



Wir sind DEUVET

Das Clubverzeichnis 2015

40 Jahre Erfahrung und Verantwortung
für die Clubs klassischer Fahrzeuge

Inhaltsverzeichnis

Wir sind DEUVET	4
Grußworte zum Clubverzeichnis	8
Fakten:	
Wer wir sind	12
Leistungsprofil	14
Ergebnisse	16
Unsere Geschichte von 1976 bis heute	18
40 Jahre – eine Chronik	24
Clubverzeichnis:	
Wir übernehmen Verantwortung	44
Die starken Partner	86
Was wir oft gefragt werden:	
Tipps zum Oldtimerkauf	93
Oldtimer als Kapitalanlage?	96

Impressum/Kontakt

DEUVET – Bundesverband für Clubs klassischer Fahrzeuge e. V.
 Postfach 1102, D-83116 Obing, E-Mail: info@deuvet.de
 Dienstag und Donnerstag von 09.00 bis 13.00 Uhr,
 Tel.: 08628 987 9935, Fax: 03212 1374917,
 Präsident Peter Schneider, werktags von 8.00 bis 17.00 Uhr
 Tel. 02204 61346
 Produktion GTÜ mbH
 V.i.S.d.P. Eckhart Bartels
 Grafik und Layout: Ralph Dodel Grafikdesign, Uchingen
 Die Bildrechte liegen bei den beteiligten Clubs.
 Stand: März 2015



Die GTÜ-Oldtimerdatenbank unter www.gtue-oldtimerservice.de bietet Ihnen umfangreiche Informationen zum Thema Old- & Youngtimer

Schnell · umfassend · einfach

- ▶ Wissen um Kraftfahrzeuge und ihre Historie
- ▶ Neben Fachveröffentlichungen (Zeitschriften, Bücher) finden Sie authentische Werbung und technische Beschreibungen mit fahrzeug-spezifischen Informationen.
- ▶ Technische Datenblätter und Abbildungen der Originalfahrzeuge

Wir sind DEUVET – wir übernehmen Verantwortung

Die gemeinsame Initiative zur Gründung des Bundesverbands DEUVET hatte das Ziel der gegenseitigen Hilfe. Nicht nur durch den Austausch von Tipps und Erfahrungen. Wir wollten Strukturen verändern. Mit vielen Fähigkeiten, Fachkenntnissen und Kompetenzen der einzelnen Fahrzeugsammler. In bald 40 Jahren haben wir in diesem Sinne viel erreicht. Viele aktive Vereine, Clubs und Gemeinschaften haben innerhalb des DEUVET Verantwortung übernommen. Ihnen liegt das Wohl der Gesamtheit am Herzen.

Die Aufgaben der Arbeitsgemeinschaft der Clubs für klassische Fahrzeuge waren seit Gründung im Jahre 1976 vielfältig und gewaltig. Und sie waren nicht immer leicht zu erfüllen. Beispiele unserer gemeinsamen Arbeit haben wir hier dokumentiert. So wollen wir weitermachen.

Mit Kompetenz und Kontinuität setzen wir uns dafür ein, dass mobile Vergangenheit eine Zukunft hat. Wir wollen, dass der Betrieb mit Oldtimerfahrzeugen weiterhin zu erträglichen Kosten und sinnvollen Nutzungsregeln möglich bleibt. Deshalb brauchen wir viele Partner wie den GTÜ-Oldtimerservice, der uns diese Zusammenstellung ermöglicht hat. Die Gesellschaft für Technische Überwachung bietet uns flächendeckend Kompetenz und Qualität beim täglichen Betrieb des historischen Fahrzeugs und bei Gutachten und technischen Hauptuntersuchungen.



Unterstützen Sie die gemeinsame Idee des DEUVET, engagieren Sie sich in Ihrem Club für eine Mitarbeit im DEUVET. Oder übernehmen Sie Verantwortung als Fördermitglied, denn nur dann hat „mobile Vergangenheit eine Zukunft“.

Berlin, den 1. März 2015

DEUVET ist Kompetenz!

Wir Oldtimerbesitzer wollen eigentlich nur unsere historischen Fahrzeuge pflegen und fahren. Dazu müssen wir uns auf unsere Partner verlassen können. Wir, das sind Besitzer von historischen Motorrädern, landwirtschaftlichen Motorfahrzeugen, Omnibussen und Nutzfahrzeugen bis hin zu Sportwagen, Limousinen, Kombiwagen, Cabriolets. Klar, auch die Freunde historischen Rennsports zählen dazu. Wir alle sind DEUVET.

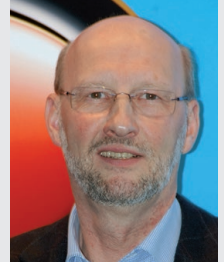
Wir wollen das Kulturgut Mobilität erhalten – mit viel Engagement, zeitlich wie finanziell. Natürlich bringt uns diese Beschäftigung in der Freizeit ebenso wie beruflich Genugtuung, Spaß und gemeinsame Freuden im Kreis von Familien und Gleichgesinnten. Und das sollte auch so bleiben.

Die Oldtimerszene in Deutschland ist zufrieden im Vergleich zu den Anfangsjahren des „rostigsten Hobbys“. Damals rückten wir zusammen, wollten Dinge verändern, gründeten den DEUVET. Es gab viel Arbeit, manche Enttäuschung. Heute können die Eigner eines historischen Motorfahrzeugs unter verschiedenen Zulassungsmöglichkeiten wählen, sie sind von bestimmten Prüfaufgaben oder dem Fahrverbot in Umweltzonen befreit und sie genießen, dem reduzierten Risiko entsprechend, günstige Tarife bei Haftpflicht- und Kaskoversicherungen. Und noch vieles mehr hat sich für uns in den letzten 40 Jahren verbessert.

Doch dieses Glück ist zerbrechlich. Gesellschaft und Politik unterliegen dem Wandel. Unerwartete Stimmungen und eine sich stets ändernde Gesetzgebung in Deutschland wie auch in Europa können unsere Mühen für Erhaltung, Pflege und Nutzung des automobilen Kulturgutes sehr wohl beeinflussen. Hier bedarf es aufmerksamer, langfristig arbeitender Interessenvertreter: sensibel und fair, glaubhaft und verantwortungsvoll. Das nennen wir DEUVET-Kompetenz.

In diesem Sinne allzeit eine gute Fahrt

Ihr
Peter Schneider
Präsident



Ein Grußwort vom VDA

Vierzig Jahre Kraftfahrzeuggeschichte begleitet der DEUVET inzwischen – das sind vier Jahrzehnte, in denen sich Technik und Gesellschaft dramatisch verändert haben. Es ist dem DEUVET in dieser Zeit gelungen, sich zu einer bedeutenden politischen Oldtimer-Interessenvertretung zu entwickeln.

Auch der VDA unterstützt mit seiner Arbeit die Interessen von Oldtimerfreunden und -fahrern. Denn immer wieder sorgen Gesetzesinitiativen in der Oldtimergemeinde für Verunsicherung: Bei einem großen Teil der historischen Fahrzeuge sind Modifikationen zur Erreichung neuer Standards aus technischen Gründen nicht möglich.

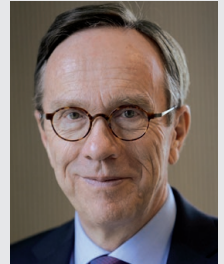
Unser gemeinsames Ziel lautet: Rahmenbedingungen schaffen, die den historischen Fahrzeugen das problemlose Betreiben auf öffentlichen Straßen auch künftig ermöglichen und erleichtern.

Die Zahl der in Deutschland zugelassenen Oldtimer wächst beständig. Der Zuwachs zeigt, dass das Interesse an Klassik-Fahrzeugen bei vielen Menschen weiter zunimmt. Wir sehen das auch an immer mehr Beiträgen in Tages- und Publikumszeitschriften und neuen Medienangeboten. Mit dieser wachsenden Wahrnehmung historischer Fahrzeuge nehmen auch die politischen Aufgaben zu.

Dabei ist Ihr Engagement zugunsten der historischen Fahrzeuge auch weiterhin unverzichtbar. Sie treten als kompetente Interessenvertretung auf, sorgen für Meinungsaustausch zwischen den Mitgliedern und übernehmen Verantwortung bei der Erarbeitung von Standards und Regelwerken.

Lassen Sie uns die langjährige und erfolgreiche Zusammenarbeit auch in den kommenden Jahren weiter fortsetzen – zum Wohl der Oldtimerenthusiasten!

Matthias Wissmann,
Präsident des Verbandes der
Automobilindustrie



Einer für alle – alle für den DEUVET

Die Situation seit 2008 ist verfahren. Einige Oldtimerclubs haben ihre Zugehörigkeit zum DEUVET aufgekündigt. Andere Clubs haben ihre Überlegungen, dem DEUVET beizutreten, zurückgestellt. Warum? Der ADAC hat sich kurzerhand selbst als Sprecher der Oldtimerszene ernannt. Die Funktion des DEUVET wird dadurch unterlaufen; die jahrelange Arbeit, das jahrelange Engagement vom DEUVET, der bisher sorgfältig und behutsam unsere Interessen bei Behörden, bei Politikern und bei Entscheidungsträgern vertreten hat. Es ist Aufgabe des DEUVET, als Interessenvertreter zu wirken, Bitten vorzutragen und Lösungen vorzuschlagen. Wie sehr diese Aufgaben akribische Feinarbeit erfordern, ist außen kaum zu erkennen. Dies liegt wohl daran, dass politische Arbeit nicht immer sichtbar ist. Ergebnisse in Gremien und Ausschüssen werden häufig erst nach monatelanger, ja jahrelanger Lobbyarbeit in Gesetzesentwürfe umgemünzt und erst dann in neue Gesetze gepackt. Häufig sind Ergebnisse erst spät erkennbar, wenn keiner mehr damit rechnet.

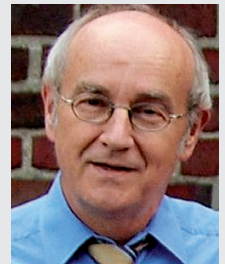
Der große Automobilclub mit Millionen von Mitgliedern mit Alltagsautos behauptet, für uns Oldtimerbesitzer und Clubs da zu sein. Ist das überhaupt möglich? Kann oder will diese Institution unsere Interessen differenziert vertreten? Was bedeutet das, wenn der ADAC sich für Oldtimer-HU-Fristen von drei, vier oder sogar fünf Jahren einsetzen würde? Muss er nicht damit rechnen, dass Millionen frustrierter Pkw-Fahrer dem ADAC drohen, diese Fristverlängerung auch für sie durchzusetzen?

Wir Oldiefahrer hingegen sind doch nur eine Minderheit im Straßenverkehr. Für unsere Interessen brauchen wir einen starken DEUVET – und dafür braucht der DEUVET uns!

Ein Erfolg unserer Gemeinschaft ist das H-Kennzeichen. Ich habe seitdem meinen DAF mit dem Oldtimerkennzeichen zugelassen. Damit darf ich jetzt ohne Einschränkungen auch in „Umweltzonen“ und ohne Fahrtenbuch fahren. Das ist nicht selbstverständlich. Die Arbeit des DEUVET hat sich gelohnt, ist aber damit noch lange nicht beendet. Es muss weiter gekämpft werden, um diese Ergebnisse zu erhalten.

Die Zukunft gilt es zu gestalten. Es ist an der Zeit, dem DEUVET die Treue zu halten, den DEUVET zu unterstützen und andere Oldtimervereine ebenfalls zu überzeugen, dem Bundesverband DEUVET beizutreten. Der Beitrag ist für uns alle gut angelegt. Für alle Oldtimerfans. Für den Erhalt unseres Hobbys. Bitte weitermachen.

Rolf Merkel
DAF Club Deutschland e. V.



Wer wir sind

Der DEUVET ist seit 1976 der Bundesverband für Clubs klassischer Fahrzeuge und wird von einer Mehrheit der deutschen Oldtimerclubs getragen. Er hat die Aufgabe, die Interessen der gesamten Oldtimerszene gegenüber der Politik, dem Gesetzgeber, den Behörden und Institutionen sowie gegenüber den Medien und der Öffentlichkeit zu vertreten. Als Interessenvertretung ist der DEUVET e. V. beim Deutschen Bundestag registriert.

Der DEUVET ist eine demokratische Institution. Auf der Generalversammlung wählen die Delegierten der Clubs den DEUVET-Vorstand. Für die verschiedenen Interessensbereiche der Oldtimerszene werden durch die Gemeinschaft Beiräte ernannt, die in Abstimmung mit dem Vorstand die jeweiligen Aufgaben erarbeiten und Lösungsvorschläge präsentieren. Neben dem Beirat können auch Projektgruppen eingesetzt und temporär für den DEUVET aktiv werden. So wird zu jedem Problemkreis kompetente Arbeit gewährleistet.

Eine Geschäftsstelle übernimmt die Koordination der verschiedenen Aufgaben, die tägliche Korrespondenz sowie die Funktion als Servicestelle für die Clubmitglieder.

Clubs, Vereine, Stammtische, Interessengemeinschaften und Museen sind im Wesentlichen die ordentlichen Mitglieder im Bundesverband. Wer bereits Mitglied in einem Oldtimerclub mit DEUVET-Zuordnung ist, kann über seinen Verein alle DEUVET-Leistungen nutzen. Derzeit tragen die angeschlossenen Clubs pro Mitglied



mit 7 € jährlich zu den Aufwendungen des DEUVET bei. Über die satzungsgemäßen Ausgaben wird in der jährlichen Generalversammlung Rechenschaft abgelegt. Ein externer Wirtschaftsprüfer stellt zuvor das Ergebnis seiner unabhängigen Prüfung vor.

Im DEUVET arbeiten derzeit rund 100 Clubs und Vereine zusammen. Wer als Einzelmitglied die Arbeit fördern will, kann einen formlosen Antrag stellen. Der jährliche Mindestbeitrag beläuft sich auf 25 € p. a. Darüber hinaus sind Firmen-Fördermitgliedschaften in individueller Vereinbarung möglich.

Der Vorstand im DEUVET übernimmt zusammen mit Beiräten die von den Mitgliedern vorgegebenen Aufgaben. Über die Ergebnisse werden die Mitglieder und Förderer bevorzugt informiert. Kommuniziert wird über verschiedene Kanäle ebenso wie über Dialogstände auf Messen oder entsprechende Veranstaltungen.

Leistungsprofil

- ▶ Vertretung politischer Interessen für die Oldtimerszene bei Bundesregierung und Landesregierungen, bei Verbänden und Institutionen
- ▶ Einflussnahme auf die Gesetzgebung bei Bund und Ländern
- ▶ Überprüfung und konstruktive Korrektur von Gesetzentwürfen
- ▶ Vertretung der Interessen der Oldtimerszene in allgemeinen Fragen bei Behörden und Ämtern sowie gegenüber den Fachmedien wie Presse, Rundfunk und Fernsehen
- ▶ Definition und Aktualisierung des Begriffs „Oldtimer“
- ▶ Reaktion und sachgerechte Lösung bei Problemen im Umgang mit Behörden und Organisationen
- ▶ Aktive Information der Medien
- ▶ Präsenz im Internet mit aktuellen Informationen und Downloads für Mitglieder: www.deuvet.de
- ▶ Informationsaustausch mit den Clubvorständen und Mitgliedern
- ▶ Seminare zu Steuerrecht und Clubführung
- ▶ Förderung des Erfahrungsaustauschs zwischen den Clubs und bei Veranstaltungen
- ▶ Austausch mit anderen Verbänden, national und auf EU-Ebene
- ▶ Erarbeitung von Richtlinien für die Genehmigung von Oldtimerveranstaltungen bei Behörden
- ▶ Erarbeitung von DEUVET-Fahrzeugpässen
- ▶ Schaffung eines Oldtimerarchivs und einer Datensammlung zur Beurteilung der historischen Authentizität von Fahrzeugen
- ▶ Mitarbeit in externen Fachgremien wie Prüfinstitutionen, Versicherungen, Sachverständige, Industrie usw.
- ▶ Mitarbeit und Unterstützung bei statistischen Erhebungen, Studien- und Forschungsarbeiten
- ▶ Beziehungspflege zu Vertretern aller Bundestagsfraktionen, Teilnahme an Parlamentarischen Abenden sowie Mitarbeit im Parlamentskreis Automobiles Kulturgut

Ergebnisse

- ▶ Schaffung und Implementierung des H-Kennzeichens
- ▶ Regelungen für das rote 07-Kennzeichen
- ▶ Übernahme der Definition „Oldtimer“ in nationales Recht
- ▶ Pauschalsteuersatz für Fahrzeuge und Motorräder mit H- und 07-Kennzeichen (191,73/46,02 Euro)
- ▶ Ausnahmen von der Abgasuntersuchung für Oldtimer mit einer Erstzulassung vor dem 1.4.1969
- ▶ Ausnahmen bei der Altautoverordnung für Oldtimer
- ▶ Ausnahmen von Fahrverboten in Umweltzonen für H- und rote 07-Kennzeichen
- ▶ Entwurf einheitlicher Richtlinien für H-Kennzeichen und Übernahme in die StVZO (§ 21c)
- ▶ Übernahme der Richtlinien durch Prüforganisationen
- ▶ Keine Vorgabe eines Unterfahrschutz für historische Lkw
- ▶ Befreiung von der LKW-Mautpflicht für Oldtimer-Lkw
- ▶ Entfall von Zoll und Einfuhrumsatzsteuer für Oldtimer vor dem Baujahr 1949
- ▶ Keine Nachrüstpflicht von Zusatzspiegeln für historische Fahrzeuge
- ▶ Freigabe nachträglicher Campingeinbauten bei VW-Bus und Lieferwagen in Kombination mit dem H-Kennzeichen
- ▶ Private Zulassung historischer Behörden- und Militärfahrzeuge mit H- oder rotem 07-Kennzeichen
- ▶ Implementierung der DEUVET Card mit Preisvorteilen bei Partnern und Fördermitgliedern
- ▶ Schaffung eines nationalen DEUVET-Oldtimerpasses
- ▶ Registrierung beim Deutschen Bundestag als einziger Oldtimerverband und damit aktive, begleitende Teilnahme an Gesetzgebungs- und Verordnungsverfahren



Kennen Sie unsere Geschichte?

Ganz sicher, im Rückblick sind wir heute alle klüger. Aber die Geschichte der Oldtimerszene in den letzten 40 Jahren ist nicht ganz einfach abgelaufen. Inzwischen ist viel geschehen.

Wir beginnen Mitte der 1960er-Jahre. Unser Thema steckt noch in den Kinderschuhen. Oldtimer werden als Veteranenfahrzeuge bezeichnet. Der Kreis der Sammler ist klein, das Angebot überschaubar, und es gibt nur wenige Clubs für dieses ausgefallene Hobby. Diese wenigen Vereine sind schon eine Weile aktiv, man kann sie deshalb auch als etabliert bezeichnen.

