

#12

Thesenpapiere zur historischen Mobilität



Seit 1976 arbeitet der DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. daran, den Freunden der historischen Mobilität optimale Rahmenbedingungen für ihr Hobby zu schaffen und zu erhalten. Mit dem 25-jährigen Jubiläum der Einführung des H-Kennzeichens kann 2022 die wohl wichtigste Errungenschaft der DEUVET-Arbeit gefeiert werden. Immer wieder betonen Oldtimerliebhaber aus anderen Ländern, wie sehr sie uns in Deutschland um die hierzulande herrschenden Möglichkeiten beneiden.

Der DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. gibt Freunden der historischen Mobilität mit seinen Thesenpapieren zur historischen Mobilität Argumente für eine positive Zukunft.

Ein solch entscheidender Fortschritt wie die H-Zulassung ist nicht oft möglich. Heute sind wir beim DEUVET bereits erfolgreich, wenn in der nahen und fernen Zukunft die Bedingungen erhalten werden können. Auch wenn diese Arbeit oft nicht so öffentlichkeitswirksam sein kann, sind wir tagtäglich bei dieser Aufgabe auf den diversen politischen Ebenen aktiv.

Nach der Bundestagswahl 2021 sind wichtige politische Konstellationen verändert. Neue Entscheider, neue Koalitionen bringen Einflüsse auf die Beschäftigung mit der historischen Mobilität. Der DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. war jederzeit auch in der Übergangsphase von der alten zur neuen Regierung sehr aktiv hinter den Kulissen, um bestehende Verbindungen zu vertiefen und neue Kontakte zu knüpfen.

Um auf alle denkbaren Veränderungen präpariert zu sein, wurden positive Argumente zur Beschäftigung mit diesem schönen Hobby erarbeitet. Daten und Fakten zur historischen Mobilität, zu alternativen Kraftstoffen, Informationen zur Bedeutung für die Wirtschaft, Arbeitsplätze, den Tourismus, aber auch die Ausbildungsmöglichkeiten wurden in aktuell zwölf Thesenpapiere gefasst.

Diese Thesen werden vor allen Dingen den Liebhabern historischer Fahrzeuge, den vielen Clubs, Förderern, aber auch Journalisten und Meinungsbildnern in Medien aller Art zur Verfügung gestellt. Sie können einzeln oder komplett in der Diskussion mit möglichen Kritikern hilfreich sein.

Jedes der Thesenpapiere ist als abgeschlossener Text komplett einzeln verwendbar, daher können bestimmte Argumente in mehreren Papieren vorkommen.

Wir freuen uns auf gute Zusammenarbeit auf allen Ebenen und auf weiterhin viele schöne Erlebnisse mit den historischen Fahrzeugen auf 2, 3, 4 oder noch mehr Rädern, unserem Kulturgut Mobilität.



Mit uns hat mobile Vergangenheit Zukunft.

- *Politische Interessenvertretung in Bund, Ländern und der EU*
- *Registriert beim Deutschen Bundestag und EU-Parlament*
- *Mitglied im Parlamentskreis Automobiles Kulturgut*
- *Mitglied in der Historic Vehicle Group beim EU-Parlament*
- *Beratung von Clubs und Vereinen zum Vereinsrecht und bei Veranstaltungen*
- *Fachseminare für Clubmitglieder*
- *Rechtsberatung für DEUVET Mitglieder*
- *Aktuelle Informationen für Clubs und Mitglieder*
- *Fahrzeugpässe zur Dokumentation der Originalität*
- *DEUVET-Card für Rabatte bei Partnerbetrieben*

www.deuvet.de

Erfolge der DEUVET Arbeit:

- *Vorbereitung und Einführung des roten 07-Kennzeichens*
- *Vorarbeiten und gesetzliche Regelung des H-Kennzeichens*
- *Oldtimer-Definition im nationalen Recht § 23 StVZO*
- *Pauschalsteuersatz für Oldtimer mit H- und 07-Kennzeichen*
- *Ausnahmen von der Abgasuntersuchung für Oldtimer*
- *Ausnahmen bei der Altautoverordnung für Oldtimer*
- *Ausnahmen von Fahrverboten in Umweltzonen für Oldtimer*
- *Einheitliche H-Kennzeichen (Übernahme in StVZO § 21c)*
- *Übernahme der Richtlinien durch Prüforganisationen*
- *Kein Unterfahrschutz und keine Mautpflicht für Oldtimer-LKW*
- *Kein Sonn- und Feiertagsfahrverbot für historische Nutzfahrzeuge*
- *Nachträgliche Campingeinbauten in H-Fahrzeuge möglich*
- *Entfall von Zoll und Einfuhrumsatzsteuer für Oldtimer vor 1949*
- *Private Zulassung von Ex-Behördenfahrzeugen mit H- oder 07-Kennzeichen*
- *Schaffung des nationalen DEUVET Fahrzeugpasses*

#1



Der Alltagswagen ist ein Verbrauchsauto, ein Konsumgut, bei dem bei Defekten schnell die Reparaturkosten den Zeitwert übersteigen, wodurch er zum wirtschaftlichen Totschaden und ausgemustert bzw. der Verwertung übergeben wird. Nachhaltig ist das in der Regel nicht.

