar Preisgelder. Die Jury wertet nach verschiedenen Kriterien wie beispielsweise Originalität, Historie, Pflegezustand oder Gesamterscheinung der Fahrzeuge. Seltene und gepflegte Exemplare haben große Chancen auf eine gute Platzierung. Namen wie Pebble Beach (Kalifornien) oder Villa d'Este (Italien) sind den Enthusiasten ein Begriff. In Deutschland bieten Schlossanlagen meist einen edlen Hintergrund für hochrangige Concours-Veranstaltungen, wie etwa bei der Classic-Gala Schwetzingen. In jedem Fall handelt es sich bei diesen Events immer auch um gesellschaftliche Höhepunkte, bei denen Prominenz nicht fehlt. „Sehen und gesehen werden“ heißt hier das Motto.

Siehe hierzu auch den Beitrag „Still gestanden – Automobilparade“ am Ende dieses Kapitels.

19.6 | OLDTIMER-FAHRTEN AUF GLEICHMÄSSIGKEIT

Während es bei touristischen Ausfahrten gelassener zugeht, dreht es sich bei den Oldtimer-Fahrten auf Gleichmäßigkeit mehr um sportlichen Ehrgeiz – auch wenn die Teilnehmer mit ihren Fahrzeugen auf öffentlichen Straßen (natürlich unter Einhaltung aller Verkehrsregeln) unterwegs sind.

Das Fahren mit einem Roadbook mit vielen Gleichmäßigkeits-Kontrollen und Überwachung des Temposchnittes sowie Aufgabenstellungen nach topografischen Karten an bestimmten Punkten erfordert sehr viel Konzentration, will man in die Pokalränge fahren. Jede Abweichung von den Vorgaben wird mit Strafsekunden oder -punkten belegt.

Auch wenn hier sportliches Fahrkönnen gefragt ist, handelt es sich nicht um Fahren auf Bestzeit, denn wer bei Einhaltung der StVO die vorgegebene Strecke am gleichmäßigsten fährt, gewinnt. Meist gibt es zudem spezielle

Geschicklichkeitsaufgaben, die eine Gleichmäßigkeitsfahrt auflockern. Abends genießen die Teilnehmer natürlich auch die Möglichkeit, beim geselligen Zusammensein „Benzin zu reden“.

19.7 | 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. Details und Unterlagen für Oldtimer-Gleichmäßigkeit auf abgesperrten Straßen findet man unter:

www.clubsport-motorsport.de

19.8 | OLDTIMER-RALLYES AUF BESTZEIT

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



19.9 | 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 Sportfahrlizenz 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 Ausschreibungsunterlagen 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 „Benzingsprache“.

Unser ADAC Korporativpartner Veteranen-Fahrzeug-Verband VFV veranstaltet mit der DHM (Deutsche Historische Motorradmeisterschaft) bereits seit über 30 Jahren Gleichmäßigkeitsläufe für historische Renn- und Supersport-

motorräder 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

19.10 | 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.

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 vom ADAC Korporativclub Veteranen Fahrzeug Verband (VFV, siehe www.veteranen-fahrzeug-verband.de), der im DMSB organisiert ist, ausgetragen.



Weitere Infos unter:

www.motorsport-suedbayern.de

Seit 2003 bietet der ADAC die beliebten Klassik Serien, den ADAC Classic Revival Pokal für Automobile und für Motorräder, an. Mit diesen lizenzfreien Veranstaltungsreihen baut der ADAC das umfangreiche bundesweite Angebot für seine Oldtimer fahrenden Mitglieder weiter aus. In jeweils ca. 30 lizenzfreien Veranstaltungen bzw. Ausfahrten mit touristischer oder tourensportlicher Wertung können die Oldtimer-Fahrer Punkte sammeln, die dann in die jeweilige Gesamtwertung eingehen. Den Siegern winken attraktive Preise.

Mit allen Serien will der ADAC einen weiteren Beitrag zur Pflege, Förderung und zum Erhalt technischen Kulturguts in Deutschland leisten. Eine Übersicht aller ADAC Klassik Serien und Kontaktdaten gibt es unter:

www.adac.de/klassik

Oldtimer-Rendezvous Saarlouis

03. - 05. Juli 2026

SAVE THE DATE ANFANG JULI 2027

Oldtimer Genuss Tour

Oldtimer Treffen

Concours d'Élégance

Oldtimer-Mitfahrttag

www.oldtimerrendezvous.de



19.11 | 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.

19.12 | YOUNGTIMER-EVENTS

Für die Besitzer von Youngtimer-Fahrzeugen gibt es eine zunehmende Anzahl von speziellen Veranstaltungen. Neben einzelnen 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 Automobiltournieren angeboten. Ziel ist es, auch den Fahrzeughaltern die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten ihres Klassikers aufzuzeigen.

19.12 | VERANSTALTUNGSKALENDER

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

Veranstaltungstermine des
ADAC finden Sie hier:
[www.adac.de/
veranstaltungen](http://www.adac.de/veranstaltungen)



19.13 | FIVA EVENTS

Der Oldtimer-Weltverband bietet Veranstaltern die Möglichkeit, ihre Oldtimer-Veranstaltungen als **offizielles FIVA Event** registrieren zu lassen. Damit wird das Event Teil des internationalen **FIVA-Veranstaltungskalenders**, der zentralen Plattform, auf die Oldtimer-Fans, Teilnehmer und Medien weltweit zugreifen. Hier gehts zum Kalender: [www.fiva.org/en/events/
events-calendar](http://www.fiva.org/en/events/events-calendar)



THE IDEAL PLACE TO ORGANIZE YOUR RALLY!

Organize your event at the Parc Hotel Alvisse

Explore Luxembourg and its beautiful roads



The Parc Hotel Alvisse offers you:



A large, **free parking** lot with **480 spaces**
Spacious, ideal for all types of vehicles

325

comfortable rooms so your
participants can rest



reception rooms that can accommodate
up to **1500 people** to meet your needs



Free access to our **wellness area**
to relax after a day of rally



A **catering service**
tailored to your tastes and needs



direct access to the highway

Contact us !

*Our events department is at your disposal
to answer all your questions.*



+352 43 56 53



events@parc-hotel.lu

www.parc-hotel.lu



» STILL GESTANDEN – AUTOMOBILPARADE

Concours d'Elegance Veranstaltungen – ein Beitrag vom Oldtimer-Experten und langjährigen Kenner der Oldtimerszene sowie Veranstalter der ASC Classic-Gala Schwetzingen, Johannes Hübner.

Obwohl der Concours d'Elegance mit Automobilen schon zur ersten Automobilausstellung im Jahre 1900 in Frankfurt am Main quasi erfunden wurde, denken heute viele Oldtimerbesitzer bei diesem Thema nur an die amerikanisch überrestaurierten Automobile mit Q-Tip gepflegten Details ohne jegliche Gebrauchsspuren und meinen deshalb, sie hätten mit ihrem Fahrzeug ja ohnehin nur wenig Chancen. Tatsächlich aber verhält es sich ganz anders. Bei einem Concours d'Elegance ist es inzwischen nämlich viel wichtiger, dass Fahrzeuge völlig originalgetreu und authentisch sind – sie müssen als Referenzfahrzeuge für andere Besitzer und das Restaurierer-Auge taugen.

Ob in Baden-Baden, bei der Villa d'Este, in Pebble Beach oder Bad Neuenahr, ab Mitte der 1920er Jahre huldigte man bei Concours vor allem der Schönheit der Formen und Arbeit der Karosseriegestalter.



Fragile Autos und Blumendekors in 1900

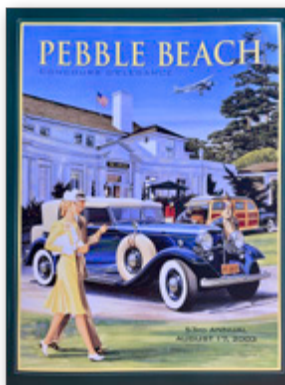
Man veranstaltete aber auch Huldigungsfahrten für große Persönlichkeiten oder Blumen-corsi mit geschmückten Wagen, die sich im Schrittempo der Bewertung durch eine Jury stellten. Diese Auto-Präsentationen nutzten den Herstellern, die damit ihre neuesten Modelle der Öffentlichkeit präsentierten und danach meist preisgekrönte Autos anbieten konnten.



Villa d'Este 1930, Eleganz und Chic sind Concours-typisch

Ab etwa 1927 gab es in Bad Neuenahr in der Nähe des neu eröffneten Nürburgrings einen Schönheitswettbewerb für Automobile, desgleichen in Baden Baden, ab 1931 Startort der „2000km Deutschlandfahrt“, oder auch in Wiesbaden – die Kurstädte und Bäder schufen die willkommene Plattform an Stelle der Automobilausstellungen. Der ADAC führte von 1930 bis 1933 einen international hoch beachteten Concours d'Elegance mit den wichtigsten Fahrzeugklassen zwischen Alltagswagen und Luxuskarossen im nordöstlichen Seebad Swinemünde durch und verband diese bis mit einer „Strahlenfahrt“.

Zu den Wertungskriterien gehörte nicht nur die „Gestalt-schönheit“, sondern auch die Ausstattung, die Materialien, die Alltagstauglichkeit und das Zubehör, die Qualität des Verdecks oder auch der Lauf des Motors.



Ab 1930 lud der ADAC nach Bad Swinemünde

Heute ist es wichtiger mit einem Concours in Erinnerung zu rufen, welche Vielfalt es gegeben hat. Dabei soll es sich um möglichst seltene Varianten des jeweiligen Fahrzeug-typs handeln. Damit sind nicht die in Amerika, England und Frankreich so beliebten Sonderkarosserien der „Coach Builds“ gemeint, sondern

Automobile, die ihre Zeit in möglichst originalgetreuem Zustand überdauert haben oder so restauriert wurden, dass sie wieder dem Originalzustand entsprechen.

Wichtig ist auch, dass die Beurteilung durch eine qualifizierte Jury mit namhaften Obleuten für einzelne Kategorien erfolgt, denn ein Gewinn ist nur dann etwas wert, wenn das Votum von Fachleuten kommt. Bei manchen Events beurteilen die Teilnehmer ihre

19. Oldtimer-Veranstaltungsarten



Nur 20 Jahre liegen zwischen Triumph TRX von 1950 und dem Cadillac von 1930

Fahrzeuge gegenseitig, was zu einem breiten Spektrum an Einschätzungen führt – entscheidend ist immer, dass Veranstalter oder Sponsoren keinen Einfluss ausüben können.

In den vergangenen Jahren hat sich die Einstellung von Oldtimer-Sammlern und Besitzern bezüglich der Teilnahme an Concours-Veranstaltungen deutlich gewandelt. Besitzer, denen noch vor zehn Jahren eine Teilnahme an einer solchen Schau unmöglich schien, weil man doch mit dem Auto fahren wollte, nehmen heute gern an solchen Schau-Veranstaltungen teil, um auch eine Wertschätzung von Fach-Juroren für ihr Fahrzeug zu bekommen. Dabei darf man nicht außer Acht lassen, dass einerseits die Besitzer auch inzwischen deutlich älter geworden sind und die Strapazen von vielen Oldtimer-Fahrten nicht mehr auf sich nehmen wollen, sondern andererseits auch die Autos inzwischen so wertvoll sind, dass man sie nicht dem dichten öffentlichen Straßenverkehr aussetzen will. Hinzu kommt, dass viele Teile nicht mehr leicht erhältlich sind, d. h. der übliche Verschleiß an einem Fahrzeug nicht mehr so einfach ausgeglichen werden kann.

Es ist fast egal, welche Marke oder welcher Typ eines Automobils für einen Concours d'Elegance ausgewählt werden, wenn der Besitzer darauf achtet, dass es sich um ein besonders seltenes Referenz-Fahrzeug handelt. Wann hat man den letzten Opel Senator gesehen? Wo findet man heute noch einen originalen Ford Scorpio oder Ford Sierra Serie 1 als Wegbereiter der modernen Aerodynamik? Auch neue Vertreter bestimmter Kategorien, wie etwa der

luxuriöse VW Phaeton, ein Mazda MX 5 oder ein Opel Calibra V-6 haben die gleichen Chancen auf einen Pokal, wie der Besitzer eines Porsche 959 oder eines Ferrari 365 GT B4 BB.

Die Fernsehmoderatorin Verona Feldbusch brachte es schon 1995 beim Concours d'Elegance von Auto Becker in Düsseldorf auf den Punkt: „kein Wunder, dass hier so viele Bentley, Rolls Royce, Ferrari, Aston Martin und Jaguar sind – die haben ja auch alle eine Garage, während unsere Alltagsautos auf der Straße überwintern müssen.“

Ein aktueller Concours d'Elegance sollte Autos präsentieren, die Erinnerungen wachrufen, Begeisterung wecken und das kulturelle Erbe präsentieren, das mit der Automobilgeschichte verbunden ist. Dabei kommt es nicht auf die Anzahl, sondern die Auswahl an – in manchen Fällen, wie etwa Wiesbaden oder Baden Baden findet ein Concours auch begleitend zu einer Oldtimer-Ausfahrt statt.



Ein Best of Show wird von allen Juroren diskutiert

Veranstaltungen wie Palais het Loo, Chateau Chantilly oder Classic-Gala Schwetzingen setzen zusätzlich gern Themen, die vergangenen Marken oder besonderen Autotypen gewidmet sind - in Schwetzingen 2026 zum Beispiel 100 Jahre Maserati-Automobile, 90 Jahre BMW 328 oder auch 100 Jahre Route 66. Das führt zu dem allenthalben geäußerten „weißst du noch“ und verbindet Generationen.

Bei kaum einer anderen Veranstaltung ist es so gut möglich, Enkel und Kinder für die Geschichte des Automobils zu begeistern und zu vermitteln, dass man solche Geräte durchaus auch noch fahren und selbst reparieren kann.

Text und Bilder: Johannes Hübner



Schloss Schwetzingen und Rolls-Royce der 1920er gehören zusammen

Tipp: Bei hochwertigen Concours d'Elegance Veranstaltungen empfiehlt sich bei den ausgestellten Preziosen die Vorlage einer FIVA Identity Card, welche der Jury wertvolle Hinweise auf die Authentizität des Fahrzeuges gibt.

Wichtige Concours d'Elegance in 2026

14. – 16.05.	Baden-Classic	Baden bei Wien (AT)	www.baden-classic.at
15. – 17.05.	Concorso Villa d'Este	Lago di Como (IT)	www.concorsodeleganzavilladeste.com
21. – 23.05.	Lugano Elegance	Lugano (CH)	www.luganoelegance.com
19. – 21.06.	Concours d'Elegance Suisse	Coppet/Vaud (CH)	www.concoursdelegancesuisse.com
04. – 05.07.	Concours of Elegance	Gmund/Tegernsee	www.concoursdelegancegermany.com
10. – 12.07.	49. Oldtimer-Meeting	Baden Baden	www.oldtimer-meeting.de
17.08.	Pebble-Beach Concours	Carmel (USA)	www.pebblebeachconcours.net
27. – 30.08.	Passione Engadina	St. Moritz (CH)	www.passione-engadina.ch
28. – 30.08.	22. ASC-Classic-Gala	Schwetzingen	www.classic-gala.de
06.09.	Chantilly Arts&Elegance	Chantilly (F)	www.chantillyartsetelegance.com



Pokale für 10 FIVA-Klassen und 12 Sonderkategorien bei der ASC-Classic-Gala Schwetzingen



» 20. WISSENSWERTES ÜBER OLDTIMER-RALLYES UND -AUSFAHRTEN

Die meisten Veranstaltungen für Oldtimer- und Youngtimer-Besitzer sind touristische Ausfahrten, die jeder Führerscheininhaber problemlos bewältigen kann. Oft gibt es Streckenpläne oder einfache Fahrt-Anweisungen oder wenn es etwas aufwendiger organisiert ist, auch ein sogenanntes Bordbuch bzw. Roadbook, welches wir in diesem Kapitel ebenfalls kurz erklären. Bei den klassischen Oldtimer-Rallyes werden dem Fahrer und auch dem Beifahrer eine gewisse Geschicklichkeit und ein genaues Timing abverlangt, das Ganze ist aber auch kein Hexenwerk. In diesem Kapitel finden Sie ein paar Tipps für den Einstieg in das Thema. Probieren Sie es einfach mal aus – Übung macht den Meister.

20.1 | „GEBETBUCH“, TRIPMASTER UND „CHINESEN-ZEICHEN“ – AUF DEN SPUREN VON OLDTIMER-RALLYES

Begonnen hat alles mit einer Rolle Endlospapier. Damals – 1955 – im Vorfeld der Mille Miglia, als Stirling Moss und sein Beifahrer Denis Jenkinson in zweimonatiger Arbeit einen Aufschrieb der gut 1.600 Kilometer langen Strecke erstellten. Der erste Aufschrieb einer Rallye war geboren – und weil der Beifahrer die Fahrtanweisungen dem Fahrer „vorbetet“,

hat sich schnell der Begriff „Gebetbuch“ etabliert. 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 10 Stunden, 7 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 1920er- und 1930er-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 1950er-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“ oder „Tripmaster“ gab es zahlreiche andere nützliche Hilfsmittel, wie zum Beispiel beleuchtete Kartenrollen und Lupen, Flaschenhalter, Rasierapparate, Waschgelegenheit, Kaffeemaschine und andere Dinge, die je nach Charakter der Rallye für ein wenig Komfort sorgten.

Moderne, schnelle Rallyes kamen erst ab 1960 von Schweden in den Rest Europas und waren verbunden mit berühmten Namen wie zum Beispiel Erik Carlsson, Spitzname „Carlsson auf dem Dach“. Der Spitzname basiert auf dem Kinderbuch „Karlsson vom Dach“ von Astrid Lindgren. Erik Carlsson bekam ihn, weil er zwar sehr schnell war, aber oft auch zu schnell und sich entsprechend häufig überschlug und auf dem Dach landete. Im gleichen Jahr gewann

ein deutsches Team erstmals die Rallye Monte Carlo – Walter Schock und Rolf Moll in einem Mercedes-Benz 220 SE. Nur sechs Bergprüfungen wurden damals auf Bestzeit gefahren, sonst lagen die Schnitte der Spezial-Etappen bei 55 bis 60 km/h. Doch es war wiederum ein Engländer, der durch die Einführung des Gebetbuchs 1962 die gesamte Struktur des Rallyesports veränderte – BMC-Rennleiter Stuart Turner. Es wurde schneller, ernster und professioneller. Dazu kam ein weiteres technisches Hilfsmittel, der Trip- bzw. Twinmaster. Dabei handelt es sich um ein Gerät für die Wegstrecken-Messung, mit dessen Hilfe man Gesamt- oder Teilstrecken auf zehn Meter genau ausmessen kann. Unentbehrlich für eine genaue Orientierung und zügiges Vorankommen. Im Vergleich zum Tripmaster verfügt der Twinmaster über eine zweite Anzeige, z. B. für das zusätzliche Ausmessen der Gesamtstrecke.

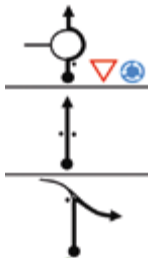


Für Gleichmäßigkeitskontrollen im Stile der 1950er-Jahre, wie sie heute bei Veranstaltungen wie der ADAC Rallye Stewweder Berg Historic, ADAC Bavaria Historic, ADAC Württemberg Historic, ADAC Heidelberg Historic (um nur einige zu nennen) gefahren werden, sind neben geeigneten Wegstrecken-Zählern Schnitttabellen und Stoppuhren erforderlich. Mechanische Chronometer aus der damaligen Zeit sind nicht nur optisch eine Augenweide, sondern erfüllen alle gewünschten Anforderungen. Bei heutigen Oldtimer-Rallyes werden teilweise auch digitale Hilfsmittel eingesetzt, die bei manchen Veranstaltungen teilweise aber auch verboten sind. Natürlich schreibt heute nicht jede Crew ihr eigenes „Gebetbuch“.

20. Wissenswertes über Oldtimer-Rallyes und -Ausfahrten

Das Bordbuch wird vom Veranstalter erstellt und besteht in der Regel aus den so genannten „Chinesen-Zeichen“. Durch Richtungspfeile, die eine bestimmte charakteristische Situation darstellen (Kreuzung, Abzweigung, Kurve usw.), gibt der Veranstalter die zu fahrende Strecke vor.

Die „Chinesen-Zeichen“ werden entweder nach ihrer Reihenfolge im Bordbuch oder nach der entsprechenden Kilometerangabe abgefahren. Bei allen „Chinesen-Zeichen“ wird die Anfahrt durch einen Punkt und die Richtung der Weiterfahrt durch einen Pfeil bezeichnet, immer nach dem Grundsatz: vom Punkt zum Pfeil fahren. Straßenkarten sind theoretisch nicht mehr erforderlich, außer als Teil von Orientierungsaufgaben, wobei in die Karte eingezeichnete Pfeile den richtigen Weg weisen. Kommen die Teilnehmer zu einer Zeitkontrolle oder zum Start bzw. Ziel einer Gleichmäßigkeitskontrolle, wird ihnen dies durch entsprechende Schilder am Straßenrand kenntlich gemacht. Ist man in der Idealzeit, kann eigentlich nichts mehr schiefgehen. Aber Fehlerquellen gibt es genug: Eine zu früh oder zu spät gedrückte Stoppuhr, ein fehlerhaft



laufender Tripmaster, eine falsche Ansage des Beifahrers, ein leicht nervöser Gasfuß und anderes mehr. Letztendlich kommt es immer auf das Zusammenspiel Fahrer/Beifahrer an. Dabei gilt spätestens seit der Mille Miglia 1955 der Grundsatz: Bei Linkslenkern sitzt das Gehirn rechts. Egal ob männlich oder weiblich. Grundsätzlich gilt, dass heutige Oldtimer-Rallyes nach den Richtlinien der StVo und der StVzo im fließenden Straßenverkehr durchgeführt werden. Verkehrsregeln und Geschwindigkeitsbegrenzungen gelten auch für die Teilnehmer dieser Veranstaltungen.

Teilweise werden Wertungsprüfungen auch auf gesperrten Plätzen und Strecken gefahren. In einigen ADAC Regionalclubs werden übrigens entsprechende Oldtimer- und Beifahrer-Seminare angeboten.

X-Oil® Umweltschutz für den Oldtimerfahrer umweltbewusst – innovativ

Sie haben eine Ölbindematte mit **undurchlässiger Rückseite** für diese Veranstaltung erhalten. Damit leisten Sie einen wertvollen Beitrag zum Umweltschutz und sichern weitere Motorsport Veranstaltungen. Dieses Produkt ist **zertifiziert, reinigungsfähig und nachhaltig**. Made in Niedersachsen!