Da ist zum einen der ASC, der Allgemeine Schnauferl-Club, immerhin schon seit 1900 für die „sportlichen Herrenfahrer“ ein entsprechender Freundeskreis. Nicht jeder passte dazu. Die, die sich als modern bezeichneten, gründeten 1965 einen eigenen Verein, den Deutschen Automobil Veteranen Club, kurz DAVC. Für die sportlichen Zweiradfahrer gibt es schon lange Zeit zuvor den VFV, er nennt sich seit 1959 Veteranen Fahrzeug Verband und kümmert sich um Motorräder und andere Mobile. In diesem Verein sind zunächst die richtigen Schrauber zu finden, die sich neben Motorrädern auch um Automobile und historische Fahrräder bemühen. Diese drei überregional aufgestellten Gruppierungen bieten Fachunterstützung, Informationsaustausch und eben Geselligkeit durch Treffen und Ausfahrten.

Erst 1966 wird die FIVA als internationale Interessenvertretung gegründet. Nicht in Deutschland, der erste Präsident ist ein Franzose. Die „Fédération Internationale



1976 ist Frühling für „schlafende Schönheiten“

des Véhicules Anciens“ will weltweit die Interessen von Oldtimerfahrern bündeln und gibt sich entsprechende Statuten. Der Weltverband macht die gleichen Erfahrungen wie jeder andere Verein auch – die unterschiedlichen Charaktere suchen ihr Gleichgewicht und prägen das Erscheinungsbild. Die Arbeitsfelder werden entsprechend abgesteckt, auch nicht frei von nationalen Interessen. Der Start gelingt, es gibt Erfolge und Ergebnisse. Aber eine der ersten Aufgaben, eine Liste von erhaltenswerten Fahrzeugmarken dieser Welt zu erstellen, war alles andere als sinnvoll. Das weiß man heute auch, siehe oben.

Inzwischen sind wir in den frühen 1970er-Jahren angekommen. Die ersten Nachkriegsmodelle reifen heran, sind mit ihrem Alter von 20 Jahren bereits selten auf den Straßen zu finden. Der bekannte Motorjournalist Fritz B. Busch fragt damals in der Fachzeitschrift „auto motor und sport“ (Heft 17/1969, S. 32): „Wo sind sie geblieben?“ Er sucht Modelle der frühen 1950er-Jahre, die zum Wirt-

schaftswachstum der Bundesrepublik beigetragen haben. Auch sein Kollege, Dr. Paul Simsa, erinnert in seinem Buch „Dies alles fuhr auf unseren Straßen“ an diese Epoche und meinte die Not der Motorisierung nach dem Kriege. Trotzdem bleiben die etablierten Clubs bei ihrer Aussage: Veteranenfahrzeuge müssen vor 1945 gebaut sein.

Der Frühling für die Nachkriegsfahrzeuge ist aber nicht aufzuhalten, sie werden „volljährig“, was damals einem Alter von 25 Jahren entsprach. Diese Autos werden gefahren von Alltagsnutzern, von jungen Leuten und Studenten, aber auch von Erstbesitzern und von denen, die sich nicht trennen wollen. Das sind Fahrzeugtypen wie der 170er-Mercedes, der Opel Olympia und Kapitän, der Borgward oder DKW 3=6, der VW-Käfer und BMW V8. Die Freunde dieser Großserienmodelle finden nur selten zu den etablierten Vereinen, sie gründen ihre eigenen Markenclubs. Bis 1975 hat schließlich jede wohlbekannte Marke ihren eigenen Club. Hier wird das notwendige Wissen gesammelt und ausgetauscht. Treffen und Geselligkeit inklusive. Diese „neuen Clubs“ werden zunächst als Konkurrenz und Störenfriede von den etablierten eingestuft. Dabei sind das „junge Wilde“, hochmotiviert. Sie setzen neue Impulse in der noch kleinen Szene, die ihnen mit entsprechender Skepsis begegnet.

Aber es ist Frühling in der Szene. 1972 bekommt sie ihr erstes Spezialmagazin, die Automobil- und Motorrad Chronik, die im Herbst 1985 von Motor Klassik übernommen wird. Die AMC beginnt in kleinster Auflage, gewinnt nur langsam an Wertschätzung: Ein renommierter Buchautor, Halwart Schrader, wird Chefredakteur und gibt mit dem Blatt einer ganzen Fahrzeug-Generation ihr Oldtimerprofil. Erst 1980, viele Jahre später, folgt das Anzeigen-

blatt „Markt“, heute die größte Publikation für unser Anliegen. Humus für das Wachstum der Szene sind auch die ersten Veteranenteilemärkte in Mannheim, im Herbst 1975 noch sträflich „Fugger“ genannt. Jeder kennt heute die Veterama, unser Mekka für das „rostigste Hobby“. Dort spricht man damals über gemeinsame Erfolge und Sorgen. Man will zusammenarbeiten, aber wie?



Die erste clubübergreifende Abstimmung findet in München am 27. März 1976 statt. Weil viele Verantwortliche dort zuhause sind. Die Zustimmung für eine Zusammenarbeit ist zurückhaltend, aber im Herbst will man das weitere Vorgehen auf der Mannheimer Messe vereinbaren. Dort begründen die ersten mutigen Vereine und Clubs eine Arbeitsgemeinschaft, aus der sich später der DEUVET entwickelt. 1976 ist das alles ein hartes Stück Arbeit, zu unterschiedlich sind noch die einzelnen Interessen: Wer hat hier was zu sagen, wer ist wichtig, was ist wichtig, wie soll es passieren?

Zu den ersten Aufgaben und Herausforderungen der „Arbeitsgemeinschaft der Deutschen Veteranen- und Markenclubs“, kurz Arge, zählen die Terminabstimmungen und Regelwerke für Veranstaltungen, erste juristische Sorgen, die man heute aus dem Oldtimerrecht kennt, Steuer- und Versicherungsfragen, Bewertungsfragen und Schikanen bei der TÜV-Prüfung und, wie bereits belächelt, die unendlichen Diskussionen zur Klärung von Fragen wie „Was ist ein historisches Fahrzeug?“. Wir finden Kompro-

misser und wünschen uns eine gesetzlich zu definierende Festlegung auf ein „fließendes Fahrzeugalter von 25 Jahren nach Erstzulassung“.

Die Brisanz der Themen, die geforderten politischen Fähigkeiten, die technisch-historische Kompetenz und die vielen nur mit Jura-Studium zu bewältigenden Aufgaben führen zur Wahl der ersten Repräsentanten unserer gemeinsamen Interessen: Klaus Wrobel aus Gauting ist Rechtsanwalt und Vorsitzender des Süddeutschen Motorwagenverbands. Später kommt Erik Eckermann dazu, Borgward-Fahrer, Fahrzeughistoriker und Kurator im Deutschen Museum in München. Beide können später ihren Vorschlag durchsetzen, den holprigen Begriff „Arge“ in DEUVET zu ändern, obwohl weiterhin der alte Name gilt: Arbeitsgemeinschaft der Deutschen Veteranenfahrzeug- und Markenclubs.

Vermieden wird der Begriff „Dachverband“, diese Funktion beanspruchen andere. Nur langsam gewöhnt man sich aneinander, denn die Szene wächst, und es gibt wirklich viel zu tun und zu regeln. Keine Zeit für Animositäten. Ende der 1980er-Jahre setzt die erste große Fachmesse als Techno Classica Essen ihre unübersehbaren Zeichen – heute die größte Show für klassische Fahrzeuge. Seitdem ist es für alle sichtbar: Veteranenfahrzeuge, Oldtimer und klassische Fahrzeuge gehören zusammen. Sie sind zu einem Wirtschaftsfaktor geworden. Sie gelten in der Gesellschaft als „technisch-historische Kulturgüter Mobilität“. Für diese Szene ist der DEUVET die einzige demokratisch gewählte Vertretung. Seit bald 40 Jahren stellt sie sich dieser Verantwortung.



Ihre Old- & Youngtimer-Experten

Unsere amtlichen Dienstleistungen:

- Oldtimergutachten gemäß § 23 StVZO
- Hauptuntersuchungen gemäß § 29 StVZO

Unsere nicht amtlichen Dienstleistungen:

- Wertgutachten für Old- & Youngtimer
- Reparatur- und Restaurationsbegleitung
- Rechercheaufträge zur Fahrzeughistorie

GTÜ-Oldtimerservice im Internet:

www.gtue-oldtimerservice.de

- Umfangreiches Fahrzeugarchiv
- Testberichte und Daten zu ca. 40.000 Modellen

Chronik des DEUVET

► 1976

Um eine Zusammenarbeit zwischen den deutschen Veteranenclubs und -vereinen „auszuloten“, verabreden sich die Vorsitzenden für Samstag, den 27. März 1976 in München. 22 Vereine sind eingeladen, 30 Verantwortliche kommen. Außerdem sind dabei die „Automobil Chronik“ und ein Vertreter der deutschen Automobilmuseen. Organisator vor Ort ist der DAVC. Allgemeiner Tenor: Zusammenarbeit ist nötig, und es gibt mehr Vorteile als Bedenken.

Ein Gründungstreffen mit erweitertem Teilnehmerkreis wird für den 16. Oktober in Mannheim vereinbart.

Die Repräsentanten gründen die Arbeitsgemeinschaft der Deutschen Fahrzeug-Veteranen- und Markenclubs, abgekürzt ADFVM. Sie wählen aus ihrer Mitte Rechtsanwalt Klaus E. Wrobel/Gauting, zugleich Vorsitzender des SMV Süddeutschen Motorwagen Vereins als Koordinator für die anstehenden Aufgaben sowie als Beisitzer Karl Faber/DAVC und Klaus Jansen-Diekmann/DKW-Veteranen-Club. Erste Aufgaben des ADFVM sind Abstimmungen mit den Kultusministerien der Bundesländer, um den Fahrzeugveteran als technisches Kulturdenkmal einzustufen. Das ermöglicht neue Aktivitäten in Richtung Kfz-Steuern und Spezialversicherungen.

Schon im ersten Jahr seiner Tätigkeit kann der ADFVM im Dialog mit dem Bundesverkehrsministerium bei der Neufassung von Vorschriften positiv mitwirken. Weitere Erleichterungen durch neue Zulassungsregeln für historische Fahrzeuge sind temporär aufgrund der aktuellen politischen Lage (Baader-Meinhof-Gruppe), aber nicht durchsetzbar. Risikogerechte Versicherungen für Veteranenfahrzeuge werden ebenfalls noch vom Versicherungsverband abgelehnt.

Im Jahresbericht wird erneut versichert, dass der ADFVM nur nationale Aufgaben erfüllt, die seine Mitglieder mehrheitlich beschlossen haben, während die FIVA in Abgrenzung dazu nur internationale Interessen für die Clubs wahrnimmt. Die ersten Gehversuche einer großen Gemeinschaft sind eben nicht ganz leicht...

► 1977

Der Teilemarkt in Mannheim bleibt im Herbst der Rahmen für das Gipfeltreffen des ADFVM. Im Fokus stehen Antworten auf neue Vorschriften für Fahrzeugtreffen und Veranstaltungen, immer noch zu teure Oldtimerversicherungen und eine gewünschte Änderung bei der Kfz-Steuer. Auf Wunsch der beteiligten Clubs soll für ihre eigene Arbeit eine „empfehlenswerte“ Satzung erarbeitet werden, die ggf. auch Gemeinnützigkeit ermöglicht.

► 1978

Der ADFVM soll ein eingetragener Verein werden. Für die Clubs gibt es über den Verein endlich günstige Veranstalter-Haftpflichtversicherungen. Und es beginnt eine kontroverse Diskussion: Welche Fahrzeuge brauchen einen Veteranenpass? Was sind erhaltenswerte Fahrzeuge? Ein alter, international geführter (unnötiger) Streit.

► 1979

Inzwischen sind 26 Clubs und Vereine mit über 6.000 Mitgliedern im ADFVM organisiert, was eine erheblich gesteigerte Öffentlichkeitsarbeit bedeutet. Endlich denkt man in der Politik über eine Reform der Kfz-Steuer nach und auch Versicherungen sehen die schwachen Risiken: wenige Kilo-

meter im Jahr, geringe Schadensbilanz. Für die Clubhaftungsrisiken können ganzjährige Rahmenversicherung angeboten werden. Und auch für historische Fahrzeuge, älter als 25 Jahre, gibt es neue Versicherungsverträge. Nur die Idee „Veteranenschutzbrief“ wird noch von den Assekuranzen abgelehnt und kann erst später realisiert werden.

► 1980

Die Mitgliederversammlung des ADFVM gibt sich den Kurznamen DEUVET. Beisitzer wird Erik Eckermann vom Borgward-Club und zugleich Fahrzeughistoriker im Deutschen Museum. Der DEUVET versteht sich jetzt satzungsgemäß als nationale Dachorganisation der angeschlossenen Clubs und bündelt die nationalen Interessen von über 30 Vereinen. Aktuell werden mit dem TÜV Fragen zur verbesserten Zusammenarbeit erörtert. Der DEUVET wird in der Öffentlichkeit positiv wahrgenommen, täglich erreichen den Dachverband im Durchschnitt sechs Anfragen. Auch ADAC und AvD leiten jede Anfrage zu historischen Fahrzeugen an den DEUVET weiter.

► 1981

Verstärkung im Vorstand: Zum bewährten Team Wrobel und Eckermann kommt als Beisitzer Detlef Krukenkamp vom BMW Veteranen-Club. Bei der Veteranenfahrzeug-Versicherung gibt es Änderungen: Nach der Hessia wird mit dem Versicherungskonzern HDI eine Vereinbarung zugunsten der Mitglieder geschlossen. Wer will, erhält eine wertvolle Metallplakette für sein Fahrzeug und einen Werbenachlass bei der Versicherungsprämie. Die Vorteile der gemeinsamen Arbeit spüren die Besitzer im Geldbeutel. Der DEUVET bleibt in der Offensive: Erste Ergebnisse zur Schadenhäufigkeit von historischen Fahrzeugen werden ausgewertet.

► 1982

Stabile Besetzung im Vorstand. Aber seit Jahren kein Durchbruch bei den Behörden, Veteranenfahrzeuge als „Sportgerät“ auf zulassungsfreien Anhängern transportieren zu dürfen.

► 1983

Wiederwahl des Vorstands. Neue Beisitzer sind Paul Hahn und Peter Scherber, VFV. Wie von der FIVA empfohlen, wird auch beim DEUVET versucht, den Fahrzeugveteran auf älter als 20 Jahre zu definieren.

► 1984

Die Jahresversammlung in Mannheim ist das „Gipfeltreffen“ der Szene. Vorstandswahlen bestätigen erneut Wrobel und Eckermann. Gewählt werden auch Detlev Kaluza/DAVC, Detlef Krukenkamp, Siegfried Maier/ALT-OPEL IG und Winfried Seidel/Mercedes-Benz-Veteranenclub e. V.

► 1985

Für Kaluza, Krukenkamp und Seidel folgen Dr. Elmar Borgmann/BMW und Dieter Ritter/IG Mercedes Ponton.

► 1986

Nach zehn Jahren erfolgreicher Arbeit im DEUVET wird Klaus Wrobel verabschiedet und der Vorstand neu gewählt: Hartmut Frey/IG Mercedes Ponton, Peter Scherber/VFV, Schriftführer Dieter Ritter/IG Ponton, Schatzmeister Peter Schneider/ALT-OPEL IG sowie als Beisitzer Erwin Arnold/DAVC, Reinald Herbertz/BMW-V8-Club.

► 1987

Aus dem Gipfeltreffen wird eine DEUVET-Generalversammlung (GV), der Vorstand bleibt unverändert. R. Herbertz

wird durch Ulrich Kotte/Borgward IG ersetzt. Viel beachteter Erfolg für die Oldtimerszene: Veteranenfahrzeuge mit Erstzulassung vor dem 1. Juli 1969 bleiben von der ASU, der neuen Abgassonderuntersuchung (ASU), befreit.

► 1988

GV in Frankfurt. Die vielen unterschiedlichen Clubs erfordern ein neues Stimmrecht entsprechend der Mitgliederstärke. Die Delegierten entscheiden mehrheitlich, den eigenen Messeauftritt von der Veterama Mannheim zur Essen Motor Show und der neuen Messe Techno Classica zu verlegen.

► 1989

Im DEUVET werden Fachausschüsse zur kompetenten Begleitung von Gesetzesinitiativen aufgestellt: historische Fahrzeugklassifizierung, historischer Motorsport, Veranstaltungen und Öffentlichkeitsarbeit.

► 1990

Durch die Öffnung der innerdeutschen Grenzen wird sofort Kontakt zum ADMV der DDR aufgenommen mit dem Ziel, das Kennzeichen für historische Fahrzeuge für eine bundeseinheitliche Regelung zu übernehmen. Nach Prüfung der gesetzlichen Hintergründe wird dieser Gedanke verworfen. Eine andere Idee wird erst belächelt und ist inzwischen Standard: Für Veranstaltungen der Clubs und bei der Oldtimerfahrt „2000 km durch Deutschland“ werden vom DEUVET Umweltschutzpappen als Öltropfensammler ausgegeben. Das bringt ein Plus in der Öffentlichkeit. Und dies sind auch Fakten: Kooperationsgespräche mit dem ADAC scheitern. Die FIVA stellt ihren eigenen Entwurf einer Oldtimerdefinition vor, der die inzwischen gewachsene Medienlandschaft irritiert...

► 1991

DEUVET kooperiert mit dem Verband der Automobilindustrie (VDA) und präsentiert sich auf der IAA in Frankfurt. Frühzeitig wird zur Generalversammlung am Hockenheimring eingeladen: Die Clubs sollen bis November Fachreferenten für die Abnahme von Fahrzeugpässen benennen. Auf der Sitzung am 1. Juli in Beilngries werden fünf Fachgremien (FG) gebildet:

- FG Gesetz: Karl Ersing, Dr. Bernhard Knöchlein, Winfried Seidel
- FG Historie: Heinz Vogel
- FG Technik: Eckhart von Lerchenfeld, die Herren Haubrich, Lais und Reese
- FG Veranstaltungen: Heinz Eck, Claus Samtleben, H. Knauth
- FG Öffentlichkeitsarbeit und Industriekontakte: Dieter Ritter, Peter Schack, die Herren Großblotekamp und Schöne.

Die Fachgremien arbeiten unabhängig vom Vorstand, liefern Zwischenberichte und präsentieren sich den Mitgliedern auf der Generalversammlung.

Neu ist ein DEUVET-Umweltschutzmobil: Ein Opel-Blitz-Kastenwagen, geliefert durch die SIHA, Messe Essen. Dieser erhält eine Neulackierung als Sponsorbeitrag des HDI.

Vorstandswahlen in Hockenheim: Präsident Peter Schack, 1. Stellvertreter Eckhart von Lerchenfeld, 2. Stellvertreter Peter Krause, Schatzmeister Peter Schneider, Schriftführerin Jutta Beyer-Vollprecht, Sonderaufgaben Dr. Bernhard Knöchlein und Ulrich Kotte.

Mit 81 Prozent der anwesenden Stimmen wird ein neuer Beitrag verabschiedet: Jeder Club zahlt jährlich 1,- DM pro Mitglied. Ein Vertreter des niederländischen Verbandes FEHAC ist Gast und bietet eine Zusammenarbeit an.

► 1992

Auf der Techno Classica wird der DEUVET-Fahrzeugpass vorgestellt. Für den DEUVET übernimmt der Motorjournalist und Buchautor Halwart Schrader die Öffentlichkeitsarbeit. Die GV beschließt eine neue Satzung mit Eintragung ins Vereinsregister.