Die historische Mobilität ist ein wichtiges Kulturgut.

Beim Oldtimer spielt der tatsächliche Nutzen eine untergeordnete Rolle. Die Pflege eines historischen Fahrzeugs ist mit weitaus höheren Kosten verbunden als die Konsumnutzung eines Alltagsfahrzeuges. Den Oldtimer will man ja noch etliche Jahre behalten, also ist man auch bereit dafür mehr Geld für Wartung und Restauration zu zahlen. Ein Motorschaden, der beim Alltagswagen dessen Exitus bedeutet, wird beim Oldtimer meist selbstverständlich wieder gerichtet.

Natürlich spielt auch der geringere Wertverlust beim Oldtimer dabei eine Rolle, weil der Oldtimer kein Konsumgut, sondern ein Kulturgut ist! Aber rein wirtschaftliche Aspekte stehen bei den Liebhabern häufig nicht an erster Stelle.

Alle Beteiligten in der Szene sollten die Bedeutung des Oldtimers als Kulturgut weiter hervorheben und ganz bewusst von allen sonstigen Fahrzeugen auf der Straße absetzen.

Oldtimerveranstaltungen sind Kulturveranstaltungen und die Pflege des Oldtimers ist genauso förderungswürdig wie zum Beispiel Musik, bildende Kunst, Sport, Theater etc. Es muss gelingen, dem Oldtimer als Kulturgut eine besondere von allen anderen Fahrzeugen losgelöste Bedeutung zu geben.

Schon bei der Durchsetzung des H-Kennzeichens ist man seinerzeit mit dieser Strategie erfolgreich gewesen. Heute gilt es diese besondere Bedeutung des Oldtimers weiter zu festigen. Der Status „Kulturgut“ wird für das politische Überleben des Oldtimers in Zukunft entscheidend sein.

Eine Art Denkmalschutz in Bezug auf Oldtimer bedeutet dabei nicht nur den Schutz des Oldtimers, sondern auch die Pflicht des Halters diesen zu erhalten.

#2



Historische Fahrzeuge wie Motorfahrzeuge, spurgeführte Bahnen oder auch (Luft-)Schiffe mit Bewegungen zu Lande, zu Wasser und in der Luft sind Zeitzeugen ihrer Epochen und seit Anbeginn im Rückblick der Geschichte hochwertige Sympathieträger für den überwiegenden Teil unserer Gesellschaft. Sie wecken technisches Interesse, persönliche Erinnerungen und führen zu gemeinsamen Erlebnissen spannungsfreien Zusammenseins. Ein historisches Fahrzeug bestätigt dem Besitzer ein hohes persönliches Engagement für den Erhalt und Wiederaufbau seines Fahrzeugs.

Die Oldtimerszene hat eine wichtige Bedeutung für die Gesellschaft.

Mit dem persönlich gepflegten Fahrzeug ist die im Grundgesetz für alle Menschen garantierte Mobilität gewährleistet. Ein Verbot der Nutzung historischer Fahrzeuge ist unverhältnismäßig und führt zu ökologischen Nachteilen. Nachhaltigkeit für die Gesellschaft bedeutet Erhalt einmal produzierter Werte und Verzicht auf Verschleiß mit Ressourcenverbrauch.

Einschränkungen der Nutzung historischer Fahrzeuge gefährden den sozialen Auftrag des Erfahrungsaustausches zwischen den Generationen durch Abbau des Interesses. Oldtimerbesitzer organisieren sich in Gemeinschaften, bilden Clubs und strukturierte Organisationen des Zusammenwirkens. Dadurch erfüllen sie auch einen gesellschaftspolitischen Aspekt in räumlicher, sprachlicher und auch wirtschaftlicher Bedeutung. Es wäre unverantwortlich, wenn weitere Restriktionen wie Fahrverbote, geografische Einschränkungen oder auch zusätzliche Steuern und Abgaben bis hin zu einem „unbezahlbaren“ Benzinpreis zu einem Verlust dieser gesellschaftlich nützlichen Strukturen führen würden.