Damit Sie bei jeder *Fahrt umweltschonend unterwegs sind*, bieten wir Ölbindematten in unserem **Webshop** in 3 Standardgrößen an: 40 x 60 cm, 60 x 90 cm und 90 x 120 cm. Nach Kundenwunsch fertigen wir auch nahezu jedes Sondermaß.

Für Oldtimerfahrer haben wir eine Tasche entwickelt, in der die Matte **auslaufsicher und geruchsfrei** verstaut werden kann. Als praktisches Set mit zusätzlichen **Gewichten** gegen Verwehen und einem **Erinnerungsschild** gegen Vergessen, ist die Tasche leicht zu verstauen und überall im Innen- u. Außenbereich einsetzbar. Wir beraten Sie gern!



X-Oil® Ölbindetechnik

Ansprechpartner: Petra Hellmann
Frank Bretthauer
31275 Lehrte
Hermesstr. 5
Tel. 05175 959 222
www.info@x-oil.de
Webshop: www.x-oil.de

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

20.2 | ZEITKONTROLLEN, DURCHFAHRTSKONTROLLEN UND GLEICHMÄSSIGKEITS- PRÜFUNGEN

Im Verlauf einer Oldtimer-Rallye durchfährt der Teilnehmer mehrere so genannte Durchfahrtskontrollen, Zeitkontrollen oder Gleichmäßigkeitsprüfungen bzw. Schnittpunkten. Bei allen Stationen gilt es, so wenig Strafsekunden wie möglich zu erhalten. Die Stationen werden i. d. R. mit Hilfe standardisierter Kontrollschilder (gemäß FIA) am Straßenrand gekennzeichnet. Nachfolgende Schilderkunde erklärt die Bedeutungen der Symbole:



Vorankündigung Zeitkontrolle (ZK)

Mit dem Hinweisschild „Uhr auf gelbem Grund“ wird eine ZK angekündigt. Vor dem Zeichen kann gestoppt werden und ggf.

die erforderliche „Stempelzeit“ abgewartet werden. Eine Minute vor der vorgegebenen Zeit kann das gelbe Schild passiert werden.



Zeitkontrolle (ZK)

Beim Hinweisschild „Uhr auf rotem Grund“ muss die Bordkarte zum Stempeln bzw. zum Zeiteintrag vorgelegt werden. Lautet

die vorgegebene Stempelzeit z. B.

14:30 Uhr, dann sollte die Bordkarte zwischen 14:30,00 und 14:30,59 Uhr dem Zeitnehmer vorgelegt werden.



Stempelkontrolle/Durchfahrtskontrolle (DK)

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

Stempeleintrag vorzulegen. In der Regel ist eine DK im Roadbook vermerkt – je nach Veranstaltung gibt es auch so genannte geheime DKs.



Wertungsprüfung (WP)

Bei WPs müssen die Teilnehmer die Strecke mit einer vorgeschriebenen Durchschnittsgeschwindigkeit und unter genauer

Beachtung der StVO fahren. Kurz vor dem Start beim Hinweisschild „Startflagge auf rotem Grund“ zur WP wird vom Zeitnehmer die Startzeit in die Bordkarte/Time Card eingetragen.



Ziel-Vorankündigung

Dieses Schild „Zielflagge auf gelbem Grund“ steht in der Regel ca. 100 m vor dem eigentlichen Ziel. Bei den meisten Rallyes

darf davor angehalten und die Idealzeit abgewartet werden. Nach dem Schild darf bis zum Ziel der Wertungsprüfung nicht mehr angehalten werden. Dieses Schild kann bei Gleichmäßigkeit auch durch eine gelbe Pylone ersetzt werden.



Ziel der Wertungsprüfung

Beim Hinweisschild „Zielflagge auf rotem Grund“ erfolgt die Messung per Lichtschranke oder Druckschlauch. Jede Abweichung

zur Sollzeit ergibt Strafpunkte. Auch hier kann das Schild bei Gleichmäßigkeit durch eine rote Pylone ersetzt werden. Zwischen dem gelben und dem roten Zielschild darf nicht angehalten werden. Ansonsten gibt es Strafpunkte.



Ende der Kontrollzone

In der Regel darf nach den roten Schildern erst nach einigen Metern angehalten werden, was von nebenstehendem

Kontrollzonenschild „drei diagonale Streifen auf beigem Hintergrund“ signalisiert wird. Vor diesem Schild stehen zu bleiben würde beim nachfolgenden Teilnehmer die Zeitmessung behindern, weshalb hier Strafpunkte drohen. Die Oldtimer-Rallyes und -Ausfahrten können im Ablauf variieren, was aus den jeweiligen Ausschreibungsunterlagen des Veranstalters hervorgeht.

20.3 | BORDKARTE UND BORDBUCH

Bei vielen Ausfahrten und Rallyes erhalten die Teams eine sogenannte Bordkarte, die genau einzuhaltende Zeitvorgaben für die Rallye vorsieht, sowie ein Bordbuch (auch Roadbook

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

Nummer und Name der Zeitkontrolle

Bordkarte 1			Start-Nr.
Freitag, 12. Juli 2019			
ZK1	Technik Museum Sinsheim		44 Min.
ZK2	Baerbach		
WP2			
OK1	Oberndorfen Anthof		44 Min.
ZK3	Gondelsheim		36 Min.
WP3			
ZK4	Liedelsheim Kartbahn		43 Min.
WP4			
ZK5	Rockenheim Motodrom		120 Min.
WP5			
OK2	Rockenheim Rathausstraße		
OK3	Schweitzingen Schlossplatz		
ZK6	Ladenburg Mittagstasse Ende		

Abschnittsfahrzeit 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

Nummer des Fahrabschnitts

Kumulierte Kilometer / Meilen

Kilometer / Meilen zwischen den Abbildungen

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

20.4 | RICHTUNGSSCHILDER

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



Richtungsschild Dreieck = geradeaus fahren



Richtungsschild Kreis = rechts abbiegen



Richtungsschild Quadrat = links abbiegen



Hinweispeil / teilweise auch Richtungsspeil

20.5 | NAVIGATIONSGERÄTE

Immer mehr hält auch die Navigation mit elektronischen Geräten Einzug. Dank der voreingestellten Streckenführung können sich die Teilnehmer so komplett auf die Landschaft fokussieren, ohne Bordbuch oder Richtungsschilder beachten zu müssen. Im Rahmen der ADAC Europa Classic und der ADAC Deutschland Klassik wurden positive Erfahrungen mit von ADAC Klassik gestellten Navigationsgeräten gesammelt. Diese moderne Art der Streckenführung ist für den Teilnehmer einfacher. Für den Veranstalter ist der Einsatz von Navigationsgeräten zudem weniger personalintensiv und es bietet eine höhere Sicherheit, da die Schilder nicht abgehängt werden können. Auch im Sinne der Nachhaltigkeit spricht vieles für den Einsatz von Navis anstatt Richtungsschilder oder Druck von Bordbüchern. Auch bei Motorrädern besteht die Möglichkeit, moderne Navigationsgeräte einzusetzen. So wird bei der **ADAC Classic meets** das Navigationssystem „Beeline“ eingesetzt, bei dem das handliche, regengeschützte Navigationsgerät am Lenker

des Motorrads befestigt und die Streckenführung mit Hilfe des gekoppelten Smartphones durchgeführt wird.

20.6 | FIVA-FAHRZEUGPÄSSE

Bei einigen Oldtimer-Veranstaltungen benötigt man zur Teilnahme eine „**FIVA Identity Card**“. Dieser vom Oldtimer-Weltverband FIVA (Fédération Internationale des Vehicules Anciens) autorisierte Fahrzeugpass **belegt** für den Veranstalter die **Authentizität der Fahrzeuge**. In dem Pass werden neben den technischen Daten auch Historie sowie etwaige Änderungen am Fahrzeug dokumentiert. Weitere Infos erhalten Sie beim jeweiligen Anbieter einer Veranstaltung mit einem FIVA-Prädikat oder unter: www.fiva.org

20.7 | AUSWEISPAPIERE IM HISTORISCHEN MOTORSPORT

Bei Rundstreckenrennen sind sogenannte Wagenpässe oder andere fahrzeugbezogene Ausweispapiere erforderlich. Hierbei handelt es sich in der Regel um die sportrechtliche Zulassung, die vom jeweiligen Motorsport-Dachverband vorgeschrieben wird (z. B. Deutscher Motor Sport Bund/DMSB). Im Wagenpass sind, ähnlich dem Kfz-Brief bzw. der Zulassungsbescheinigung, die technischen Daten des betreffenden Fahrzeugs sowie der Besitzer des Fahrzeugs registriert. Bei Oldtimer-Rallyes auf Bestzeit sind ebenfalls fahrzeugbezogene Ausweispapiere erforderlich, die Fahrzeuge müssen aber auch der StVZO entsprechen (da die Veranstaltungen z. T. auch auf öffentlichen Straßen stattfinden) und eventuelle Änderungen am Fahrzeug müssen in den Wagenpapieren vermerkt sein. Weitere Infos erhalten Sie unter www.dmsb.de oder bei den jeweiligen Veranstaltern.

20.8 | GÜLTIGKEIT KFZ-KENNZEICHEN

Natürlich müssen die bei Oldtimer-Rallyes eingesetzten Fahrzeuge bei allen Fahrten auf öffentlichen Straßen eine gültige Straßenzulassung besitzen. Bei internationalen und nationalen Renn-/Rallye- und Gleichmächtigkeitswettbewerben im Rahmen der FIA/DMSB-Gruppen haben Standard-Kennzeichen (Eurokennzeichen), Saison-Kennzeichen

ADAC



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

»» www.facebook.com/ADACKlassik



(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 Rallyeschild wird dann zum Kfz-Kennzeichen. Die Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Rallye hat so eine Ausnahmegenehmigung, von der gerade bei neu erworbenen und noch nicht vollständig restaurierten Fahrzeugen gerne Gebrauch gemacht wird.

20.9 | UMWELT SCHÜTZEN

Verantwortungsvolle Oldtimerfahrer sind umweltbewusst und achten darauf, dass ihre Schätzchen nicht unnötigerweise Öl verlieren. Veranstalter stellen in der Regel auch Ölmatten zum Unterlegen bereit, damit die Parkplätze wieder sauber verlassen werden. Der X-Öl 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. Haltepunkte können mit einem Mattenteppich ausgerüstet werden.

Kontakt für Organisatoren:

info@x-oil.de oder Tel. 05175 959 222
(ADAC Clubs erhalten Rabatt).

20.10 | ADAC BEIFAHRRER-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 Oldtimer-Rallye. Spätestens beim Blick auf Roadbooks und Schnitt-Tabellen sehen viele der Teilnehmer im wahrsten Sinne des Wortes nur noch „Chinesen-Zeichen“. So mancher Starter fragt sich: „Welche

Bedeutung haben wohl die vielen komischen Striche und Zahlen in den Fahrtunterlagen?“ Wer sich diesen Sprung ins kalte Wasser lieber ersparen möchte, ist bei einem Oldtimer-Beifahrerlehrgang gut aufgehoben. Basierend auf der Oldtimer Beifahrerfibel entwickelten erfahrene Spezialisten des Clubs ein Konzept, welches nicht nur Weisheiten wie „Das Hirn sitzt rechts“ vermittelt, sondern auch gleichzeitig für ein kurzweiliges und lehrreiches Seminar sorgt. Infos und Angebote hierzu finden Sie auf adac.de/klassik

20.11 | VERANSTALTUNGSLEITFADEN

Der ADAC hat einen Leitfaden für die Planung, Vorbereitung und Durchführung von Oldtimer und Youngtimer-Veranstaltungen erstellt, in dem die wichtigsten Informationen zusammengestellt sind. Das beginnt mit dem Erstellen einer Ausschreibung und Werbemaßnahmen, umfasst behördliche Genehmigungen und den Bereich Streckensicherung und endet mit den nicht zu unterschätzenden Fragen rund um Verpflegung und das anschließende Helferfest. Wer eine Veranstaltung selbst organisieren möchte, für den empfiehlt sich der Kontakt zu einem der vielen ADAC Ortsclubs oder Regionalclubs (siehe Seite 266).

Kontakt:

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



MORE THAN A CAR STORAGE

SECURE & CARE

In partnership with Car Protect Center, the concierge service offers a full-service experience for car enthusiasts: 140 secure private garage spots, 24/7 surveillance, round-the-clock access, and optimal climate conditions.

Each package includes GRIDX Driver's Club membership.

IN
PARTNERSHIP
WITH



CONTACT-US



© photo: agency-make.com

GRIDX

Multi-experience destination

Visit us:

4 - 6 Rue des Trois Cantons
L-3980 Wickrange - Luxembourg

gridx.lu

» 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 210). 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 Pannefall 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. Clubmitglieder erhalten diese Karten kostenlos in allen ADAC Geschäftsstellen.



Schöne „Touren & Traumstraßen“ findet man auch unter :
www.adac.de/reise-freizeit/reiseplanung/touren-traumstrassen/.

Wenn die Wunschtour steht, gibt es noch vieles zu beachten. Als optimale Ergänzung zu den Tourenkarten können sich Mitglieder ebenfalls kostenlos ein individuelles ADAC Tourset unter www.adac.de/tourset zusammenstellen lassen. Neben der Ausarbeitung der Reiseroute vom Heimatort ins Zielgebiet erhält man zusätzlich viele hilfreiche 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 den Button „Entdecken“ klicken und die Kategorie „Touren“ auswählen. Diese sind auch zum GPX-Download vorbereitet. Weitere nützliche digitale Informationen zur Vorbereitung Ihrer Tour finden Sie mit den folgenden ADAC Apps:

ADAC Trips: www.adac.de/services/apps/trips
ADAC Drive: www.adac.de/services/apps/drive
(jetzt mit vollwertiger Navigation!)

21.2 | MIT DEM OLDTIMER INS AUSLAND

Einige wichtige Hinweise in Kürze:

- **Nationalitätskennzeichen:** Das genormte D-Schild (11,5 x 17,5 cm) ist nach wie vor für Pkw und Motorräder in allen Nicht-EU-Ländern Pflicht. Das „D“ im Euro-Kfz-Kennzeichen wird nur in EU-Ländern anerkannt (Ausnahme: Großbritannien, Liechtenstein, Montenegro, Norwegen, Schweiz und Serbien). Bei Nichtbeachtung drohen Geldbußen.

- **Mit welchem Kennzeichen darf man wohinfahren?** Mit dem H-Kennzeichen hat man in der Regel keine Probleme im Ausland.



Allerdings gibt es in den Großstädten oft sehr strenge Zugangsbeschränkungen, die es zu beachten gilt. Eine Übersicht der Regeln findet sich hier:

www.adac.de/reise-freizeit/reisen-motorrad-oldtimer/oldtimer/h-kennzeichen-ausland

Vgl. auch Kapitel „Zulassungsarten und Steuersätze“ und „Umweltzonen“.

- **Warnweste:** Nicht nur in Deutschland, sondern auch in vielen anderen Ländern, ist das Mitführen von Warnwesten, z. B. für den Pannfall, mittlerweile gesetzlich vorgeschrieben. Für die Vorbereitung Ihrer Reise sollten Sie in jedem Fall hierzu aktuelle Informationen für Ihr geplantes Reiseland beim ADAC abfragen.
- **Verbandskasten:** In Österreich müssen auch Motorradfahrer Verbandszeug mitführen. Der Inhalt muss staubdicht verpackt und zur Wundversorgung geeignet sein (es braucht also kein großer Pkw-Verbandskasten zu sein). Der ADAC empfiehlt, generell auch beim Motorrad stets geeignetes Verbandszeug mitzuführen.
- **Warndreieck in Österreich:** Die Pflicht zum Mitführen eines Warndreiecks gilt in Österreich nur für Fahrer mehrspuriger Fahrzeuge – dazu zählen z. B. auch Motorradgespanne.

- **Lichtpflicht am Tag:** Auch hier gibt es immer mehr Länder, in denen eine Lichtpflicht am Tag vorgeschrieben ist. Aktuelle Informationen hierzu erhalten Sie beim ADAC.
- **Grüne Versicherungskarte:** Wer mit dem Auto im Ausland unterwegs ist, sollte sich vor Fahrtantritt bei seinem Kfz-Versicherer eine „Grüne Versicherungskarte“ ausstellen lassen. Die Karte dient als Nachweis einer gültigen Haftpflichtversicherung und erleichtert nach einem Unfall im Ausland die Schadenregulierung deutlich. In den Ländern der Europäischen Union sowie in Großbritannien, Liechtenstein, Montenegro, Norwegen, in der Schweiz und Serbien reicht das amtliche Kennzeichen als Versicherungsnachweis aus. Dennoch empfiehlt es sich, die Grüne Karte sicherheitshalber auch innerhalb der EU mitzuführen, da die Behörden in manchen Ländern nicht immer über den Wegfall der Mitführungspflicht informiert sind und Bußgelder verhängen. In Albanien, Bosnien-Herzegowina, Moldawien, und Nordmazedonien ist die „Grüne Karte“ allerdings Pflicht.

21.3 | ZOLLRECHTLICHE BEHANDLUNG VON OLDTIMERN BEI FAHRTEN INS AUSLAND

Bei Fahrten mit Oldtimern ins Ausland hängt die zollrechtliche Behandlung unter anderem auch von der Art der jeweiligen Zulassung des Fahrzeuges ab. Ausführliche Informationen zu den verschiedenen Zulassungsarten finden Sie im Kapitel 8 „Zulassungsarten und Steuersätze“.

Fahrten innerhalb der Europäischen Union

Bei der vorübergehenden Verwendung eines Oldtimers im EU-Ausland sind **keine Zollformalitäten** zu beachten. Die vorübergehende Verwendung ist in der Regel auf 6 Monate beschränkt. In Bezug auf die jeweilige Zulassungsart, insbesondere der 07er-Kennzeichen, gibt es jedoch aufgrund des Zulassungsrechts bei der Nutzung im Ausland Einschränkungen (vgl. Kapitel 8).



GROSSGLOCKNER HOCHALPENSTRASSE



**Tickets auch
online erhältlich**

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

Großer Berg mit Geschichte!

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



Achtung: Bei sehr alten Fahrzeugen (meistens älter als 75 Jahre), welche einen hohen Wert haben, kann es durchaus sein, dass eine Genehmigung für die Ausfuhr benötigt wird. Informationen zum Thema bzw. den zuständigen Landesbehörden unter: www.kulturgutschutz-deutschland.de (Service)

Fahrten in Nicht-EU-Länder

Zulassung auf H-Kennzeichen:

Mit der H-Zulassung kann **innerhalb des geografischen Europas** ohne besondere zollrechtliche Behandlung am Straßenverkehr teilgenommen werden. In der Schweiz, Großbritannien oder Norwegen sind keine besonderen Zoll-Formalitäten zu beachten. In anderen Nicht-EU-Ländern, wie zum Beispiel in der Türkei, wird das Kfz im Reisepass eingetragen oder ein Zollbeleg (Temporary Import Permit) über die vorübergehende Einfuhr an der Grenze ausgestellt. Allerdings muss immer die Frist für die vorübergehende zollfreie Einfuhr des Fahrzeuges beachtet werden. Im Zweifelsfall ist direkt bei Grenzübertritt die maximale Aufenthaltsdauer mit der Zollbehörde zu klären. Die Frist für den vorübergehenden Aufenthalt kann zwischen 1 und 6 Monaten betragen.

Für die vorübergehende zollfreie Einfuhr in vielen Ländern Afrikas, Asiens, Südamerikas oder in Ozeanien ist ein Zolldokument, das Carnet de Passages, notwendig. Näheres hierzu finden Sie unter www.adac.de/cdp. Ein Carnet de Passages kann nur auf ein H-Kennzeichen, aber nicht 07er-Kennzeichen, ausgestellt werden.

In Ländern, wo das Carnet de Passages nicht vorgeschrieben ist, wie zum Beispiel USA oder Kanada, wird die vorübergehende Einfuhr des Kfz im Regelfall mit einem sog. „Temporary Import Permit“, einer Zolldeklaration an der Landesgrenze, erledigt. Hierin wird die maximale zollfreie Aufenthaltsdauer für das Kfz festgelegt. In Einzelfällen kann die Hinterlegung einer Kaution zur Sicherung der Wiederausfuhr des Kfz gefordert werden. Das Permit muss bei der Ausreise wieder an der Ausreisezollstelle vorgelegt werden.

Hinsichtlich der Kfz-Versicherung (Grüne Versicherungskarte) sollte abgeklärt werden, ob genau Versicherungsschutz besteht. In den Ländern, in denen kein Versicherungsschutz besteht, muss jeweils an der Landesgrenze eine Kurzzeit-Versicherung, i.d.R. gibt es nur eine Haftpflichtversicherung, abgeschlossen werden.

Zulassung auf 07er-Kennzeichen: Wird ein Fahrzeug mit 07er-Kennzeichen, trotz der in Kapitel 8 genannten Einschränkungen, zur Nutzung in ein Nicht-EU-Land eingeführt, ist eine Zollanmeldung für den temporären Aufenthalt notwendig. Darüber hinaus sollte bereits im Vorfeld mit der deutschen Zollbehörde abklärt werden, wie man den Status des Kfz mit 07er-Kennzeichen bei der Wiedereinreise als EU-Ware nachweisen kann. Hierzu ist im Regelfall das Auskunftsblatt INF 3 für Rückwaren (Formular 0329 - nur im Vordruckhandel erhältlich) oder die Vereinfachte Nämlichkeitsbescheinigung im Reiseverkehr (Formular 0330 - nur für die Wiedereinreise nach Deutschland) zu verwenden. Das Auskunftsblatt INF 3 oder die Vereinfachte Nämlichkeitsbescheinigung muss vor der Ausreise bei einer Zollstelle unter Vorführung des Kfz ausgestellt und bestätigt werden.

In einigen Ländern könnte das Fahrzeug eventuell auch mit einem Carnet A.T.A. eingeführt werden. Für die Ausstellung eines Carnet A.T.A. ist in Deutschland die Industrie- und Handelskammer (IHK) zuständig.

Gegebenenfalls kann es hilfreich sein, wenn Sie sich für die Erledigung der Zoltpapiere die Unterstützung von einem Zollagenten oder einer Spedition holen.

21.4 | URLAUBSREISE AUF EIGENER ACHSE

Gerade für Tagesausflüge und Kurzurlaube (etwa über das Wochenende) wird man meist „vor der Haustür“, also in der eigenen Region, bleiben. Hat man mehr Zeit zur Verfügung, bieten sich natürlich auch weiter entfernte Ziele sowohl im Inland als auch im





Grand Tour du Luxembourg

LUXEMBURG ERFAHREN

Inspirierende Roadtrips entdecken
auf **grandtour.lu**, auch in der
VisitLuxembourg-App und
als Gratis-Karte.