► 1993

Die Clubs entwickeln die Ausgabemodalitäten für die Fahrzeugpässe. Kritik kommt von der Oldtimerpresse. Durch die Aufnahme des DEUVET in die „Fédération“ Internationale des Vehicules Anciens (FIVA) sollen jetzt auch FIVA-Pässe ausgestellt werden. Die GV legt fest, dass die Kosten der Mitgliedschaft in der FIVA über eine Beitragserhöhung von DM 2,- je Mitglied ausgeglichen werden. Im DEUVET sind 57 Clubs mit etwa 24.000 Mitgliedern. Neu ist eine Kommission Motorräder, betreut von Martin Kraut. Für gemeinsame Aktivitäten bestehen Kontakte zur Initiative „Pro Oldtimer“, um Strafsteuern oder Fahrverbote für Oldtimer ohne Katalysator politisch zu verhindern. Mit Unterstützung durch den VDA präsentiert sich der DEUVET erneut auf der IAA1993.

► 1994

Auch die Berliner Messe AAA (Auto, Avus, Attraktionen) wird mit einem Informationsstand besucht. Die politischen Entscheidungen zum Oldtimerkennzeichen stehen bevor. Zuerst werden rote Kennzeichen für die Nutzung von Oldtimern freigegeben. Doch die ersten 06-Nummern werden zur Abgrenzung zum Händlerkennzeichen von der Kennung 07 abgelöst.

Die GV in Hockenheim wählt einen neuen Präsidenten: Peter Krause, Heinz Eck und Martin Kraut sind Vize, Schriftführerin bleibt Jutta Beyer-Vollprecht, Schatzmeister Peter

Schneider. Die Beisitzer sind Peter Schack und Dr. Bernhard Knöchlein. Auch die Kommissionen werden teilweise neu besetzt. Fahrzeugpässe übernimmt Peter Krause, Historie betreut Oskar Dahmen, Industriekontakte Dieter Ritter, Technik und Zweiräder Martin Kraut, Veranstaltungen Heinz Eck, Verkehrsrecht Karl Ersing und Versicherungen Ulrich Kotte.

► 1995

Ausbau der politischen Kontakte, auch zu Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann, heute Präsident des VDA. Man arbeitet gemeinsam an der Einführung eines regulären Oldtimerkennzeichens, verbunden mit einem Pauschalsteuersatz, um die hohe Besteuerung nach Schadstoffklassen für Oldtimer zu vermeiden. Fahrverbote wegen hoher Ozonwerte sollen Oldtimer nicht betreffen. Dazu wird versucht, den DEUVET-Fahrzeugpass als gültiges Dokument bei den Behörden durchzusetzen.

► 1996

Ein reguläres Kennzeichen für historische Fahrzeuge soll eine Zulassung ohne Einschränkungen in der Nutzung ermöglichen. Am 24. Februar 1996 ist dazu eine Veranstaltung, „Forum 2000“, auf der Techno Classica in Essen wegweisend. Als gemeinsame Veranstaltung der Initiative Pro Oldtimer und des DEUVET entscheiden sich fast einhundert Teilnehmer der diversen Clubs und Organisationen für die Beauftragung des DEUVET, die Gespräche mit dem Verkehrsministerium für die Oldtimerbesitzer erfolgreich zu beenden. Viel Überzeugungsarbeit erfordert dabei die Absicht, auf eine Nachrüstung mit Katalysator aus historischen und technischen Gründen zu verzichten. Trotzdem sollte das Ziel bleiben, eine Kraftfahrzeugsteuererhöhung wegen hohen Schadstoffausstoßes bei Oldtimern zu vermeiden.

Ein weiteres Erfolgsthema für den DEUVET wird in diesem Jahr die Altautoverordnung, die nicht auf Oldtimer ausgeweitet wird.

Am 5. Februar 1996 wird der DEUVET als Verein beim Amtsgericht Bergisch Gladbach eingetragen. Parallel dazu wird das Fahrzeugpasswesen ausgebaut. Bei Clubveranstaltungen und Messen werden Schulungen für Typpreferenten zu Fahrzeugprüfern durchgeführt. Bis zur Generalversammlung im November haben 198 Personen diese Schulung erfolgreich abgeschlossen und gewährleisten damit eine flächendeckende Versorgung aller Oldtimerbesitzer zum Erhalt eines DEUVET- und FIVA-Fahrzeugpasses. Die Generalversammlung am 16. November 1996 in Hockenheim demonstriert die jetzt erreichte Einigung der Szene. Die Abwehr von Fahrverboten und eindeutige Regeln für historische Fahrzeuge durch den Gesetzgeber bestätigen die Arbeit des DEUVET. 41 weitere Clubs wollen zukünftig im DEUVET mitarbeiten. Die deutlichen Mehrausgaben zur Sicherung der anstehenden Aufgaben zwingen die GV zu einer Erhöhung des Jahresbeitrags auf 5,- DM je Mitglied.

► 1997

Der DEUVET bezieht im April eine Geschäftsstelle in Eppstein im Hause der Autovermietung Raule. Auf der Techno Classica in Essen ist der Bundesverband mit einem Messestand vertreten und begleitet auch die Forumsveranstaltung zum Thema „Oldtimerkennzeichen“. Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann präsentiert die neue Regelung zusammen mit dem DEUVET am 16. Juli 1997 in Bonn. Da das H-Kennzeichen erst für Fahrzeuge ab einem Alter von 30 Jahren gilt, will der DEUVET die 07-Kennzeichen beibehalten, um Besitzern von Fahrzeugen im Alter von 20 bis 30 Jahren die Möglichkeit zu schaffen, diese bis

zum Status eines Oldtimers zu erhalten. Dieses Vorhaben gelingt zunächst auch für viele Jahre.

Mit dem DEUVET- Informationsblatt „Transparent“ werden die Mitgliederclubs umfassend über die Ergebnisse der DEUVET-Arbeit und die Details zum Oldtimerkennzeichen informiert. Bei der GV am 15. November im Auditorium des Landesmuseums für Technik und Arbeit in Mannheim wird dieser Vorstand gewählt: Peter Krause Präsident, Heinz Eck und Martin Kraut als Vize, Schatzmeister Peter Schneider und Schriftführerin Jutta Beyer-Vollprecht. Beisitzer sind Maik Hirschfeld und Helmut Lung.

► 1998

In Warnemünde werden Schulungsseminare für Fahrzeugprüfer (FIVA- und DEUVET-Pass) durchgeführt. Informationsstände des DEUVET stehen auf der Techno Classica Essen, Classic Mobil München und Veterama Mannheim. Die Generalversammlung ist am 21. November wieder im Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim.

► 1999

Erfolgreiche Protestaktionen gegen die Altautoverordnung mit Übergabe von 22.000 Unterschriften in Straßburg beim Europäischen Parlament. Verlegung der Geschäftsstelle von Eppstein nach Frankfurt. Der DEUVET erhält seine Anerkennung für die politische Arbeit und Begleitung der gesetzlichen Regeln für historische Fahrzeuge durch Sponsorenbeiträge der Fahrzeughersteller und Spenden der Clubs. Mehrere Schulungen für Fahrzeugprüfer begleiten Messen und Clubveranstaltungen. Präsenz des DEUVET wieder auf der Techno Classica, Classic Mobil und Veterama. Die Generalversammlung erfolgt erstmals auf Einladung der Adam Opel AG am 20. November in Rüsselsheim. Über 100 Clubs arbeiten inzwischen im DEUVET mit.

► 2000

Die Beteiligung an Messen ist unverändert, neu ist die Präsenz auf der Veterama Ludwigshafen. Neu ist für die Mitgliedsclubs auch das Seminarangebot „Veranstaltungsrecht“. Eingeladen wird nach Ibbenbüren. In Rüsselsheim beim Partner Opel ist am 18. November wieder die GV. Der gesamte Vorstand wird einstimmig wiedergewählt.

► 2001

Mit einem VW-Samba-Bus, bereitgestellt durch einen Sponsor, nimmt ein DEUVET-Informationsteam an der Fahrt „2000 km durch Deutschland“ teil. Informiert wird die Öffentlichkeit auf Messen in Essen (Motor Show und Techno Classica), München (Classic Mobil), Ludwigshafen und Mannheim (Veterama) sowie Ulm (Technorama) und auf der IAA in Frankfurt. GV am 17. November bei Opel in Rüsselsheim mit Antrag auf Änderung des Geschäftsjahres nach Kalenderjahren. Erarbeitung einer Geschäftsordnung.

► 2002

Weiterhin beteiligt sich der DEUVET an Messen. Letztmalig ist die GV im Herbst. Gastgeber bleibt Opel in Rüsselsheim. Vereinbart werden Satzungsänderungen, eine Geschäftsordnung und weitere Strukturmaßnahmen für das nächste Kalenderjahr. Der Beitrag wird von DM auf € umgestellt. Herausgabe der Broschüre „Oldtimer-Zulassung“ mit einer Auflage von 40.000 Exemplaren, überwiegend finanziert durch Opel und weitere Inserate.

► 2003

Generalversammlung am 22. März 2003 bei Opel. Neuwahl des Vorstands: Präsident Martin Kraut, Vizepräsident Maik Hirschfeld, Bereich FIVA und Fahrzeugpässe, Vizepräsident Finanzen Werner Merfels, Vizepräsident Clubbetreuung

und Politik Peter Schneider. Aus den Kommissionen werden DEUVET-Beiräte: FIVA-Klassen A-D Felix Baumann (DAVC), FIVA-Klassen E-F Hanno Schumacher (Alfa Romeo), Youngtimer FIVA-Klasse G Ralf Geisler (Renault 15/17-Club), Kleinwagen Jutta Beyer-Vollprecht, Zweiräder Willy Hof (VfV), Nutzfahrzeuge Kurt Theopold (NVG), Campingfahrzeuge Wolf-Dieter Hildisch (Camping Oldie Club), Historische Landmaschinen Georg Brodt (IGHL), Historische Militärfahrzeuge Karl-Hermann Diehl (Military Vehicle Museum). Heinz Eck/SIHA wird Ehrenpräsident. Eine DEUVET-Geschäftsstelle soll im geplanten Meilenwerk Berlin vorbereitet werden. Neu ist eine DEUVET-Präsenz auch auf der neuen Messe in Bremen, der Classic Motorshow.

► 2004

Ab Januar hat der DEUVET eine Geschäftsstelle im Meilenwerk Berlin. Politisch gelingt die Freigabe von ehemaligen Feuerwehrfahrzeugen mit zeitgenössischen Umbauten zum Campingfahrzeug im Rahmen des H-Kennzeichens. Die Generalversammlung ist wieder bei Opel und wählt Maik Hirschfeld zum neuen Präsidenten nach Rücktritt von Martin Kraut aus persönlichen Gründen. Als Vizepräsidenten kandidieren Ursula Busch, Ralf Geisler und Detlef Krukenkamp; man entscheidet sich für Ursula Busch. Weitere Clubs werden aufgenommen. Gegen die beabsichtigte Heraufsetzung des Mindestalters von 20 auf 30 Jahre bei der 07-Nummer wird eine Unterschriftensammlung erstellt. Auch eine generelle Ausnahme vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot für historische Nutzfahrzeuge wird vorgetragen. Routine sind inzwischen die Einsätze der DEUVET-Mannschaft auf allen großen Oldtimermessen.

► 2005

Der DEUVET gibt sich ein neues Logo, verbessert die Internetpräsenz und führt die DEUVET-Card mit Rabatteleistungen verschiedener Partner ein, um den Mitgliedern einen zusätzlichen Bonus zu bieten. Messebeteiligungen bleiben unverändert. In der Politik werden die Kontakte zu allen Bundestagsfraktionen und den Bundesländern ausgebaut. Hinzu gekommen ist die Mitarbeit beim Europaparlament in Brüssel. Sieben neue Clubs stärken die Arbeit der Gemeinschaft.

► 2006

Namensänderung in „DEUVET Bundesverband für Clubs klassischer Fahrzeuge e.V.“. Zuwachs: 15 Clubs übernehmen Verantwortung im Verband. Der Vorstand wird in seiner Arbeit bestätigt und wiedergewählt: Hirschfeld, Busch, Merfels, Schneider. Im Laufe des Jahres übernimmt Dr. Götz Knoop kommissarisch den Bereich Finanzen von W. Merfels. Auf der Agenda des Bundesverbands stehen u. a. die drohenden Fahrverbote in Umweltzonen. Eine



DEUVET-Forum mit Politikern in Berlin am 29. März 2006

DEUVET-Podiumsdiskussion im Meilenwerk Berlin mit Bundestagsabgeordneten der CDU/CSU, FDP und SPD (zu

der die Vertreter der Grünen und der Linken absagen) soll notwendige Sachtransparenz bieten. Das Thema „Wirtschaftsfaktor Oldtimer“ wird erstmals auf einer weiteren DEUVET-Veranstaltung aufgearbeitet. Die Messepräsenz des Verbands bleibt unverändert.

► 2007

Auf der GV in Rüsselsheim am 24. März wird Dr. Götz Knoop als Vizepräsident Finanzen gewählt. Die Delegierten empfehlen für 2009 eine Beitragserhöhung von 5,- auf 7,- € pro Mitglied. Der zeitliche Einsatz und die begleitenden Kosten sind deutlich angestiegen. Die ist der zunehmenden politischen Überzeugungsarbeit geschuldet: Dazu dient auch die Initiative für einen Parlamentarischen Abend mit Verkehrspolitikern der CDU/CSU-Bundestagsfraktion im Meilenwerk Berlin.

Bei den Fahrverboten in Umweltzonen gibt es erste Erfolge in Nordrhein-Westfalen. Langwierige Verhandlungen auf Ebene der Bundesländer, mit Bundestagsabgeordneten und mit dem Bundesverkehrsministerium begleiten die Vorbereitungen zur Einführung des H-Kennzeichens. Dabei konnten auch für Oldtimer mit H-Kennzeichen und 07-Nummer die Ausnahmen für Fahrverbote in Umweltzonen erreicht werden.

► 2008

Die Entscheidung der agierenden Clubs für einen neuen Beitrag ab 2009 ist mit 62,5 Prozent eindeutig, denn inzwischen gefährdet die Abwerbung von Mitgliedsclubs durch einen allgemeinen kommerziellen Automobilclub die notwendige Finanzkraft des DEUVET. Eine Minderheit wird damit den Bundesverband verlassen. Satzungsgemäß sind aber Beiträge für die bestehenden Aufgaben und Projekte sowie eine notwendige Kontaktpflege von Politik

und Institutionen notwendig. Dazu zählt auch das DEUVET-Arbeitsgruppenfrühstück im Deutschen Bundestag mit der Wirtschaftsgruppe der CDU/CSU-Bundestagsfraktion. Ein Thema u. a. ist der Oldtimer als Wirtschaftsfaktor. Das alles sind qualifizierte Fördermaßnahmen für die Akzeptanz der Oldtimerszene im Auftrag der Clubs. Auch der VDA und die Firma Würth bestätigen die Zusammenarbeit mit dem DEUVET. Wegen des neuen Anspruchsstellers entzieht die FIVA dem DEUVET den Status der nationalen Vertretung für Deutschland. Damit kündigt auch der DEUVET-Vorstand die Mitgliedschaft in der FIVA. Viele Fördermitglieder bedauern diese Änderung und geben Zuschüsse, was zusammen mit einem gestrafften DEUVET-Haushalt die reduzierten Beitragseinnahmen ausgleichen kann. Ein Antrag auf Verlängerung der Hauptuntersuchungsfristen für Oldtimer wird mit der FDP-Bundestagsfraktion ausgearbeitet und in den Bundestag gebracht. Vorher erhalten die Verkehrspolitiker aller Fraktionen ausführliche Informationen, Hintergründe und Fakten. Trotzdem wird der Antrag aufgrund des Koalitionsvertrages der Großen Koalition (CDU/CSU und SPD) abgelehnt.

► 2009

Die Ergebnisse der GV am 28. März in Rüsselsheim zeigen Kontinuität. Der Vorstand bleibt unverändert: Hirschfeld, Busch und Schneider. Die vierzehn Beiräte werden einstimmig bestätigt. Der Verband wird beim Vereinsregister Berlin-Charlottenburg eingetragen. Im Mai 2009 setzt sich erstmals der Parlamentskreis „Automobiles Kulturgut“ des Deutschen Bundestages zusammen. Hier informiert Vizepräsident Schneider die Bundestagsabgeordneten, Gäste und Teilnehmer über den Oldtimermarkt und den „durchschnittlichen Oldtimerbesitzer“. Dieser entpuppt sich mehrheitlich als Normalverdiener.

Das zeigt auch der Durchschnittswert der zugelassenen Oldtimer, der nach der Studie „Wirtschaftsfaktor Oldtimer“ etwa 15.000 Euro beträgt. Der DEUVET leistet hier politische Grundlagenarbeit.

Nach der Bundestagswahl im September kommt eine schwarz-gelbe Bundesregierung ins Amt. Neue Kontakte müssen aufgebaut und begonnene Projekte wie z. B. Verlängerung der HU-Fristen und gerechte Kraftfahrzeugsteuern mit anderen Gesprächspartnern fortgesetzt werden. Die Messepräsenz wird mit der neuen Klassikwelt Bodensee in Friedrichshafen erweitert, bei der Retro Classics in Stuttgart kommt ein kostensparendes Modell zum Einsatz: Besuch der Clubstände und Fördermitglieder für fachlichen Dialog. Highlight bleibt wie in den Vorjahren ein grandioser Auftritt bei der Techno Classica in Essen.

► 2010

Die GV am 27. März in Rüsselsheim bestätigt Dr. Götz Knoop als Vizepräsident Finanzen. Frau Busch scheidet aus gesundheitlichen Gründen aus. Ihre Aufgaben werden auf den bestehenden Vorstand verteilt. Politisch werden die Projekte Hauptuntersuchungsfristen und Kraftfahrzeugsteuer vorangetrieben. Die sogenannte Hotelsteuerreform verhindert für einen längeren Zeitraum weitere Oldtimerthemen beim liberalen Regierungspartner. Messeauftritte für den Dialog mit Mitgliedern und der interessierten Öffentlichkeit bleiben in Bremen, Essen und Friedrichshafen. In Stuttgart und Mannheim beteiligt sich der Vorstand durch einen Besuch der Clubstände und der ausstellenden Fördermitglieder.

► 2011

Die Arbeit des Vorstands und der Geschäftsstelle wird neu satzungskonform auf drei Personen begrenzt. In der Sit-

zung der Historic Vehicle Group des Europäischen Parlaments in Brüssel beantragt der DEUVET die Anerkennung der roten 07-Nummer in allen Staaten der EU und erhält generelle Zustimmung. Dazu sind jedoch Änderungen der Fahrzeugdokumente entsprechend der neuen Zulassungsbescheinigungen erforderlich. Die umgehende Aufgabenstellung an das Bundesministerium für Verkehr lässt den Willen zur Umsetzung erkennen, wartet jedoch auf Erledigung. Bundespolitisch bleiben die Projekte Hauptuntersuchungsfristen, Bestandsschutz für 07-Kennzeichen und diverse Themen zu historischen Nutzfahrzeugen sowie viele Maßnahmen zum Bürokratieabbau im Fokus der DEUVET-Aktivitäten.