Old- und Youngtimer sind Zeitzeugen unserer Kultur und der Entwicklung unserer Gesellschaft seit Anbeginn der Industrialisierung. Gerade in Deutschland ist dieser Industriezweig prägend und der bedeutendste Bereich in unserer Wirtschaft. Dieser Anteil an unserer Geschichte wird durch die Erhaltung des historischen Kulturguts für spätere Generationen erlebbar gehalten.

#3



Oldtimer sind nachhaltig.

Alle Materialien werden über einen sehr langen Zeitraum genutzt.

Oldtimer sind nachhaltig.

Oldtimer parken sehr selten im öffentlichen Verkehrsraum (Privatgrund).

Bei der aktuellen Produktion eines VW Golf mit Benzinmotor fallen 6,8 t CO₂ an, beim vergleichbaren Elektrofahrzeug VW ID 3 sogar 13,7 t CO₂ *.

Die Nutzung eines batterieelektrischen Neuwagens wird in der Regel ca. 10 Jahre betragen. Dies bedeutet, dass in der gleichen Zeit bis zum Ende der heute üblichen Gebrauchsphase an der Altersgrenze für Oldtimer bereits dreimal die CO₂ -Menge der Produktion anfällt plus die bei der Entsorgung entstehenden CO₂ -Menge.

Mit dem möglichen Einsatz von synthetischem Kraftstoff aus erneuerbarer Energie wird die Umweltbilanz des lange genutzten Fahrzeugs noch wesentlich besser.

Die Besitzer von Old- und Youngtimern gehen überaus pfleglich mit ihren Fahrzeugen um, entlasten die Umwelt durch zurückhaltende, schonende und sichere Fahrweise. Sie legen großen Wert auf optimale Technik und scheuen keinen hohen Wartungsaufwand.

Die Mechanik eines Oldtimers ist in nahezu allen Fällen reparierbar. Defekte oder in ihrer Kapazität nicht mehr ausreichende Batterien bei E-Autos können nur ausgetauscht und teuer entsorgt werden. Der Anteil des nicht reparierbaren Anteils am Wert eines Automobils ist beim E-Auto erheblich höher.

* Quelle: Volkswagen

#4



Anteil am Fahrzeugbestand:

Die Gesamtmenge der in D zugelassenen PKW beträgt am 1.1.2022 48,5 Mio Fahrzeuge.

Historische Fahrzeuge nach KBA Richtlinien mit einer Begutachtung nach § 23 StVZO, die mit oder ohne H-Zulassung angemeldet sind, sind es sogar **nur 648.403, also 1,3 %**.

Oldtimer spielen im Verkehr emissionsbezogen keine Rolle.

Diese Autos werden von ihren Besitzern gehegt und gepflegt. Der Servicezustand dieser Lieblinge ihrer Eigentümer ist weitaus besser als der vieler „normal“ genutzter Fahrzeuge.

Der Anteil der PKW mit einem Alter von mehr als 30 Jahren beträgt in Deutschland ca. 2,3 % an der Gesamtanzahl PKW (1.130.741 bei einer Gesamtmenge von 48,5 Mio. Stück).

Normal genutzte PKW erreichen in Deutschland eine durchschnittliche Fahrleistung von 11.230 km im Jahr (Rückgang durch Pandemie). Damit legen normale PKW fast 546 Milliarden km zurück. Die Fahrleistung der Oldtimer mit § 23 Abnahme beträgt im Schnitt ca. 1.100 km pro Jahr (Rückgang ebenfalls Pandemie bedingt). Dies bedeutet, dass alle Vertreter des historischen Kulturguts mit rund 713 Millionen km pro Jahr nur einen Anteil von 0,13 % an der Gesamtfahrleistung haben.

Verbrauch:

Elektronik und bessere Motorentechnik haben den Verbrauch der modernen PKW im Lauf der Jahre um mindestens 30 % reduziert. Gleichzeitig stiegen aber die Leergewichte der Autos durch mehr Komfortfeatures, mehr Sicherheit und zunehmende Größe sehr stark an.

Verbesserte Kraftstoffe (sog. tailored fuels) haben sogar dazu beigetragen, dass Oldtimer heute auf niedrigere Verbräuche kommen als zu der Zeit, als sie Neuwagen waren. Die Oldtimer-typische Fahrweise trägt zusätzlich zur Verbrauchsreduzierung bei.

#5



Anteil am Fahrzeugbestand:

Die Gesamtmenge der in D zugelassenen PKW beträgt am 1.1.2022 rund 48.5 Mio. Stück. Historien Fahrzeuge nach KBA Richtlinien mit einer Begutachtung nach § 23 StVZO, die mit oder ohne H-Zulassung angemeldet sind, sind es sogar **nur 648.403, also 1,3 %**.

