

Qualität statt „Geiz ist geil“

Kürzlich übernahm Peter Schneider als Nachfolger von Maik Hirschfeld das Präsidentenamt des DEUVET, dem Bundesverband für Clubs klassischer Fahrzeuge OLDTIMER MARKT sprach mit Peter Schneider über die jüngsten Entwicklungen, die Zukunft des DEUVET und seine persönlichen Ziele zu reden.



Herr Schneider, können Sie uns sagen, wie viel zahlende Mitglieder der DEUVET etwa Mitte der 2000er Jahre hatte, und wie viele es heute sind?

Die Stärke des DEUVET allein an den Mitgliederzahlen zu messen, wird der Sache nicht gerecht. Zwar haben wir gegenüber 2000 etwa ein Viertel der Mitglieder aus bekannten Gründen verloren, jedoch wird unsere Tätigkeit für alle Oldtimerbesitzer sehr wohl von diesen wahrgenommen. Eine Leistung, die man auch ohne finanzielle Gegenleistung erhält, verfügt leider dazu, Ausgaben einzusparen. Das ist im Sinne einer schlagkräftigeren Interessenvertretung aber langfristig für die Szene nicht hilfreich. Derzeit sind es etwa 16.000 zahlende Mitglieder aus den angeschlossenen Clubs.

Seit der ADAC den DEUVET als nationale Vertretung im Oldtimer-Weltverband FIVA abgelöst hat, verliert der DEUVET zusehends an Bedeutung. Was wollen Sie ändern, um diesen Trend zu stoppen?

Der DEUVET ist im Parlamentskreis Automobiles Kulturgut seit der Gründung 2009 bei jeder Sitzung dabei, und wenn Sie sich die Protokolle ansehen, ist der DEUVET die aktivste unter den dort vertretenen Organisationen. Außerdem erfolgt eine stetige politische Arbeit mit Bundestagsabgeordneten aller Fraktionen, um diese für die Probleme der Oldtimerbesitzer zu sensibilisieren. Ebenso ist der DEUVET Mitglied in der Historic Vehicle Group in Brüssel, dort sind lediglich FIVA und VDA

als weitere Organisationen regelmäßig vertreten. Eine Bedeutungslosigkeit sehe ich darin nicht. Sicher ist ein allgemeiner Automobilclub gerade in kommerzieller Hinsicht attraktiver. Eine ausschließlich oldtimerbezogene Interessenvertretung kann jedoch nur eine Organisation bieten, die nur Anliegen einer genau definierten Klientel bedient. Zusätzlich habe ich persönlich gute Kontakte zur FIVA und arbeite daran, den DEUVET wieder in die FIVA zu bringen. Dazu muss sich bei der FIVA in Bezug auf Beitragserhebung und Abstimmungsmodalitäten noch etwas ändern.

Diese Themen wurden von mir bereits mit dem FIVA-Präsidenten besprochen und werden auch ein

Thema mit seinem kommenden

Nachfolger sein. Im Übrigen fallen die politischen Entscheidungen für die Oldtimerbesitzer in Deutschland, gegebenenfalls in Brüssel und nicht auf der Ebene des Weltverbandes FIVA. Auch eine Zusammenarbeit des DEUVET mit dem AvD und dem Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V. zeigt erste Ergebnisse, die bereits zu Vorteilen für die DEUVET-Mitglieder geführt haben.

Neben der FIVA-Problematik krankt der Deuvet daran, dass er sich als Vertreter der Oldtimerclubs sieht. In Zeiten des Internets haben aber auch die Clubs viel von ihrer einstigen Bedeutung eingebüßt. Wie wollen Sie dieses Dilemma lösen?

Durch unseren Messeauftritt bei der Techno Classica in Essen sind wir näher zur Basis gerückt. Nicht nur durch eine andere Standwahl, sondern auch durch unsere offensive Ansprache der Clubs. Es ist zu erkennen, dass bereits ein Umdenken in Bezug auf Interessenvertretung stattfindet. Der Weg geht – wie zum Glück auch in Bereichen der Wirtschaft – wieder zur Qualität und weg von dem Motto „Geiz ist geil“.

Welche politischen Ziele haben Sie auf der Agenda?

In den letzten Monaten hat der DEUVET entscheidend an der Gestaltung der deutschen Oldtimer-Richtlinie und an der EU-Definition des Oldtimers mitgearbeitet. Wir wollen Oldtimerbesitzern die Ausübung des Hobbys zu erträglichen Kosten langfristig ermöglichen. Dazu nutzen wir alle uns zur Verfügung stehenden Kontakte und Mittel. Gerade jetzt vor der Bundestagswahl ist es wichtig, die Parteien auf die Besonderheiten unserer Szene aufmerksam zu machen. Sonst kann es eventuell nach der Wahl zu einem Umwelterwachen kommen, an das der eine oder andere heute überhaupt noch nicht denkt. Da haben wir bereits vorgesorgt. Das ist im Übrigen auch eine Leistung, die man leider nicht sieht, und für die eine langjährige Vorarbeit im Verborgenen nötig ist. Honoriert wird erst der Erfolg, den sich dann auch gern andere auf die Fahnen schreiben. Noch geht es Oldtimerbesitzern in Deutschland sehr gut, das ist aber ein zerbrechliches Glück! Deshalb setzen wir uns mit Kontinuität und Kompetenz für sie ein.



vor 60 Jahren



Bristol 403

1953 erschien der Nachfolger des 401. Wichtigste Neuerung war der stärkere Sechszylinder mit 100 PS. Es war das letzte Modell mit BMW-Niere, die an die Zusammenarbeit mit dem bayerischen Autobauer erinnerte.

OLDTIMER MARKT zuletzt in 6/1996

vor 50 Jahren



Panhard 24

1963 erschien die letzte zivile Baureihe mit dem Markennamen Panhard. Für Vortrieb sorgte ein luftgekühlter Zweizylinder-Boxermotor mit 848 Kubik. In der stärksten Version CT erreichte der skurrile Franzose 160 km/h mit nur 50 PS!

OLDTIMER MARKT zuletzt in 2/2002

vor 30 Jahren



Honda CRX

1983 präsentierte Honda ein kleines, erschwingliches Sportcoupé für die USA und Europa. Als solide Basis fungierte der Civic. Bei seiner Einführung trafen im CRX-Basismodell nur 800 Kilo Leergewicht auf spritzige 100 PS.

OLDTIMER MARKT zuletzt in 5/2003