© Pancake | Photographie

www.visitluxembourg.com


VISIT
LUXEMBOURG

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 484 km lange Deutsche Alpenstraße. Sie reiht wie eine Perlenkette die wichtigsten Tourismushighlights (Schlösser, Seen, Klöster) aneinander und ist somit ein Alpenkino der Extraklasse. Daher wird sie auch Straße der Bayerischen Originale genannt. 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 Ad-

ria gibt es hier eine Vielzahl renommierter und weltbekannter Auto- und Motorradherstellern. Die Emilia-Romagna glänzt mit so klangvollen Namen wie Ferrari, Lamborghini, De Tomaso, Maserati und Ducati – hier schlägt das Herz eines jeden Oldtimer-Freundes höher!

Unser Tipp:

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

Wenn man sich also entschlossen hat, den Urlaubsort auf eigener Achse zu erreichen, bietet es sich an, umfangreiche Informationen über die zu durchfahrenden Landstriche einzuholen, z. B. bei den örtlichen Tourismusverbänden oder den überregionalen Tourismusbüros der Urlaubsländer. Hier erhält man viele Informationen zu Sehenswürdigkeiten, Unterkünften, Gastronomie etc. entlang des Reiseweges. Für welche Route man sich auch entscheidet – immer sollte man sich vorab am besten beim ADAC oder über die Internetseiten der Tourismusverbände informieren, ob die Straßen, die man sich ausgesucht hat, für den eigenen Oldtimer geeignet sind (Steigungen, Gefälle, enge Kurven etc.).

21.5 | OLDTIMER-VERMIETUNGEN

Für Oldie-Fans, die nicht über ein eigenes historisches Fahrzeug verfügen, kann evtl. die Anmietung eines Oldtimers in Frage kommen, mit dem die Reise unternommen wird. Deutschland- und europaweit gibt es eine ganze Reihe von Anbietern, die klassische Fahrzeuge stunden-, tage- oder auch wochenweise vermieten. Unbedingt beachten sollte man die meist unterschiedlichen Konditionen. Vor Antritt der Fahrt ist zudem zu klären, ob eine Fahrt ins Ausland überhaupt möglich ist und welche Deckungssummen für einen eventuellen Schaden vereinbart sind. Bei Fahrzeugübergabe sollte man neben einer genauen Untersuchung des Fahrzeuges auf ein ausführliches Übergabeprotokoll (mit Angabe evtl. Vorschäden) bestehen.





21.6 / AUTOZUG

Für viele Oldtimer-Besitzer sind Veranstaltungen in weiter entfernten Regionen interessant, aber nur mühsam zu erreichen. Auch Urlaubsfahrten mit dem kostbaren Fahrzeug auf herrlichen Alpenstrecken oder südländischen Küstenstraßen kommen deshalb oft nicht in Frage. Gerne beraten Sie für die individuelle Anreise per Autoreisezug unsere ADAC Geschäftsstellen und Reisebüros.

Der deutsche Marktführer Urlaubs-Express bietet ab Hamburg und Düsseldorf Autoreisezüge zu Zielen in Deutschland und Österreich an. Der Urlaubs-Express ist ADAC Vorteilspartner und gewährt ADAC Mitgliedern einen Rabatt von 10 Euro pro Fahrzeugbuchung und Strecke. www.urlaubs-express.de

21.7 / ADAC OLDTIMER-REISEN

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

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

Mit dem Autoreisezug in den Urlaub!



Die Urlaubs-Express Autoreisezüge bringen Oldtimerfreunde und ihre Fahrzeuge bequem ab Düsseldorf und Hamburg nach Lörrach, München, Innsbruck und Villach. Sparen Sie sich viele Autobahnkilometer, Staus und Stress – Ihr Klassiker reist sicher mit, während Sie über Nacht im Schlaf- oder Liegewagen entspannen und ausgeruht am Ziel ankommen.



Top-Preise für Frühbucher!

www.urlaubs-express.de

0221-800 20 820

Hier
sparen
ADAC
Mitglieder!



21. Reisen mit dem Oldtimer

hierzu gibt es unter www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/oldtimer-youngtimer/oldtimer-reisen. Individuelle Tourenanfragen können auch an die ADAC Geschäftsstellen und Reisebüros gestellt werden.

21.8 | MIT DEM OLDTIMER AUF DER DEUTSCHEN ALPENSTRASSE

Auf 484 Kilometern verläuft die älteste Ferienstraße Deutschlands von Lindau im Bodensee bis nach Schönau am Königssee und verbindet dabei die bekanntesten Sehenswürdigkeiten Bayerns. Auf keiner anderen Route kann man Landschaft, Kultur und Geschichte so intensiv erleben.

Die Route führt durch das Allgäu über Scheidegg, malerisch eingebettet in saftig-grüne Wiesen, weiter nach Bad Hindelang. Von dort geht es über den kurvenreichen Oberjochpass mit seinen mehr als 100 Kehren nach Pfronten, wo die höchstgelegene Burgruine Deutschlands thront. Anschließend führt der Weg nach Füssen mit dem weltberühmten Schloss Neuschwanstein. Authentisch präsentiert sich Oberammergau mit seinen Lüftlmalereien und dem Passionstheater. In Garmisch-Partenkirchen lohnt eine Fahrt auf die Zugspitze mit Panoramablick vom höchsten Punkt Deutschlands. Die historische Altstadt von Bad Tölz lädt zum Flanieren und am Schliersee lohnt ein Besuch des Markus Wasmeier Freilichtmuseum. Fahrspaß pur bietet die Sudelfeldstraße in Richtung Oberaudorf. Im Bankerldorf[®] Aschau i. Chiemgau laden 200 Sitzbänke zum Verweilen und Entspannen. Der passende Boxenstopp, bevor es auf die Zielgerade geht: in Richtung Reit im Winkl mit der bekannten Winklmoosalm. In Berchtesgaden erfährt man im Salzbergwerk etwas über die Geschichte des

Bergbaus, bevor man die Tour mit einer Schifffahrt und dem eindrucksvollen Panorama am Königssee ausklingen lässt.

Auf www.deutsche-alpenstrasse.de findet man neben einer ausführlichen Beschreibung der Strecke und Sehenswürdigkeiten Informationen zu Übernachtungsmöglichkeiten, den GPX Track sowie Reiseideen für die Tour auf der Deutschen Alpenstraße.



Information, Prospektbestellung und Beratung zur Routenplanung:

Bayerische Fernwege e.V.
Sparte Deutsche Alpenstraße
Siedlerstr. 10
83714 Miesbach
Tel. +49 (0) 8025 9244 952
info@deutsche-alpenstrasse.de



Über den Reisevertrieb des ADAC Südbayern e.V., langjähriger Kooperationspartner der Deutschen Alpenstraße, sind individuelle Oldtimer-Reisen sowie Hotels entlang der Strecke buchbar.

Buchung von Oldtimertouren (für Einzelreisende und Gruppen):

ADAC Südbayern e. V.
Ridlerstraße 35
80339 München
Tel. +49 (0) 89 51 95 307
heike.kaufmann@sby.adac.de
www.adac.de/suedbayern





ROUTE DER BAYERISCHEN ORIGINALE



— — — 484 Kilometer reinstes Fahrvergnügen



auf der ältesten Ferienstraße Deutschlands — — —



— — — Oldtimerfreundliche Passstraßen



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 8025 9244952



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)	
Radmutternschlüssel (ggf. mit Verlängerung)	
Kombi- und Wasserpumpenzange	
Spitzzange	
Gripzange	
Quetschzange für Kabelverbinder	
Hammer	
Lötkolben	
Wichtiges Zubehör	erledigt?
Abschleppseil	
Feuerlöscher	
Stabiler Wagenheber sowie Unterstellbock (klappbar)	
Matte für Arbeiten unter dem Wagen	
Handlampe	
Rostlöser und Kontaktspray	
Das Pannenhilfe-Set	erledigt?
Verteilerkappe und Verteilerfinger	
Unterbrecherkontakt, Kondensator	
Kerzenstecker und Zündkabel sowie Satz Zündkerzen	
Glühlampenbox	
Satz Schleifkohlen für die Lichtmaschine	
Kabel und Kabelbinder	
Stahlseil für Gaszug und Kupplung (z. B. Universalseile mit Schraubnippel)	
Gewebeband („Duck Tape“)	
Sekundenkleber	
Bindedraht	
Keilriemen	
Schlauchschellen	
Schmierfett	
Motoröl-Reserve	



40 JAHRE

SÜDTIROL CLASSIC SCHENNA

5. – 12.7.2026



www.suedtirolclassic.com

Classic
SÜDTIROL CLASSIC SCHENNA

21.10 | OLDTIMER, CARAVANING, TECHNIK UND REISELUST – DIE GANZE WELT DES MOBILEN REISENS IM ERWIN HYMER MUSEUM

Camping- und Caravaning liegen voll im Trend und erfreuen sich nicht nur in Deutschland, sondern weltweit immer größerer Beliebtheit. Das Erwin Hymer Museum im oberschwäbischen Bad Waldsee lädt dazu ein, die Kultur- und Technikgeschichte des mobilen Reisens von den Anfängen im zwanzigsten Jahrhundert bis in die Gegenwart zu erleben. In der über 6.000 m² großen Ausstellung wecken rund 80 historische Fahrzeuge aus aller Welt Erinnerungen und erzählen ihre Geschichte(n). Die Besucher – Caravaning- und Oldtimer-Fans, Familien, Abenteuerlustige sowie Reise- und Geschichtsbegeisterte tauchen beim Rundgang durch das Museum in die Abenteuer der Pioniere ein und entdecken zudem Überraschendes und Spannendes aus Technik, Entwicklung, Produktion und Design.

Die Idee, einen Wohnwagen zum Reisevergnügen zu nutzen, kam Mitte des 19. Jahrhunderts in England in Mode. Der britische Arzt und Abenteuerschriftsteller William Gordon-Stables ließ sich 1885 einen prunkvollen Wagen, der von Pferden gezogen wurde, bauen. Mit diesem unternahm er eine über 2.000 Kilometer weite

Reise nach Schottland. Sein Vorbild machte Schule, das Pferde-Caravaning wurde populär. Bereits im Jahr 1907 wurde der erste britische Caravan Club gegründet.

Zwölf Jahre später präsentierte die Firma Eccles in Birmingham den ersten Wohnwagen, der als Anhänger für ein Kraftfahrzeug konzipiert war. Andere Anbieter folgten bald darauf. Die englischen Caravans der Pionierzeit bestechen noch heute mit einer ungewöhnlich hochwertigen Ausstattung und luxuriösem Flair; beides war in den Wohnwagen auf dem Festland noch lange keine Selbstverständlichkeit.

Hierzulande verbreitete sich das Reisen mit der eigenen, mobilen Unterkunft am Haken erst in den 1930er Jahren. Den Grundstein hierfür legte ein Unternehmer aus Isny im Allgäu: Arist Dethleffs. Als Junior-Chef des elterlichen Unternehmens, das für hochwertige Reitpeitschen und Skistöcke bekannt war, reiste er damals durch das ganze Land, um seine Produkte an den Mann bzw. die Frau zu bringen. Die häufige Abwesenheit sorgt jedoch für einigen Unmut bei seiner Verlobten, der Landschaftsmalerin Fridel Edelmann. Auf ihre Anregung hin entwarf Dethleffs zunächst auf Papier seine Idee vom fahrenden Zuhause, die 1931 in der heimischen Garage in die Tat umgesetzt und

fortan ausgiebig genutzt wurde. Auch die Geburt von Töchterchen Ursula änderte nichts daran – im Gegenteil. Wo man auch hinkam, Familie Dethleffs erregte Aufmerksamkeit. Auch wenn die große Mehrheit zunächst eher skeptisch war, zeigte sich doch schnell Interesse am Wohnauto, sodass Dethleffs schon bald Wohnwagen im Kundenauftrag baute und sich später ganz darauf konzentrierte.

Neben Dethleffs etablierten sich noch weitere Hersteller in der noch jungen Carava-





bauen, entstanden einige wegweisende und auch kuriose Modelle. Zu ersterem zählt sein „Haus-Dabei“, ein Klappzelt-Anhänger, dessen Grundprinzip noch heute bei modernen Zeltanhängern zur Anwendung kommt. In wenigen Sekunden entsteht dabei aus dem kompakten Kofferranhänger eine doppelt so große

ning-Branche. Hierzu zählte vor allem auch die Firma Sportberger aus Rothschwaige bei München. Für Hans Berger war der Einstieg ins Caravan-Geschäft fast logische Konsequenz, da er bereits seit Jahren erfolgreich Faltboote, Zelte und Outdoorausrüstung herstellte und vertrieb. Umso erstaunlicher waren seine Konstruktionen im Wohnwagenbereich. Angetrieben vom Ziel, möglichst leichte Wohnwagen mit größtmöglicher Nutzungsmöglichkeit zu

Unterkunft mit festem Boden und erhöhter Liegestätte. Letzteres fand mit der „Land-Yacht L6“ seine Krönung, die aufgrund ihrer skurrilen Formgebung bis heute zu den wohl ungewöhnlichsten Wohnwagen überhaupt zählt.

Ein jähes Ende fand die noch junge deutsche Wohnwagenproduktion mit Ausbruch des Zweiten Weltkrieges. Danach wurde die Produktion zunächst nur zaghaft wieder aufgenommen.

ERWINHYMERmuseum

DIE GANZE WELT DES MOBILEN REISENS

Sei hautnah dabei!



**Zwischen Chrom und Patina –
Oldtimer, Technik und
Reiseabenteuer interaktiv
und live erleben!**



21. Reisen mit dem Oldtimer

Ein Jahrzehnt später, Mitte der 1950er Jahre, setzte dann jedoch ein regelrechter Boom ein und Wohnwagenhersteller schossen im gesamten Bundesgebiet wie die Pilze aus dem Boden. Aber nicht nur in Westdeutschland sondern auch in der DDR entwickelte sich Camping und Caravaning zum Massenphänomen. Die Volkseigenen Betriebe produzierten eine ganze Reihe teils sehr hochwertiger Caravanmodelle. Für die heimische Bevölkerung blieben diese in der Regel jedoch ein unerreichbarer

Traum, da der überwiegende Teil in die angrenzenden Länder, unter anderem auch nach Westdeutschland, exportiert wurde. Dies wiederum förderte Kreativität und Erfindergeist der ostdeutschen Bürger. Eigenbau lautete die Parole – auch wenn die Umsetzung aufgrund komplexer Genehmigungsverfahren und mangelnder Materialverfügbarkeit alles andere als einfach war. Umso bemerkenswerter ist aus heutiger Sicht, was in Anbetracht der Widrigkeiten konstruiert und geschaffen wurde.

Der Rundgang durch das Erwin Hymer Museum erfolgt auf neun Traumrouten, welche die Besucher zu verschiedenen Sehnsuchtsorten führt. Beginnend mit der Frühzeit des Caravanings geht es über die Alpen zunächst nach Italien, dem Sehnsuchtsziel der 1950er und 60er Jahre. Weiter geht es über den Hippie-Trail nach Indien, an die Dünen der Ostsee, in die Wüsten Marokkos, den Westen Nordamerikas, ins frostige Skandinavien, den windigen Atlantik bis zur Gegenwart. Sogar ein Blick in die Zukunft des mobilen Reisens wird gewagt. Kinder freuen sich über zwei in die Ausstellung integrierte Spielmobile sowie einen liebevoll gestalteten Outdoor-Spielplatz. Das ganze



Museum kann interaktiv und multimedial erkundet werden – eine Weltreise durch die Geschichte des mobilen Reisens an einem Tag!

Wechselnde Fahrzeuge, neue Ausstellungsthemen und zahlreiche Veranstaltungen lassen den Museumsbesuch immer wieder zu einem Erlebnis werden. Beim großen Sommerfest am 2. Augustwochenende verwandelt sich das Außengelände des Museums in einen einzigartigen Campingplatz. Die Museumswerkstatt präsentiert sich im Museumsfoyer und lädt zum Zuschauen und Fachsimpeln ein.

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

Das Museumsrestaurant Caravano bietet durchgängig Speisen aus aller Welt an.

Alle Informationen gibt es auf der Homepage des Museums unter **www.erwin-hymer-museum.de** und auf Facebook.

Gipfeltour für Genießer

Serfaus | Fusch | Gosau

Entdecken Sie die Höhepunkte der Alpen

Serfaus bietet 11 Bergbahnen mit komfortablen Wanderungen, **Fusch** im Nationalpark Hohe Tauern, ist Startpunkt der Großglockner Hochalpenstraße und den Abschluss bildet das Naturjuwel **Gosau**, wo Sie vom Gosausee spektakuläre Ausblicke auf den Dachstein-Gletscher erleben.

6 Nächte in ausgewählten *Hotels**
in Serfaus, Fusch und Gosau – mit Frühstück

SUPER.SOMMER.CARD | Serfaus
inkl. Gondelbahnen, Wanderbusse, Animationen

Nationalpark Sommercard | Fusch
inkl. Bergbahn & Freizeitanlagen

Tageseintritt Erlebniswelt
„Großglockner Hochalpenstraße“

Salzkammergut Erlebnis Card | Gosau
Ermäßigung für mehr als 100 Attraktionen

Bergfahrt mit der Gosaukamm-Gondelbahn
auf die Zwieselalm



Arrangement „Gipfeltour für Genießer“

Datum

Juni bis September

Preis

ab **554,00**

Anreise täglich möglich. Preise pro Person und Arrangement im Doppelzimmer. Einzelzimmer und Familienzimmer auf Anfrage.



**SALZKAMMERGUT
TOURISTIK**

Ihr Spezialist für Reisen in Österreich
Your Specialist for Travel to Austria

A-4820 Bad Ischl, Götzstraße 12

T +43 (0) 6132 / 24 000 -0

M office@salzkammergut.co.at

W www.salzkammergut.co.at



www.facebook.com/Salzkammergut.Touristik

Service-Hotline +43 (0) 6132 / 24 000 -0
Täglich von 8 bis 18 Uhr – auch am Wochenende



» 22. NUTZFAHRZEUGE

Bei Ausfahrten, Märkten und Ausstellungen dominieren historische Automobile und Motorräder die Szene. Historische Nutzfahrzeuge, wie LKW, Omnibusse und Feuerwehren sind eher selten zu sehen. Traktoren, Baumaschinen und selbstfahrende Arbeitsmaschinen haben eine lebendige Szene mit ganz eigenen Veranstaltungen.

22.1 | ALLGEMEINES

Klangvolle, fast vergessene Herstellernamen wie z. B. Büssing, Faun, Goliath, Hanomag, Henschel, Kaelble, Krupp oder Vomag und bei den Landmaschinen z. B. Allgaier/Porsche, Eicher, Lanz, oder Schlüter sind Ikonen der Technikgeschichte. Nicht zu vergessen die Alltagshelden der ehemaligen DDR, wie z. B. Barkas, Framo, Produkte der IFA, oder Robur. Da diese Fahrzeuge gewerblich genutzt wurden und schwere Lasten über Berg und Tal transportieren mussten, waren sie deutlichem Verschleiß ausgesetzt, sie wurden beNUTZT. Überlebt haben deshalb nur wenige gut erhaltene Exemplare. Ausgediente Lkw und Omnibusse wurden, wenn der Unterhalt nicht mehr wirtschaftlich war, ausgemustert. Dann ging es ab zum

Schrottplatz, einige wurden zum Ersatzteilträger, oder erhielten das Gnadengnaden als Gartenlaube, Baubude, Hasenstall oder spulten die letzten Kilometer im Steinbruch ab. Trotzdem wird die Nutzfahrzeugszene immer größer und ist ebenfalls sehr lebendig. Auch hier erfreuen sich die Youngtimer immer größerer Beliebtheit und Fahrzeuge vor 1950 haben Kultstatus. Neben der Freude, solche Fahrzeuge zu restaurieren, zu betreiben und zu sammeln 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, die teils schwierigere und kostenintensivere Ersatzteilbeschaffung, das benötigte Werkzeug und insbesondere geeignete Unterstellplätze. Aus diesem Grund muss



22.2 | OLDTIMER-LASTKRAFTWAGEN

Zur Freude vieler Fans der Transporthistorie gibt es eine wachsende Zahl von Enthusiasten, überwiegend aus dem Kreis traditionsreicher „Führunternehmen“ und Speditionen, oder Menschen der Branche, die sich ihrer Herkunft und Tradition verpflichtet fühlen und Fahrzeuge aus der Gründerzeit der Firmen, meistens Familienbetriebe, restaurieren und zum Fahren erwecken. Das ermöglicht uns heute große Kühlerhauben, schwere Achsen und Federpakete bestaunen zu können. Fahrerhäuser ohne Komfort, mit schwach gepolsterten Holzbänken, teilweise ohne Heizung, Lenk- oder Bremshilfe, unsynchronisierte, Getriebe und die kurzen und aufwendigen Pflege- und Wartungsintervalle verlangen dem Fahrer und Besitzer daher einiges ab. Gleichzeitig ist es gerade dieser urtümliche und damit meist einfache sowie nachvollziehbare Maschinenbau, der den Charme der alten Technik ausmacht und Betrachter mit seinen Geräuschen und Gerüchen in seinen Bann zieht.

die Anschaffung eines Nutzfahrzeug-Oldtimers gut überlegt sein. Für die Besitzer und Freunde historischer Nutzfahrzeuge inkl. der Omnibusse gibt es in Deutschland die eigens hierfür gegründete Nutzfahrzeug- Veteranen- Gemeinschaft (NVG) – siehe hierzu auch das Kapitel „Nützliche Adressen“. Die Hauptaufgabe der NVG ist die politische Interessenvertretung und das Organisieren von Veranstaltungen.

Für Fans von historischen Nutzfahrzeugen ist der PS.SPEICHER in Einbeck ein Muss! Das dortige Depot Lkw + Bus ist die Heimat einer der größten Sammlungen historischer Nutzfahrzeuge. Von April bis Oktober können Besucher rund 400 Omnibusse, Lastwagen, Feuerwehrfahrzeuge, Spezialfahrzeuge und Landmaschinen erleben. Die in Einbeck von dem Kaufmann und Oldtimersammler Karl Heinz Rehkopf gegründete STIFTUNG PS.SPEICHER

hat die von Nutzfahrzeugexperte Emil Bölling zusammengetragene und liebevoll gepflegte Sammlung nach dessen plötzlichen Tod 2015 übernommen und somit in ihrer einzigartigen Gesamtheit gerettet.