Oldtimer spielen bei der Fahrleistung keine Rolle.

Fahrleistung:

Oldtimer werden zur Pflege des fahrzeughistorischen Kulturgutes von ihren Besitzern gepflegt, restauriert und in der Regel nur für Fahrten zu Veranstaltungen, Werkstätten oder Probefahrten eingesetzt. **Die durchschnittliche Fahrleistung liegt bei ca. 1.100 km pro Jahr.**

Schon weil Ersatzteile und möglicher Verschleiß des historischen Kulturguts ins Geld gehen können, werden Oldtimer nicht übermäßig genutzt. Der weitaus überwiegende Teil der Fahrten wird zu touristischen Zwecken und zur Freizeitnutzung außerhalb von Städten und zu verkehrsarmen Zeiten durchgeführt. Dabei werden zum Beispiel Besuche von Freunden und Verwandten mit dem Oldtimer durchgeführt, die sonst mit einem normalen Fahrzeug, oft dem Zweitwagen gemacht worden wären.

Bereits nach ungefähr 20 Jahren (Youngtimer) werden durchschnittlich nur noch 3.000 km pro Jahr gefahren, nach 30 Jahren rund 1.200 km pro Jahr.

Der Anteil der PKW mit einem Alter von mehr als 30 Jahren beträgt in Deutschland ca. 2,3 % an der Gesamtanzahl PKW (1.130.741 bei einer Gesamtmenge von 48,5 Mio. Stück).

Bei einer durchschnittlichen Fahrleistung von 11.230 km pro Jahr (Rückgang durch Pandemie) in Deutschland legen sämtliche PKW fast 546 Milliarden Kilometer zurück. Die Fahrleistung der Oldtimer mit § 23 Abnahme beträgt im Schnitt 1.100 km pro Jahr (geschätzt, auch Pandemie bedingt).

Das bedeutet, dass das historische Kulturgut mit rund 713 Millionen km pro Jahr nur einen Anteil von 0,13 % an der Gesamtfahrleistung hat.

#6



Die Old- und Youngtimerszene ist in Deutschland ein erheblicher Wirtschaftsfaktor. Von Flensburg bis Füssen hängt eine große Anzahl an Arbeitsplätzen direkt und indirekt von der Beschäftigung mit der historischen Mobilität ab.

Oldtimer sind ein bedeutender Wirtschaftsfaktor.

3.500 Werkstätten und Autohäuser mit 9.000 Beschäftigten haben sich spezialisiert auf Old- und Youngtimer. Dazu kommen 3.000 Händler von Teilen. Diverse weitere Branchen sind bei rund 4.000 Events pro Jahr in Deutschland beteiligt*.

In einem normalen Geschäftsjahr (ohne Corona) werden im Bereich Old- und Youngtimer geschätzte 16 Mrd. Euro Umsatz erwirtschaftet.

Aber: Werkstätten und Prüforganisationen, die sich mit Oldtimern und Sammlerfahrzeugen beschäftigen, können an einem Standort mit Fahrverboten nicht mehr wirtschaftlich agieren und werden ihrer Geschäftsgrundlage beraubt.

Der durchschnittliche Wert eines Oldtimers belief sich im Jahr 2020 auf ca. 12.000,- Euro. Also sind solche Fahrzeuge überwiegend nicht das teure Luxusspielzeug für Wohlhabende! Leider befeuern reißerische Berichte über hohe Auktionsergebnisse oder der sinnlose Begriff „Garagengold“ Vorurteile. Aber die Spekulationszeit scheint vorbei zu sein, die Liebhaber gewinnen wieder die Oberhand. Der gesamte Fahrzeugwert wird auf rund 24 Mrd. Euro geschätzt. Der jährliche Unterhalt durch Zulassung, Versicherung, Garage und Reparaturen verbrauchen einen eventuellen Wertzuwachs. Weiter steigende Betriebskosten reduzieren die Teilhabe jüngerer Generationen.

Freude am Fahren mit alten Fahrzeugen ohne elektronische Hilfsmittel kann man mit einem Volkswagen Jetta oder einem Opel Rekord genauso empfinden wie mit einem Mercedes 300 SL Flügeltürer.

* Quelle: BBE Studie 2020

#7



Mit Old- und Youngtimern werden sehr viele Kontakte zu anderen Menschen geknüpft, in anderen Regionen oder auch anderen Kulturen. Das gemeinsame Interesse an den historischen Fahrzeugen ist sofort ein Thema gemeinsamer Gespräche.

Die Oldtimerszene ist wichtig für den Tourismus.