Ein Inhaberwechsel beim Meilenwerk Berlin erfordert die Kündigung des Mietvertrags. Auch die Bürokratie wird aus Altersgründen die Arbeit nicht fortsetzen können. Man entscheidet sich für ein Büro beim Präsidenten in Seeon. Unter zahlreichen Bewerbern wird eine Dame ausgewählt, welche die Geschäftsstelle selbstständig führen kann. Für den Clubdialog besucht der Vorstand die Clubs auf den Messen in Bremen, Stuttgart, Ludwigshafen, Friedrichshafen und Mannheim. Ergänzend beteiligt sich der DEUVET mit Seminaren und Podiumsdiskussionen auf der Klassikwelt Bodensee in Friedrichshafen und mit einem Infostand beim US-Car-Treffen in Metzingen. Grundsätzlich soll ein Messestand auf der Techno Classica bestehen bleiben.

► 2012

Eine Zusammenarbeit mit dem AvD bietet den DEUVET-Club-Mitgliedern wertvollen Zugang zu den Leistungen des Traditionsclubs. Damit bietet der DEUVET seinen Mitgliedern ähnliche Leistungen deutlich kostengünstiger als der Wettbewerber. Die GV am 10. März in Rüsselsheim bestätigt den Vorstand mit den Herren Hirschfeld und

Schneider einstimmig. Dr. Knoop wird sich erst 2013 wieder der Wahl stellen müssen.

Die Fachzeitschrift „Auto Bild Klassik“ begleitet den DEUVET einen Tag lang bei seiner politischen Arbeit in Berlin und berichtet über die informativen wie auch sensiblen Gespräche mit Bundestagsabgeordneten aller Fraktionen. Die Zeitschrift konfrontiert ihre Leser mit der Frage, ob sie diese Arbeit für die Gemeinschaft der Clubs für sinnvoll halten. Eine große Mehrheit erkennt die Leistungen an, doch der Zuspruch durch Eintritte weiterer Clubs hält sich in Grenzen.

Für zeitnahe Informationen wird für die Mitgliedsclubs die Druckvorlage „DEUVET-Aktuell“ angeboten. Zugleich erscheinen in der Fachzeitschrift „Auto classic“ regelmäßig Kolumnen aus der Arbeit des Bundesverbands.

Die Aktivitäten bei den verschiedenen Messen werden fortgesetzt, ebenso wie die Schirmherrschaft für das Fahrzeugtreffen an der Gedenkstätte Marienborn.

► 2013

Zur GV am 16. März ist Präsident Maik Hirschfeld aus gesundheitlichen Gründen verhindert und stellt sein Amt zur Verfügung. Neuer Vorstand: Präsident Peter Schneider, Vizepräsident Finanzen Dr. Götz Knoop, Vizepräsident Kommunikation Eckhart Bartels. Ehrenpräsident Maik Hirschfeld.

Zur Zukunftssicherung beim technischen Support historischer Fahrzeuge in Deutschland wird eine erweiterte Zusammenarbeit mit dem Zentralverband des Kraftfahrzeuggewerbes (ZDK) vereinbart. Zugleich ist damit der DEUVET an Oldtimerkongressen inhaltlich beteiligt. Die bevorstehenden Bundestagswahlen im September verhindern Ergebnisse bei anstehenden Projekten. Vor dem politischen Urnengang schicken die DEUVET-Clubs einen Fragenkata-

log an alle im Bundestag vertretenen Parteien, um u. a. zu erfahren, wie sie zum Betrieb mit historischen Fahrzeugen stehen und ob sie neue Gesetzesinitiativen planen. Das Ergebnis der Umfrage wird noch vor der Wahl in der Zeitschrift „Oldtimer Markt“ veröffentlicht. Das Ergebnis der Bundestagswahl mit CDU/CSU-SPD-Koalition lässt für unsere Interessen keine notwendigen Verbesserungen oder Vereinfachungen erwarten. Die DEUVET-Beteiligung bei Messen und Veranstaltungen wird mit einem Clubtreffpunkt bei den Classic Days Schloss Dyck erweitert.

► 2014

Die Generalversammlung findet am 5. April in Dudenhofen auf dem Opel Test Center statt. Der Gastgeber bietet den Delegierten der Mitgliedsclubs eine informative Rundfahrt über das Testgelände während der Mittagspause. Vizepräsident Bartels ist per Videoübertragung beteiligt. Die Zahl der Mitgliedsclubs ist unverändert, sie repräsentieren über 10.000 engagierte Besitzer von Old- und Youngtimern. Neue Fördermitglieder unterstützen die Arbeit des DEUVET. Ein ausführliches Gespräch mit der neuen Parlamentarischen Staatssekretärin Katherina Reiche lässt eine Umsetzung der in der letzten Legislaturperiode vernachlässigten Wünsche der Oldtimerszene erwarten. Bei der folgenden Sitzung des Parlamentskreises verkündet sie die Ausnahme von Sonn- und Feiertagsfahrverboten für historische Nutzfahrzeuge. Leider wird Frau Reiche zum September des Jahres 2015 aus der Politik ausscheiden und in die freie Wirtschaft wechseln. Die politische Arbeit des DEUVET ist eine nicht endende Aufgabe... Der DEUVET bleibt auf Messen und Veranstaltungen dialogbereit. Auch das Fahrzeugtreffen an der ehemaligen Grenzkontrollstelle Helmstedt-Marienborn diente wieder dem Erfahrungsaustausch mit allen Beteiligten.



Einladung zum Benzingespräch

Die GTÜ steht Ihnen mit Tipps und Informationen rund um Oldtimer gerne zur Verfügung.
Sie finden uns auf folgenden Oldtimermessen:

- Bremen Classic Motorshow · Bremen
- Techno Classica · Essen
- Retro Classics · Stuttgart
- Klassikwelt Bodensee · Friedrichshafen
- Veterama · Mannheim

Mehr Infos unter: www.gtue.de/termine

Zusammenarbeit im DEUVET

Kontaktliste der aktiven Clubs und Vereine

Stand Februar 2015

Die Reihenfolge der im Bundesverband DEUVET organisierten Vereine, Clubs und Interessengemeinschaften ist alphabetisch. Eine erweiterte Darstellung mit Clubabzeichen, Bildern sowie Text erfolgte auf individuellen Wunsch und hat keine wertende Bedeutung. Bei Interesse ist eine direkte Kontaktaufnahme und ein Studium der Internet-Seite sinnvoll.

► 1. Internationaler K 70 Club e.V.

Ingo Menker, Goethestraße 19a, 46514 Schermbeck,
www.K70-Club.de



► 1. Oldtimerclub Regensburg e.V.

Dietmar Grün, Prinz Rupprecht Str. 28, 93053 Regensburg,
www.oldtimerclub-regensburg.de



Unterwegs mit Ariel im Oldtimerclub Regensburg e.V.

► Alt-OPEL Interessengemeinschaft von 1972 e.V.

Heiner Schnorrenberg, Kölner Straße 24,
41515 Grevenbroich, www.alt-opel.eu

Die Alt-Opel IG e.V. ist ein Club für alle Freunde der Marke Opel und zählt derzeit über 2200 Mitglieder aus über 26 Nationen. Die Geschichte der ALT-OPEL IG reicht zurück bis in die Zeit, als mit dem Begriff „Oldtimer“ ausschließlich Vorkriegsfahrzeuge gemeint waren. Der Ansporn, auch die Modelle der fünfziger und sechziger Jahre zu erhalten, führte 1972 zur Gründung der AOIG. Seit dem steht die individuelle Beratung sowie eine für alle Mitglieder sinnvolle Clubarbeit im Mittelpunkt, was schon 1976 zur Idee führte, die Arbeitsgemeinschaft der deutschen Veteranen- und Markenclubs, den späteren DEUVET mit zu begründen.



Seit 1972 bieten Alt-Opel Treffen eine große Modellvielfalt und Kontakte

Die Clubzeitschrift erscheint seit 1972 mit hohem Informationsgehalt und wurde mehrfach für ihre inhaltliche und gestalterische Qualität ausgezeichnet. Für den Clubbeitrag

erhalten die Mitglieder ein umfangreiches Clubangebot sowie ausgewählte Leistungen der Adam Opel AG, die seit 1978 die besondere Arbeit der AOIG wohlwollend begleitet.

► American Car Club Reutlingen e.V.

Thilo Schwaiger, Robert-Bosch-Str. 1, 72827 Wannweil,
www.acc-reutlingen.de

Im Jahr 1987 fand sich eine kleine Gruppe von faszinierten US-Car Besitzern zusammen, um den American Car Club Reutlingen e.V. zu gründen, kurz auch ACC genannt. Wir sind ein Verein von Enthusiasten der amerikanischen Fahrzeugkultur. In unserem Club gibt es die modernen Amerikaner, aber selbstverständlich auch die klassischen Modelle. Was wir am meisten lieben, ist das cruisen mit unseren American Cars, doch natürlich haben wir auch viel Spaß und Freude an der Erhaltung und Pflege unserer Fahrzeuge. Seit einigen Jahren gehört die Teilnahme an der Retro Classic zu einer unserer weiteren Clubaktivitäten. Wir veranstalten auch regelmäßige Stammtische. Vorher bei Thilo 0171 / 4 212 814 oder Helga 0175 / 89 89 629 anrufen, oder eine E-Mail an ACCRtPresse@aol.com senden.



► American Car Friends Berlin

Christian Blaudschuk, Straße 652 Nr. 11, 12559 Berlin,
www.amicars.de

► Amphicar Club Berlin e.V.

Hannes Höll, Wittelsbacherstr. 62, 12309 Berlin,
www.amphicars.com/germany/ome.html

1967 in Berlin gegründet, will der Verein die Besitzer von Schwimmwagen der Marke AMPHICAR bundesweit durch Information, Erfahrungsaustausch sowie sportliche und gesellige Veranstaltungen fördern und bei der Ersatzteilbeschaffung unterstützen. Zugleich steht die Interessenvertretung gegenüber Behörden und politischen Institutionen im Mittelpunkt. Der Club hat derzeit 80 Mitglieder mit 120 registrierten Fahrzeugen. Anfragen auch gern per Fon/Fax unter 030-7443193 oder mail: acbschreiber@t-online.de



► Aston Martin Owners Club

Wolfgang Bahlmann, Kurzer Gang 8, 27308 Kirchlinteln,
www.amoc-germany.de



DB 5 aus der Bond-Collection von Dr. Siegfried Tesche Hannover

► Audi Club der Mitteldruckmotoren

Olaf Schulz-Riechel, Arnoldstr. 27, 22765 Hamburg,
www.acdm-online.de

Der ACDM besteht in Deutschland seit 1988 mit etwa 200 Mitgliedern aus ganz Europa. Zu Audi-Clubs in der ganzen Welt bestehen



Kontakte ebenso wie zur Audi AG und der AUDI TRADITION. Die Fahrzeuge im Audi Club der Mitteldruckmotoren wurden etwa zwischen 1965 und 1976 hergestellt, also die 72 PS „Ur-Audi“, die Baureihe Audi 60 bis Super 90 und die entsprechenden Variant Modelle. Außerdem die frühen Audi 100 Limousinen bis 1976 und das Coupé S sowie Cabrios und Exportversionen. Aus familiären Gründen, wenn auch anders motorisiert, betreut der Club auch die Besitzer mit DKW F102 und Audi 100 1,6 l vor Baujahr 1977.

Unser ständiges und gemeinsames Ziel im Club ist es, unsere Audis mit Mitteldruckmotoren und damit ein wichtiges Stück automobile Tradition lebendig zu erhalten, zu hegen und zu pflegen. Wir treffen uns zweimal im Jahr irgendwo an einem schönen Ort in Deutschland: Diese Clubtreffen mit stimmungsvoller Ausfahrt - individuell von Mitgliedern ausgerichtet - sind stets sehr abwechslungsreich und bieten Spaß für die ganze Familie. Dort gibt es Bezingespräche, Technikfragen, Teilemarkt manches seltenes Exponat. Auch Nichtmitglieder und Teilehändler sind gern gesehene Gäste. Die Clubzeitung Mitteldruck erscheint vier Mal im Jahr mit Berichten aus dem Club, Technikerfahrten, historischen Informationen und kostenlosen Inseraten

und Terminankündigungen für Veranstaltungen. Unser beliebter clubeigener Fotokalender wird mit dem Fotomaterial unserer Mitglieder gestaltet und selbstgemacht. Und er präsentiert natürlich unsere Audis, in allen Lebenslagen, aus stets interessanter Perspektive. Wir sind im DEUVET Dachverband deutscher Motorveteranen-Clubs organisiert und engagiert zur Vertretung unserer Interessen, nicht nur wegen der Besteuerung von Oldtimern. Ansonsten sind wir bewusst unbürokratisch...

► Autograttlerei Oberland e.V.

Filip Bielawski, Robert-Koch-Str. 47, 82380 Peißenberg,
autograttlerei@gmx.de,
www.autograttlereiobl.wix.com/agol



► Auto- und Motorradclub Alzenau e.V.

Wolfgang Staab, Breitenwiesestr. 20, 63768 Hösbach,
www.amc-alzenau.de

► Automobil-Club Maikammer e.V. im ADAC

Wolfgang Rheinwalt,
Friedhofstraße 112,
67487 Maikammer,
www.ac-maikammer.de



► Beueler Oldtimerfreunde Schäl Sick

Werner Koch, Elsa-Brändström-Straße 97 b, 53227 Bonn

► BMW-Club-Eichstätt e.V.

Gunter Gröbel, Hofmühlstr. 5, 85072 Eichstätt,
Tel. 0049 171 3183351, www.bmw-club-eichstaett.de

► BMW Z1 Club e.V.

Clubsekretariat Hanni Schäfer, Hildeboldstraße 11 a,
50226 Frechen-Königsdorf, www.bmw-z1.de

Der BMW Z1 Club e.V. wurde am 2. März 1990 gegründet, hat seinen Sitz in München und ist Mitglied im „BMW Typenclubs International (Messen und Events) e.V.“. Er ist der einzige internationale von der BMW Group legitimierte Z1 Club, in der „International BMW Classic and Type Clubs Section“ im weltweiten Verbund der BMW Clubfamilie. Der Club hat derzeit mehr als 300 Mitglieder. Der BMW Roadster Z1 steht im Mittelpunkt der Club-Aktivitäten: Pflege der Beziehungen zur BMW Group Classic. Beratung, Information, Erfahrungsaustausch hinsichtlich Wartung und Pflege. Unterstützung bei der Ersatzteilversorgung. Restaurierungs- und Schrauber-kurse. Kaufberatung. Regelmäßige touristische und kulturelle Veranstaltungen auf nationaler und internationaler Ebene. Regionale Treffen und Ausfahrten zur freundschaftlichen Pflege privater und geschäftlicher Beziehungen. Tauschbörse für Teile und Zubehör, Accessoires und Z1-Modelle. Sonderkonditionen auf Pflegeprodukte verschiedener Anbieter und auf E-Teile bei den BMW Niederlassungen. Literatur und Dokumentationen über den BMW Z1. Clubjournal mit technischen Tipps und Hinweisen für den Alltag des Z1. Homepage mit vielen Informationen. Fragen unter Telefon /Fax: +49 2234 65112 oder E-Mail: Sekretariat@bmw-z1.de



► Borgward-Club Frankfurt-Würzburg

Helmuth Erdel,
Eppenheimer Str. 9,
65779 Kelkheim,
www.borgwardclub.com



► Buick Club of Germany e.V.

Thomas Davidi-Hansen, Halbinsel 24,
41189 Mönchengladbach, www.buickclub.de

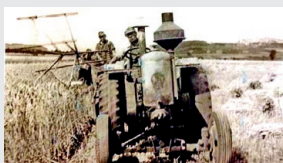
Der Buick Club of Germany (BCG) wurde im Juni 1996 gegründet. Der Club fördert die Erhaltung und Restauration der Fahrzeuge dieser Marke sowie Dokumentation ihrer Geschichte. Beziehungen zu Anbietern von Gebrauch- und Neuteilen, Repliken und Literatur zur Marke Buick sowie zu befreundeten Clubs im In- und Ausland werden vermittelt. Der BCG übernimmt auch Verantwortung zum Vorteil seiner Mitglieder als Partner im DEUVET, dem deutschen Dachverband der Vereine für klassische Automobile. Im Club wird die Buick-Geschichte sichtbar mit Fahrzeugen ab Baujahr 1905. Für alle Modelle bietet der BCG notwendige Informationen sowie praktische Hilfestellung bei Kauf, Anmeldung, Reparatur und Restauration an.



Um die Freunde der Marke Buick zu erreichen, bietet der BCG ein Forum für Kontakte und persönlichen Austausch an. Die Mitglieder helfen sich gegenseitig mit technischen Tipps und Tricks, beim Ersatz rarer Ersatzteile oder Originalzubehör sowie notwendiger Literatur. Unsere wachsende Mitgliederzahl umfasst Sammler und Liebhaber ebenso wie Fachleute aus Instandhaltung und Restauration, die ihre langjährige Erfahrung im Umgang mit diesen Fahrzeugen gerne an Gleichgesinnte weiter geben. Auch bei einer Panne unterwegs kann geholfen werden ebenso wie bei Fragen zum TÜV, Zulassung oder Versicherung. Regelmäßige Treffen, Ausfahrten und Touren werden im Clubmagazin, 'The Big Beautiful Buick' angekündigt und beschrieben. Regionale Treffen bieten ebenso viel 'Buick tech talk'.

► Bulldog Club Nordhessen e.V.

Wolfgang Opfer,
Waldweg 7,
34281 Gudensberg,
www.bulldog-club-nordhessen.de



► Bulli Kartei e.V.

Arne Reckermann, Borbeiner Str. 49, 59227 Ahlen,
www.bullikartei.de

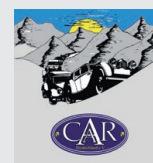


Die BulliKartei ist der weltweite Verein für alle Freunde des VW Typ 2 der ersten Generation; das sind all jene Modelle mit geteilter Frontscheibe, die zwischen 1949 und 1967 gebaut worden sind. Dabei ist es nicht Voraussetzung, im Besitz eines solchen VW-Bulli zu sein: Es reicht allein schon

das Interesse und die Freude an diesen Fahrzeugen, um bei uns Mitglied zu werden! Die Clubzeitung „BulliExpress“ bietet Reparatur- und Restaurierungsberichte, Informationen über Sondermodelle, Reiseberichte, Reprints von alten Testberichten sowie Artikel über den Bulli allgemein und einen Kleinanzeigenteil. Darüber hinaus erscheint unsere Bullimail, um über die Szene, Neuigkeiten, Termine und Verkaufsangebote zu unterrichten. Auf unserer Homepage gibt es ein großes Forum rund um den Bulli mit vielen Bildern und Berichten, über Technik und Geschichte. Wir haben es uns außerdem zur Aufgabe gemacht, jedes Jahr über das Himmelfahrtswochenende ein überregionales Treffen zu organisieren, auf dem auch die Jahreshauptversammlung stattfindet. Außerdem gibt es Treffen der regionalen Stammtische. Das Schöne an unseren Treffen ist die Überschaubarkeit. Das 'Du' als Anrede ist die Regel, da sich fast jeder kennt - bei mittlerweile über 500 Vereinsmitgliedern ist das aber auch nicht immer so einfach...