Öffnungszeiten:

April – Oktober

Di. – Fr.: 11 bis 17 Uhr

Sa.+ So.: 10 bis 18 Uhr





Mercedes-Benz O3500 aus der Oldtimerbus-Flotte von Dr.-Ing. E. h. Konrad Auwärter. Im Rahmen der Veranstaltung „120 Jahre Mythos Solitude“ wurde der Bus testweise mit dem Kraftstoff HVO100 betankt und seither wird der Bus ausschließlich mit diesem synthetischen Sprit betrieben. Die bisherigen Erfahrungen mit diesem Sprit sind sehr positiv.

Von Interessengemeinschaften, z. B. der IG Süddeutsche LKW-Veteranen-Freunde werden

heutzutage überregionale Treffen historischer Lastkraftwagen und Omnibusse durchgeführt. Auch mehrtägige Touren durch Deutschland und das benachbarte Ausland stoßen zunehmend auf begeisterte Teilnehmer und staunen des Publikum. Auf solchen Touren wird die Szene zum rollenden Museum.

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 Reisens einstellen. Oft wird auch eine (Mit-)

Fahrt im Oldtimer-Bus zu Veteranenveranstaltungen angeboten. Wer einen Oldtimerbus sein Eigen nennt, der ist in der **Interessengemeinschaft Historische Omnibusse International** international gut aufgehoben, da hier die Belange der Oldtimerbus-Szene behandelt werden.

22.4. | OLDTIMER-LINIENBUSSE

Historische Linienbusse werden oft übersehen, da in der Oldtimerszene PKWs und Spezial-

fahrzeuge wie Polizei- oder Feuerwehrwagen im Mittelpunkt stehen. Völlig zu Unrecht, denn Linienbusse gewähren wichtige Einblicke in die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs und die damit verbundenen technischen Herausforderungen, die im täglichen Personentrans-





Nutzfahrzeug Veteranen Gemeinschaft



*Wo die Leidenschaft für historische
Nutzfahrzeuge ein Zuhause hat ...*

Der Schutz, der Erhalt und die Förderung historischer Nutzfahrzeuge als herausragendes technisches Kulturgut ist das Ziel der Nutzfahrzeug-Veteranen-Gemeinschaft (NVG). Die NVG ist Teil des Parlamentskreises Automobiles Kulturgut im Deutschen Bundestag.

Oldtimer sind fahrende Zeitzeugen, die meistens positiv wahrgenommen werden und sie erfreuen die Herzen der Zuschauer. Außerdem bilden die historischen Fahrzeuge einen gewichtigen Wirtschaftsfaktor ab, in ganz Europa.

Innerhalb der NVG organisieren wir Treffen, Ausfahrten, pflegen einen internationalen Austausch zu Nutzfahrzeug-spezifischen Themen, Erfahrungen und Erlebnissen, haben ein reges Vereinsleben und vertreten die Belange der Historischen Nutzfahrzeuge auch auf politischer Ebene.

Werden Sie Teil der Nutzfahrzeug Veteranen Gemeinschaft, wir freuen uns auf Sie!

Allseits gute Fahrt wünscht Ihre NVG.

Alle Infos & Mitgliedsantrag: www.n-v-g.de



www.n-v-g.de

port gemeistert wurden.

Sie waren ein fester Bestandteil des Alltags vieler Menschen, insbesondere im Schulbetrieb. Die Welt der historischen Linienbusse hat eine wachsende und engagierte Liebhabergemeinschaft hervorgebracht. Im „Arbeitskreis Historischer Busverkehr“ (AHB) sind etwa 50 Akteure, (Vereine, Firmen, Einzelpersonen), die sich, oft in Zusammenarbeit mit den öffentlichen Verkehrsbetrieben, um den Erhalt von Oldtimer-Bussen bemühen. Die Restauration und Instandhaltung sind anspruchsvoll, tragen jedoch dazu bei, diese faszinierenden Fahrzeuge für kommende Generationen zu bewahren. So können Oldtimerbusse auch heute noch eine wichtige Rolle im Alltag spielen, beispielsweise als Shuttle-Fahrzeuge bei Veranstaltungen. Als drei besonders engagierte Vereinigungen innerhalb dieser Szene sind der Omnibusclub München, der Traditionsbus Berlin GmbH und die IG Traditionsbus Mainz e. V. zu nennen, die ihre Fahrzeuge vielfältig einsetzen.

22.5. | OLDTIMER-FEUERWEHRFAHRZEUGE

Ein besonders faszinierendes Thema sind die Oldtimer-Feuerwehren. Viele Lkw-Hersteller lieferten die Fahrgestelle für die unendlich vielfältigen Ansprüche. Heute sind Oldtimer-Feuerwehren nicht nur „feuerrote Spielmobile“, sondern auch in der Bevölkerung fest verwurzelte und gern gesehene Traditionsstücke, die bei regionalen Feuerwehrfesten und –Jubiläumsfeiern gerne vorgeführt werden. In



Deutschland sind in einigen Oldtimermuseen auch Oldtimer-Feuerwehren ausgestellt. Zudem werden in etwa der Hälfte der über 60 Feuerwehrmuseen in Deutschland historische Einsatzfahrzeuge präsentiert.

Dank der geringen Fahrleistung und der sehr guten Pflege sind die historischen Fahrzeuge der Feuerwehr häufig in einem für ihr Alter sehr guten Originalzustand und deshalb be-

liebte Sammlerfahrzeuge. Schwierigkeiten gab es immer wieder bei den Feuerwehrroldtimern in privater Hand mit dem Blaulicht (Amtssprache: Kennleuchten für blaues Blinklicht) und Sirenen. Wer kann sich schon ein Feuerwehrauto ohne Blaulicht vorstellen? Was es hier zu beachten gibt, lesen Sie im Kapitel 22.7 Blaulicht und „Martin-Horn“.



22.6 | BEHÖRDEN- UND MILITÄRFAHRZEUGE

Eine weitere besondere Facette historischer Fahrzeuge stellen ausgemusterte Behörden- und Militärfahrzeuge dar. Private Sammler und Museen stellen sicher, dass deren beträchtliche automobilhistorische und gesellschaftliche Bedeutung nicht in Vergessenheit gerät und man solche Fahrzeuge im Rahmen von Treffen, Ausstellungen oder sogar im Fahrbetrieb erleben kann. Wer ein solches Fahrzeug – idealerweise sogar inklusive der authentischen Ausstattung – sein Eigen nennen kann und die behördlichen Hürden für die Zulassung mit H-Kennzeichen gemeistert hat, muss auch beim Betrieb spezielle Aspekte berücksichtigen. Im öffentlichen Straßenverkehr darf verständlicherweise nicht der Anschein erweckt werden, dass es sich um ein noch im Einsatz befindliches Behördenfahrzeug handelt. Daher gilt es, entsprechende Hoheitszeichen und Schriftzüge oder Warnleuchten abzudecken.



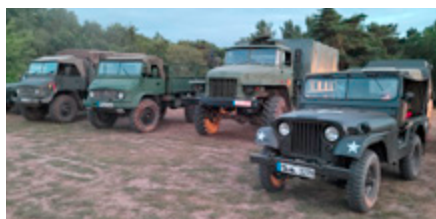
Der abgebildete Borgward B2000 A/O ist ein Funksprechkraftwagen des Luftschutzhilfsdienstes, einer Organisation, die für den zivilen Bevölkerungsschutz in militärischen Konflikten aufgestellt wurde. Der LSHD wurde aufgelöst und die Aufgaben fielen den Hilfsorganisationen zu, die die Fahrzeuge zum Teil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



Der 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.



Im Rahmen eines BGS-Fahrzeugtreffens am Grenzmuseum Schiffllersgrund begegnen sich hier eine BMW R80 von 1993 und ihre Ahnin, eine BMW R27 aus den 60er Jahren. Beide Fahrzeuge sind mit Show-Kennzeichen für die Präsentation bei Treffen versehen. Diese Motorräder wurden beim Bundesgrenzschutz für Schulungs-, Begleit- und Verbindungsaufgaben genutzt. Der Farbton RAL 6012 schwarzgrün in verschiedenen Glanzgraden war die Farbe des Bundesgrenzschutzes bis zur Gründung der Bundespolizei.



Bei Geländefahrveranstaltungen lassen sich die technischen Möglichkeiten der historischen Geländefahrzeuge ausloten, so wie auch wohl der eine oder andere Porschefahrer gerne seine Runden auf einer Rennstrecke ziehen möchte.



Der Renault R2067 wurde in 3770 Exemplaren von 1953 bis 1956 für die französischen Streitkräfte für den Personal- und Materialtransport gefertigt. Ein Teil der Fahrzeuge waren Krankenwagen mit geschlossenen Aufbauten. Das gezeigte Fahrzeug war bei der Gendarmerie im Elsass im Einsatz. Die Gendarmerie war Teil der Armee und nahm im ländlichen Raum Frankreichs polizeiliche Aufgaben wahr. Mittels zuschaltbaren Allradantriebes mit Untersetzungsgetriebe ist der Renault geländegängig. Der kurze Radstand und die hohe Bodenfreiheit tragen sehr zur Wendigkeit bei. Das ehemalige französische Kennzeichen dieses mit H-Kennzeichen zugelassenen Autos wird natürlich nur bei Präsentationen gezeigt.



Flugsicherungsanlage (FSA 70) der Bundeswehr. Davon gab es zwölf Stück, bestehend jeweils aus einem mobilen Peiler Fahrzeug und einem mobilen Tower Fahrzeug auf Basis des MAN 630 S. Die FSA 70 wurde auf den zu Landebahnen umbaubaren Autobahn-Abschnitten, auf Feldflugplätzen oder beim Ausfall der regulären Flugsicherungsanlagen in Bundeswehr Fliegerhorsten eingesetzt. Ergänzt wurde die FSA 70 durch ein QuadRadar System amerikanischer Bauart, einer GCA Einheit u.w. Die FSA 70 ist eine komplette Eigenentwicklung der Luftwaffe aus den 1960er Jahren. Infos: www.MAN630.de



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

22.7. | BLAULICHT UND „MARTIN-HORN“

Seitdem ehemalige Einsatzfahrzeuge als Oldtimer bewegt werden, hört man immer wieder davon, dass die Besitzer seitens der Prüforganisationen und Zulassungsstellen zur Stilllegung oder gar rückstandslosen Demontage der Sondersignalanlagen ihrer historischen Fahrzeuge gezwungen werden. Dadurch wird in den Augen der Betroffenen ein wesentliches Merkmal solcher Oldtimer teils unwiederbringlich zerstört, der äußere Eindruck leidet und die Originalität dieser Fahrzeuge ist nicht mehr gegeben. Der Verlust der Originalität kann wiederum zu Problemen bei der Feststellung der Oldtimer-Eigenschaft führen. Man war allein vom Goodwill und der Fantasie der Prüfer und Behörden abhängig, wenn es gelang, die Anlagen zu erhalten. Von Funktionalität war da meist noch nicht einmal die Rede.

Sehr überraschend für die Szene erschien im Verkehrsblatt 2020, Heft 1, Nr.4 auf Seite 9 f die „Erläuterung zu §§49a und 52 der StVZO“ vom 19.12.2019. Diese Erläuterungen stellen klar, dass ergänzend zu den Vorschriften des §49a StVZO gilt, dass „abgedeckte lichttechnische Einrichtungen nach §52 StVZO (u.A. gelbe und blaue Rundumkennleuchten) an Fahrzeugen gemäß §23 StVZO (Oldtimer), deren Abdeckung während der Fahrt nicht entfernt werden kann, als nicht vorhanden gelten“. In einem weiteren Absatz wird konkret darauf hingewiesen, dass damit die Demontage von Kennleuchten an privaten historischen Fahrzeugen überflüssig wird.

Und seit 25.8.2022 wurde darüber hinaus durch die „Erläuterung zu §55 StVZO“, die im Verkehrsblatt 18/2022, Nr. 153 erschien, festgeschrieben, dass „durch Trenneinrichtungen deaktivierte Einsatzhörner an privaten, ehemaligen Einsatzfahrzeugen nach §23 (Oldtimer) (...) als im Sinne des §55 nicht vorhanden gelten“. Damit sei die Demontage der Einsatzhörner, sofern durch Trenneinrichtungen deaktiviert, an historischen Fahrzeugen nicht notwendig.

Für alle Besitzer ehemaliger Einsatzfahrzeuge von z.B. Polizei, Feuerwehr, Rettungsdiensten usw. gibt es nun also endlich Klarheit und eine Rechtsgrundlage zum Belassen der Sondersignalanlagen.

Es bleibt das Problem, wie man verfährt, wenn man ein Behördenfahrzeug erwirbt, dass die Altersgrenze für das H-Kennzeichen noch nicht erreicht hat, aber zum Oldtimer aufgebaut werden soll. Muss dann alles abgebaut und dann wieder aufwendig rekonstruiert werden, wenn das Fahrzeug 30 Jahre alt wird?

Bei den Besitzern ehemaliger Militärfahrzeuge keimt nun etwas Hoffnung auf. Nach §53c StVZO dürfen nur Fahrzeuge der Bundeswehr, Bundespolizei, Polizei und des Katastrophenschutzes mit einer Tarnbeleuchtung ausgestattet sein, die nur einschaltbar sein darf, wenn die ganze übrige Fahrzeugbeleuchtung abgeschaltet ist. Anders als bei Sondersignalanlagen könnte man vom Vorhandensein eines Tarnkreises keinerlei Rechte missbräuchlich ableiten. Ein versehentliches Umschalten ist durch den Schalter technisch ausgeschlossen und der Fahrer eines historischen Militärfahrzeuges hat keinerlei Vorteile von der Nutzung eines Tarnkreises im Straßenverkehr. Dennoch werden die Besitzer regelmäßig zur Demontage der Leuchten und Kabel aufgefordert.

Es würde völlig ausreichen, die Verwendung von Tarnleuchten im öffentlichen Verkehr nur den genannten Behörden zuzubilligen. Eine „Trenneinrichtung“ analog zu den nunmehr erlaubten Einsatzhörnern ist beim Tarnkreis schon im Schalter integriert.

22.8. | OLDTIMER-TRAKTOREN

Da Traktoren, aufgrund ihres eigentlichen Gebrauchszwecks keine Straßenfahrzeuge sind, nehmen sie unter den Oldtimer-Fahrzeugen eine besondere Rolle ein. Gebaut für die Arbeit auf Feld, Wiesen, Acker, Wald und auf dem Hof, liegt der Reiz für Oldtimer-Freunde besonders in der, von außen offen einsehbaren Technik, bestehend aus robusten Bauteilen, gebaut für die Ewigkeit. Der typische Klang eines Lanz-Bulldog lässt das Herz jedes Technikfreunds

22. Historische Nutzfahrzeuge



höher schlagen. Bei welch anderem Gefährt hat man schon die Möglichkeit, die Verbrennungstakte mitzuzählen – so lebendig und zum „Begreifen“ nahe, kann man einen Motor sonst eigentlich kaum erleben.

Ihr Bewegungsradius ist begrenzt. Geschwindigkeit ist bei alten Traktoren genauso Nebensache, wie Komfort. Die Fahrzeuge mit Freiluftsaug diente Landmann und Landfrau nicht nur zum Mähen und Pflügen, sondern auch als Antrieb für Dreschmaschinen oder andere

landwirtschaftliche Geräte und Maschinen, die bei Vorführungen vom Publikum oft mit Kinderaugen bestaunt werden.

Im Laufe der letzten 130 Jahre haben alleine in Deutschland mehr als 300 Unternehmen eine enorme Vielfalt an Traktormodellen hergestellt. Damit war Deutschland neben den USA, Großbritannien, Italien und Frankreich im Traktorenbau lange Zeit führend. Auf mehr als



Gemeinsam mehr erreichen



**Infoline für Vereine, Clubs
und Interessengemeinschaften**

07 11 / 2 56 20 77



Der Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland e.V. – BHLd ist die einzige Plattform, von der aus die gemeinsamen Interessen der Szene vorangebracht und umgesetzt werden können. Eine Vollmitgliedschaft bietet allen Vereinen, Clubs und Interessengemeinschaften eine ganze Reihe von Vorteilen, von denen wiederum ihre eigenen Mitglieder profitieren. Weitere Informationen dazu finden Sie im Internet unter:

www.bhld.eu



BHLd – Bundesverband
Historische Landtechnik
Deutschland e.V.
Geschäftsstelle
Birkendörfler 7
D-70191 Stuttgart
Telefon: (07 11) 2 56 20 77
Telefax: (07 11) 2 56 20 78
E-Mail: info@bhld.eu

Korporativclub
im ADAC e.V.



700 Traktorentreffen, die vor Corona jährlich aus Deutschland und von Nachbarn in Europa als Termine gemeldet wurden, kann man die ganze Geschichte des Traktorenbaus nun wieder hautnah erleben.

Dass Oldtimer-Traktoren eine enorm große Fangemeinde haben, beweisen die über 200 Clubs mit mehr als 30.000 Mitgliedern unter dem Dach des Bundesverbandes Historischer Landtechnik Deutschland e.V. (BHLD). Bei den fast familiären Treffen im kleinen Kreis bis zu Großveranstaltungen mit 10.000 und noch mehr Besuchern, kommen aber alle Fans auf ihre Kosten. Der eine interessiert sich mehr für die Modellentwicklung seiner Lieblingsmarke, die teilweise vollständig in chronologischer Reihenfolge präsentiert werden, der andere kann stundenlang bei den Feldvorführungen mit Pflügen oder Erntemaschinen mitmachen oder zuschauen. Wieder andere lieben den Kick, den sie bei Leistungsprüfungen oder beim Traktor-Pulling erleben. In jedem Fall begeis-



tern solche Treffen die ganze Familie. Ein besonderes Highlight ist seit 2001 die internationale Traktoren-Weltmeisterschaft, die jährlich auf der majestätischen Großglockner-Hochalpenstraße stattfindet. Aufgrund der hohen Nachfrage ist die Teilnehmerzahl in diesem Jahr auf 455 Fahrzeuge limitiert, die Betankung der teilnehmenden Traktoren mit einem synthetischen Kraftstoff ist Pflicht.

22.9 | TIPPS UND HINWEISE ZUR ANSCHAFFUNG

„Schwermetall“ kauft man 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 (H-Kennzeichen) gelten seit 2017 bundeseinheitliche Ausnahmen, für die sich neben der NVG auch weitere Mitglieder des Parlamentskreises Automobiles Kulturgut seit Jahren stark gemacht haben. Diese Gruppe sorgte ebenfalls dafür, dass Oldtimer-Lkw mit H-Kennzeichen, die nicht im gewerblichen Güterkraftverkehr eingesetzt werden, im Übrigen von der Maut auf deutschen Autobahnen befreit sind.
- Besteht eine trockene Unterstellmöglichkeit mit Platz zum Restaurieren/Reparieren?
- Wie ist die Ersatzteilversorgung inklusive Reifen des ins Auge gefassten Typs?
- Für Feuerwehren bestehen regional sehr unterschiedliche Zulassungsmöglichkeiten bei Privateigentum. Den Erhalt der Blaulichrundumleuchten 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



» VERANSTALTUNGSHIGHLIGHTS DER NUTZFAHRZEUGSZENE

Folgende Terminauswahl gibt einen kleinen Überblick bedeutender Veranstaltungen der Nutzfahrzeugszene.



-
- | | |
|-------------------|---|
| 19.2. – 22.2.2026 | Retro Classics in Stuttgart |
| 29.4. – 2.5.2027 | Große Ausstellungen des BHL D (Traktoren)
und der IG Süd (Nutzfahrzeuge und Omnibusse)
www.retro-classics.de |
-
- | | |
|-----------------|---|
| 8. – 12.04.2026 | Retro Classics Essen |
| | Große Nutzfahrzeug- und Omnibus-Ausstellung
www.retro-classics-essen.de |
-
- | | |
|--------------------|--|
| 10.4. – 12.04.2026 | NVG-Kippertreffen in Geilenkirchen |
| | www.n-v-g.de |
-
- | | |
|-------------------|--|
| 24.4. – 26.4.2026 | 3. Oldtimer-Bus-Treffen in Heidenau |
| | www.akbusfachhandel.de/veranstaltungen |
-
- | | |
|------------------|---|
| 8.5. – 10.5.2026 | 9. Internationales Oldtimer Bustreffen Bad Mergentheim |
| | www.visit.bad-mergentheim.de/de/kultur-schloss-genuss/
veranstaltungen/9-internationales-oldtimer-bustreffen-id_244939 |
-
- | | |
|-------------------|--|
| 30.5. – 31.5.2026 | Arbon Classics 2026 |
| | www.arbon-classics.ch |
-
- | | |
|-----------------|--|
| 3.6. – 7.6.2026 | 6. Internationales LKW-Oldtimertreffen
der Nebelhöhle (Sonnenbühl) 2026 |
| | www.freunde-historischer-lkw.weebly.com |
-
- | | |
|-------------------|--|
| 11.6. – 14.6.2026 | Klassikwelt Bodensee |
| 4.6. – 6.6.2027 | www.klassikwelt-bodensee.de |
-

28.8. – 5.9.2026 **21. Deutschlandfahrt für Historische Nutzfahrzeuge „BeNeLux-Tour“**
www.historische-deutschlandfahrt.de



11.9. – 13.9.2026 **Nutzfahrzeugtreffen Wörrnitz**
www.schaal-tanken.de/woernitz



12.9. – 13.9.2026 **Dampf- und Traktorentreffen im Freilichtmuseum am Kiekeberg**
www.kiekeberg-museum.de

15.9. – 20.9.2026 **Nutzfahrzeug IAA in Hannover mit Oldtimerschau**
<https://www.iaa-transportation.com>

17.9. – 20.9.2026 **Oldtimer Traktor WM**
Bruck Fisch am Großglockner
www.traktorwm.at/de

1.10. – 4.10.2026 **Autocars Anciens de France**
Europäisches Oldtimerbustreffen im Elsass
<https://historische-busse.de/2025/07/17/01-04-10-2026-wissembourg-elsas-frankreich/>

6.11. – 8.11.2026 **Retro Classics Bavaria Nürnberg**
Große Oldtimer-Nutzfahrzeugausstellung der NVG
www.retro-classics-bavaria.de

Save the Date:
Juli 2027 **Oldtimer-Nutzfahrzeug-Treffen**
www.kieswerke-ebenhoehe.de/oldtimer-nutzfahrzeug-treffen

Die Freunde historischer Nutzfahrzeuge finden weitere Termine auf den Internetseiten **www.n-v-g.de** und **www.bhld.eu** sowie unter **www.oldtimer-markt.de/aktuell/termine**. Die Fachzeitschrift Historischer Kraftverkehr „HiK“ (<https://historischer-kraftverkehr.verlaggrabe.de>) bietet ebenfalls eine sehr gute Terminübersicht – speziell für die Lkw-Szene.