Durch Ausfahrten, der Teilnahme an Veranstaltungen oder Oldtimerrallyes im In- und Ausland werden Regionen touristisch erkundet und bereist, die man sonst häufig nie angesteuert hätte. Ländergrenzen, andere Sprachen, andere Religionen, andere Gewohnheiten, andere Wohn- oder Esskulturen sind niemals Hinderungsgründe für Freunde der historischen Mobilität. Das alle Beteiligten verbindende Thema sind die Oldtimer und die Beschäftigung damit.

Die Old- und Youngtimerbesitzer tragen zu einem nicht unerheblichen Teil zum Umsatz von touristischen Angeboten in Cafés, Restaurants und Hotels bei. Dabei bleibt das Geld überwiegend im Inland, meist sogar in der jeweiligen Region. Diese Reiseaufwendungen werden auf jeden Fall nicht CO₂-intensiv mit dem Flugzeug ausgegeben.

Auf den Ausfahrten sind zu fast 100 % freudige und anerkennende Reaktionen von Zuschauern zu erleben, egal ob sie extra an den Strecken warten oder nur zufällig am Straßenrand auf die Oldtimer treffen.

Old- und Youngtimer sind Zeitzeugen unserer Kultur und der Entwicklung unserer Gesellschaft seit Anbeginn der Industrialisierung. Gerade in Deutschland ist dieser Industriezweig prägend und der bedeutendste Bereich in unserer Wirtschaft. Dieser Anteil an unserer Geschichte wird durch die Erhaltung des historischen Kulturguts für spätere Generationen erlebbar gehalten.

#8



Die Beschäftigung mit Old- und Youngtimern ist eine sinnvolle Tätigkeit für Alt und Jung. Sie bietet Arbeitsmöglichkeiten für junge Menschen in einer Ausbildung, aber auch ein schönes Hobby während und nach einem aktiven Berufsleben.

Die Beschäftigung mit dem Oldtimer ist eine sinnvolle Tätigkeit.

Die Geselligkeit in einem Verein, Club oder einer eher losen Schraubergemeinschaft hilft, Einsamkeit und fehlende Sinnhaftigkeit des eigenen Lebens zu vermeiden.

Gemeinsame Aktionen mit Behinderten, wie sie zum Beispiel die Lebenshilfe Gießen anbietet oder Ausfahrten mit eingeschränkten Personen zaubern jederzeit Fröhlichkeit und Glück in deren Leben.

Beschäftigungsprojekte wie die Restaurierung von Fahrzeugen wie das „Projekt Neue Arbeit“ der Diakonie in Essen mit Arbeitslosen (www.neue-arbeit-essen.de) tragen zur gesellschaftlichen Anerkennung und möglicher Wiedereingliederung der Teilnehmer ins Arbeitsleben bei.

Die Kessel AG in Lenting bei Ingolstadt restaurierte über Jahre mit ihren Auszubildenden unter dem Namen „Die Kesselflicker“ einen alten Omnibus mit Aufgaben aus allen Tätigkeitsbereichen.

Old- und Youngtimer sind Zeitzeugen unserer Kultur und der Entwicklung unserer Gesellschaft seit Anbeginn der Industrialisierung. Gerade in Deutschland ist dieser Industriezweig prägend und der bedeutendste Bereich in unserer Wirtschaft. Dieser Anteil an unserer Geschichte wird durch die Erhaltung des historischen Kulturguts für spätere Generationen erlebbar gehalten.

#9



In Deutschland besitzen ca. 1,61 Millionen Menschen einen oder mehrere Oldtimer*.
Diese Zahl entspricht ungefähr **2,7 % der Wahlberechtigten** bei der Bundestagswahl 2021.

Oldtimerbesitzer sind eine große politisch relevante Gruppe.

Für mehr als 7 Mio. Bürger sind Oldtimer von besonderem Interesse. 43 % der Bevölkerung freuen sich, einen Oldtimer zu sehen. Jeder Dritte möchte mal mit einem Oldtimer fahren und immerhin 17 % möchten einen besitzen. Dabei stellen die unter 30-Jährigen mit 23 % die größte Gruppe mit „Interesse an der Fahrt mit einem Oldtimer“ dar**!

Zahlreiche Abgeordnete aus allen Parteien in Gemeinden, Kreisen, Bundesländern und dem Bundestag besitzen selbst einen oder mehrere Oldtimer.