► C.A.A.R. Deutschland e.V.

Jürgen Marx,
Rosenstraße 4,
66822 Lebach,
www.caar-ev.de



► Camping Oldie Club e.V.

Jürgen Scherb, Albert-Moser-Straße 58, 71394 Kernen i.R.,
www.coc-ev.de



Der COC ist eine Interessengemeinschaft zum Erhalt historischer Zelte, Zeltanhänger, Klappcaravans, Wohnwagen und Reisemobile. Zugleich steht

die Pflege alten Camping-Brauchtums im Mittelpunkt der Clubaktivitäten. Für seine Mitglieder ist der COC aktiv im DEUVET und im ECCC, European Classic Caravan Clubs. Dabei will und kann der COC keine Aufgaben anderer Campingclubs oder Oldtimerclubs übernehmen, sondern versteht sich Markenunabhängig als deren sinnvolle Ergänzung für Freunde des historischen Campings.



Camping Idylle wie in den 1960er Jahren

Der COC wurde am 15. Mai 1988 als Interessengemeinschaft gegründet und ist seit dem 20. September 1994 in das Vereinsregister eingetragen. Er verbindet über 400 Mitgliedsfamilien aus Deutschland und vielen Nachbarländern, die Zelte und Campingfahrzeuge älter als 30 Jahre besitzen, amtlich zugelassen und voll nutzbar sind. Gegenseitige Hilfe bei der Erhaltung, Pflege oder Restaurierung der historischen Campingfahrzeuge und Campinggegenstände sowie Tipps zu deren Nutzung wird gern vermittelt. Die Geschichte des Campings, Caravanings und alten Campingbrauchtums wird dokumentiert. Für Mitglieder stehen Technik-Referenten mit Rat und Tat zur Verfügung. Exklusiv besteht auch die Möglichkeit, das Campingfahrzeug über eine spezielle Oldtimerversicherung wertgerecht zu versichern. Regionaltreffen an ständig wechselnden Orten in Deutschland sowie eine vierteljährlich erscheinende COC-ZEITUNG bieten clubinterne Kontaktmöglichkeiten.

► Caracho Interessengemeinschaft

Heinrich Vehling, Matthias-Wahl-Straße 14,
86343 Königsbrunn

► CCTF Classic Car Team Franken

Wilfried Krautz,
Herboldshofer Strasse 46a,
90765 Fürth,
www.cctf.de



► Chauffeur-Verein Darmstadt

Freunde Historischer Automobile,
Ernst Hüther, Landskronstraße 54,
64285 Darmstadt,
chauffeurverein@gmx.de



► Classic Cadillac Club Deutschland e.V.

Klaus Zipp, Otto-von-Boehn-Str. 30, 29227 Celle,
www.cadillac-club.de

Anfang 1990 schlossen sich interessierte Cadillac-Besitzer aus Deutschland als zwanglose Vereinigung zum Classic Cadillac Club zusammen.

Im Mai 1991 wurde diese Vereinigung unter Nummer 1375 in das Vereinsregister in Würzburg eingetragen und heißt seitdem „Classic Cadillac Club, Deutschland e.V.“ Für seine derzeit über 200 Mitglieder bietet der Club einen Informations- und Erfahrungsaustausch über historische Fahrzeuge der Marke Cadillac an, organisiert Veranstaltungen und liefert die Clubzeitschrift „Der STANDARD“. So werden Hilfen bei technischen Problemen, historischen Fragen und bei der Ersatzteilbeschaffung über die Teilebörse vermittelt.



Seit Juni 1997 ist der Classic Cadillac Club, Deutschland e.V. durch einen Vertrag mit dem Cadillac & LaSalle Club, Inc. in den USA freundschaftlich verbunden. Außerdem bestehen Kontakte zum Cadillac Owners Club of Great Britain, Cadillac Club of Switzerland und dem Cadillac Club Netherland. Fragen gern per Telefon unter +49 5141 86511 oder per E-Mail vorstand@cadillac-club.de

► Classics á la carte

Guido Gutzeit, Königsallee 30,
40212 Düsseldorf,
www.classicalacarte.de



► Clever Oldtimer Club

Horst Hölscher, Sommerlandstraße 102,
47551 Bedburg-Hau

► Club 16 e.V.

Dietrich Wenner,
An den Drei Pfosten 12, 57072 Siegen,
www.renault16.de

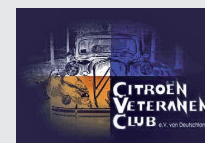


Im Club 16 e.V. haben sich Freunde und Besitzer des Renault 16 zusammengeschlossen. Er zählt mittlerweile mehr als 130 Mitglieder, überwiegend aus Deutschland, den Niederlanden, Luxemburg und der Schweiz. Mindestens einmal jährlich, am zweiten Wochenende im September, findet ein Mitgliedertreffen mit Jahreshauptversammlung statt, zugleich eine touristische Veranstaltung mit Erfahrungsaustausch und Ersatzteillager rund um den R 16. Der Club 16 e.V. verfügt über viele R16 „Spezialisten“, die bei technischen Problemen mit Rat und Tat sowie einem umfangreichen Ersatzteillager unterstützen. Zweimal im Jahr erscheint die Mitgliederzeitschrift „Journal 16“ mit technischen

Informationen, Annoncen, Veranstaltungstermine sowie alles zum Vereinsleben. Fragen an info@renault16.de

► Citroën-Veteranen-Club e.V.

Hans-Joachim Bethge,
Brühler Str. 34, 68775 Ketsch,
www.cvc-club.de



Der Citroën-Veteranen-Club von Deutschland e.V., kurz CVC, wurde 1975 gegründet zur Erhaltung historischer Fahrzeuge der Marke Citroën. Damit stehen technische Informationen, Ersatzteilvermittlung sowie die Geselligkeit für Mitglieder bei Jahrestreffen und 13 Stammtischen in Landesbezirken im Vordergrund. Fünf Technikreferate begleiten die unterschiedlichen Modellgruppen. Das Clubmagazin „Veteran“ kann auch außerhalb der Mitgliedschaft abonniert werden.



► D.U.S. Dachverband US-Fahrzeug Clubs e.V.

Matthias (Max) Rossel,
Riedstraße 7, 60388 Frankfurt a.M.,
www.dus-dachverband.de



Der Dachverband der US-Fahrzeugclubs in Deutschland e.V. (D.U.S.) wurde 1994 von einer Gruppe Sammlern und Fahrern amerikanischer Fahrzeuge gegründet. Die Idee ist eine Interessenvertretung für amerikanische Fahrzeuge zu bieten, die im Speziellen die Besonderheiten der US Cars wie Hot Rods, Custom und Original vertritt. Alle Vorstands- und Kommissionsbereiche werden ehrenamtlich geführt.



Seit 1996 begleitet der D.U.S. als amerikanischer Dachverband die gemeinsame Arbeit im DEUVET. Damit beteiligt sich der D.U.S. an der Mitgestaltung von Gesetzesvorlagen und vertritt speziell die Interessen der Clubs und Vereine für historische US-Fahrzeuge. Kontakt auch über Tel: 0151 162 48 261 oder Email: praesident@dus-dachverband.de

► DAF-Club Deutschland e.V.

Rolf Merkel, Theelacht 10,
26506 Norden, www.dafclub.de



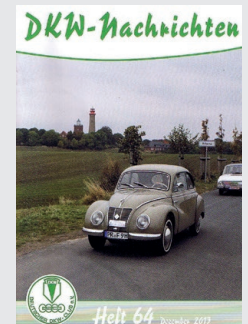
Seit 1959 sind Daf 600, 750, daffodil, die Typen 33, 44, 55, 66, die Exoten Pony und Kalmar sowie der Volvo 66 ein wesentlicher Teil der Automobilgeschichte. Gerade die ersten fortschrittlichen Kleinwagen mit Variomatic sollten durch die Initiative der Daf-Freunde erhalten werden. Am 17. November 1985 wurde der „Daf Club International“ gegründet, um seine weltoffene Einstellung zu dokumentieren. Auf Hinweis des niederländischen Dafclub wurde bald der Name in „Daf-Club Deutschland“ geändert. Der Club bietet von Dafisti zu Dafisti jede Menge technische Erfahrungen, Quellen für austauschbare Ersatzteile und Anregungen für Ausfahrten und Treffen.

► Deutscher DKW-Club e.V.

Holger Behnke,
Adolf-Diesterweg-Ring 10,
3130 Spremberg,
www.DKW-club.com



Der Deutsche DKW-Club e.V. hat seine Wurzeln beim 1. DKW-Treffen am 12. Mai 1979 auf der Burg Eisenhart in Belzig in der ehemaligen DDR. Bald nahmen am neuen Treffpunkt Garitz bis zu 200 Fahrzeuge am „F-Treffen“ teil, was den Staatsorganen sehr missfiel. 1990 setzte ein harter Kern die Tradition durch Gründung des eingetragenen Vereins fort. Innerhalb der großen Interessengruppe „DKW“ nimmt der Club eine Sonderstellung ein und betreut neben allen DKW-Produkten der Vor- und Nachkriegszeit auch die DKW-Nachfolgetypen wie IFA F8 und F9, P70, Wartburg bis W312 ebenso wie Motorräder vom IFA RT125 bis MZ125/3 und IFA BK350 sowie frühe IFA Stationär- und Einbaumotore. Sie alle stellen heute eine der wichtigsten Kapitel der DKW-Firmengeschichte dar. Deswegen wird traditionell auch eine Partnerschaft den Besitzern mit DKW-Antrieben vom Framo bis zum Nachkriegs V901 angeboten. Regelmäßig gibt es einen Stammtisch in Garitz, die Treffen und Ausfahrten finden an verschiedenen Orten und Regionen statt. Mitglieder erhalten mehrmals im Jahr die Clubzeitschrift „DKW-Nachrichten“.



Heft 64, Dezember 2013

► Deutscher Maserati Club e.V.

Manfred Meritz, St. Augustinus-Straße 54, 53175 Bonn,
www.deutscherMASERATClub.de

Seit mehr als 25 Jahren führt der Deutscher Maserati Club e.V. Enthusiasten und Liebhaber einer faszinierenden und traditionsreichen Automobil-Manufaktur mit über 100-jähriger Historie zusammen. Besitzer aktueller

Maserati-Modelle sind in der Clubgemeinschaft ebenso willkommen wie Fahrer der vielfältigen Biturbo-Baureihen sowie Piloten klassischer Maserati- und OSCA Renn- und Serienfahrzeuge.



Die Clubgemeinschaft verfolgt nicht nur die Unterhaltung und Pflege der Fahrzeuge durch gegenseitige Unterstützung und Netzwerkarbeit. Sie versteht sich in besonderem Maße als Treffpunkt und Forum Gleichgesinnter, die Freude an Mobilität mit Fahrzeugen einer legendären italienischen Automobil-Marke als Teil zwangloser Freizeitgestaltung und eines individuellen Lebensstils betrachten. Kontakt gern auch über e-mail maseratimm@aol.com

► Die Luftgekühlten aus Hardert e.V.

Klaus Lang, Mittelstr. 6, 56564 Neuwied,
www.die-luftgekuehlten-aus-hardert.de

Die Luftgekühlten aus Hardert e.V. treffen sich jeden ersten Freitag im Monat um 19:30 Uhr in ihrem Vereinslokal der Gaststätte „Central“ in 56567 Neuwied-Niederbie-



ber, Hans-Böckler-Str.7. Hier wird sich bei Benzingesprächen gegenseitig geholfen und die nächsten Ausfahrten geplant und abgestimmt. Traditionel gibt es eine Saisoneroöffnungs- und eine Saisonabschlussfahrt. Im Winter ibt es eine Winterwanderung. Dazwischen werden andere Käfer- und Luftgekühlte-Treffen sowie Teilemärkte, Oldtimertreffen & Messen besucht. Der Club kooperiert mit der IG Young-Oldtimer-Neuwied e.V. sowie mit dem Käferclub Bonn-Rhein-Sieg.

► Fahrzeugveteranenverein Dreieich e.V.

E. Haller, Lessingstraße 13,
 63303 Dreieich, www.fvvd.de



„in veterano gaudium“ ist ein markenungebundener Automobil- und Motorradverein für Oldtimer-Besitzer und -Freunde. Die Gemeinschaft hilft bei der Erhaltung von Fahrzeugen und Antrieben und pflegt Kontakte zu Besitzern historischer Fahrzeuge, zum Teil länderübergreifend. Neben monatlichen Treffen in der „SKG Sprendlingen e.V. 1886“, Seilerstrasse 9-13, 63303 Dreieich, immer am 1. Mittwoch im Monat um 20 Uhr, veranstaltet der FVVD zweimal im Jahr eine Ausfahrt mit historischen Fahrrädern und eine Wochenendfahrt mit historischen Automobilen und Motorrädern.

Außerdem werden zwei Touren für historische Zweiräder bis 125 ccm Hubraum unter dem Namen „Zündplättchenausfahrt“ organisiert. Ausstellungen zu verschiedenen Themen ergänzen das Programm des Vereins. Der FVVD hilft seinen Mitgliedern mit technischem Rat und Vermittlung von Ersatzteilen und Fahrzeugen.

► Ferrari Club Deutschland e.V.

Horst Kespohl, Volksbadstr. 87,
41065 Mönchengladbach,
www.ferrari-club-deutschland.de



► FIAT 600 Freunde Deutschland

Manfred Klingelhöfer, Herzogstraße 5, 49777 Groß Berssen,
www.fiat600freunde.de

Der Freundeskreis entstand 1993 mit dem Ziel, allen Fahrern und Freunden des Fiat 600 und dessen Varianten ein Forum zu geben. Im Vordergrund steht das gemeinsame



Interesse an dem kleinen Italiener, der weltweit verkauft und in mehreren Ländern auch gebaut wurde. Dazu zählen gegenseitige Hilfe bei der Ersatzteilbeschaffung, der Austausch von Erfahrungen bei technischen Problemen und vor allem die gemeinsamen Treffen mit und ohne Fahrzeuge an vielen Orten im In- und Ausland. Die Mitgliedschaft im Verein ist preiswert und für jeden Fiat 600 Freund möglich. Den Fiat 600 gibt es seit März 1955. Ab 1956 auch als NSU Jagst, in Österreich als Steyr-Puch, in Spanien als Seat von 1957 bis 1974 und in Jugoslawien von 1955 bis 1986 als Zastava. Der wassergekühlte Vierzylinder-Hecktriebler inspirierte viele Varianten sei es Multipla, Jolly-Strandwagen, geländegängiger Jungla oder als Abarth-Rennversion. Besondere Karosserien zeichneten Ghia, Pininfarina, Siata, Vignale, Viotto und Zagato, um nur einige zu nennen. Auf den großen Jahrestreffen gibt es manche davon zu sehen...

► IG MAN 630

Hans Eberhard,
Emmy-Lenbach-Str. 2,
85221 Dachau,
www.man630.de



Die Interessengemeinschaft MAN 630 L2A / L2AE reflektiert die Leidenschaft zum MAN 630 und bietet nützlichen Informationsaustausch für Besitzer und Freunde des 5-Tonnners. Neben dem Unimog ist der MAN 630 einer der bekanntesten Militär-Lastwagen. Allein zwei Drittel der von 1958 bis 1972 produzierten 30.000 Fahrzeuge kommen von MAN, historisch korrekt sind das 20.935 Lkw.

► IG Renault 15/17 Deutschland e.V.

Ralf Geisler,
Drüpter Straße 35,
46519 Alpen,
www.r15r17.de



Keimzelle des Clubs ist das seit 1985 durchgeführte Jahrestreffen für begeisterte Renault 17-Fahrer. Mitte der 1990er Jahre begann ein kleiner Kreis, den Zusammenhalt der über ganz Deutschland verstreuten Renault 15- und 17-Fahrer zu verbessern, in dem auch gemeinsam Clubveranstaltungen in Holland oder Schweden besucht wurden. Entsprechend der Nachfrage sammelte die IG viele Informationen zu dieser Renault-Baureihe. Auch die jährliche KBA-Bestandsstatistik zum Renault 15/17 gehörte zu begehrten Mitgliederinformationen. Seit 1998 ist die IG Renault 15/17 als e.V. registriert. Die Mitglieder erhalten zeitnah aktuelle Informationen zugesandt. Jedes Jahr ist am Wochenende nach Fronleichnam an wechselnden Orten das große Clubtreffen angesagt, 2015 zum 31. Mal.

► IG Young-Oldtimer-Neuwied e.V.

Alexander Stenzel, Frommpfad 11, 56564 Neuwied,
www.young-oldtimer-neuwied.de

Der Verein IG Young-Oldtimer-Neuwied e.V. wurde am 14. Dezember 2011 gegründet und hat mittlerweile fast über 70 Mitglieder. An jedem ersten Donnerstag im Monat findet ein offener Stammtisch in lockerer Atmosphäre auch für Nichtmitglieder statt. Die IG legt großen Wert darauf allen Freunden mit Interesse an historischen Fahrzeugen eine Plattform zu bieten. Jedes Baujahr als Freund und Fahrzeug ist willkommen, also auch die 80er als Rentner oder Youngtimer.



Der Verein veranstaltet jedes Jahr mehrere Old-, und Youngtimertreffen in Neuwied und führt auch die in der Oldtimerszene bekannte food rallye Neuwied mit über 120 Teilnehmern durch. Ebenso kommt das Vereinsleben bei der IG nicht zu kurz, so plant man gemeinsame Ausfahrten und nimmt an verschiedenen Veranstaltungen in der Old- und Youngtimerszene teil.

► Internationaler Kreis der Tatra Freunde e. V.

Sven Ahrens, Im Bogen 54, 14974 Ludwigsfelde,
www.tatrafreunde-ev.de

Tatra 87, Grafik von Rony Lutz / Forum für Fahrzeuggeschichte F-kubik



► JaguarFreunde Süd-West

Rolf Bohrmann, Mannheimer Str. 25,
 68309 Mannheim,
www.jaguarfreunde.de



Die „JaguarFreunde Süd-West“ (JSW) ist eine Interessengemeinschaft von Jaguar-begeisterten Freunden, die sich regelmäßig treffen, Ausfahrten unternehmen, interessante Referenten einladen, Werkstattseminare durchführen etc. und so ihr Hobby pflegen ohne Eintragung in das Vereinsregister. Jeder ist willkommen beim Treffpunkt interessierter Liebhaber von Fahrzeugen der Marken Jaguar und Daimler. Der JSW-Stammtisch ist einmal im Monat. Hier werden Entscheidungen mit einfacher Mehrheit getroffen. Die JSW wählt alle zwei Jahre einen Sprecher und einen Stellvertreter, die für Organisation und Vertretung der JSW zuständig sind.

► Jochpass Oldtimer Memorial e.V.

Marlene Brutscher, Jochstr. 38, 87541 Bad Hindelang,
www.jochpass.com

► Kadett Aero Stammtisch e.V.