» 23. OLDTIMER-, YOUNGTIMER- UND MARKENCLUBS

Die zunehmende Begeisterung für Oldtimer, Youngtimer und Liebhaberfahrzeuge aller Marken und Hersteller trägt dazu bei, dass diesbezügliche Vereinigungen einen immer größeren Zulauf haben. Schätzungen zufolge gibt es in Deutschland ca. 3.000 Oldtimer-, Youngtimer- und Markenclubs. Diese Gemeinschaften sind je nach Ausrichtung auf lokaler, regionaler, bundesweiter und internationaler Ebene tätig. Das Spektrum reicht hier von lockeren Stammtischen und Internetforen über Interessengemeinschaften bis hin zu eingetragenen und gemeinnützigen Vereinen.

23.1 / ALLGEMEINES

Einige dieser Clubs beschränken sich nicht auf eine bestimmte Marke oder Baureihe, sondern sind herstellerübergreifend tätig. Andere Vereine hingegen konzentrieren sich auf einen speziellen Fahrzeugtyp, eine Bau-/Modellreihe oder einen einzelnen Hersteller – sogenannte Markenclubs. Diese Clubs repräsentieren durch ihr Engagement „ihre“ Marke und gelten so bei der Automobilindustrie als Botschafter guter Tradition. Aus diesem Grund werden sie von den Firmen teilweise unterstützt – wie etwa bei der Ersatzteilbeschaffung oder durch Zugang zu den historischen Archiven der Traditions- und Klassikabteilungen.

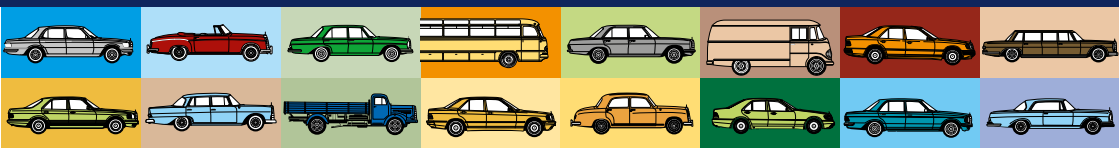
Die Mitgliedschaft in einem Oldtimer-, Youngtimer oder Markenclub bietet eine Reihe von

Vorteilen. So existiert dort oft ein umfangreicher Wissenspool zu den verschiedenen Fahrzeugtypen. Des Weiteren kann das einzelne Vereinsmitglied auch aktive Unterstützung bei Reparatur, Wartung oder Restauration seines Fahrzeugs erhalten. Fragen wie „Auf was muss beim Kauf eines bestimmten Modells geachtet werden?“, „Gibt es für einen speziellen Typ noch genügend 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.



MBIG[®]

Mercedes-Benz InteressenGemeinschaft e.V.



Der Club für klassische Mercedes-Benz Fahrzeuge

■ CLUBSERVICE

Literaturangebot
Archiv

■ TECHNIK

Spezialisten
Workshops

■ CLUBLEBEN

Stammtische
Jahrestreffen
Reisen

■ CLUBSHOP

Literatur
Bekleidung
Zubehör

■ NETZWERK

Partnerfirmen

■ ERSATZTEILE

Vermittlung
und Beschaffung
Nachfertigungen

■ INFORMATION

Club-Zeitschrift
Club-Website
Messen

■ MERCEDES-BENZ AG

Zusammenarbeit
Rabatte

**Mitglied
werden!**

**Mehr Spaß an einem einzigartigen
Hobby – in der Mercedes-Benz
InteressenGemeinschaft!**



Die Mercedes-Benz InteressenGemeinschaft bietet Erfahrung und Sachkunde in allen Bereichen des Old- und Youngtimer-Hobbys in Synthese mit purer Begeisterung für die klassischen Fahrzeuge vom Erfinder des Automobils.

Mehr Informationen unter www.mbig.de

Ansprechpartner
Stefan Rackette

Im Hang 16
52428 Jülich

Tel. 02461 3498-24
Fax 02461 3498-26

info@mbig.de
www.mbig.de

23. Oldtimer-, Youngtimer- und Markenclubs

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 „Benzin-gespräche“ unter Gleichgesinnten geführt, sondern auch gemeinsame Heimat-, Ziel- und Sternfahrten, Rallyes, Fahrzeugtreffen, Ausfahrten oder Besuche von Messen und Museen im In- und Ausland sowie sonstige Veranstaltungen oder eigene Messeauftritte organisiert.

23.2 | ADAC KLASSIK CLUBS

Um den Erhalt des technischen Kulturgutes und die individuelle Mobilität auch in Zukunft sicherzustellen, unterstützt der ADAC derzeit rund 70 bundesweite Oldtimer-, Youngtimer- und Markenclubs. Diese verzeichnen mit mehr als 1.200 Unterclubs derzeit über 110.000 Mitglieder. Im Rahmen einer kostenfreien Korporativclub-Mitgliedschaft erhalten ADAC Klassik-Clubs ein speziell auf sie ausgerichtetes Leistungsangebot, wobei die Souveränität und Eigenständigkeit der Vereinigungen nicht angetastet werden. Neben Vergünstigungen bei Veranstaltungs- und Vereinsversicherungen für die Clubs erhalten auch die Clubmitglieder Rabatte bei der ADAC AutoVersicherung, der ADAC ClassicCar-Versicherung sowie bei den

ADAC Klassik Veranstaltungen (ADAC Deutschland Klassik, ADAC Europa Classic und ADAC Classic meets Traunsee). Auch bei der Ausstellung einer FIVA-Identity Card profitieren die Mitglieder von Preisnachlässen. Darüber hinaus bietet der ADAC den angeschlossenen Vereinigungen ein jährliches Clubbudget, die Interessenvertretung gegenüber Politik und Behörden und zahlreiche weitere Vorteile.



23.3 | ADAC ORTSC CLUBS

Neben ADAC Korporativclubs, welche in ganz Deutschland tätig sind und Mitglieder aus dem gesamten Bundesgebiet verzeichnen, können sich regional ausgerichtete Vereinigungen dem ADAC als Ortsclub anschließen. Derzeit sind dem ADAC rund 1.700 Ortsclubs angeschlossenen, 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.



SPEED AND STYLE

20.09.
2026

→ **Dynamisches Training**

→ **Spannende Prüfung auf der Rundstrecke**

→ **Gokart-Rennen**

→ **Oldtimer Feeling: Mitglieder des ASC Clubs
präsentieren ihre Fahrzeuge und laden zum
Mitfahren ein**

weitere Infos:



ASC - Landesgruppe
Bodensee LG15



MUSEUM
ART & CARS
SINGEN

ADAC



www.asc-schnaufferclub-bodensee.de

23.5 | JUGEND UND NACHWUCHS

Viele Oldtimerclubs stehen weniger vor einem Mitgliederproblem, sondern vielmehr vor einer zunehmenden Überalterung. Zwar treten regelmäßig neue Mitglieder im höheren Alter ein, doch wirklich junge Interessenten sind selten. Die Clubs haben diese Entwicklung erkannt und investieren zunehmend in Maßnahmen, um Jugendliche und junge Erwachsene für Old- und Youngtimer zu begeistern.

Auch der internationale Oldtimer-Weltverband FIVA misst dem Thema große Bedeutung bei. Bereits 2015 wurde es in den Aufgabenbereich der Kulturkommission aufgenommen. Nach Ansicht der FIVA ist das Interesse der jüngeren Generation entscheidend, um das mobile Kul-

turerbe langfristig zu erhalten. Eine weltweite FIVA Umfrage aus dem Jahr 2020 zeigt: Das Durchschnittsalter der Mitglieder deutscher Oldtimerclubs liegt bei 54 Jahren. Über 70 Prozent der befragten Clubs bieten bereits spezielle Programme für junge Menschen an, gehen jedoch trotzdem davon aus, dass das Durchschnittsalter weiter steigen wird.



Die beiden nachfolgenden Projekte stehen exemplarisch für die Nachwuchsarbeit in den rund 70 ADAC Korporativclubs. Weitere Initiativen finden Sie unter:

www.adac-motorsport.de/adac-korporativclubs/nachwuchs



Mercedes-Benz SL-Club Pagode e.V.

Um ein Bild über den Ist-Zustand im Club zu erhalten, erstellte der Mercedes-Benz SL-Club Pagode e.V. zunächst eine interne Studie zur Jugend im eigenen Verein, woraufhin sich zwei junge Mitglieder meldeten. Diese wurden zu Jugendclubbeauftragten ernannt und etablierten bei Club-Veranstaltungen spezielle Angebote für junge Menschen. Ziel war es, die Attraktivität der Club-Veranstaltungen für die junge Zielgruppe zu erhöhen und allgemein das Interesse an Oldtimern zu fördern. Außerdem sollen junge Menschen für das Thema Oldtimer sensibilisiert werden.





Mercedes-Benz R/C 107 SL-Club

Der SL-Club wollte genau wissen, wie viele junge Mitglieder im Club sind und hat die eigene Mitgliederstatistik ausgewertet. Beim Mercedes-Benz R/C 107 SL-Club sind 1% der 5.700 Mitglieder jünger als 30 Jahre. Ähnliche Ergebnisse wird es sicherlich auch in den anderen bundesweiten Oldtimerclubs geben.

Für sein Jugend-Club-Projekt kaufte der SL-Club 2022 einen rostfreien Mercedes SL von 1988, überholte ihn, führte die HU durch und meldete ihn an. Dieser Wagen wird seitdem unter interessierten jungen Menschen für jeweils drei Monate verlost. Bedingung für die Teilnehmer und Teilnehmerinnen: Jünger als 30 Jahre sein und, nach dem Losglück, für mindestens ein Jahr Mitgliedschaft im Club.

Neben der Vollkaskoversicherung und der KFZ-Steuer übernimmt der Club auch den Service und anfallende Reparaturen. Der SL steht dann ohne Kilometerbegrenzung zur freien Verfügung, nur für die Benzinkosten müssen die glücklichen Gewinner selber aufkommen. Hinzu kommt die obligatorische Teilnahme an einem professionellem Oldtimer-Fahrtraining, Club-Technik-Seminaren und an einzelnen Club-Aktionen auf Messen und Veranstaltungen. Das Projekt wurde im Rahmen der FIVA General Assembly in Brasilien mit dem FIVA Culture-Award 2025 ausgezeichnet.



Zu dieser Jugendförderung im Mercedes-Benz Mehr Information zu dieser tollen Jugendförderung im Mercedes-Benz R/C 107 SL-Club einfach über den QR-Code abrufen:

**[107sl-club.mercedes-benz-clubs.com/
nachwuchsforderung](https://107sl-club.mercedes-benz-clubs.com/nachwuchsforderung)**



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

23.6 | OLDTIMERCLUBS UND NACHHALTIGKEIT

Oldtimer gelten für viele Besitzer als Sinnbild gelebter Nachhaltigkeit: Sie werden über Jahrzehnte gepflegt, repariert und erhalten. Gleichzeitig entwickelt sich das Hobby weiter und wird in den Clubs zunehmend unter ökologischen, ökonomischen und sozialen Nachhaltigkeitsaspekten gestaltet.



Die folgenden Projekte zeigen exemplarisch, wie vielfältig und verantwortungsbewusst Nachhaltigkeit im Oldtimerbereich gelebt wird.

Diese und weitere Initiativen finden Sie unter:
www.adac-motorsport.de/adac-korporativclubs/nachhaltigkeit

Eine Initiative deutscher Oldtimer-Clubs



www.move-green.org

Initiative „Move Green“: MG Car Club Deutschland e.V. (MGCC)

Der MG Car Club Deutschland e.V. setzt mit seiner Initiative „Move Green“ seit 2022 auf mehr Nachhaltigkeit. Zunächst wurde die Klimaneutralität über Zertifikate erreicht, die regionale Projekte wie die Wiedervernässung norddeutscher Moore unterstützen. Nun geht der Club einen Schritt weiter: Bei ausgewählten Ausfahrten sollen fossilfreie synthetische E-Fuels zum Einsatz kommen. In den vergangenen zwei Jahren wurden E-Fuels nach Norm EN 228 intensiv in verschiedenen Oldtimern getestet – mit durchweg positiven Ergebnissen. Inzwischen haben sich zwei weitere ADAC-Korporativclubs, der MG Drivers Club Deutschland e.V. (MGDC) und das TR-Register Deutschland e.V., der Initiative angeschlossen.

www.move-green.org



MBIG®
Mercedes-BenzInteressenGemeinschaft e.V.

Dasselbe in Grün ... *
Nachhaltiger CO₂-Ausgleich der Jahresfahrleistung eures Oldtimers – für Klimaschutz und Artenvielfalt

Bewahren und Pflegen ist der wahre Umweltschutz – dies beherzigen wir schon lange durch die Werterhaltung unserer Oldtimer-Fahrzeuge. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, auch den CO₂-Ausstoß beim Fahren klimaverträglich auszugleichen.

Gemeinsam mit der gemeinnützigen Stiftung Wilderness International bieten wir an, mit eurer Spende ökologisch wertvollen Regenwald dauerhaft zu schützen und zu erhalten.

So einfach geht es:
Auf unserer Homepage www.mbig.de/co2/ definiert ihr eure Jahresfahrleistung und ermittelt damit euren individuellen Spendenbeitrag von z.B. 15, 30 oder 50 Euro pro Jahr.

Über diesen Button zum CO₂-Ausgleich findet ihr auch viele weitere Informationen zu dieser Aktion. Als Faustformel gilt: 1 Euro Spende schützt 1 m² Urwald für immer und stellt sicher, dass 60 kg CO₂ dauerhaft in der Biomasse des Waldes gebunden bleiben.

Nach erfolgter Spende erhaltet ihr als sichtbares Statement für positives Umweltbewusstsein diesen Aufkleber für euer Fahrzeug.

* Die Redewendung „Dasselbe in Grün“ stammt übrigens u.a. aus der Automobilbranche: Ab 1924 wurde in Deutschland der Opel 4 PS Laubfrosch gefertigt. Es handelte sich um eine Kopie des Citroën 5 CV. Allerdings nicht in Gelb, wie das Original, sondern in Grün. Daher die Aussage: „Das ist ja dasselbe (Auto) in Grün!“

Aktion „Dasselbe in Grün“: Mercedes-Benz Interessengemeinschaft e.V. (MBIG)

Die Mercedes-Benz Interessengemeinschaft e.V. setzt gemeinsam mit der gemeinnützigen Stiftung Wilderness International ein klares Zeichen für den Umweltschutz. Mitglieder und Interessierte haben die Möglichkeit, durch Spenden ökologisch wertvollen Regenwald dauerhaft zu bewahren. Über die Website der MBIG lässt sich ganz einfach die persönliche Jahresfahrleistung berechnen. Daraus ergibt sich ein individueller Spendenbeitrag, mit dem Waldflächen geschützt werden. So verbindet die Gemeinschaft verantwortungsbewusstes Autofahren mit aktivem Naturschutz und leistet einen nachhaltigen Beitrag zum Erhalt einzigartiger Lebensräume.



Hockenheimring

8.-10. MAI 26

ANGEBOT FÜR ADAC KORPORATIVCLUBS:

**MARKENCLUB-TICKETS
15 % RABATT**

für Fahrer und Beifahrer.
Coupon im Onlineshop eingeben
und Rabatt erhalten.

CODE: AHHxADAC26



Jetzt mehrfach profitieren und das Markenclub-Areal hautnah erleben

- 15 % Rabatt auf das Markenclub-Ticket*
- Sonderparkplatz direkt am Markenclub-Areal (Osttribüne)*
- ADAC Clubabend mit Live-Musik am Samstag
- Exklusive Fahrmöglichkeit über die Grand-Prix-Strecke
- Weißwurstfrühstück in der VIP-Loge**
- Kaffee & Kuchen in der VIP-Loge**
- Event-Paket inkl. Programmheft

QR-CODE SCANNEN

UND SCHRITT
FÜR SCHRITT
ZUM MARKEN-
CLUB-TICKET!



www.hockenheim-historic.de

ADAC

RAVENOL

FUCHS
Group

RPR1

HOCKENHEIMRING
BADEN-WÜRTTEMBERG



HUTER GROUP
www.huter-group.de



DMSB

*Markenclub-Areal freilags nicht geöffnet!
** Zusatzleistung beim Online-Ticketkauf mitbuchend!

Baumprojekt des ADAC

Niedersachsen/Sachsen-Anhalt e.V.

Für jeden Teilnehmer der ADAC Niedersachsen Classic und der ADAC Sachsen-Anhalt Classic wird ein Baum im Harz durch Travel & Tree gepflanzt. Mit dieser Aktion stärkt das ADAC Team aus Laatzen seit 2024 aktiv den Umwelt- und Naturschutz in der Region und unterstützt die Wiederaufforstung eines stark belasteten Waldgebiets. Die Initiative ist Teil des Engagements des Vereins für mehr Umweltbewusstsein und regionale Verantwortung. Der Club zeigt damit, wie die Leidenschaft für Oldtimer und Naturschutz sinnvoll miteinander verbunden werden können.



Irene Smetana, Gründerin von Travel & Tree, und Thomas Mohr, vom ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt e.V., packen bei der Baumpflanzaktion im Harz mit an.
Foto: ADAC



© Porsche Clubs Baden e.V.

Leidenschaft kennt kein Handicap:

Ausfahrt des Porsche Clubs Baden e.V.

Der Club lädt Menschen mit Behinderung und ihre Familien dazu ein, die Faszination Porsche aus nächster Nähe zu erleben. Als Co-Piloten nehmen die Gäste in einem der Sportwagen Platz und genießen eine Ausfahrt rund um Karlsruhe. Für viele geht damit ein lang gehegter Traum in Erfüllung. Zwischen den Ausfahrten sorgt ein abwechslungsreiches Rahmenprogramm für Unterhaltung. Die Aktion des Porsche Clubs Baden e.V. zeigt, wie wertvoll es ist, Menschen auf unkomplizierte Weise Teilhabe zu ermöglichen.

Mit Herz und PS: Aktionstag der PC Südwest-Kooperation

Die jährliche Aktion „Feste feiern und Gutes tun“ der PC Südwest-Kooperation verbindet Gemeinschaft, Fahrfreude und soziales Engagement auf besondere Weise. Mitglieder aus sechs Partnerclubs kommen zusammen, um ihre Leidenschaft für Porsche zu teilen und gleichzeitig einen Beitrag für den guten Zweck zu leisten. Neben abwechslungsreichen Programmpunkten, Ausfahrten und geselligem Beisammensein steht ein Charity-Projekt im Mittelpunkt. Die Kooperation nutzt ihre starke Gemeinschaft, um soziale Organisationen zu unterstützen – zuletzt mit einer beeindruckenden Spende von 11.911 Euro an „Ärzte ohne Grenzen“.



© Porsche Clubs Baden e.V.

ADAC KORPORATIVCLUBS

Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland e.V.

www.bhld.eu

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



Deutscher Automobil-Veteranen-Club e.V.

www.davc.de

Markenoffener Club für alle historischen Automobile, Motorräder und andere Kraftfahrzeuge.



Nutzfahrzeug Veteranen Gemeinschaft e.V. (NVG)

www.n-v-g.de

Umfasst alle Nutzfahrzeuge, vom kleinen Lieferwagen über Omnibusse, Lkw bis hin zu Spezial- und Einsatzfahrzeugen.



Veteranen Fahrzeug Verband e.V.

www.veteranen-fahrzeug-verband.de

Betreut alle historischen Automobile, Motorräder, Fahrräder und Nutzfahrzeuge.



ADLER-MOTOR-VETERANEN-CLUB e.V.

www.adler-veteranen.de

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



Club klassischer Alfa Romeo Fahrzeuge e.V.

www.club-klassischer-alfa.de

Betreut alle Klassiker der Marke Alfa Romeo.



Audi Club International Deutschland e.V.

www.audi-club-international.de

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



Austin Seven Club Deutschland

www.austin-seven-club.de

Betreut Austin Seven sowie seine Lizenz- und Sonderbauten.



Automobil-Veteranen-Freunde Deutschland e.V.

www.avf-deutschland.eu

Betreut markenunabhängig alle Young- und Oldtimer.



Bentley Drivers Club –German Region

www.bdcl.org

Betreut alle Bentley-Fahrzeuge.



Isetta Club e.V.

www.isetta-club.de

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



BMW Club Mobile Classic e.V.

www.bmw-club-mobile-classic.de

BMW Markenclub für Motorräder und Automobile.



Bugatti Club Deutschland e.V.

www.bugatti-club-deutschland.de

Betreut Bugatti Fahrzeuge bis Baujahr 1951.



Citroën-Club Rhein-Ruhr e.V.

www.ccr.de

Betreut rund um den Citroën 2CV.



FIAT 124 Spider Club e.V.

www.fiat-spider.de

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



FIAT 124 Spider Club Deutschland e.V.

www.fiat-spider.de

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



Capri Club Deutschland e. V.

www.capri-club-deutschland.de

Betreut alle Ford Capri.



GLAS Automobilclub International e.V.

www.glasclub.de

Betreut alle GLAS Automobile vom Goggomobil bis GLAS 2600 V8 sowie AWS Shopper, BMW 1600 GT und BMW 3000 V8



Heinkel-Club Deutschland e.V.

www.heinkel-club.de

Betreut alle Fahrzeuge der Marke Heinkel.



Gold Wing Club Deutschland e.V.

www.gwcd.de

Betreut alle Gold Wing-Modelle inkl. Trikes und Gespanne des Typs Gold Wing..



ADAC KORPORATIVCLUBS

GoldWing Föderation Deutschland e.V.

www.gwfd.de

Betreut GoldWing, Trikes und
Gespanne aller Baujahre.



Jaguar Association Germany e.V.

www.jaguar-association.de

Betreut alle Jaguar- und Daimler-Modelle
von 1932 bis heute.



Interessengemeinschaft für den

VW Bus Typ2 T3

www.ig-t3.de

Betreut VW Busse
der T3 Baureihe



Lancia Fulvia & Flavia Interessengemeinschaft

www.ig-fulvia-flavia.de

Betreut alle LANCIA
Modelle der Baureihen
Fulvia, Flavia und 2000.



Lloyd-Freunde IG e.V.

www.lloyd-freunde-ig.com

Betreut alle Lloyd-Fahrzeuge



Mercedes-Benz 190 SL-Club e.V.

www.190sl-club.mercedes-benz-clubs.com

Betreut Mercedes-Benz 190 SL.



Mercedes-Benz Interessengemeinschaft e.V.

www.mbig.de; Betreut Mercedes-Benz der
Baujahre 1953 bis 1991, Ponton, Heckflosse
W 110, 111, 112, O/L 319, W 600, S-Klasse W 108,
116, 126, /8, W 123, 124, 201, Lkw und Omnibusse.



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

www.rc107sl.club

Betreut die Baureihe R/C 107.