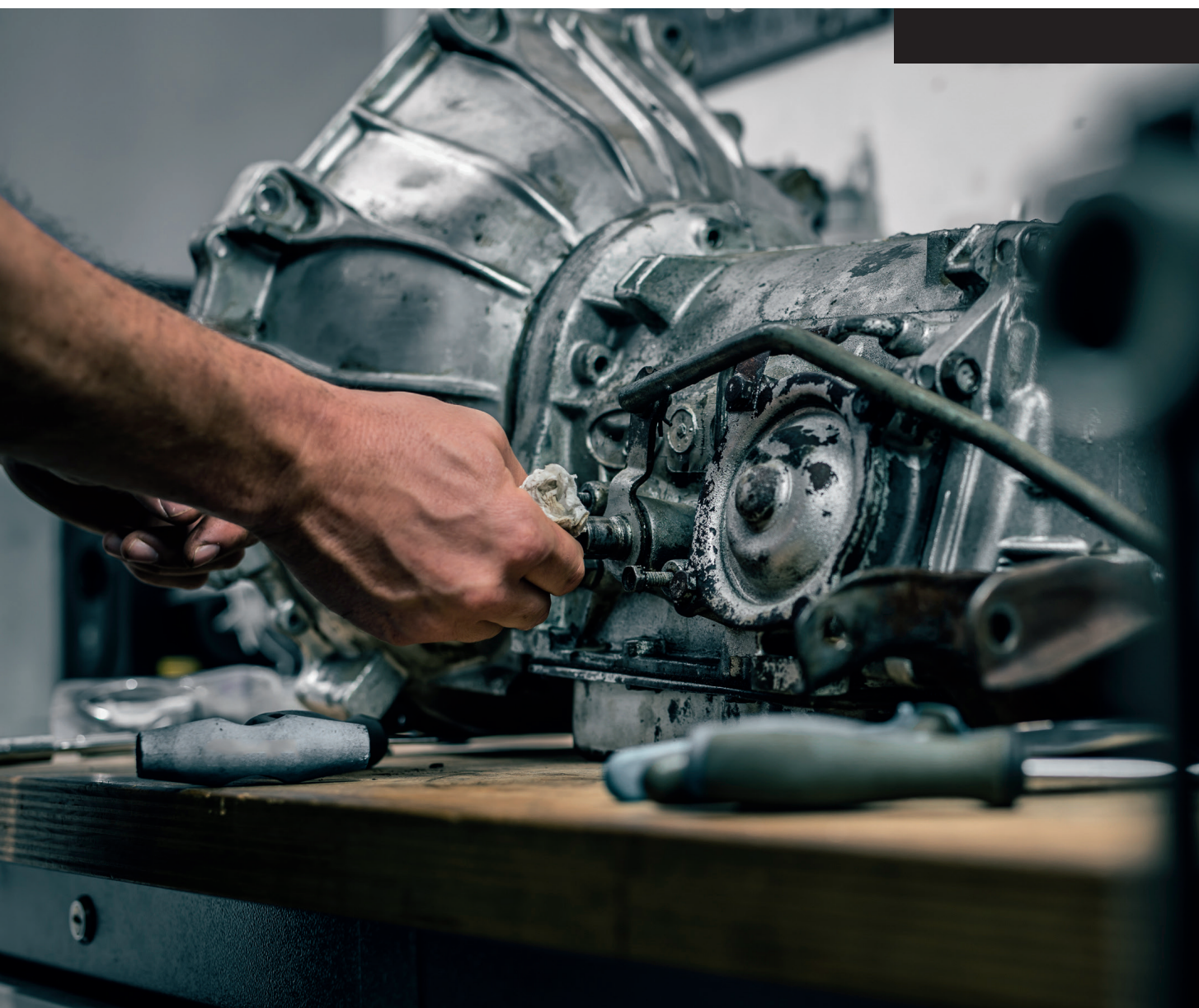
Old- und Youngtimerbesitzer müssen auf allen Ebenen aktiv werden, um mögliche Einschränkungen bereits frühzeitig zu verhindern. Kontakte zu den Entscheidungsträgern müssen geknüpft und vertieft werden.

Ein Verbot von Oldtimern bedeutet Verzicht auf ökologische Vorteile, Nachhaltigkeit und individuelle Freiheit. Einfahrtsbeschränkungen in „Umweltzonen“ kommen für die dort wohnenden Besitzer von Old- und Youngtimern mit solchen Fahrzeugen (Benzin Euro 0/1/2, Diesel Euro 5 und älter) einem Nutzungsverbots ihres Eigentums gleich. Sie können ihren Wohnort mit dem älteren Fahrzeug nicht mehr erreichen.

* Quelle: IfD 2020

** Quelle: BBE Studie 2020

#10



Die intensive Beschäftigung mit Oldtimern bewahrt umfangreiche handwerkliche Fähigkeiten sowie die Weitergabe technischen Wissens über die Grundelemente der Fahrzeugtechnik.

Die historische Mobilität bewahrt umfangreiche Handwerke.