Claus-Dieter Vogel, Geranienstr. 4, 95488 Eckersdorf,
www.aero-stammtisch.de



Der Kadett Aero ist eine seltene Variante der Opel-Baureihe Kadett-C. Auf Basis der in Bochum produzierten Limousine wurden von 1976 bis 1978 im Auftrag von Opel, nach Plänen von Erich Bitter, bei der Karosserieschmiede

Baur in Stuttgart vor der Auslieferung an den Opel-Händler zum Cabrio umgebaut. Insgesamt wurden 1.341 Kadett Aero hergestellt und verkauft, 1.242 Expl. über das deutsche Opel Händlernetz, der Rest im Export. Der Kadett Aero Stammtisch e.V. besteht seit 1987 und fördert den Erhalt, Restauration und Betrieb der noch existierenden Opel Kadett Aero. Unsere Mitglieder kommen aus ganz Deutschland und den angrenzenden Nachbarländern. Zweimal im Jahr findet ein großes Aero-Treffen an wechselnden Orten in Deutschland statt. Wir bieten gegenseitige Hilfe bei Technik- und Ersatzteilfragen sowie historischer Literatur. Der Aero-Stammtisch bietet im Netz ein „Aero-Forum“ und ist als „Offizieller Opel-Club“ von der Adam Opel AG anerkannt.

► Karmann Ghia Club Kassel e.V.

Thomas Jünemann, Steingasse 10, 37213 Witzenhausen, www.kgck.de

► Mazda RX-7 Rotary-Drive Club Europa e.V.

Willi Schneider, Sauerlandsstraße 90, 34431 Marsberg, www.rx7-club-europe.de

► MB /8 Club Deutschland e.V.

Matthias Hemm, Postfach 1230, 29602 Soltau, www.strichachtclub.de

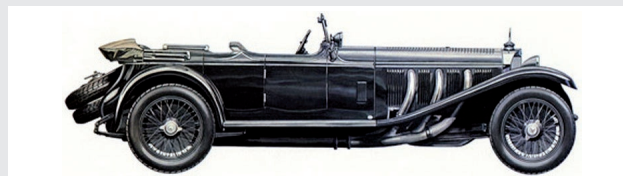


Wir sind der bundesweit größte Club für Liebhaber der Baureihen W 114/115, auch bekannt als Modellreihe

Mercedes-Benz /8. Im Vordergrund unserer Clubarbeit steht die Erhaltung, Restaurierung und Pflege der Fahrzeuge. Seit Gründung im Jahre 1989 ist unser Club eine ungezwungene und tolerante Vereinigung von Menschen aller Berufs- und Altersgruppen. Neben unseren monatlichen Regionalstammtischen bieten wir zwei allseits beliebte, jährliche Highlights: Zum Saisonbeginn die Messepräsenz mit eigenem Clubstand auf der „Techno Classica“ in Essen und im Sommer das Jahrestreffen des Clubs, die sogenannte „/8-Sternfahrt“. Mitglieder erhalten jährlich exklusiv vier Ausgaben unseres hochwertigen Clubmagazins „/8-Garage“ mit vielseitigen Informationen, Tipps und interessanten Geschichten rund um unsere Fahrzeuge. Unsere Internetauftritte mit eigener Webseite und bei facebook runden unser Informationsangebot ab. Kontakt über www.facebook.com/strichachtclub

► Mercedes-Benz Kompressor-Club e.V.

Dieter Dressel, Knobelsmühle, Bommersheimer Weg 101, 61348 Bad Homburg, www.kompressor-club.de



Seit 1992 ist die Geschichte des MBK eine „Story of Passion“: Die 60 Mitglieder mit ihren rund 200 restaurierten Kompressor-Waagen pflegen seit vielen Jahren mit ihrem anspruchsvollen Hobby das besondere Flair dieser sportlichen Automobile. Unkonventionelle Spitzentechnik, überdurchschnittliche Leistungsfähigkeit und optische Brillanz sicherten den Mercedes-Benz Kompressor-Wagen schon in den 20er- und 30er- Jahren auf den internatio-

nalen Boulevards hohe Reputation. Obwohl ein wesentliches konstruktives, aber äußerlich unauffälliges Novum, weckte der „Kompressor“ nicht nur kurzlebige Emotionen. Er verlieh vielmehr retrospektiv einer ganzen Automobil-Epoche seinen klangvollen Namen. Die Ursprünge des Kompressor-Clubs wurzeln bereits in den schon vor 1992 als „Kompressor-Treffen“ deklarierten Klassiker-Ausfahrten im Mercedes Benz Veteranen Club, ein Mitbegründer und Initiator für den DEUVET im Jahre 1976. Heute sind diese jährlich wiederkehrenden „Kompressor-Treffen“ in wechselnden Regionen weiterhin ein touristisch wie gesellschaftlicher Höhepunkt der Clubsaison.

► Mercedes-Benz Stammtisch Hofheim

Ralf Weber, Schlosstr. 93, 65719 Hofheim

► Mini Register von Deutschland

Michael Petzl, Steindamm 48,
28719 Bremen,
www.miniregister.org



Das Mini Register v. D. ist einer der wenigen überregionalen Miniclubs in Deutschland und hat sich zum Ziel gesetzt, die Bevölkerung der Bundesrepublik Deutschland für Automobile des Typs MINI und die durch sie verkörperte Auffassung von Automobilbau zu begeistern. Der Bestand dieses Typs in allen Produktionsvarianten soll über das Ende der serienmäßigen Herstellung im Jahre 2000 hinaus im Rahmen unserer Möglichkeiten erhalten werden. Die vielfältige Verwendung und Präsentation des MINI wollen wir initiieren und unterstützen. Dazu besuchen wir unterschiedliche Veranstaltungen und präsentieren uns jedes Jahr auf der Techno Classica in Essen mit



einem Clubstand. Das Register pflegt auch internationale Kontakte und versteht sich zudem als nationaler Interessenverwalter seiner Mitglieder. Zum Jahresprogramm zählen Besuche diverser Club-Treffen wie das International Mini Meeting sowie zwei clubinterne Austauschtreffen im Januar und September.

► Mini u. Mini Cooper Klassik Deutschland

Patrick Stellwag, Bahnhofstraße 5,
82407 Wielenbach,
www.mini-klassiker.de



Der überregionale Mini-Club MMCK kümmert sich um die Pflege des automobilen Kulturguts Mini und engagiert sich damit für eine zeitgeschichtliche Legende. Erhalt und Pflege des Mini-Bestandes und die Dokumentation insbesondere seiner Geschichte in Deutschland sind die zentralen Anliegen des MMCK.

Dazu trägt der Club - unter anderem - ein umfangreiches Archiv zusammen, zu dem die Mitglieder durch Recherche, Materialsammlung und Registrierung beitragen. Der Club plant, koordiniert und unterstützt die Präsenz des Mini auf wichtigen Messen und Oldtimer-Events zur Förderung des Mythos Mini.

Der MMCK gibt Tipps und Empfehlungen zur Erhaltung und Restaurierung im Sinne eines originalgetreuen Zustands, stellt typenspezifisches Know-How zur Verfügung und vermittelt Kontakte zu empfehlenswerten Dienstleistern und Originalteile-Lieferanten. So unterstützt der Club auch bei Suche und Verkauf von Fahrzeugen und Originalteilen. Der MMCK versteht sich als Relaisstation im Rahmen eines weitreichenden Informationsnetzwerkes zum Thema Mini. Denn der Mini ist einzigartig. Gestern wie heute.

► Morris Minor Register

Rainer Müller, Wilhelm-Adrianstr. 2, 64753 Brombachtal,
www.morris-minor.de

Das Morris Minor Register Deutschland ist derzeit die einzige deutsche Vereinigung, die sich mit weit über 200 Mitgliedern diesem in England von 1948 bis 1971 in einer



Stückzahl von über 1 Million Exemplaren gebauten Wagen widmet. Es ist das Ziel des Clubs, den Morris Minor in Deutschland bekannter zu machen und Menschen zusammen zu bringen, die diese Baureihe. Ihren „Moggie“ besonders schätzen.

► Motor-Veteranen Club Hameln e.V.

Fritz-Eckhard Sticher, Hefehof 6-8, 31785 Hameln

► NSU Prinz Club Schwaben e.V.

Uwe Ohlhausen, Schickardstr. 18, 71034 Böblingen,
www.nsu-prinz-club-schwaben.de

Im September 1981 gründeten begeisterte NSU-Fahrer im Raum Heilbronn den 'Schwaben-Club' mit inzwischen mehr als 230 Mitgliedern. Diese lebten zunächst überwiegend im schwäbischen, badischen und bayerischen Raum, kommen heute jedoch aus allen deutschen Ländern sowie Österreich, Schweiz, Luxemburg, Ungarn, Italien, Frankreich, Spanien, Finnland und sogar aus Australien. Der NSU-Prinz Club Schwaben will den Markennamen NSU durch Pflege der Tradition und der dazugehörigen Produkte erhalten. Gemeinsame Unternehmungen soll die Zusammengehörigkeit der Clubmitglieder fördern.



Zur NSU-Fahrzeugpalette gehören Fahrräder, Mopeds der Quickly-Baureihe, Autoroller wie Lambretta und Prima, Motorräder mit Namen Quick, ZDB, OSL, Fox, Lux, Max. Bekannt sind auch die Automobile vom Typ Prinz I, II, III, Sport-Prinz, Prinz 4, Prinz 1000, TT, TTS, Typ 110, 1200 und die mit Rotationskolbenmotor ausgestatteten Wankel-Spider und Ro 80. Aber auch der von NSU entwickelte und als VW verkaufte K 70, sowie die in Kleinserie mit NSU-Technik entstandenen Sportwagen Gepard und Thurner RS. Sogar die Gartenfräsen der Agria-Werke Möckmühl Typ 1000 „Agriette“ und Typ 1100 „Baby“ mit modifiziertem NSU-Quicklymotor erhalten Hilfe vom Club. Drei Mal jährlich erscheint die Clubzeitung 'NSU-aktuell' mit vielen wichtigen Informationen. Alle zwei Monate gibt es ein Clubtreffen zum gegenseitigen Gedanken- und auch Teiletausch.

► Nutzfahrzeug Veteranen Gemeinschaft e.V.

Andrea Schürhoff, Schäferkampstraße 20,
59439 Holzwickede, www.n-v-g.de



Die Nutzfahrzeug-Veteranen-Gemeinschaft (NVG) wurde im Jahre 1996 als Zusammenschluss von Besitzern und Freunden historischer Nutzfahrzeuge gegründet. Wer sich für unser Thema „Historische Nutzfahrzeuge“ interessiert, wird in unserer Gemeinschaft gern gesehen. Unser Interessengebiet umfasst alle Fahrzeuggattungen im Nutzfahrzeugbereich vom Lieferwagen über Omnibusse, LKW bis hin zu Spezial- und Einsatzfahrzeugen. Es gibt keine Bindung zu einer bestimmten Marke. Die NVG setzt sich für den Erhalt historischer Nutzfahrzeuge im weitesten Sinne ein. Hierzu gehört vor allen Dingen eine Öffentlichkeitsarbeit mit dem Ziel, die Akzeptanz für die Zeitzeugen der Straßentransportgeschichte zu erhöhen.

Die Nutzfahrzeug-Veteranen-Gemeinschaft vertritt die Interessen der Sammler und Eigentümer von Nutzfahrzeug-Oldtimern gegenüber staatlichen Stellen und Organisationen im Bereich des Verkehrswesens. Die Geschäftsstelle mit Andrea Schürhoff ist Mo, Mi und Fr von 9.00-12.00 Uhr zu erreichen. Telefon: +49 (0)2301-94 50 683, Fax: +49 (0)2301-91 47 26, E-Mail Andrea.Schuerhoff@n-v-g.de

► Odenwälder Oldtimerfreunde e.V.

Hans-Heinrich Hildebrand, Fürstenauer Eck 31,
64753 Brombachtal,
www.brombachtal.de

► OFG - Oldtimerfreunde Goch

Hans Joachim Müller,
Gertrudstraße 49,
47574 Goch



► Oldie-IG Garbsen

Uwe Mohrhoff, Burgstraße 44, 30826 Garbsen,
www.oldie-ig-garbsen.de

► Oldtimer-Fahrzeug-Freunde im Bergwinkel e.V.

Josef Bug, Georg-Flemmig-Str. 7, 36381 Schlüchtern,
www.oldtimerverein-schluechtern.de

1987 gegründet, hat sich der Oldtimer Freundeskreis Bergwinkel-Schlüchtern seitdem fest etabliert, auch in der überregionalen Oldtimerszene. Über 100 Mitglieder repräsentieren einen bunten Querschnitt durch unsere Bevölkerung. Und durch die Motorisierung: Bei uns im Verein sind 200 Motorräder, 10 Traktoren und mehr als 120 Personen- und Lastwagen registriert. Alle haben Spaß an alten Fahrzeugen, vom Auszubildenden über Kaufleute und Hausfrauen bis zum Ruheständler. Oldtimer sind ein Hobby für jedes Alter, auch ohne den Besitz eines eigenen Fahrzeugs,

► Oldtimer Freunde Baden e.V.

Bernd Banger, Hirschackerstr. 5, 76532 Baden-Baden,
www.historik-baden.de

► Oldtimer Freunde Dortmund e.V.

Harry Thrun, Nobermanns Hude 36, 45326 Essen,
www.oldtimerfreunde-dortmund.de

► Oldtimer Freunde Langenau e.V.

Gerhard Deutschmann, Angertorstr.51, 89129 Langenau,
www.oldtimerfreunde-langenau.de

Wir sind ein Marken
 unabhängiger
 Oldtimer-Verein
 zur Erhaltung und



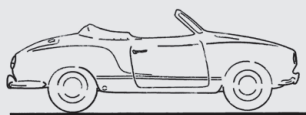
**Oldtimer Freunde
 Langenau e.V.**

Pflege von historischen Fahrzeugen jeglicher Art. Einmal
 im Jahr gibt es eine mehrtägige Vereinsausfahrt. Monatlich
 treffen wir uns zum Stammtisch in unserem Vereinsheim
 am letzten Donnerstag. Jeder Oldtimer-Interessierte ist
 eingeladen.

► Oldtimer IG Osnabrück

Wolfgang Schulz, Emsstr. 6, 49134 Wallenhorst,
www.oldtimer-ig-osnabrueck.de

Die Oldtimer
 IG Osnabrück
 ist eine mar-
 kenunabhängige



Interessengemeinschaft von Old- und Youngtimer-Besit-
 zern sowie allen Interessierten für klassische Motorräder
 und Automobile und alles drumherum. Traditionell trifft
 man sich immer am ersten Sonntag im Monat ab 10.00 Uhr
 zum Frühschoppen am Museum Industriekultur, Fürs-
 tenauer Weg 171, in Osnabrück (Pye) zum gemütlichen
 Informationsaustausch. Zusätzlich findet immer am
 dritten Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr ein Stammtisch
 für Old- und Youngtimer-Freunde im Gasthaus Thies in
 49205 Hasbergen, Rheiner Landstr. 16, statt. Die Oldtimer
 IG unternimmt eigene Ausfahrten, besucht gemeinsam
 Oldtimermärkte und Klassikertreffen, gibt Hilfestellung

beim Kauf von Old- und Youngtimern und deren Restaura-
 tion. Seit 1998 veranstaltet die Oldtimer IG regelmäßig am
 3. Sonntag im Juli eine historische Fahrt "Rund um Osnab-
 brück" sowie ein Old- und Youngtimer-Treffen am Oster-
 montag. Beide Veranstaltungen finden auf dem Freigelän-
 de des Museums Industriekultur statt.

► Oldtimer Schlepper Freunde Dörnhagen

Ralf Schiffner, Warpelstr. 43, 34227 Fuldabrück,
www.oldtimer-schlepper-freunde-doernhagen.de

► Oldtimerclub Klassische Fahrzeuge Pforzheim e.V.

Paul Riedel, Hohenzollernstraße 104, 75177 Pforzheim,
www.oldtimerclub-pforzheim.de

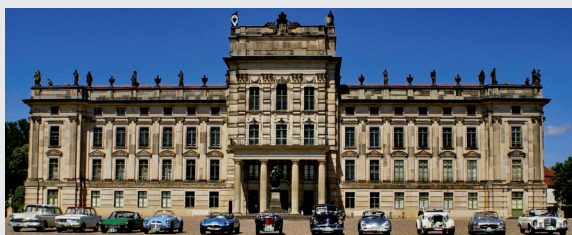
Seit Sommer 1982 ist der
 Oldtimerclub Klassische
 Fahrzeuge e.V. zu einer
 festen Größe in der Old-
 timerszene in Pforzheim und dem Enzkreis geworden.
 Mehr als 60 Clubmitglieder bewegen einen Wagenpark
 von über 100 Fahrzeugen, viele aus der sogenannten
 Wirtschaftswunderzeit und wenige mit Baujahr vor 1940.
 Es sind Fahrzeuge, keine Standzeuge, deswegen hilft man
 sich bei der Restaurierung wiedergefundener Raritäten.



Acht bis zehn Mal im Jahr unternehmen wir neben Such-
 fahrten auch ein- oder mehrtägige Ausfahrten in reizvolle
 Gegenden mit ansprechendem Rahmenprogramm. Wer
 unseren Stammtisch besuchen will: Jeden Dienstag einer
 ungeraden Woche um 20⁰⁰ Uhr in der Würmtalgastrasse
 Pforzheim im Würmtal.

► Oldtimer Freunde Hildesheim I.G.

Reinhard Koch, Liegnitzer Str. 22, 31157 Sarstedt,
www.oldtimerfreunde-hildesheim.de



Das ist Ludwigslust: Die Hildesheimer auf Tour

Die 1988 gegründete Interessengemeinschaft hat heute in der Region Hildesheim/Hannover mehr als 48 Mitglieder mit über 120 historischen wie klassischen Automobilen und Motorrädern aller Marken ab Baujahr 1912. Die Ziele der IG sind neben der Pflege der Geselligkeit insbesondere die Erhaltung historischer Fahrzeuge als mobile Kulturgüter, gegenseitige Hilfe bei technischen Problemen, Kontaktpflege zu anderen Vereinen und Institutionen sowie gemeinnütziges Wirken. Aktiv werden Projekte begleitet, die der Präsentation der Fahrzeuggeschichte in der Öffentlichkeit dienen.

Den Mitgliedern und ihren Freunden werden touristische, manchmal auch mehrtägige Ausfahrten angeboten, darunter auch Werkstattbesuche mit beispielhaften Restaurationen oder Fahrzeugausstellungen. Selbstverständlich sind regelmäßige Clubabende, gemeinsame Besuche von Messen und Veranstaltungen sowie eine kommunikative Präsenz auf Veteranen- und Teilemärkten. Wo immer es geht, sind wir aktive Lobbyisten für unser Hobby und damit auch im Bundesverband DEUVET.

► Oldtimerfreunde Langenfeld

Günter Cramer, Talstraße 176,
 40764 Langenfeld,
info@oflangenfeld.de,
www.oflangenfeld.de



► Oldtimerfreunde Mühldorf e.V.

Hans Feirer, Isenstr. 31, 84562 Mettenheim,
www.oldtimerfreunde-muehldorf.de

► Oldtimerfreunde Werne e.V.