Mercedes-Benz S-Klasse Club e.V.

www.s-klasse-club.de

Betreut alle Fahrzeuge der
S-Klasse aus den Baureihen
116, 126, 140, 215 und 220.



Mercedes-Benz SL-Club Pagode e.V.

www.sl-club-pagode.de

Betreut Mercedes-Benz SL
der Baureihe W 113.



Mercedes-Benz R129 SL-Club e.V.

www.r129sl-club.de

Betreut Mercedes-Benz SL der
Baureihe R 129.



Mercedes-Benz SLK-Club e.V.

www.slk-club.de

Betreut alle Mercedes-Benz
Fahrzeuge des Typs SLK.



Mercedes-Benz Veteranen Club von Deutschland e.V.

www.mvconline.de; Betreut Vorkriegs-
fahrzeuge von Daimler-Benz und deren
Vorläufermarken bis hin zu den
Nachkriegs-Vollrahmenfahrzeugen bis 1963.



Verein für Freunde des W 123 e.V.

www.vfw123.de

Betreut alle Modelle der
Baureihe W 123.



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

www.mbw124-club.de

Betreut alle Modelle der
Baureihe W 124.



Mercedes-Benz W201 16V Club e.V.

www.w201-16v-club.de

Betreut alle 16V-Sportmodelle der
Baureihe des Mercedes-Benz W201.



MG Car Club Deutschland e.V.

www.mgcc.de

Betreut alle MG Modelle
von 1924 bis heute.



MG Drivers Club Deutschland e.V.

www.mgdc.de

Betreut alle Automobile
der Marke MG



Morgan-Club Deutschland e.V.

www.morgan-club.de

Betreut alle Automobile der
englischen Marke Morgan.



Porsche Club Deutschland

www.porsche-club-deutschland.de

Betreut sämtliche
Porsche Baureihen.



ADAC KORPORATIVCLUBS

Porsche 356 Club Deutschland e.V.
www.porsche-356-club-deutschland.de
 Betreut Porsche Modelle
 356, 550 und 904.



Triumph Interessengemeinschaft Südwest e.V.
www.triumph-ig.de
 Betreut die TR-Baureihen von STANDARD TRIUMPH
 und alle auf TR basierende Derivate anderer Hersteller
 (Swallow Doretti, Italia, TRS, u.a.) deutschlandweit



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



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



RREC The International Club for Rolls-Royce & Bentley Enthusiasts German Section e.V.
www.rrec-germany.de
 Betreut alle Fahrzeuge der
 Marken Rolls-Royce und Bentley.



Unimog-Club Gaggenau e.V.
www.unimog-club-gaggenau.de
 Betreut alle Unimog und MB-trac.



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



Volvo Club Deutschland e.V.
www.volvoclub-deutschland.de
 Betreut alle Typen und
 Baureihen der Marke Volvo.



Volvo Club Deutschland e.V.

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.org
 Kümmt sich um den Erhalt und die
 Präsentation des Puch 500 sowie
 Haflinger und den kleinen Boxermotor.



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



IG-Tornax
www.tornaxig.de
 Betreut alle historischen Fahrzeuge
 des Herstellers Tornax.



Cabrio-Interessen-Gemeinschaft CIG
www.cig-vw.de
 Betreut alle luftgekühlten VW Cabriolets bis
 Bj. 1980; Verzeichnis der Spezialisten zur
 Erhaltung des Käfer Cabriolets.



Internationales Trabant-Register e.V.
www.intertrab.com
 Betreut alle Fahrzeuge der
 Baureihe Trabant.



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.



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



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



ADAC KORPORATIVCLUBS

VW Käfer-Club Última Edición e.V.

www.k-ue.de; Betreut sämtliche Varianten des VW-Käfers bis zur letztgebauten Sonderreihe Última Edición. Käfertreffen der besonderen Art!



Bella IG e.V.

www.zuendapp-bella.org
Betreut alle Motorroller der Marke Zündapp.



Zündapp-Janus IG

www.zuendapp-janus-ig.de
Kümmert sich um den zwischen 1957 bis 1959 gebauten Pkw Zündapp Janus 250.



Zündapp-KS-601-Club e.V.

www.zuendapp-ks601-club.de
Konzentriert sich auf das von 1950 bis 1958 gebaute Modell KS 601, den sog. "Grünen Elefanten" als Solo-Motorrad und als Seitenwagen-Gespann.



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/klassik sowie auf den Internetseiten des jeweiligen Clubs.





Willkommen beim Mercedes-Benz R/C 107 SL-Club

Ein Klassiker begeistert – ein Club spricht für sich!

Wir sind...

- Markenclub der Mercedes-Benz AG
- über 5.500 Mitglieder
- zentral organisiert mit über 50 Regionaltreffen

Wir bieten...

- vielfältige Aktivitäten, Ausfahrten und Techniktage
- Technikseminare und „Do-it-yourself“-Schulungen
- aktive Hilfe bei Fragen zur Fahrzeugtechnik
- Unterstützung bei Ersatzteilsuche
- Tipps bei der Suche bzw. Kauf eines 107ers
- Jahres- sowie Herbsttreffen
- Teilnahme bei vielen Klassikmessen und Oldtimerveranstaltungen
- Clubshop mit attraktiven Angeboten

Leistungen für unsere Clubmitglieder

- Clubzeitschrift 107 KLASSIK (4x jährlich)
- Mercedes-Benz Classic Magazin (2x jährlich)
- Mercedes-Benz ClubCard
- Technikliste (Email-Verteiler für Technikfragen)
- Fahrzeugspezifische Technikseminare
- 107er-Techniklexikon, exklusiv für Mitglieder
- Kauf- und Verkaufsberatung
- Umfangreiche Internetseite und Social-Media

Weitere Vorteile als Clubmitglied

- Rabatte bei unseren Partnern (Teilehändler, Versicherungen, Hotelketten)
- Sonderkonditionen bei Oldtimerveranstaltungen
- Freier Eintritt in das Mercedes-Benz Museum
- Rabatte im Museums-Shop und Ersatzteilen

Nachwuchsprojekt NEXT GENERATION DRIVER – ausgezeichnet mit dem FIVA CULTURE AWARD 2025!

Das Nachwuchsprojekt Next Generation Driver begeistert junge Mercedes-Benz R/C 107 SL-Enthusiasten, fördert Technikverständnis, Fahrpraxis und Clubkultur.

Wir verlosen unseren clubeigenen 560SL 3x jährlich für ein dreimonatiges Nutzungsfenster unter unseren Mitgliedern unter 30 Jahren.

Wir haben Sie noch nicht von den Vorteilen einer Mitgliedschaft überzeugt?
Besuchen Sie uns auf einer Messe/Oldtimerveranstaltung oder
besuchen Sie unverbindlich einen unserer über 50 Stammtische.

Die Termine finden Sie auf unserer Homepage <https://www.107sl-club.de>

Geschäftsstelle:

Mercedes-Benz R/C 107 SL-Club Deutschland e.V., Plettenbergstraße 49, 70186 Stuttgart, Email: info@107sl-club.de





» 24. OLDTIMERMUSEEN

Deutschland zählt seit jeher zu den bedeutendsten Industrie- und Automobilnationen der Welt – und ist es bis heute geblieben. Insgesamt gab und gibt es in Deutschland Hunderte Produzenten unterschiedlichster Fahrzeugarten. Die Bandbreite reicht von Automobilen über Motorräder und Nutzfahrzeuge bis hin zu Traktoren, Omnibussen und Fahrrädern. Diese außergewöhnliche Vielfalt bildet das Fundament für eine ebenso reiche wie lebendige Oldtimerkultur. Vor diesem Hintergrund überrascht es kaum, dass Deutschland eine der höchsten Dichten an Oldtimermuseen weltweit aufweist.



*Wo Klassiker lebendig bleiben:
Dieter Lammersdorf hat über 350 Oldtimermuseen in Deutschland erfasst.*

Der ADAC Oldtimer-Ratgeber möchte Oldtimern Liebhabern einen Überblick über diese faszinierende Museumslandschaft in Deutschland geben und Lust auf Entdeckungsreisen abseits der bekannten Routen machen. Aufgrund der

schieren Vielfalt kann dieser Artikel jedoch nur einen ersten Eindruck vermitteln.

Ein Besuch in einem der über 350 Oldtimermuseen lohnt sich – für Technikbegeisterte, Geschichtsliebhaber und alle, die automobilen Kultur hautnah erleben möchten.

FIRMENMUSEEN – MARKENHISTORIE LEBENDIG ERLEBEN

Schon vor Jahrzehnten erkannten einige große deutsche Automobilhersteller den Wert ihrer eigenen Geschichte. Entsprechend verfügen sie über umfangreiche Archive und bedeutende Sammlungen historischer Fahrzeuge. Zu den bekanntesten Firmenmuseen zählen **Audi** in Ingolstadt (www.audi.de), **BMW** in München (www.bmw-welt.com), **MAN** in Augsburg (www.man-es.com/de/man-museum),



Mercedes-Benz in Stuttgart (www.mercedes-benz.com/de/classic/museum), **Porsche** in Stuttgart, (www.porsche.com/museum), **Toyota** in Köln (www.toyota-collection.de) und **VW** in Wolfsburg (www.automuseum-volkswagen.de und www.autostadt.de)

MOTORRADMUSEEN – FASZINATION ZWEIRAD SEIT ÜBER 120 JAHREN

Das Motorrad kann in Deutschland auf eine nahezu 120-jährige Geschichte zurückblicken. Mit der Erfindung und stetigen Weiterentwicklung motorisierter Zweiräder wurde individuelle Mobilität erstmals für breite Bevölkerungsschichten möglich. Technik, Design und sportlicher Wettbewerb entwickelten sich rasant, in Deutschland gibt es rund 30 spezialisierte Motorradmuseen. Als ältestes und eines der größten gilt das 1956 eröffnete **Deutsches Zweirad- und NSU-Museum**. Auf rund 2.000 Quadratmetern zeigen über 400 Zweiräder die Entwicklung vom frühen Motorfahrrad bis zur modernen Maschine (www.demomu.de).

Ein besonderes Highlight ist auch das **Motorradmuseum Schloss Augustusburg**, (www.augustusburg-schloss.de) das 1961, aufgrund von Privatinitiativen, in der ehemaligen DDR entstand. In der historischen Kulisse werden auf 1.200 Quadratmetern rund 175 Exponate gezeigt. Bereits 1978 entstand das **Motorrad-Museum Ibbenbüren** (www.motorradmuseum-ibbenbueren.de).

Die Ausstellung reicht von frühen Hochrädern bis zu Paris – Dakar-Rallyemaschinen und zeigt zahlreiche seltene Unikate – ein eindrucksvol-

ler Blick auf Zweiradtechnik und Motorradleidenschaft. Das **Classic Superbikes Motorrad Museum**, eine private Sammlung zeigt britische Klassiker von Norton und Triumph ebenso wie legendäre Modelle von Honda und Kawasaki – ergänzt durch seltene Prototypen und Sonderausstellungen (www.classic-superbikes.com). Das **Enduro Museum Zschopau** (www.deutschesendurorumuseum.de) führt Motorradfans durch die Geschichte des Enduro-Sports von 1913 bis heute. Legendäre Marken, Rennfahrergeschichten und Events machen den besonderen Wettbewerbsgeist lebendig.



Classic Superbikes Motorrad Museum



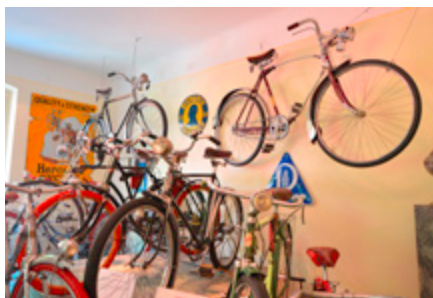
Motorradmuseum Schloss Augustusburg



Motorrad-Museum Ibbenbüren

FAHRRADMUSEEN

Mit der Erfindung des Fahrrads im Jahr 1817 durch Karl von Drais begann eine Erfolgsgeschichte, die bis heute begeistert. Wer diese Entwicklung hautnah erleben möchte, findet in Deutschland auch Fahrradmuseen. Das **Deutsches Fahrradmuseum Bad Brückenau** (www.deutsches-fahrradmuseum.de) zeigt in einer stilvollen Jugendstilvilla über 230 Fahrräder sowie Plakate und Zubehör aus zwei Jahrhunderten.



Deutsches Fahrradmuseum Bad Brückenau

BESONDERE FAHRZEUGE UND AUSSERGEWÖHNLICHE AUSSTELLUNGSKONZEPTE

Automobile, Motorräder und zeitgenössische Accessoires gehören zur Grundausstattung der über 350 Oldtimermuseen in Deutschland. Darüber hinaus haben sich zahlreiche Museen auf besondere Fahrzeugarten oder innovative Präsentationsformen spezialisiert und bieten Besuchern außergewöhnliche Einblicke in die mobile Vergangenheit.

Ein liebevoll inszeniertes Beispiel ist die **Kleinwagen Oldtimersammlung in St. Ingbert** (www.oldtimercamping.de). Auf rund 900 Quadratmetern werden deutsche Nachkriegskleinwagen, Motorroller und Kleinstcampingfahrzeuge gezeigt.

Im **Erwin Hymer Museum** (www.erwin-hymermuseum.de) in Bad Waldsee ist „Die ganze Welt des mobilen Reisens“ das Motto. Neben historischen Wohnwagen- und Wohnmobilen werden Oldtimer aus aller Welt gezeigt.

Ganz andere Dimensionen stehen im Mittelpunkt des **Automobil-Park Auwärter** in Pilsting. Die Ausstellung dokumentiert die Geschichte der Omnibusmarken Gottlob Auwärter und Neoplan und zeigt Busse, sowie ausgewählte historische Automobile. (www.automobil-park.de)



Automobil-Park Auwärter

Oldtimer in entspannter Atmosphäre erleben Besucher in der **Barracuda Garage** in Ettenheim (www.barracuda-garage.de) Restaurant, Treffpunkt und Ausstellungsort verschmelzen hier zu einem besonderen Erlebnis, ergänzt durch regelmäßige Oldtimerveranstaltungen auf dem großzügigen Außengelände. In Sachsen wurden von 1900 bis 1991 an 14 Standorten Nutzfahrzeuge gebaut.

Das **Sächsische Nutzfahrzeugmuseum** in Hartmannsdorf zeigt auf 1.400 m² rund 50 restaurierte Bau-, Transport-, Feuerwehr- und Militärfahrzeuge sowie Omnibusse. (www.nutzfahrzeugmuseum.de)

Technisch und didaktisch außergewöhnlich ist das **Museum Autovision** in Altlußheim (www.museum-autovision.de). Mit der weltweit einzigen Wankel-Dauerausstellung, der größten NSU-Sammlung, Fahrzeugen aus

Sie sind neugierig auf Platz 2 von 600 deutschen Museen in der Besucherzufriedenheit? Sie möchten einem Ort begegnen, der authentische Geschichte erzählt, weil er sich an einer originalen Fertigungsstätte befindet? Sie möchten eine einmalige Zeitreise durch inzwischen 122 Jahre Automobilbau unternehmen? Sie brennen darauf, die größte touristische Attraktion Zwickaus mit Millionen Besuchern aus der ganzen Welt kennen zu lernen? Dann sind Sie im August Horch Museum genau richtig.



August Horch Museum

Audistraße 7, 08058 Zwickau

Tel.: 0375 / 27 17 38 12

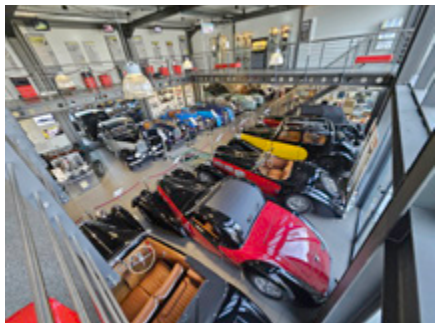
E-Mail: info@horch-museum.de

Öffnungszeiten

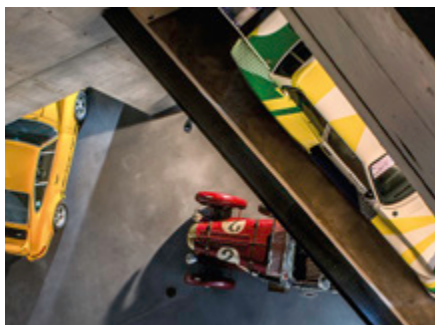
Dienstag bis Sonntag 9:30 bis 17:00 Uhr
Montag geschlossen



24. Oldtimermuseen



Bugattimuseum Altlufheim



MAC Museum Art & Cars

unterschiedlichen Epochen sowie interaktiven Stationen nach dem Motto „Learning by Doing“ verbindet es Fahrzeuggeschichte mit anschaulicher Wissensvermittlung. Im gleichen Gebäudekomplex ist auch das sehenswerte **Bugattimuseum** (www.bugattimuseum.de) untergebracht.

Das **MAC Museum Art & Cars** in Singen (www.museum-art-cars.com) vereint auf 4.000 m² Kunst und Automobilgeschichte. Seit 2013 zeigt das Museum exklusive Old- und Youngtimer, sowie Sport und Hypercars in wechselnden Ausstellungen. Die Verbindung mit Kunst macht einen Besuch so zu einem besonderen Erlebnis.

EINSATZFAHRZEUGE IM MUSEUM

Das **1. Deutsche Polizeioldtimer Museum** in Marburg (www.polizeioldtimer.de) zeigt mit weit über 110 Fahrzeugen die umfangreichste Sammlung historischer Polizei-Motorräder, Pkw und Nutzfahrzeuge aus West- und Ostdeutschland. Auf dem mit über 20.000 m² großen Gelände befinden sich drei Museumshallen mit ca. 2.000 m² Ausstellungsfläche sowie die Werkstätten und das Vereinsheim. Die einzelnen Exponate können auch über den vorhan-



1. Polizeioldtimer Museum

denen 360° Rundgang betrachtet werden, zum Teil auch im Fahrzeuginneren, wie z. B. beim Polizei-Mercedes-Benz L 3500, der ehemals ein Fernmeldebetriebsbus der Polizei Hessen war (Foto).

Das **Deutsche Feuerwehr-Museum**

(www.dfm-fulda.de) in Fulda gibt einen Einblick in die Geschichte und Entwicklung der deutschen Feuerwehr. Mit Fahrzeugen, Modellen und Dokumenten bietet es Einblicke in den Alltag der Feuerwehrleute und bald auch des Technischen Hilfswerks.

Das **Feuerwehrmuseum Salzbergen**

(www.feuerwehrmuseum-salzbergen.de) ist eines von etwa 30 Feuerwehrmuseen in Deutschland. Auf etwa 800 Quadratmetern zeigt es die Entwicklung des Feuerlöschwesens der letzten 300 Jahre.

Das **Feuerwehrmuseum Bayern**

(www.feuerwehrmuseum-bayern.de) in Waldkraiburg zeigt seit 2012 auf 4.500 m² rund 150 Jahre Brandschutzgeschichte. Fahrzeuge bekannter Marken und tausende Exponate machen die Entwicklung der Feuerwehr für Familien und Fans erlebbar.

„Das Auto kenne ich!“ – Erinnerungswerte

Diesen Satz hören Museumsmacher besonders gern, denn er zeigt: Die Besucher sind emotional angekommen. Im **Zylinderhaus** an der Mosel (www.zylinderhaus.com).



Zylinderhaus



Auto & Traktor Museum Bodensee

In der **Mobile Welt des Ostens** in Calau (www.mobileweltdesostens.de) sorgen vor allem deutsche Alltagsfahrzeuge aus den 1950er- bis 1980er-Jahren für leuchtende Augen. Nicht Rennwagen, sondern Autos und Motorräder aus dem Alltag stehen im Mittelpunkt. In diese Reihe passt auch das **Auto & Traktor Museum Bodensee** (www.traktormuseum.de) das neben Automobilen auch über 200 Traktoren aus verschiedenen Epochen zeigt.

Das **Nationale Automuseum**

The Loh Collection, Dietzhölztal

(www.nationalesautomuseum.de) präsentiert seit 2023 rund 150 historische Fahrzeuge, ausgestellt ist die gesamte Bandbreite der Automobilgeschichte – vom Kleinwagen über Vorkriegs-Legenden und Supersportwagen bis hin zu Rennwagen.

Das Museum **Geschichte auf Rädern**

Automuseum in Melle zeigt seit 1984 auf rund 4.000 m² bis zu 300 fahrbereite Autos und Motorräder aus allen Epochen. Wechselnde Ausstellungen und Veranstaltungen machen Technik- und Automobilgeschichte lebendig. (www.automuseummelle.de)

Das **Museum Boxenstop** in Tübingen

(www.boxenstop-tuebingen.de) bereits 1985 gegründet, gehört zu den ältesten privaten Automuseen Deutschlands. Auf 1.500 m² zeigt es über 80 historische Autos, Motorräder und Fahrräder sowie rund 2.000 Spielsachen. Veranstaltungen, Rallyes, ein Restaurant und geführte Fahrten machen das Museum zu einem lebendigen Treffpunkt für Technik- und Oldtimerfans.

MUSEEN IN HISTORISCHEN PRODUKTIONSSTÄTTEN

Einige Oldtimermuseen befinden sich in ehemaligen Produktionsstätten der Hersteller – authentischer lässt sich Automobilgeschichte kaum erleben. Wo einst konstruiert, montiert und erprobt wurde, stehen heute historische Fahrzeuge am Ort ihrer Entstehung. Seit 2005 befindet sich das **Automuseum Dr. Carl Benz** (www.automuseum-ladenburg.de) im historischen Fabrikgebäude der ehemaligen Automobilfabrik C. Benz Söhne. In sechs Themenbereichen wird mit rund 120 Fahrzeugen die Entwicklung der Motorisierung vom Benz Patent-Motorwagen bis zum McLaren-Mercedes-Formel-1-Rennwagen gezeigt.

Im ehemaligen Audi-Werk in Zwickau ist das **August Horch Museum** beheimatet. Auf 6.500 Quadratmetern dokumentieren über 160 Fahrzeuge die Geschichte der Marken Audi, DKW, Horch, Wanderer, Auto Union, Trabant und Volkswagen (www.horch-museum.de).



*Automuseum Dr. Carl Benz,
Gründer Winfried Seidel*



August Horch Museum

Ebenfalls eng mit seinem Standort verbunden ist die **Automobile Welt Eisenach** (www.awe-stiftung.de). Seit 2005 zeigt sie im ehemaligen Automobilwerk Eisenach auf mehr als 2.000 Quadratmetern die über 120-jährige Automobiltradition der Stadt – von BMW über EMW und Wartburg bis Opel.