Bei neuen Fahrzeugen werden technische Komponenten als gesamte Einheit getauscht, nachdem ein Fehlerspeicher den erkannten Fehler gemeldet hat. Die Ursache des Fehlers wird in der Regel nicht ergründet. Bei Oldtimern werden jedoch diese Einheiten selbst zerlegt und repariert. Ein gutes Beispiel für Nachhaltigkeit: der Kohlentausch bei der Lichtmaschine eines Oldtimers. Ein gängiger einfacher Prozess, beim modernen Auto wird die Lichtmaschine hingegen als Ganzes ersetzt und das defekte Bauteil komplett entsorgt.

Dadurch gehen handwerkliche Fähigkeiten wie auch das praktisch anwendbare Wissen über die Funktionsweise solcher Einzelkomponenten verloren. Angefangen von der Motorfehlerdiagnose ohne Auslesegerät bis hin zur fachgerechten Blechbearbeitung.

Die Liste kann beliebig fortgeführt werden von Sattler- über Stellmacherarbeiten bis hin zur handwerklichen Karosseriebaukunst – alles Fähigkeiten, die mal als etablierte Berufe ausgeübt wurden und heute vom Aussterben bedroht sind. Selbst der reine „Mechaniker“ ist heute schon selten anzutreffen – die Ausbildung zum „Mechatroniker“ beinhaltet viele Basisbefähigungen wie z. B. den Umgang mit dem Schweißgerät nicht mehr!

Diese selten gewordenen Handwerke müssen unbedingt erhalten und das dazu gehörige Wissen weitergegeben werden. Glücklicherweise erkennen spezialisierte Fachbetriebe die sehr guten wirtschaftlichen Möglichkeiten. Zunehmend bemerken junge Menschen, dass der einfache Teiletausch nach strengen Arbeitswerten keine wirkliche Befriedigung bringt und interessieren sich mehr dafür, mit den eigenen Händen und vor allem mit dem Kopf mechanische Probleme lösen zu können statt nur dem Computer zu gehorchen.

#11



Die alte bewährte Technik hat auch Vorteile gegenüber der Moderne. Nicht alles, was fortschrittlich genannt wird, muss auch unbedingt besser sein. Heutige Fahrzeuge mit diversen Assistenzsystemen lenken den Fahrer manchmal mehr ab als dass sie ihm nützen. Wer ohne Rückfahrkamera nicht mehr einparken kann, wird bei einem Defekt vor unlösbaren Problemen stehen.

Umgerüstete Oldtimer mit modernen Antrieben sind kein Ersatz.

Aktuelle Motoren mit kleinen Hubräumen, mehreren Turboladern und extremen Literleistungen beanspruchen das Material übermäßig. Defekte wie eine Längung von Steuerketten gab es früher nicht und es mussten auch keine Spezialmotoröle für 45,- Euro pro Liter benutzt werden, um die hochgezüchteten Motoren am Leben erhalten zu können.

Wer aber selbst erlebt hat, wie einfach die „Klimaanlage“ bei alten Autos funktioniert – zum Beispiel beim Vorkriegler eine aufstellbare Frontscheibe und bei späteren Baujahren ausstellbare Seitenfenster – merkt erst beim Ausfall des teuren Klimakompressors, dass der Fortschritt auch Schattenseiten haben kann.

Die Umrüstung der alten Autos dann gleich auf komplett neue Technik, zuerst auf moderne Motoren, Bremsen und Komfortfeatures wie Servolenkung, elektrische Fensterheber, etc. zerstört regelmäßig das eigentliche Fahrgefühl der historischen Mobilität.

Der letzte Schrei ist dann noch der Umbau zum „Restomod“ mit E-Antrieb. Nicht nur die immensen Kosten im oft sechsstelligen Bereich machen dies zu einem Nischenprodukt, auch der komplette Verlust des Gedankens des mobilen Kulturguts ist sicher. Die Anerkennung mittels einer H-Zulassung wird selbstverständlich verweigert, solche Fahrzeuge sind eher etwas für den „Autoposer“-Bereich, wenn der Klappenauspuff nicht mehr reicht.

Man könnte den nicht vernetzten Oldtimer mit seinem Verbrennungsmotor als „Back-Up-System“ verwenden für den Fall des Versagens moderner Mobilität – eine Art Notstromaggregat bei Stromausfall.