Felix Hicking, Ottostraße 50, 59368 Werne

► Oldtimerstammtisch Bamberg

Franz-H. Kuhn, Hauptstraße 59,
 96182 Reckendorf,
www.oldtimer-stammtisch-bamberg.de



Vor 1999 beginnt der Bamberger Oldtimer Stammtisch mit dem Erhalt historischer Fahrzeuge und ist seitdem auch im DEUVET vertreten. Zum monatlichen Stammtisch an wechselnden Orten in Franken finden zwischen 30 und 80 Enthusiasten zum Benzinreden: Erfahrungen und Tipps im Kreise Gleichgesinnter. Hier entstehen die Ideen für die nächsten Ausfahrten. Termin und Veranstaltungsort siehe homepage.

► Pagodenfreunde Rhein-Main

Bernd Meyer-Brockel, Hauptstr. 348, 65760 Eschborn,
 Tel.: 06173-932 99 30,
 E-Mail: bernd@meyer-brockel.com

„Pagodenfreunde Rhein-Main“ ist ein Zusammenschluss von gleichgesinnten Pagodenfahrern in Form eines Stammtisches mit Internetkommunikation. Alles völlig unabhängig von irgendwelchen Clubzugehörigkeiten, beitragsfrei und ohne jede Verpflichtung. Lediglich der jährliche Beitrag zur DEUVET Mitgliedschaft wird am Jahresanfang erhoben. Die Devise heißt: jeder zahlt, was er bestellt, solange nichts anderes vereinbart ist. Voraussetzung zur Mitgliedschaft ist der Besitz eines Daimler-Benz 230 SL, 250 SL oder 280 SL der Baureihe W 113, Baujahr 1963 - 1971, genannt „Pagode“.



Wir helfen uns untereinander mit Rat und Tat und Tipps. Hierzu wird monatlich zu einem Mittagsstammtisch am Sonntag eingeladen, der an wechselnden Orten im Rhein-Main Gebiet stattfindet und an dem auch die Lebenspartner der Pagodenbesitzer teilnehmen können. Die Kommunikation zwischen den Stammtischzeiten erfolgt per E-Mail. Jeweils zum Monatsende wird eine Stammtisch-Info im PDF Format erstellt und an die Mitglieder verschickt. Sofern erforderlich erfolgt zwischendurch eine E-Mail mit den aktuellsten Ereignissen. Auch erhalten die Stammtischmitglieder und weitere rund 600 Pagodenbesitzer in unregelmäßigen Abständen ein privates Rundschreiben mit dem Titel „bmb informiert“, in dem über hochaktuelle Themen und Ereignisse zum Hobby und der Clubszene berichtet wird und die man nicht in einer Clubzeitung nachlesen kann. Der Stammtisch wurde im Jahr 2005 gegründet und ist seit dem 1.1.2008 offizielles Vollmitglied im DEUVET.

► Porsche 928 Club

Hans-Joachim Krei, Stolbergstr. 92, 50933 Köln,
www.porsche-club-928.de

► Praga-Club-International

Walter Hauer, Wörthstraße 23, 81667 München,
www.oldtimer-club.de

► Pre 50 American Auto Club Germany

Ingo Wagner, Meigenerstr. 105, 42615 Solingen,
www.oldtimer-club.de



► Queerlenker

Ralf Raspe, Postfach 101348,
 52013 Aachen,
www.queerlenker.de



Den Club gibt es seit 1998, als einige deutsche schwule Oldiefans bei einer gemeinsamen Frankreich-Ausfahrt von „Ledorga“ mitgemacht haben – zusammen mit Leuten des Gay Classic Car Club Benelux und der Gay Classic Car Group aus Großbritannien. So entstand die Anregung, auch in Deutschland es zu versuchen. Die ersten „Queerlenker“ starteten in Aachen, inzwischen sind es bis zu 60, die an

unseren bundesweiten Ausfahrten teilnehmen. Seit 2003 nehmen wir auch an Internationalen Ausfahrten wie den Eurotours teil und sind selbst Ausrichter dieser beliebten Wochenendveranstaltungen.

Wir sind ein mehr oder minder loser Haufen von oldtimer-begeisterten Schwulen aus ganz Deutschland und treffen uns während des Jahres zu Ausfahrten, zu Stammtischen oder besuchen gemeinsam Veranstaltungen und Teilmärkte. Wir sind auch in Essen auf der Techno Classica mit einem eigenen Stand vertreten. Im Club pflegen wir sehr unterschiedliche Autos, vom Youngtimer und Schwellenklassiker bis zur Wirtschaftswunder-Ikone, vom Luxus-schlitten bis zum Brot-und-Butter-Oldie, vom Riesen-Cabriolet bis zum Zweitakt-Winzing. Genauso unterschiedlich sind wir in Bezug auf Alter, Beruf oder Einkommen. Wir nehmen uns nicht so ernst – aber die Sache, deswegen sind wir reguläres Mitglied im Deuvet.

► Renault 16-Freunde Grevenbroich

Martin Zabel, Brucknerstr. 27,
41517 Grevenbroich,
www.renault16-freunde-grevenbroich.de



Mit dem Auftritt auf der Retro Classics in Stuttgart im Jahre 2004 beginnt die Geschichte der R16-Freunde Grevenbroich. Ohne die für viele lästige Mitgliedschaft in einem Club sollten alle interessierten R16-Fahrerinnen und -Fahrer rund um ihr Lieblingsauto regelmäßige Informationen erhalten und auch selbst die Möglichkeit bekommen, sich in der Szene zu artikulieren. So wird die „Gazette de Renault Seize“ ins Leben gerufen, die nicht nur zum Lesen sondern auch zum

selber Schreiben aufruft. Die Bezieher sind über ganz Deutschland verteilt. Der Schwerpunkt liegt in Nordrhein-Westfalen.

Dadurch besteht die Möglichkeit, sich auch das eine oder andere Mal zu gemeinsamen Unternehmungen zu treffen. In unregelmäßiger Folge gibt es einen Stammtisch, aber auch Ausfahrten und Besuche bei Oldtimer-Veranstaltungen stehen auf dem Programm. Über all das wird in der Gazette berichtet.

Die gegenseitige Hilfe bei der Erhaltung des R16 steht im Vordergrund. Dazu gehört die Beschaffung von notwendigen Teilen aus eigenen Beständen oder denen befreundeter Clubs. Wenn etwas gar nicht mehr zu bekommen ist, werden Nachfertigungen geprüft. Da wir keinen Vereins-Status haben, wird auch kein Mitgliedsbeitrag gefordert, lediglich für Herstellung und Versand der Gazette entstehen Kosten zur Erstattung.

► RSG Küppelstein

Nora Schulze, Küppelstein 23 a, 42857 Remscheid,
www.rsg-kueppelstein.de

► Schlepperfreunde Reilos e.V.

Markus Weiter, Reiloserstr. 56, 36251 Ludwigsau-Reilos,
www.schlepperfreunde-reilos.de



Das HANOMAG Fahrzeug-Programm von 1927

► Scirocco original IG

Tim Schindel, Lindenstr. 17, 64331 Weiterstadt,
www.IG53.de

1974 ist der Scirocco der erste wasser-gekühlte Front-triebler aus dem Hause Volkswagen. Der Typ 53 Coupé hat seine Wurzeln in Italien, denn die markante Keilform stammt von Giorgetto Giugiaro. Die Mitglieder der Scirocco Original Interessengemeinschaft verbindet die gemeinsam gelebte Leidenschaft für dieses ungewöhnliche Coupé, mit dem viele individuelle Erinnerungen verknüpft sind. Jetzt gilt es, den Scirocco in originalen oder zeitgenössisch veredelten Zustand zu erhalten.

SCIROCCO
ORIGINAL IG

Aus einer 1999 gegründeten Internet-Gruppe hervorgegangen, hat die Interessengemeinschaft heute 47 Mitglieder, die überwiegend aus Deutschland kommen. Es ist kein typischer Club mit Satzung, Vorstand und Regelwerken. Der Webauftritt ist noch immer die zentrale Plattform für die Scirocco Original IG, auch kurz IG53 genannt: Bilder, Daten und Nachrichten können hier ausgetauscht werden, Treffen werden organisiert und im internen Bereich finden die Fans umfangreiche Informationen rund um ihr Modell und das gemeinsame Hobby. Dank eines guten Netzwerks und „echtem kollegialen Zusammenhalt“ können die Mitglieder fest auf die Unterstützung der IG53 bei der Pflege, Restaurierung oder Vermittlung von Fahrzeugen setzen. Ein Highlight ist seit 2006 das alljährliche Scirocco-Treffen zu Pfingsten für Fans und ihren Familien. Veranstaltungen wie die Techno Classica oder die Klassikwelt

Bodensee sind ebenso feste Eckpfeiler im Programm als „Bekanntnis zum erhaltenswerten Oldtimer“.

► Scuderia Stoccarda e.V.

Thomas-Jürgen Muhs, Staigerstr. 19, 70499 Stuttgart,
www.scuderiastoccarda.org

Wir sind Schrauber und Nicht-Schrauber, dabei entspannte, dennoch begeisterte und aktive Liebhaber klassischer Automobile.



Unsere Keimzelle ist Stuttgart. Die Freude an den schönen Dingen des Lebens steht bei uns im Vordergrund.

Seit Ende der 1990er Jahre empfanden wir uns als Scuderia Stoccarda, schließlich auch als e.V. Wieso „entspannt“? Für uns steht weder eine Automobilmarke im Vordergrund, noch ein Herstellungsland oder eine Produktionsperiode, Das gilt auch für das Lebensalter der Mitglieder oder deren Nationalität. Junge Frauen und Männer neben erfahrenen Achtzigjährigen. Alle sind Enthusiasten und sind unterwegs mit Jaguar, MG, Porsche, BMW, Ferrari oder Fiat. Manche auch mit Chevrolet oder US-Ford, andere mit Renault oder Facel Vega - entscheidend ist: „unterwegs“. Das nehmen wir wörtlich: Ausfahrten, Touren, Reisen oder Motorsport mit Klassikern - das sind wir! Mit viel Spaß, Genuss und Freude.

► Team SMS Historic

Konrad Schmidt, Ringstraße 12, 90587 Tuchenbach,
Sms.historic@gmx.de

► Vereinigung der VW 411/412 Besitzer

Andreas und Ute Mertzbach,
Am Steinberg 24,
41061 Mönchengladbach,
www.vw411-412besitzer.de



Die Vereinigung wurde am 1. Januar 1987 gegründet mit Sitz in Göppingen, heute in Mönchengladbach. Zunächst als „eingetragener Verein“, jetzt sind wir als Interessengemeinschaft stärker. Fast 100 Mitglieder kommen aus Deutschland, Niederlanden, Schweiz, Österreich, Norwegen, Dänemark, Frankreich und Luxemburg. Das Jahrestreffen findet immer am verlängerten Himmelfahrt-Wochenende statt. Vierteljährlich erscheint die Clubzeitung „In4mation“. Seit 2005 zeigen wir uns auf der Techno Classica in Essen und begleiten seit 2006 die Arbeit des DEUVET.

► Veteranen Club im Heidekreis Soltau e.V.

Dr. Wolff-Martin Mundschenk,
Postfach 1530, 28605 Soltau,
www.vc-soltau.de



► Veteranen-Fahrzeug-Verband eV

Willy Hof, Julius-Leber-Str. 14,
63450 Hanau,
www.veteranen-fahrzeug-verband.de



► VHL Reichensachsen

Erich Larbig, Torfhof 2, 7296 Ringgau

► Warsteiner Oldtimer Team e.V., Haus Cramer

Ansgar Knülle, Postfach 1165, 59562 Warstein,
www.warsteiner-oldtimer-team.de

► Z & ZX-Club Deutschland e.V.

Klaus Amann, Preziosastraße 22,
81927 München, www.z-zx-club.de



Der Z- & ZX-Club Deutschland e.V. hat „das Auto“ zum zentralen Thema ohne das „gesellschaftliche Leben“ zu vernachlässigen. Hilfe und Rat gibt es nicht nur für Datsun Z-Modelle ab 1969, baugleiche Fairlady sowie spätere ZX-Typen, die auch als Nissan vermarktet wurden. Z wie ZX Modelle gelten bereits als (kommende) Klassiker und erfreuen sich zunehmender Wert-Schätzung. Die Gemeinschaft im Club tut alles, auch auf internationaler Ebene, um den Erhalt aller sportlichen Datsun/Nissan



ZX, der Klassiker aus Japan

Coupés zu erleichtern. Dazu trägt auch „ein guter Draht“ zur deutschen Nissan-Vertriebs-Organisation in Neuss bei. Zugleich führt der Club ein eigenes kleines Ersatzteilsortiment, um den Z's aller Baujahre mit neuen und gebrauchten Teilen weiterzuhelfen. Club-Internas, Erfahrungen sowie An- und Verkauf werden für Mitglieder in der Club-Info veröffentlicht. Hilfreiche Daten und Links stehen auf der Club-Homepage zur Verfügung.

Wir stellen vor: Die Partner der Clubs klassischer Fahrzeuge



GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung mbH

Vor dem Lauch 25,
70567 Stuttgart,
www.gtue.de

Im Jahr 1990 erhielt die GTÜ die amtliche Anerkennung für Verkehrssicherheitsprüfungen an Kraftfahrzeugen. Seitdem haben Autofahrer und Kfz-Betriebe eine weitere Alternative für die Durchführung der amtlichen Fahrzeuguntersuchungen (Hauptuntersuchung mit integrierter „Abgasuntersuchung“, Änderungsabnahmen, ...). Mit der Gesetzesänderung im Jahre 2007 erhielt auch die GTÜ die Berechtigung Oldtimergutachten gemäß § 23 StVZO zur Erlangung einer H-Zulassung oder eines roten 07er-Kennzeichens durchzuführen. Dabei wollte es die GTÜ aber nicht bewenden lassen und hat umfangreiche Serviceleistungen für Besitzer klassischer und historisch wertvoller Fahrzeuge aufgebaut. Ob Beratung für Instandhaltung und Restaurierung oder im Bereich der Sonderzulassungen mit H-Kennzeichen oder rotem 07-Kennzeichen – die GTÜ und ihre Partner bieten einen umfassenden Service rund um Klassiker und historische Fahrzeuge.



Veterama GmbH

Ilvesheimer Str. 26,
68526 Ladenburg,
www.veterama.de

Veterama als „Veteranen-Markt“ hat sich seit 1975 in Mannheim zur größten Messe für Oldtimer- und Youngtimer entwickelt: Das Angebot reicht von Oldtimer-Ersatzteilen, Werkzeugen, Literatur, Accessoires, Spielzeug, Technik bis hin zu Komplettfahrzeugen. Im Oktober ist der Markt in Mannheim, im Frühjahr auf dem Hockenheimring.



Adam Opel AG

Bahnhofplatz,
65423 Rüsselsheim a.M.,
www.opel.de

Die Adam Opel AG ist eine Aktiengesellschaft deutschen Rechts mit Hauptsitz in Rüsselsheim. 1862 begann das Unternehmen dort mit Nähmaschinen, produzierte auch Fahrräder, motorisierte Zweiräder und seit 1899 Automobile. Industriegeschichte und die Historie der Mobilität trägt den Namen Opel.



WFB – Wirtschaftsförderung Bremen GmbH

Findorffstraße 101,
28215 Bremen,
www.classicmotorshow.de

Saison-Auftakt ist an drei Tagen im Februar auf der Bremen Classic Motorshow. 650 Aussteller aus 12 Nationen bieten in acht Hallen auf 47.000 qm Fläche eine immer wieder überraschende Themenvielfalt. Für 45.000 Besucher ist die

Bremen Classic Motorshow mit seinem Angebot, dem Programm und der Sonderausstellung „Junge Klassiker“ ein festes Datum im Kalender. Gerade die Clubs klassischer Fahrzeuge starten die gemeinsame Oldtimer-Saison in Bremen.



**S.I.H.A. Ausstellungen
Promotion GmbH**
Postfach 3164,
52118 Herzogenrath,
www.siha.de

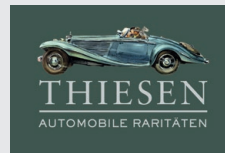
Die TECHNO-CLASSICA ESSEN ist die „Weltmesse für Oldtimer, Classic- & Prestige-Automobile, Motorsport, Motorräder, Ersatzteile, Restaurierung und Welt-Clubtreff“. Über 220 ausstellende Klassiker-Clubs und -Interessengemeinschaften der Old- und Youngtimer-Szene inszenieren jährlich den weltgrößten Club-Treff mit meist aufwendig inszenierten Präsentationen. Zugleich zeigen über 25 deutsche und internationale Automobilhersteller den Stellenwert ihrer Marken-Historie einem internationalen Publikum.



Messe Friedrichshafen GmbH
Neue Messe 1,
88046 Friedrichshafen,
www.klassikwelt-bodensee.de

Die KLASSIKWELT BODENSEE ist ein einmaliger Mix aus Business und Lebensfreude. Drei Tage lang ist sie das Handelszentrum für klassische Mobilität, Zubehör und Accessoires. Markenclubs sind die erste und wichtigste Anlaufstelle für ratsuchende Oldtimerbesitzer. Sie repräsentieren stilschönes mobiles Kulturgut und sind eine unverzicht-

bare Schatzgrube für Tipps oder auf der Suche nach raren Ersatzteilen.



Thiesen Hamburg GmbH
Griegstraße 73,
22763 Hamburg-Othmarschen,
www.thiesen-automobile.com

Gegründet 1972 in Hamburg haben wir uns kontinuierlich zu einem der führenden Oldtimer-Handelshäuser Europas mit starker internationaler Präsenz entwickelt und sind seit 2003 ebenfalls in Berlin in der Classic Remise vertreten. Unser Angebot umfasst interessante Marken und Modelle, darunter absolute automobile Raritäten, bei denen wir besonders Originalität, Historie, Erhaltungszustand und Qualität des Zustands und der Restauration bewerten.



Automobilclub von Deutschland e.V.
Lyoner Straße 16,
60528 Frankfurt am Main,
Tel. 0800 9909909 kostenfrei oder
www.avd.de

Gerade in der Zeit der Anfänge des Automobils war ein Automobilclub als Zusammenschluss der Kraftfahrer unabdingbar. Nur durch die Gemeinschaft gediehen gegenseitige Hilfe und Erfahrungsaustausch, deshalb wurde bereits im Jahre 1899 im Hotel Bristol in Berlin der Deutsche Automobilclub DAC als erste Selbsthilfeorganisation gegründet. In dieser Tradition steht der AvD mit einem umfangreichen Serviceprogramm für seine Mitglieder.



Lebenshilfe Gießen e.V.
Grüninger Weg 29,
35415 Pohlheim,
www.Lebenshilfe-Giessen.de

Die Lebenshilfe Gießen e.V. ist bekannt durch ihre Oldtimerspendenaktion zu Gunsten von Menschen mit Behinderung. Unter dem Motto „Spenden & Gewinnen“ organisiert die gemeinnützige Einrichtung seit zwanzig Jahren eine bundesweit einzigartige Aktion: Mit einer Spende von 5,- Euro oder einem Betrag nach Wahl winken den Teilnehmern attraktive Oldtimer- und Youngtimerpreise – klassische Automobile und Motorräder, die allesamt für den guten Zweck gespendet werden. Für den DEUVET eine Selbstverständlichkeit, sich als Botschafter für diese Aktivitäten einzusetzen.