Automobile Welt Eisenach

Das **IFA-Museum Nordhausen** bewahrt die industrielle Geschichte der Stadt am Originalstandort. Über 100 restaurierte Exponate zeigen mehr als ein Jahrhundert Maschinenbau, von Dieselmotoren und Traktoren. (www.ifa-museum-nordhausen.de)

NUR EINE FAHRZEUGMARKE IM MUSEUM

Einige Museen haben sich auf Fahrzeuge eines Herstellers spezialisiert und sind wahre Fundgruben für Liebhaber dieser Marke. Wer sich einen Überblick über die Vielfalt der Mazda-Modelle verschaffen möchte, ist im **Mazda Classic – Automobil Museum Frey**, Augsburg (<https://mazda-classic-frey.de>) richtig. In einem ehemaligen Straßenbahndepot stehen von den insgesamt etwa 120 Museumsfahrzeugen in einer wechselnden Ausstellung 50 Modelle.

In den ehemaligen Räumlichkeiten der Firma Express, die bis 1959 Fahrräder, Mopeds und Motorräder produzierte, ist heute das **Museum für historische Maybach-Fahrzeuge** (www.automuseum-maybach.de). Auf einer Fläche von 2.500 qm wird die welt-

weit einmalige Ausstellung über die Geschichte und die Produkte von Karl und Wilhelm Maybach gezeigt.

Bereits 1948 startete die Produktion des „Motorgetriebenes Universalgerät für die Landwirtschaft“ und bis 2002 wurden mehr als 320.000 Unimogs gebaut. Das **Unimog-Museum** in Gaggenau (www.unimog-museum.com) zeigt auf einer Fläche von 1.400 qm die Entwicklungsgeschichte des Alleskönners.

Die Geschichte der Hanomag begann 1835 mit der Gründung durch Georg Egestorff in Linden bei Hannover. Das heutige **Hanomag-Museum** in Bockenem-Störy (www.hanomag-ig.de) zeigt Lastwagen, Landmaschinen, Personenwagen und Motoren aus der langen Firmengeschichte.

Text: Dieter Lammersdorf



Oldtimermuseen.de

Die große Datenbank mit Informationen zu allen über 500 Oldtimermuseen in Deutschland, Österreich und der Schweiz:

- Adressen • Museumsschwerpunkte
- Internetauftritte • Telefonnummern
- Mailadressen • Ausstellungsgrößen
- Museumshighlights • Ausstellungsbilder
- Artikel zu den Museen • Routenplaner
- Deutschlandkarte mit allen Museumsstandorten



www.oldtimermuseen.de
kontakt@oldtimermuseen.de

Eine Auswahl der schönsten Oldtimer-Museen finden Sie auch auf der Internetseite von ADAC Klassik.



www.adac.de/klassik (Rubrik Museen)

Buchtipp: In diesem Band finden Sie über 350 der besten Automobil-, Motorrad-, Omnibus-, Traktor-, Feuerwehr-, Fahrrad-, Motoren- und Nutzfahrzeugausstellungen Deutschlands in einem praktischen Museumsführer. Die aktualisierte Neuauflage präsentiert jede Sammlung ausführlich mit allen wichtigen Informationen – von den Eintrittspreisen über die wichtigsten Exponate und Besonderheiten bis hin zum Internetauftritt. Register, Wegbeschreibungen, Routenempfehlungen, eine große Übersichtskarte und eine klare, regionale Struktur bieten den vollständigen Überblick über das breit gefächerte Angebot. So lässt sich mit Leichtigkeit der nächste Wochenendtrip oder die Urlaubsfahrt durch die deutsche Oldtimermuseumslandschaft planen und genießen!

Dieter Lammersdorf

Museumstouren

Mehr als 350 der besten Oldtimer-Museen in Deutschland
Autos – Motorräder - LKW – Busse – Traktoren – Feuerwehren – Fahrräder

272 Seiten, 220 Abbildungen

ISBN 978-3-613-04842-3

€ 19,95 (D), € 20,60 € (A)

Motorbuch Verlag

Erhältlich im Buchhandel, in den Museen oder unter www.motorbuch-versand.de





ERLEBNIS- UND MOBILITÄTSMUSEUM

Der **PS.SPEICHER** in Einbeck

(www.ps-speicher.de) zählt seit 2014 zu den bedeutendsten Mobilitätsmuseen Europas – ein Erlebnisort, der Geschichte, Technik und Kultur auf einzigartige Weise verbindet. An fünf Standorten im gesamten Stadtgebiet zeigt die STIFTUNG PS.SPEICHER auf über 26.000 Quadratmetern mehr als 2.500 historische Fahrzeuge – darunter Motorräder, Automobile, Kleinwagen, LKW, Busse, Nutzfahrzeuge sowie historische Landmaschinen und Traktoren – sowie zusätzlich über 8.000 Modellfahrzeuge. Ein Ort, an dem Mobilität in all ihren Facetten entdeckt werden kann.

Besonders beeindruckend ist die Erlebnisausstellung im ehemaligen Kornspeicher. Auf mehreren Etagen folgt sie dem Weg vom Lauf- und Rad bis zur automobilen Gegenwart und vermittelt technische Entwicklungen ebenso wie gesellschaftliche Zusammenhänge. Interaktive Elemente machen den Rundgang zu einem Erlebnis für die ganze Familie.

Seit 2024 wird dieses Besuchererlebnis durch innovative Smartphone-Erlebnistouren erweitert, die den PS.SPEICHER auf ein neues Niveau heben. Die beliebte Tour „Zeitreise: 200 Jahre Mobilität“ verbindet reale Ausstellungsräume mit einer digitalen Spielewelt, die Mobilitätsgeschichte lebendig machen – von Carl Benz' erstem Automobil bis zu vielen weiteren Meilensteinen. Eine interaktive Reise, die Wissen, Spielspaß und Entdeckerlust verbindet und damit ideal für Familien, Rätselbegeisterte und alle ist, die Geschichte hautnah erleben möchten.

Die Sammlung **AUTOMOBIL** zeigt Pkw-Geschichte vom Vorkrieg bis in die Moderne. Die Sammlung **MOTORRAD** beherbergt die weltgrößte Kollektion deutscher Serienmotorräder und gibt Einblicke in Konstruktion, Design und Ingenieurskunst verschiedener Epochen. Die Sammlung **LKW + BUS** präsentiert die weltweit

größte Sammlung historischer Nutzfahrzeuge – Fahrzeuge, die für die technische und soziale Entwicklung unverzichtbar waren. Die Sammlung **KLEINWAGEN** dokumentiert die Ära der Mikro- und Rollermobile, die das Straßenbild der 1950er- und 1960er-Jahre prägten. Im selben Gebäude befinden sich die Sammlungen **MOORLEICHEN** und **ELEKTROFAHRZEUGE**. Die **SCHATZKAMMER** ergänzt dieses Spektrum um seltene Unikate und Fahrzeuge mit bemerkenswerter Historie.

Ein neues Highlight ist die Sammlung **MODELLFAHRZEUGE**: Mehr als 8.000 Miniaturen, detailreiche Dioramen und ein fünf Meter hoher Modellturm bieten einen faszinierenden Überblick über Marken-, Design- und Motorsportgeschichte im Kleinformat – ein Erlebnis für Besucher aller Altersgruppen.

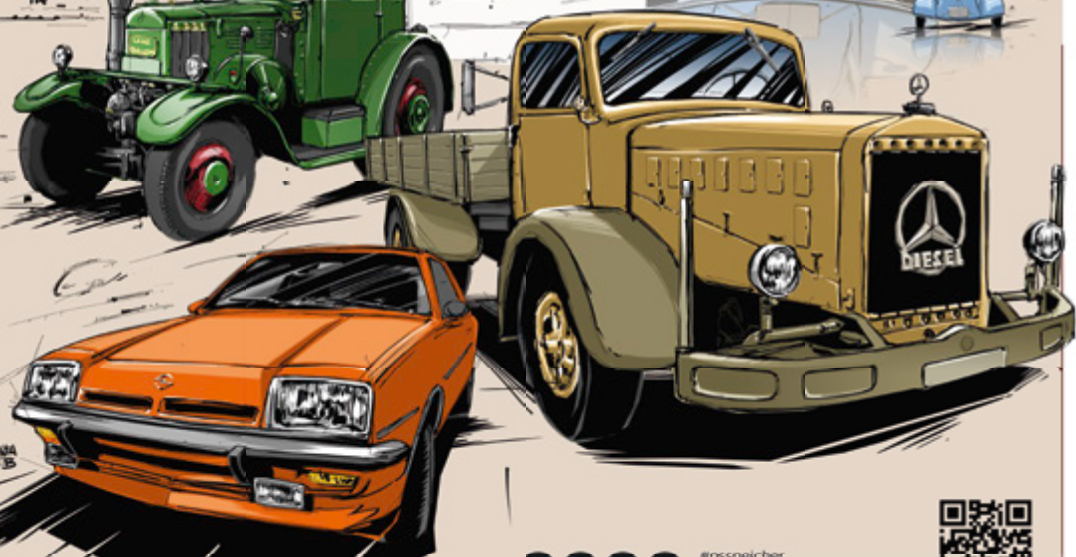
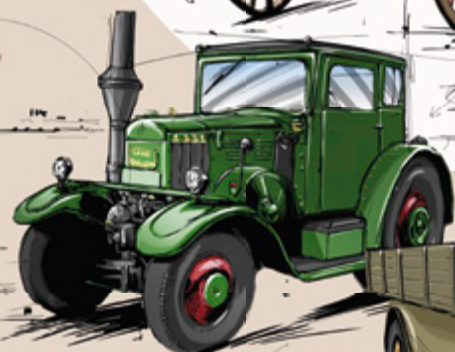
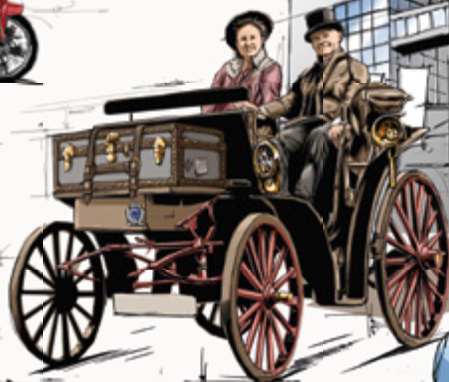


Mit seiner außergewöhnlichen Vielfalt, der wissenschaftlich fundierten Aufarbeitung und dem Anspruch, Mobilitätsgeschichte lebendig und interaktiv erfahrbar zu machen, gehört der PS.SPEICHER heute zu den wichtigsten Einrichtungen seiner Art in Europa – ein Ausflugsziel, das Generationen verbindet.



PS.SPEICHER

EUROPAS GRÖSSTES OLDTIMER- UND ERLEBNISMUSEUM



#psspeicher
[ps-speicher.de](https://www.ps-speicher.de)



» OLDTIMERMUSEEN IN DEUTSCHLAND



Mobile Welt des Ostens
03205 Calau-Altnau
www.mobileweltdesostens.de
ca. 1.000 m² Fläche | ca. 200 Fahrzeuge



August Horch Museum
08058 Zwickau
www.horch-museum.de
ca. 6.500 m² Fläche | ca. 160 Fahrzeuge



Museum für sächsische Fahrzeuge
09112 Chemnitz
www.fahrzeigmuseum-chemnitz.de
ca. 800 m² Fläche | ca. 140 Fahrzeuge



Sächsisches Nutzfahrzeugmuseum
09232 Hartmannsdorf
www.nutzfahrzeigmuseum.de
ca. 1.300 m² Fläche | ca. 50 Fahrzeuge



Motorradmuseum Augustusburg
09573 Augustusburg
www.asl-schloesser.de
ca. 1.200 m² Fläche | ca. 170 Fahrzeuge



Prototyp Kunst und Kultur
20457 Hamburg
www.prototyp-hamburg.de
ca. 2.500 m² Fläche | ca. 60 Fahrzeuge



Freilichtmuseum am Kiekeberg
21224 Rosengarten-Ehestorf
www.kiekeberg-museum.de
ca. 3.600 m² Fläche



Automobil + Spielzeugmuseum Nordsee
26506 Norden
www.automuseum-nordsee.de
ca. 2.000 m² Fläche | ca. 110 Fahrzeuge



Deutsches Traktoren und Modellauto Museum
33100 Paderborn
www.deutsches-traktorenmuseum.de
ca. 3.000 m² Fläche | ca. 120 Fahrzeuge



1. Deutsches Polizeioldtimer Museum
35037 Marburg
www.polizeioldtimer.de
ca. 2000 m² Fläche | ca. 110 Fahrzeuge



Stiftung Nationales Automuseum The Loh Collection
35716 Dietzhölztal Ewersbach
www.nationalesautomuseum.de
ca. 750 m² Fläche | 174 Fahrzeuge



Deutsches Feuerwehr-Museum
36041 Fulda
www.dfm-fulda.de
ca. 5.000 m² Fläche | 14 Fahrzeuge



PS.SPEICHER
37574 Einbeck
www.ps-speicher.de
über 26.000 m² Fläche
mehr als 2.500 Fahrzeuge



Zeit Haus in der Autostadt
38440 Wolfsburg
www.autostadt.de
ca. 2.000 m² Fläche | ca. 220 Fahrzeuge



Stiftung Automuseum Volkswagen
38446 Wolfsburg
automuseum.volkswagen.de
ca. 5.000 m² Fläche | ca. 140 Fahrzeuge



Classic Superbikes Motorrad Museum
38518 Gifhorn
www.classic-superbikes.com
ca. 3500 m² Fläche | ca. 120 Fahrzeuge



Bismarck Zweirad-Museum
42477 Radevormwald
www.ig-bismarck.de
ca. 300 m² Fläche | ca. 43 Fahrzeuge



Geschichte auf Rädern Automuseum Melle
49324 Melle
www.automuseummelle.de
ca. 4.000 m² Fläche | 300 Fahrzeuge



Automobil



Traktoren



Wohnmobile



Zweiräder



Lkw



Wohnwagen



Fahrräder



Bus



Feuerwehrfahrzeuge

Weitere Museen
finden Sie auf der
Internetseite
von ADAC Klassik:
www.adac.de/klassik
(Rubrik Museen)





Motorrad-Museum Ibbenbüren
49479 Ibbenbüren
www.motorradmuseum-ibbenbueren.de
ca. 600 m² Fläche | ca. 180 Fahrzeuge



Toyota Collection
50858 Köln
www.toyota-collection.de
ca. 1000 m² Fläche | ca. 75 Fahrzeuge



Zylinderhaus
54470 Bernkastel-Kues
www.zylinderhaus.com
ca. 5.000 m² Fläche
ca. 250 Fahrzeuge
historische Ladenzeile



Rennradmuseum Fröndenberg
58730 Fröndenberg
www.rennradmuseum.com
200 m² Fläche | ca. 80 Fahrzeuge



Central Garage
61348 Bad Homburg v. d. Höhe
www.central-garage.de
ca. 760 m² Fläche | ca. 2.520 Fahrzeuge

*Tankstelle*

Sammlung Opel Classic (Online-Museum)
65428 Rüsselsheim
www.opel.de/microapps/opelclassic/
ca. 9.000 m² Fläche | ca. 230 Fahrzeuge



Kleinwagen Oldtimersammlung
66386 St. Ingbert
www.oldtimercamping.de
ca. 900 m² Fläche | 57 Fahrzeuge



Technik Museum Speyer
67346 Speyer
www.speyer.technik-museum.de
ca. 25.000 m² Fläche
ca. 1.000 Fahrzeuge



TECHNOSIUM Mannheim
68165 Mannheim
www.technosium.de
ca. 1.000 m² Fläche
ca. 100 Fahrzeuge



Automuseum Dr. Carl Benz
68526 Ladenburg
www.automuseum-ladenburg.de
ca. 2.000 m² Fläche | ca. 60 Fahrzeuge



AUTO & TRAKTOR

MUSEUM BODENSEE



NEU!
Sonderschau

Groß & Klein

24. Oldtimermuseen



AUTOVISION Tradition&Forum
68804 Altlußheim
www.museum-autovision.de
ca. 2.200 m² Fläche | ca. 200 Fahrzeuge



THE LAST FRENCH BUGATTI
68804 Altlußheim
www.bugattimuseum.de
ca. 450 m² Fläche | 20 Fahrzeuge



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



Porsche Museum
70435 Stuttgart
www.porsche.com/museum
ca. 5.600 m² Fläche | ca. 80 Fahrzeuge



Boxenstop Auto- und Spielzeugmuseum
72074 Tübingen
www.boxenstop-tuebingen.de
ca. 1.200 m² Fläche | ca. 80 Fahrzeuge



Technik Museum Sinsheim
74889 Sinsheim
www.sinsheim.technik-museum.de
ca. 50.000 m² Fläche | ca. 2.500 Fahrzeuge



Deutsches Zweirad- und NSU-Museum
74172 Neckarsulm
www.demomu.de
ca. 2.000 m² Fläche | ca. 400 Fahrzeuge



Fahrzeugmuseum Marxzell
76359 Marxzell
www.fahrzeugmuseum-marxzell.de
ca. 2.500 m² Fläche | ca. 700 Fahrzeuge



Unimog Museum
76571 Gaggenau
www.unimog-museum.de
ca. 1.500 m² Fläche | ca. 40 Fahrzeuge



Barracuda Garage
77955 Altdorf-Ettenheim
www.barracuda-garage.de
ca. 400 m² Fläche | ca. 53 Fahrzeuge



MAC Museum Art & Cars
78224 Singen
www.museum-art-cars.com
ca. 4.000 m² Fläche | ca. 60 Fahrzeuge



Auto- und Uhrenmuseum ErfinderZeiten
78713 Schramberg
www.erfinderzeiten.de
ca. 4.000 m² Fläche | ca. 1.500 Exponate



BMW Museum
80809 München
www.bmw-welt.com
ca. 5.000 m² Fläche | ca. 100 Fahrzeuge



EFA - Museum für Deutsche Automobilgeschichte
83123 Amerang
www.efa-automuseum.de
ca. 6.000 m² Fläche | ca. 220 Fahrzeuge



1. Niederbayerisches Automobil- und Motorradmuseum
84166 Adlkofen
www.automuseum-adlkofen.de
ca. 1200 m² Fläche | ca. 180 Fahrzeuge



Audi Museum Mobile
85045 Ingolstadt
www.audi.de/de/foren/de/audi-forum-ingolstadt/audi-museum-mobile.html
ca. 3.600 m² Fläche | ca. 80 Fahrzeuge



Mazda Classic - Automobil Museum Frey
86153 Augsburg
www.mazda-classic-frey.de
ca. 1500 m² Fläche | ca. 50 Fahrzeuge



Erwin Hymer Museum
88339 Bad Waldsee
www.erwin-hymer-museum.de
ca. 6.000 m² Fläche | ca. 80 Fahrzeuge



Auto & Traktor Museum Bodensee
88690 Uhltingen-Mühlhofen
www.traktormuseum.de
ca. 10.000 m² Fläche
ca. 350 Fahrzeuge



Museum für historische Maybach-Fahrzeuge
92318 Neumarkt
www.automuseum-maybach.de
2.500 m² Fläche | 89 Fahrzeuge



Automobil



Traktoren



Wohnmobile



Zweiräder



Lkw



Wohnwagen



Fahrräder



Bus



Feuerwehrfahrzeuge

Weitere Museen
finden Sie auf der
Internetseite
von ADAC Klassik:
www.adac.de/klassik
(Rubrik Museen)





Automobil-Park Auwärter
94431 Pilsting
www.automobil-park.de
ca. 3.000 m² Fläche | ca. 50 Fahrzeuge



Deutsches Fahrradmuseum
97769 Bad Brückenau
www.deutsches-fahrradmuseum.de
ca. 500 m² Fläche | ca. 250 Fahrzeuge



Fahrzeugmuseum Suhl
98527 Suhl
www.fahrzeug-museum-suhl.de
ca. 850 m² Fläche | ca. 140 Fahrzeuge



Automobile Welt Eisenach
99817 Eisenach
www.awe-stiftung.de
ca. 900 m² Fläche | ca. 35 Fahrzeuge



» OLDTIMERMUSEEN IN EUROPA



**Musée national de l'Automobile
Collection Schlumpf**
Frankreich | 68100 Mulhouse
www.musee-automobile.fr/de/
ca. 25.000 m² Fläche | ca. 250 Fahrzeuge



La Collection de S.A.S. le Prince de Monaco
Frankreich | 98000 Monaco
www.mtcc.mc
ca. 3500 m² Fläche | ca. 100 Fahrzeuge



Louwman Museum
Niederlande | 2594BB Den Haag
www.louwmanmuseum.nl
ca. 1.000 m² Fläche | ca. 275 Fahrzeuge



Autoworld
Belgien | 1000 Brüssel
www.autoworld.be/nl
ca. 16000 m² Fläche | ca. 250 Fahrzeuge



**Automobilausstellung
Großglockner Hochalpenstrasse**
Österreich | 5672 Fusch
www.grossglockner.at
ca. 1.000 m² Fläche | ca. 30 Fahrzeuge



Muzeum Motoryzacji Wena w Oławie
Polen | 55200 Oława
www.muzeummotoryzacjiwena.pl
ca. 3000 m² Fläche | ca. 250 Fahrzeuge



Skoda Museum
Tschechien | 29301 Mladá Boleslav
<https://museum.skoda-auto.cz>
ca. 1800 m² Fläche | ca. 100 Fahrzeuge



Museo Nazionale dell'Automobile
Italien | 10126 Turin
www.museoauto.com
ca. 1.500 m² Fläche | ca. 150 Fahrzeuge



Museo Nicolis Verona
Italien | 37069 Villafranca di Verona
www.museonicolis.com
ca. 6.000 m² Fläche
ca. 420 Fahrzeuge



Automobilsammlung Salvador Claret
Spanien | 17410 Sils, Girona
<https://casc.cat>
ca. 3000 m² Fläche | ca. 400 Fahrzeuge



National Motor Museum
Vereinigtes Königreich
SO427ZN Beaulieu
<https://nationalmotormuseum.org.uk>
ca. 6500 m² Fläche | ca. 300 Fahrzeuge



Weitere Museen
finden Sie auf auf
der Internetseite
von ADAC Klassik:
www.adac.de/klassik
(Rubrik Museen)





» DIE ROLLENDEN MUSEEN

Geschichte „erfahren“ – das können Besucher bei den „Rollenden Museen“ wortwörtlich. Im Rahmen der „Langen Nacht der Museen“ nehmen jeweils bis zu 100 Oldtimerbesitzer Groß und Klein mit auf Zeitreise und bringen ihnen so technisches Kulturgut näher. Der ADAC unterstützt die Aktion und stellt neben historischen ADAC Straßenwacht-Fahrzeugen oldtimerversierte ADAC Pannenhelfer zur Verfügung.