#12



Durch ihren langjährigen Einsatz und die zumeist sporadische Nutzung verglichen mit Alltagsfahrzeugen sind Old- und Youngtimer ohnehin nachhaltig. Auch wenn Umrüstungen auf Elektroantrieb von Klassikern als „klimafreundlich“ beworben werden – sie sind es leider nicht, da der CO₂-Rucksack der für die Umrüstung benötigten Komponenten erst im Fahrbetrieb abgebaut werden muss. Dies gelingt allerdings aufgrund der geringen Fahrleistung eher nicht, denn hierfür sind fünf- bis sechsstellige Fahrstrecken nötig – Lademöglichkeit von 100% „grünem Strom“ vorausgesetzt. Die Aufgabe, ein Fahrzeug klimaschonend zu bewegen, wird daher nicht durch den Antrieb, sondern den Kraftstoff gelöst. Alternative Kraftstoffe – im Fachjargon XtLs genannt (X-to-Liquid) – sind entweder BtLe (Biomass-to-Liquid), wie z.B. biobasierter, synthetischer Diesel (HVO100), oder PtLe (Power-to-Liquid), bei denen aus Wasserstoff und CO₂ ein reiner Kohlenwasserstoff als Otto-Kraftstoff hergestellt wird.

Mit alternativen Kraftstoffen können Old- und Youngtimer annähernd CO₂-neutral betrieben werden.

Letztere sind die eigentlichen efuels, auch wenn dieser Begriff oftmals für alle XtL-Kraftstoffe verwendet wird. Alle synthetischen Kraftstoffe haben gemein, dass sie deutlich weniger Stickoxyde und Feinstaub emittieren. Ihre CO₂-Emissionen sind zudem zirkulär, sie stoßen nur so viel CO₂ aus, wie für ihre Herstellung verwendet wurde. Ihr CO₂-Minderungspotential liegt somit bei 90% bis zu 100%. Hinzu kommt, dass insbesondere PtLe ein annähernd unerschöpfliches Potential als CO₂-Speicher bieten, wenn sie globale Anwendung finden und sofern sie sämtliche flüssigen Energiereserven der Welt, die derzeit fossilen Ursprungs sind ersetzen. Diese Kraftstoffe werden nicht in Deutschland mit erneuerbaren Energien produziert, sondern in Regionen, in denen Sonne und Wind im Überfluss vorhanden sind und die Herstellungskosten bei einem Bruchteil gegenüber inländischer Produktion liegen. Für aktuell wenig entwickelte Staaten können große Wind- und Solarparks mit Produktion von synthetischem Kraftstoff zu wirtschaftlichem Aufschwung führen, eine gute Chance für deren Zukunft.

Alle XtLe sind uneingeschränkt ohne jegliche Umbauten in nahezu allen Motorengenerationen verwendbar und verbessern im Normalfall den Motorlauf, Geruchs- und Qualm-Entwicklung. Aktuell sind synthetische Diesel-Ersatzkraftstoffe nur für Behörden, Kommunen und s. g. „geschlossene Kreisläufe“ verfügbar und kosten ca. 15 – 20 €-Cent mehr als fossiler Diesel. Eine ähnliche Entwicklung für efuels sowie die vollständige Verkaufsfrei-gabe und Aufnahme in die 10. BImSchV beider Kraftstoffsorten sind zu erwarten, was sie weitestgehend von der CO₂-Steuer befreit und konkurrenzfähig macht. Da synthetische Kraftstoffe keinen Bio-Anteil haben, eignen sie sich hervorragend für Old- und Youngtimer aufgrund ihrer gegenüber herkömmlichen Kraftstoffen deutlich längeren Lagerfähigkeit.

P. S. *Biobasierter, synthetischer Diesel wie HVO100 ist übrigens kein Biodiesel. Letzter ist bereits seit vielen Jahren insbesondere in der Landwirtschaft bekannt, allerdings für den Einsatz in PKW und LKW Motoren ungeeignet.*

www.deuvet.de

Impressum:

Herausgeber: DEUVET – Bundesverband Oldtimer – Youngtimer e.V.

Gestaltung: FACT GmbH Werbeagentur, www.fact.agency

Druck: WIRmachenDRUCK GmbH

*Bildnachweis: Laszlo/stock.adobe.com, Diego Cervo/stock.adobe.com,
terranova_17/stock.adobe.com, jackfrog/stock.adobe.com,
highwaystarz/stock.adobe.com, Anze/stock.adobe.com,
tournee/stock.adobe.com*

Stand: 12/2022



Notizen

Diese Broschüre wurde von folgenden Firmen ermöglicht:

Der DEUVET und seine Mitglieder bedanken sich sehr für die Unterstützung!

Premium-Partner



Top-Partner



DEUVET – Bundesverband Oldtimer – Youngtimer e.V.

Geschäftsstelle

Postfach 1135

83302 Trostberg

Telefon: 08628 9879935

Fax: 03212 1374917

E-Mail: info@deuvet.de