Marx & Jansen
Revisions- und Treuhand-GmbH
Dierdorfer Str. 4,
56276 Großmaischeld

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft



OCC Assekuranzkontor GmbH
Hüxtertorallee 6,
23564 Lübeck,
www.occ.eu

Oldie Car Cover GmbH, kurz OCC, bietet seit 1985 die artgerechte Versicherung von historischen und modernen Klassikern nach deren Wert und Zustand. OCC ist das einzige deutsche inhabergeführte Familienunternehmen, das sich

ausschließlich mit der Versicherung von mobilen Klassikern befasst. Mit großem Erfolg durch individuelle Lösungen wie Sammlungsversicherungen, Schutz bei weltweiten Transporten, Versicherung nach dem Wiederherstellungswert u.a., getreu dem OCC-Leitspruch „Fahren Sie, wir versichern“.



Peter Hofsummer GmbH
Ommerbornstr. 31-33,
51465 Bergisch Gladbach,
www.oil-pad.eu

Das OIL PAD outdoor oder indoor gehört an jeden Arbeitsplatz, wo mit Öl, Benzin, Diesel oder anderen Kraftstoffen gearbeitet wird. Alle austretenden Flüssigkeiten wie Öle, Lösungsmittel oder Kühlfüssigkeiten werden aufgenommen und halten Arbeitsflächen und Fußböden dank undurchlässiger Folie auf der Unterseite absolut sauber.



Classic Car Analytics GmbH –
Marktanalyse und Bewertungen
für klassische Fahrzeuge
Dieselstr. 25, 44805 Bochum,
www.classic-analytics.de

Wer seriös Marktbeobachtung betreiben will, muss sich in der Oldtimerszene auf Augenhöhe bewegen und als Gesprächspartner ernst genommen werden. Er muss Trends und Entwicklungen verfolgen, kritisch hinterfragen und regelmäßig überprüfen. Dazu bestehen vielfältige Kontakte zu Händlern und Clubs, die von gegenseitiger Fairness und Ehrlichkeit geprägt sind. Dieses Vertrauen besteht insbesondere zu den Clubs klassischer Fahrzeuge, da viele Fahrzeuge, speziell Nischenmodelle, aufgrund ihres

geringen Verbreitungsgrades oder begrenzten Interessentenkreises überwiegend innerhalb eines Marken- oder Modellclubs gehandelt werden. Da wir mit Informationen verantwortungsvoll umgehen, leiten zahlreiche Clubs Verkaufsergebnisse nach vorheriger Rücksprache mit ihren Mitgliedern anonymisiert an uns weiter.



© TÜV SÜD AG
Westendstraße 199,
80686 München,
www.tuev-sued.de

TÜV SÜD ist ein global tätiges, technisches Dienstleistungsunternehmen mit Services in unterschiedlichen Branchen wie Immobilien, Bahn, Automobil, Konsum- und Industriegüter, Medizinprodukte und Weiterbildung. Im Bereich Mobility stehen wir für umfassenden „Auto Service“ gerade auch für Clubs klassischer Fahrzeuge. Die TÜV SÜD Auto Service GmbH betreut an rund 300 Service-Centern täglich rund 10.000 private und gewerbliche Kunden. Das Dienstleistungsspektrum reicht von Haupt- und Abgasuntersuchungen bis hin zur Fahrerlaubnisprüfung und vom Schaden- und Wertgutachten über Gebrauchtwagen-Zertifikate bis hin zum Fahrzeugmanagement.

Fragen zum Oldtimerkauf

► Worauf sollten Interessenten beim Kauf eines Oldtimers achten?

Zunächst einmal seine eigene Position und ein erreichbares Ziel definieren. Bei der Wahl eines klassischen Fahrzeugs sollten eigene Erinnerungen, der Spaß am Fahren und ein Minimum an technischem Verständnis vorhanden sein. Ganz sicher auch etwas Geld. Dann ist die Auswahl groß, ob man ein Brot-und-Butter-Auto, Sportwagen oder Nutzfahrzeug in die heimische Garage stellen will. Oder ein Moped, Roller, Motorrad, vielleicht sogar ein Gespann? Auch Allradfahrzeuge oder Traktoren gehören zum Angebot. Für alle Ankäufe gilt „unterm Strich“: ein restauriertes Exemplar ist günstiger als ein unfertiges oder sogar zerlegtes evtl. sogar unvollständiges Fahrzeug. Hier kommen Kosten für Teile und Restaurierung in unbekannten Höhen hinzu, bevor der Spaß am Fahren beginnt. Aber Spaß definiert bekanntlich jeder anders.

► Wo kauft man einen Oldtimer am besten?

Der Kauf von privat ist in der Regel gegenüber dem Kauf beim Händler im Preis günstiger. Dafür reduziert der Händler die unerkannten Risiken durch seine Verpflichtung zur Gewährleistung. Aber: Große Vorsicht ist geboten, wenn Händler einen Kaufvertrag zwischen zwei Privatleuten vermitteln wollen. Diese Konstellation dient in der Regel nur dazu, Gewährleistungsansprüche auszuhebeln.

► Wie schützt man sich vor Blendern?

Am besten durch eine fundierte Prüfung des begehrten Fahrzeugs. Was man nicht selber kann, überträgt man emotional unbeteiligten Personen mit Fachkompetenz, am besten offiziellen Sachverständigen. Zwar kostet ein

derartiges ausführliches Gutachten Geld, aber aus Erfahrung ist das gut investiert. Sogenannte Kurzbewertungen bieten nur eine preiswerte, kaufaktuelle Orientierungshilfe, bei späteren Auseinandersetzungen mit Verkäufer, Werkstätten oder Versicherungen sind sie aber nur sehr eingeschränkt nützlich!

► Was sollte ein Oldtimer in einem guten Zustand alles haben?

Klassiker werden üblicherweise in Zustandsnoten unterteilt. Von Note eins für „sehr gut“ bis fünf für „mangelhaft“. Ein Klassiker im guten Zustand ist nach dieser Einstufung technisch mangelfrei mit leichten (!) Gebrauchsspuren. Wertsteigernd ist eine Belegsammlung zur Historie des Fahrzeugs. Beim späteren Verkauf ist es immer ein Mehrwert, wenn man die Lebensdaten und die Vorbesitzer seines Fahrzeugs dokumentieren kann. Auch alle technischen Beschreibungen, Änderungen in der Werkstatt oder Umbauten sollten lückenlos nachvollziehbar sein. Grundsätzlich gilt, dass Fahrzeuge im allseits bekannten Originalzustand höher bewertet werden als stark modifizierte, nur einem kleinen Kreis von Individualisten dienende „Bastelwagen“. Originalität ist immer gefragt und sorgt für stabile bis ansteigende Bewertungen.



► Wo findet man Hilfe beim Kauf eines Klassikers?

Es gibt spezialisierte Kfz-Sachverständige für historische Fahrzeuge. Sie können den Zustand in einem Gutachten aussagekräftig beschreiben. Gemeint ist aber keine Kurzbewertung, sondern ein ausführliches Gutachten, das gegen jeden Zweifel erhaben ist. Unterstützung geben auch Spezialisten in den Marken- oder Typenclubs. Sie besitzen in der Regel fundierte Kenntnisse zu einzelnen Baureihen oder Modellvarianten. Eine schriftliche Stellungnahme sollte man jedoch nicht erwarten, es sei denn, es wird entsprechende Literatur angeboten. Meistens sind diese Auskünfte unverbindlich und die Spezialisten übernehmen im Falle falscher Auskünfte keine Haftung.

► Von welchen Fahrzeugen sollte man die Finger lassen?

Besondere Vorsicht gilt bei Fahrzeugen ohne Dokumente und passende Fahrzeugpapieren. Vielleicht ist das Fahrzeug gestohlen, und Gutgläubigkeit beim Kauf führt nicht zu neuem Eigentum. Vorsicht ist auch geboten, wenn das Fahrzeug nicht eingehend untersucht werden kann. Verwehrt der Verkäufer die Fahrzeugprüfung, bleibt das Risiko verdeckter Mängel. Kaufverzicht erspart viel Ärger.

► Gibt es Klassiker ohne Risiko?

Einen Klassiker ohne Risiko kann es nicht geben. Auch ein ausführliches Gutachten kann versteckte Mängel übersehen. Nach bestehender Gesetzgebung sind historische Fahrzeuge älter als 30 Jahre. Diese Fahrzeuge sollen ihren Besitzer verzaubern, ihn in diese Epoche ihrer Neuzeit zurückversetzen. Selbst damals gab es Pannen bei Neuwagen – und heute ebenso bei restaurierten Fahrzeugen. Aber genau da beginnt der Spaß mit einem Klassiker: Er will vom Besitzer verstanden werden.

Oldtimer – eine sichere Bank?

Oldtimer sind mehr als nur ein Hobby – sie sind eine Leidenschaft. Im Verständnis vieler Laien werden aber Oldtimer oft nur als teuer im Kauf und damit auch irrtümlich als eine sichere Kapitalanlage eingestuft. Entspricht diese Vorstellung der Realität? Der Marktbeobachter und langjähriger Oldtimerfachautor Halwart Schrader gibt dazu Antworten.



Die ganze Familie ist beteiligt: Washtag für einen Prinzen. NSU Prinz TT von 1967 sollte als automobiler Klassiker zuerst Emotionen erzeugen...

„Wenn wir in den Alltagsmedien etwas über «Oldtimer» lesen, sind oft nur die Automobilklassiker vergangener Epochen gemeint, für die auf Auktionen Höchstpreise erzielt werden. Das ist aber die Ausnahme. Wir müssen lernen, dass von diesen «Ausreißern» der Gesamtmarkt historischer Fahrzeuge nicht beeinflusst wird“, betont Schrader. Aber auf jedem Marktplatz lassen sich Trends

und Entwicklungen ableiten, die sehr wohl die Szene der Fahrzeugsammler beeinflussen. So werden derzeit zunehmend besterhaltene Originale gegenüber toprestaurierten Exemplaren bevorzugt, was weniger die Bewertungen, dafür aber die Nachfrage beeinflusst. „Patina“ ist Trumpf.

Bleiben wir beim Wert und der Frage nach einer sicheren Kapitalanlage. Eindeutig: In der Summe der angebotenen Klassiker ist der Preis für gute Stücke im Verlauf der letzten Jahrzehnte kräftig gestiegen. Dabei spielten andere Kapital- und Anlagemärkte kaum eine Rolle. Unabhängig von den Ausschlägen des Börsen- oder Konjunkturbarometers sowie diverser Währungskrisen blieb das Wachstum der Oldtimerpassion ungebrochen. Auch für Unbeteiligte ist dies klar als Boom zu erkennen.

Auf der Suche nach lukrativen Geldanlagen sind Oldtimer für Laien aber ein großes Risiko. Ohne Leidenschaft und Verständnis für historische Fahrzeuge entsteht die berühmte Milchmädchenrechnung. Unser Tipp: Zum Kaufpreis müssen mindestens zwanzig Prozent Nebenkosten kalkuliert werden, selbst wenn der Wagen nicht bewegt wird, was nebenbei bemerkt eher schädlich denn schonend ist. Kosten verursacht neben der Überführung in die eigene Garage die permanente Unterbringung, vielleicht sogar in einer adäquat klimatisierten Remise. Benötigt wird eine alle Risiken abdeckende Versicherung, regelmäßige Wartung und Pflege. Standschäden über längere Zeiträume entstehen an Radlagern, Reifen, Aufhängungs- und Federsystemen, sogar an Motor- und Antriebselementen, Batterie, Kühlsystem sowie an textilen Materialien,



Holz, Aluminium und so weiter. Erhalt und Wiederbelebung kosten Geld, müssen also vom geänderten Marktwert abgezogen werden.

Der Kauf auf einer Auktion

Selten gestatten Auktionsgesellschaften dem Interessenten eine vorherige Probefahrt oder Untersuchung des Objekts. Der Auktionator haftet auch nicht für die Angaben im Versteigerungskatalog. Wer einmal dabei war, weiß: Auktionen sind mehr emotional denn rational. Ob nach Zuschlag der Endpreis mit allen Gebühren dem Marktwert entspricht, bleibt eine offene Frage. Auf einer Auktion sollte man deswegen nur kaufen, wenn man zuvor den Markt beobachtet hat, das aufgebote Modell schon lange sucht oder dessen individuelle Geschichte eindeutig bewerten kann.

Was ist der Marktwert eines Liebhaberfahrzeugs? Er beziffert den gegenwärtigen am Markt möglichen Preis.

Er bleibt damit ein nur kurzzeitig gültiger Schätzwert, der bei An- oder Verkauf bezahlt bzw. realistischer Weise erzielt werden könnte. Es handelt sich dabei um einen durchschnittlichen Endpreis am Privatmarkt und er ist mehrwertsteuerneutra. Dieser Marktwert – unabhängig davon, was tatsächlich bezahlt wird – ist auch die Basis für die Versicherung.

Richtlinien zu Marktwerten publiziert seit mehr als drei Jahrzehnten der InterClassicFührer von Eurotax, der zweimal jährlich erscheint und auf internationaler Basis bezahlte Marktwerte ermittelt, abgleicht und veröffentlicht. Wohlgemerkt: Es sind Richtlinien, also Empfehlungen. Die daumendicke Broschüre ist also schon einmal die erste Hilfe in der Einstufung des gesuchten Fahrzeugs – auch findet man dort Adressen von spezialisierten Gutachtern.

Die Tendenz bleibt positiv

Der Markt für Oldtimer unterliegt wie jeder andere in der freien Wirtschaft Konjunkturflektungen. Hinzu kommen geänderte politische und gesetzliche Rahmenbedingungen, gesellschaftliche Trends und ganz selbstverständlich ein demografischer Wandel mit anderen Interessen. Diese Entwicklungen sind auch im Automobilmarkt nicht ungewöhnlich. Fahrzeuge, die in den 1970er-Jahren als Gebrauchtwagen gehandelt wurden, erreichen jetzt Sammlerstatus und steigende Preise. Dagegen stagnieren die Werte bei Vorkriegsfahrzeugen auf einem hohen Niveau.

„InterClassic“ hat in einer internen Studie Notierungen für 455 Liebhaberfahrzeugbaureihen, teils zurück bis Baujahr 1919, im Vergleich von Anfang 2008 bis Ende 2011 in prozentuale Relationen gestellt; eine Tabelle, die sehr

aufschlussreich ist. Denn trotz gewisser, konjunkturell bedingter Einbrüche im Jahre 2009 bewegen sich im internationalen Durchschnitt nur sechs Fahrzeugreihen im Negativbereich; die anderen 449 registrieren Wertzuwächse von 2,9 bis über 80 Prozent. Die Zahlen sind Mittelwerte aus den Währungsbereichen Euro, Pfund, Schweizer Franken und Dollar und reflektieren damit den internationalen Markt.

Zuwachsraten von 15 bis zu 30 Prozent innerhalb von drei Jahren überraschen vielleicht nicht allzu sehr. Bemerkenswert sind aber jene Zuwächse, die im Bereich von mehr als 40 Prozent liegen. Hier fallen vor allem jene Fahrzeuggruppen und Modellreihen auf, die bisher nicht unbedingt als automobiler Meilensteine in die Historie eingegangen sind – vielmehr handelt es sich hier um Wagen der Fabrikate Renault, Peugeot, Saab oder Skoda. Auch dies ist eine Momentaufnahme: Lange Zeit unbeachtet werden diese Modelle jetzt von jüngeren Liebhabern als preisgünstige, im Aussterben begriffene Spezies entdeckt und damit auch vor dem Shredder bewahrt. Wenn dann noch vom Hersteller zahlreiche, teils fabrikneue Ersatzteile verfügbar sind, dann avancieren solche Autos im Preisindex von null auf x.

Für „edle“ (bereits ab Werk teure) Marken wie Ferrari, Aston Martin oder Maserati überraschen die seit Jahren linear verlaufenden Wertzuwächse nicht. Dort hat sich ein Preisgefüge etabliert, das nur wenig variiert. Beispiele sind der Jaguar E-Type V12 1971-75 (+ 10,8 %), der offene Rolls-Royce der 1930er-Jahre (+ 8,3 %) oder Mercedes-Benz Cabriolets von 1956 bis 1965 (+ 6,1 %). Dies bestätigt zumindest die Aussage, dass Investitionen nicht umsonst waren, gibt aber nur bedingt Auskunft über Nebenkosten und sagt überhaupt nichts aus über die emotionale Bindung zu einem Klassiker.



Langfristig betrachtet, gibt es eine unerwartete Erkenntnis. Zu Beginn der Oldtimer-Szene, also Anfang der 1970er-Jahre, hat niemand einen Boom der in großer Zahl gebauten Alltagsfahrzeuge wie VW Käfer, Ford Taunus oder Fiat 1100 erwartet. Nur technische Exoten oder automobiler Meilensteine galten als wertvoll und damit erhaltenswert. Zum Glück sind dadurch die meisten der früheren Großserienwagen verschrottet worden – zum Glück nämlich für jene, die überleben durften und deren technisch-historischer, aber auch pekuniärer Wert heute die ihnen angemessene Einschätzung seitens nachfolgender Generationen bewahrt.

Klartext: Kurzzeitspekulationen sind beim automobilen Klassiker absolut fehl am Platz.



Kurzgutachten

Das Kurzgutachten nach System GTÜ umfasst neben den Standardbestandteilen der marktüblichen Kurzgutachten wie

- ▶ Vergleich der Fahrzeugidentnummer
 - ▶ äußere Inaugenscheinnahme des Komplettfahrzeuges
- noch zusätzliche Prüfpunkte, die aus Sicht der GTÜ für eine genaue Bewertung unabdingbar sind.

Dazu gehören:

- ▶ Messung der Lackschichtdicken
- ▶ Begutachtung von Unterboden, Achsen und Bremsanlagen
- ▶ Funktionskontrolle im Stand
- ▶ Rangierfahrt

Ein Kurzgutachten eignet sich für die Festlegung des Versicherungstarifes, ist im Schadensfall für eine Regulierung jedoch nicht unbedingt ausreichend.

Detailliertes Wertgutachten

Um im Schadensfall gut gewappnet zu sein, empfiehlt es sich, ein detailliertes Wertgutachten erstellen zu lassen. Bei dessen Erstellung setzt sich der Oldtimerexperte intensiv mit dem Fahrzeug auseinander. Neben den Bestandteilen des Kurzgutachtens werden weitere Prüfpunkte berücksichtigt.

Das sind:

- ▶ Sicht- und Funktionsprüfung aller Fahrzeugbaugruppen
- ▶ Beschreibung und Recherche der Fahrzeughistorie
- ▶ Probefahrt
- ▶ umfangreiche und aussagekräftige Fotodokumentation

Das detaillierte Wertgutachten stellt den Gesamtzustand des Fahrzeugs mit der Beurteilung der einzelnen Fahrzeugbestandteile in den Vordergrund. Gleichzeitig hebt es die Besonderheiten des Young- oder Oldtimers hervor und bestätigt dem Eigentümer die historische Bedeutung seines Fahrzeuges.



Ihre Sachverständigen für

- ▶ Oldtimerprüfungen
- ▶ Oldtimerbewertungen
- ▶ Oldtimerschadengutachten

finden Sie unter
www.gtue-oldtimerservice.de