Oldtimer – zum Fahren gemacht

Blitzend stehen sie im Trockenen, fern von heißer Sonne oder Regen. Woche für Woche liebevoll mit dem Staubwedel umschmeichelt. Alte Autos und Motorräder ziehen die Menschen in einem Museum magisch an. Mit ihnen geht es auf die wahre Zeitreise. Bewundert werden Entwicklung, Form und Einfallsreichtum einstiger Mobilitäts-Pioniere. Doch das, was ein Automobil ausmacht, ist nicht zu sehen. Die Bewegung. Technik offenbart ihre Schönheit, wenn sie funktioniert. Schließlich ist ein Auto oder Motorrad schon dem Namen nach kein „Stehzeug“ sondern ein Fahrzeug. Das vielzitierte technische Kulturgut, steht deshalb in Deutschland unter besonderem Artenschutz. Das H-Kennzeichen wurde geschaffen, um dem Erbe der deutschen Erfindung namens Automobil und der damit einhergehenden kulturellen Entwicklung ein Denkmal zu setzen. Bunt

und fröhlich, wie ein VW Käfer der 70er Jahre, begegnet es einem heute ganz zufällig auf der Straße und ein Lächeln ist garantiert.

Von der Idee zum „Rollenden Museum“

Auf solch „zufällige“ Begegnungen setzte das „Fahrende Museum Bern“ 2008 in der Schweiz. Freiwillige Oldtimer-Fahrerinnen und Fahrer fanden sich zusammen, um zur langen Nacht der Museen in Bern ein Shuttle einzurichten, welches Technik erlebbar machen und Museums Gäste auf eine Zeitreise führen sollte. So kam zusammen, was auf der Straße normalerweise nicht zusammenfindet. Wildfremde Museumsbesucher setzten sich zu wildfremden Oldtimer-Fahrern ins Auto und wurden von einem zum anderen Museum gefahren. Die Idee des rollenden Museums war geboren.



Rollendes Museum Bern

Das „Rollende Museum“ nimmt Fahrt auf

Désirée Rohrer und Kay MacKenneth, zwei altauverrückte Filmemacher aus München, erkannten den Wert dieser brückenbauenden Idee und importierten das Konzept ein Jahr später in die bayrische Landeshauptstadt. Mit großem Erfolg. 2026 geht's im Oktober bereits zum 17. Mal an den Start. Mittlerweile schwenkt die Startfahne ein eigens gegründeter, gemeinnütziger Verein. Max Hartinger, Vorstand des Rollenden Museums München e.V., erklärt, was am rollenden Museum so besonders ist: „Dieses Museum gibt es nur in einer einzigen Nacht des Jahres. Kein Event lässt Menschen näher mit den Oldies auf Tuchfühlung gehen – ganz ohne Absperrungen oder Kordeln. So sitzen Besucher plötzlich im Oldtimer, die sonst nie die Gelegenheit dazu hätten.“

Und bis zu 4.000 Fahrgäste in dieser einen Nacht können kaum irren. Von der Ente bis zum offenen Vorkriegs-Bentley fährt ein buntes Fahrzeugfeld an den Einstieg, so vielfältig, wie die ganze Oldtimerszene. Und sogar das Jahrhundert-Auto von Mercedes, der



Buntes Teilnehmerfeld: Bis zu 100 Oldtimer verschiedener Marken beteiligen sich an den „Rollenden Museen“.



Feierliche Eröffnung: Max Hartinger, Vorstand des Rollenden Museums München e.V. und der Bayerischer Verkehrsminister Christian Bernreiter beim „Rollenden Museum“ München.

300 SL Flügeltürer, wurde schon gesichtet. So verschieden die Autos sind, so einzigartig sind auch die Fahrerlebnisse und Gespräche mit den Besitzern.

Da geht's schonmal im offenen Volvo C 303 Panzerjäger durch die schicke Münchner Innenstadt. An der Ampel neben einem Tesla stehend, fühlt es sich an, als wäre man mit einem Dinosaurier unterwegs. Dazu gibt Christian, Besitzer des geländegängigen Schweden, nicht nur Sightseeing-Tipps, er erklärt auch, warum er solch ein Ungetüm in der Garage hat und warum man es erhalten muss.

Buntes Starterfeld – Buntes Publikum

Das rollende Museum ist für alle – egal ob groß oder klein. Kinderaugen leuchten, wenn eine große Mercedes-Feuerwehr aus den fünfziger Jahren vorfährt und Oma, Opa oder die Eltern



Die Rollenden Museen unterstützen die Bestrebungen des Oldtimer-Weltverbands FIVA, Oldtimer als Kulturgut anzuerkennen und finden sich daher i.d.R. auch im FIVA Eventkalender.



Moderatoren bringen den Besuchern die Oldies mit zahlreichen Anekdoten und Fachwissen näher, wie hier in Berlin.

erklären, in welchen Autos sie groß geworden sind. Blaulicht und Alarmglockentest inklusive. In der Warteschlange stehen auffällig viele junge Menschen und das Getuschel verrät, in welchem Wagen sie am liebsten mitfahren möchten. Doch Aussuchen ist nicht. Es wird gegessen was die Kelle gibt oder besser – in dem Auto mitgefahren, welches in der Schlange steht. Die Moderatoren, die mit launigen Fahrzeug-Geschichten am Einstieg die Wartezeit verkürzen, drücken aber schonmal ein Auge zu, wenn ein Gast 25 Jahre im Trabant verbracht hat und der duroplastische Zwickauer dann plötzlich auf ihn wartet. Ausnahmen bestätigen die Regel.

Nobel geht's am Start zu. Die Helferinnen und Helfer halten die Tür auf. Mit weißen Handschuhen versteht sich. Sie helfen beim Einstieg, achten auf Auto und Gast und sodann beginnt die meist zehn bis fünfzehnminütige Tour, auf der vorab geplanten Route. Dabei steigen die Fahrgäste als Fremde ein und verlassen den Wagen oft als Freunde. Joachim Quednau, der mit seinem Golf Cabriolet von 1993 seit dem Start des Berliner rollenden Museums dabei ist, hat einen ganz besonderen Blick auf die Fahrgäste: „Hier in Berlin nehmen viele internationale Touristen auf meinem Beifahrersitz Platz. Einmal hatte ich eine lustige Fuhre mit drei Damen aus drei verschiedenen Nationen – Südafrika, Österreich und Deutschland – ein besonderes Erlebnis. Und auch einem Brasilianer, der in der Heimat bei VW arbeitet, konnte ich nicht nur mein Auto erklären, sondern gleich auch noch Berlin zeigen.“

Das Konzept des rollenden Museums zeigt nicht nur automobiles Kulturgut, sondern verbindet Menschen. Der Kern der Show.

Tatsächlich scheint es aber gerade unter den Berliner Fahrgästen mehr Sprachen als Auto-Marken zu geben und so hat auch dieses, 2023 ins Leben gerufene, rollende Museum seinen ganz eigenen Charme. In einer lauen Sommernacht im August sind Philharmonie, Reichstag, Brandenburger Tor, Rotes Rathaus und Stadtschloss allein schon eine Reise wert. Und auch so manche Passanten wundern sich über den plötzlichen Strom von klassischen Autos zwischen den zwei Museen.

Ob Stuttgart, Wiesbaden, Singen oder Lübeck, die Idee des Museums auf der Straße verbreitet sich von München aus rasant weiter. Ange-schlossen an die Lange Nacht der Museen, ist ein jedes ganz anders und verschmilzt in einer Mischung der jeweiligen Stadt, Jahreszeit, den Menschen und Automobilen.

Neue Fans für altes Blech

Doch was haben die Fahrerinnen und Fahrer davon, die den Besuchern die Türen ihrer Pre-



Rollendes Museum Lübeck



Rollendes Museum Stuttgart



Rollendes Museum Berlin

ziosen öffnen und dafür auch noch den Sprit bezahlen? Honorare können, bei so vielen Teilnehmern wie in München mit knapp 100 Autos, nicht gezahlt werden – das wäre schlicht nicht finanzierbar. Und das wird tatsächlich auch gar nicht verlangt. Vielmehr begreift sich die Oldtimer-Gemeinde hier als größeres Ganzes und versteht das rollende Museum als Werbung für ihr Hobby und das automobile Kulturgut. Wertschätzung erfahren sie über die lachenden Gesichter der Fahrgäste und für das leibliche Wohl wird von den Veranstaltern gesorgt.

Schlag Mitternacht aber, verschwindet dieses wundervolle Museum der Straße so schnell, wie es gekommen ist. Oft reichen die Warteschlangen über das Ende hinaus und nicht selten sieht man einige Gesichter, die das Oldtimer-Virus schon infiziert hat und sich öfter anstellen. Doch irgendwann ist auch der schönste Abend vorbei. Besucher wie Oldtimer-Besitzer wirken mit dem Feierabend freudig aufgekratzt, erzählen von Erlebtem, wenn man in ihren Augen auch schon etwas Nacht erkennen kann. Das rollende Museum fährt



Bitte einsteigen: Fahrgäste können beim „Rollenden Museum“ im Oldtimer mitfahren.



Foto: ADAC Südbayern

Bayerischer Verkehrsminister im ADAC Straßenwacht-Käfer: Auch Christian Bernreiter ist von den Oldtimern begeistert.

nicht nur rasant in die Herzen der Menschen, es zeigt auch einen ungewöhnlichen Weg auf, sich neue Interessenten zu erschließen. Wahre Basisarbeit für das automobile Kulturgut und die Seele – ob als Veranstalter, Teilnehmer oder Besucher. Und deshalb sollte durch jede Stadt ein rollendes Museum fahren.

Text: Ulf Schulz

TERMINE DER ROLLENDEN MUSEEN 2026

21.03.	Rollendes Museum Stuttgart	www.derwac.de/wac1899-stuttgart-club
11.04.	Rollendes Museum Wiesbaden	www.rollendes-museum-wiesbaden.de
29.08.	Rollendes Museum Berlin	www.technikmuseum.berlin/veranstaltung/lange-nacht-der-museen-1
29.08.	Rollendes Museum Lübeck	www.occ.eu/rollendesmuseum
19.09.	Museum auf Rädern Singen	www.museum-auf-raedern-singen.de
17.10.	Rollendes Museum München	www.rollendes-museum.com

» 25. NÜTZLICHE ADRESSEN UND WEITERE TIPPS

In diesem Kapitel finden Sie eine Aufstellung interessanter Fachzeitschriften, Tipps zu weiterführender Oldtimer-Literatur, Sachverständigen-Organisationen sowie Infos zu weiteren wichtigen Oldtimer-Verbänden und Organisationen.

25.1 | ZEITSCHRIFTEN

AUTO BILD KLASSIK

B&M Publishing GmbH
Heimhuder Straße 58
20148 Hamburg
E-Mail: klassik@autobild.de
www.autobild-klassik.de

Austro Classic

Lenaugasse 10
A-3400 Kierling
E-Mail: office@austroclassic.com
www.austroclassic.net

AUTO CLASSIC

Geramond Verlag GmbH
Postfach 40 02 09
D-80702 München
www.autoclassic.de

AUTO ZEITUNG Classic Cars

BAUER AUTOMOTIVE KG
Delmenhorster Str. 14-18
D-50735 Köln
www.autozeitung.de/classic-cars

American Classics

VF Verlagsgesellschaft mbH
Lise-Meitner-Straße 2
D-55129 Mainz
www.oldtimer-markt.de

Historischer Kraftverkehr / Schlepper Post

Verlag Klaus Rabe
Gießerallee 9
D-47877 Willich
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
www.oldtimer-markt.de

Motor Klassik/YOUNGTIMER

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
D-70162 Stuttgart
www.motor-klassik.de
www.auto-motor-und-sport.de

MOTORRAD CLASSIC

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
D-70162 Stuttgart
www.motorradonline.de

79oktan

Das Magazin für Ost-Oldtimer
Reichestraße 7
D-29410 Salzwedel
www.79oktan.de

OCTANE MAGAZIN

PremiumMedia Verlags GmbH
Benedikt-Hagn-Str. 5b
D-80689 München
www.octane-magazin.de

Oldtimer Markt/Oldtimer Praxis

VF Verlagsgesellschaft mbH
Lise-Meitner-Straße 2
D-55129 Mainz
www.oldtimer-markt.de

SwissClassics Revue

Zwischengas AG
Bahnhofstraße 3
CH-6072 Sachseln
www.swissclassics.com

Classic Trader

Classic Trader GmbH
Am Borsigturm 53
D-13507 Berlin
www.classic-trader.com

25.2 | WEITERE OLDTIMER-LITERATUR UND -MEDIEN

Neben dem kostenlosen ADAC Oldtimer-Ratgeber bietet der ADAC Nordrhein e.V. für Oldtimerinteressierte weitere empfehlenswerte Broschüren, wie zum Beispiel die Oldtimer Beifahrer-Fibel, in der spezifische Informationen und Tipps rund um Oldtimer-Rallyes und Veranstaltungen enthalten sind. Mit dem Brevier deutsche Automobilmarken erhalten Sie einen kompakten Einblick in über 130 Jahre deutsche Automobilproduktion. Das Oldtimer Bordbuch

unterstützt den Eigentümer eines klassischen Fahrzeuges beim Betrieb und bei der Wartung und Pflege eines Oldtimers. Außerdem bietet der ADAC Nordrhein für Interessierte die ADAC Oldtimer Tourenfibel, den ADAC Sportwagen Brevier, den ADAC Cabrio Brevier, die ADAC Oldtimer Schrauberfibel sowie weitere Nachschlagewerke an. Die Oldtimer-Broschüren des ADAC Nordrhein e.V. sind für ADAC Mitglieder kostenlos erhältlich – Infos unter:
juergen.cuepper@nrh.adac.de

MAC MUSEUM ART & CARS

DAS EINZIGARTIGE MUSEUM AM BODENSEE



MUSEUM
ART & CARS
SINGEN

www.museum-art-cars.com

Parkstraße 1+5 | D-78224 Singen

25. Nützliche Adressen und weitere Tipps

Der ADAC Oldtimer-Ratgeber wird durch den zweiwöchentlich erscheinenden elektronischen ADAC Newsletter ergänzt:

www.adac.de/newsletter

25.3 / SACHVERSTÄNDIGEN-ORGANISATIONEN

Für die technische Prüfung sowie die Erstellung von Kurzbewertung, Schaden- oder Wertgutachten stehen folgende Sachverständigen-Organisationen zur Verfügung (ohne Anspruch auf Vollständigkeit):

ADAC Vertragssachverständige

Adressen über das ADAC Servicetelefon

☎ 0800 510 11 12

in der Zeit von Mo.-Sa.: 8:00–20:00 Uhr
(kostenlos aus dem deutschen Festnetz)
oder unter www.adac.de

BVSK e.V.

Zusammenschluss von freiberuflichen und unabhängigen Kfz-Sachverständigen Deutschlands mit rund 1.000 Mitgliedern in 17 Landesgruppen.

☎ 0331 236 059 0, www.bsvk.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 Classic

TÜV SÜD Auto Service GmbH

☎ 0800 8884444, www.tuvsud.com/classic

25.4 / 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.

25.5 / NACHRÜSTUNG KATALYSATOREN, DIESELPARTIKELFILTER UND KALTLAUFREGLER

AMS-Katalysatoren

www.ams-katalysatoren.de

G+M Katalysator-Technik Gyrwotz GmbH

www.gmkat.de

HJS Emission Technology GmbH & Co. KG

www.hjs.com

KAT-Versand

G-Kat Nachrüstungen sowie Umrüstungen von Euro1 auf Euro2/D3
www.kat-versand.de

Oberland Mangold GmbH

www.oberland-mangold.de

Ulrich Spannagel matrix engineering

www.matrix-partikelfilter.de

25.6 | OLDTIMER-ORGANISATIONEN

In Deutschland gibt es noch weitere bundesweit tätige Organisationen, die sich speziell für die Interessen der Oldtimerszene einsetzen und mit ADAC Klassik im regelmäßigen Austausch stehen. In spezifischen Themenbereichen werden bedarfsweise Arbeitskreise gebildet um gemeinsame Zielsetzungen zu definieren.

Allgemeiner Schnauferl-Club Deutschland (ASC-D)

Als ältester Automobilclub Deutschlands gehört der ASC-D zu den traditionsreichsten Oldtimerclubs und vereint insbesondere die Besitzer der Vorkriegs- und Messingfahrzeuge unter seinem Dach.

www.asc-schnauferlclub.de



Automobilclub von Deutschland e.V. (AvD)

Der AvD wurde 1899 gegründet und ist damit der traditionsreichste Automobilclub Deutschlands. Der AvD ist ein kompetenter Partner der Classic-Szene für Fahrzeuge aller Epochen und bietet eine eigene Sparte für klassische Fahrzeuge.

www.avd.de



Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland e.V. (BHLd)

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

www.bhld.de



Deutscher Automobil-Veteranen-Club (DAVC)

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

www.davc.de



DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V.

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

www.deuvel.de



Initiative Kulturgut Mobilität e.V. (IKM)

Die IKM ist eine unabhängige, nichtkommerzielle und politische Interessensvertretung der Oldtimerszene und hat sich die Förderung der historischen Aufarbeitung des Themas »Motorisierte Mobilität« zur Aufgabe gemacht.

www.kulturgut-mobilitaet.de



Initiative Kulturgut Mobilität
... denn mobilität Kulturgut? (Sinnvoll: immer Zukunft!)

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



25. Nützliche Adressen und weitere Tipps

Interessengemeinschaft Historische Omnibusse International (HOI)

Die HOI ist eine unabhängige, nichtkommerzielle Interessengemeinschaft für Omnibus-Oldtimer-Besitzer, Liebhaber, Unterstützer und Medienvertreter. Sie verfolgen das Ziel, historische Omnibusse als kulturelles Erbe zu erhalten, zu bewahren und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

www.historische-busse.de



Automobilhistorische Gesellschaft e. V. (AHG)

The Association of Automotive Historians in Germany
www.autogeschichte.com



F-kubik

F³ oder F-kubik steht für das „Forum für Fahrzeuggeschichte“, ein Experten- und Autorenkreis, der jährlich die Auszeichnung „Goldener Kolben“ auf der Bremen Classic Motorshow verleiht und unregelmäßig Symposien veranstaltet.
www.f-kubik.de



Fédération Internationale de l'Automobile (FIA)

Gegründet 1904 in Paris, hat die Organisation mit mehr als 235 nationalen Mitgliedsorganisationen aus 143 Ländern die Förderung des Automobilsports und des internationalen Kraftverkehrs zum Ziel.

www.fia.org



Deutscher Motor Sport Bund e.V. (DMSB)

Hahnstraße 70 60528 Frankfurt/Main
www.dmsb.de



Fahrgemeinschaft Historischer Rennsport Deutschland e.V. im ADAC (FHR)

c/o Historic Race Events UG
Karlstraße 91A, 53604 Bad Honnef
www.fhr-online.de



Reservistenarbeitsgemeinschaft Historische Bundeswehrfahrzeuge

www.reservistenverband.de/bayern/rag-historische-bundeswehrfahrzeuge

25.7 | WEITERE ADRESSEN

Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)

24932 Flensburg
www.kba.de



Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Behrenstr. 35 10117 Berlin
www.vda.de



Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks (BIV-Kfz)

Franz-Lohe-Str. 21 53129 Bonn
www.biv-kfz.de



Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA)

Oldtimer-Weltverband Infos zu Wagenpässen, FIVA-Veranstaltungen etc.
www.fiva.org



25.8 | 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 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/ortsclubs.

25.9 | 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 Folgeseite).

ADAC CLASSIC MEETS DONAUSCHLINGE »

01. – 03. MAI 2026

VON MOFA BIS MOTORRAD



WEITERE INFORMATIONEN
ZUM EVENT

ADAC

ADAC Classic-Car-
Versicherung



VREDESTEIN
TYRES

ADAC Team
Südbayern



SALZKAMMERGUT
TOURISTIK

hofmann
DRUCK+ MEDIEN

MOTORRAD
classic

GETTYGO



donauschlinge
riverresort

» 26. ANSCHRIFTEN DER ADAC REGIONALCLUBS

ADAC Berlin-Brandenburg e.V.

Bundesallee 29/30
10717 Berlin
☎ 030 86 86 234
christian.hauptmeier@bbr.
adac.de

ADAC Hansa e.V.

Amsinckstraße 41
20097 Hamburg
☎ 040 23 919 260
karin.schnehagen@hsa.adac.de

ADAC Hessen-Thüringen e.V.

Lyoner Straße 22
60528 Frankfurt
☎ 069 660 770
sport@hth.adac.de

ADAC Mittelrhein e.V.

Viktoriastraße 15
56068 Koblenz
☎ 0261 130 30
sport@mrh.adac.de

ADAC Niedersachsen / Sachsen-Anhalt e.V.

Lübecker Straße 17
30880 Laatzen
☎ 05102 901 151
touristik@nsa.adac.de

ADAC Nordbaden e.V.

Steinhäuserstraße 22
76135 Karlsruhe
☎ 0721 810 49 12
sport.karlsruhe@nba.adac.de

ADAC Nordbayern e.V.

Äußere Sulzbacher Straße 98
90491 Nürnberg
☎ 0911 959 50
sport@nby.adac.de

ADAC Nordrhein e.V.

Luxemburger Straße 169
50939 Köln
☎ 0221 472 70
juergen.cuepper@nrh.adac.de

ADAC Ostwestfalen- Lippe e.V.

Eckendorfer Straße 36
33609 Bielefeld
☎ 0521 108 10
sport@owl.adac.de

ADAC Pfalz e.V.

Europastraße 1
67433 Neustadt
☎ 06321 890 517
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 44 33 190
sport@sas.adac.de

ADAC Schleswig-Holstein e.V.

Saarbrückenstraße 54
24114 Kiel
☎ 0431 660 20
jugend_und_sport@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 50
sport@wem.adac.de

ADAC Westfalen e.V.

Freie-Vogel-Straße 393
44269 Dortmund
☎ 0231 549 91 45
klassik@wfa.adac.de

ADAC Württemberg e.V.

Am Neckartor 2
70190 Stuttgart
☎ 0711 280 00
sport@wtb.adac.de



Für alle, die ihren Alten lieben.



Hier finden Sie den KÜS-Partner für H-Kennzeichen,
Hauptuntersuchung und mehr in Ihrer Nähe:

www.kues.de/partnersuche

KÜS Drive safe.



classic-analytics

BEWERTUNGEN ■ OLDTIMERPREISE ■ MARKTANALYSE



Die classic-analytics Kurzbewertung

- 10-Punkte-Check der wichtigsten Baugruppen
- Schutz vor Unterversicherung durch kostenlosen Update-Service
- Bundesweit bei mehr als 1.200 classic-analytics Sachverständigen

Über 11.000 aktuelle Oldtimerpreise kostenlos unter:

www.classic-analytics.de



SCAN ME