

# JETZT FAHR' ERST MAL ...



## DIE GESCHICHTE DER DEUTSCHEN OLDTIMER-SZENE

Zeitzeugen berichten aus Anlass

### 40 Jahre DEUVET

Bundesverband für Clubs klassischer Fahrzeuge e.V.

1976 - 2016



Starthilfe/Vorwort .....	5
Grußworte vom DEUVET-Präsident und Staatssekretär Norbert Barthle BMVI, Matthias Wissmann VDA sowie Mitgliedsclub MB /8 Thomas Guth .....	8
<b>I. DEUVET im Mittelpunkt</b>	
40. Geburtstag: DEUVET feiert im Benz-Museum, Eckhart Bartels .....	12
Wir sind DEUVET, Ergebnisse und Leistungen .....	17
Guter Kontakt, die Geschäftsstelle, Anna Reiter .....	19
DEUVET – die ganze Geschichte, Eckhart Bartels .....	20
Chronik des DEUVET, Peter Schneider .....	22
Der erste Jahresbericht von 1977, Klaus Wrobel .....	24
Der Krimi mit dem H-Kennzeichen, Martin Kraut .....	29
Politische Interessenvertretung – keine einfache Aufgabe, Peter Schneider .....	32
Der Parlamentskreis: Automobiles Kulturgut tut gut, Eckhart Bartels .....	35
Europa-Politik: Historic Vehicle Group sucht Lösungen, Eckhart Bartels .....	37
<b>II. Die Clubs und Communities</b>	
Fotowettbewerb: Was bieten die Clubs an Mehrwert?, Eckhart Bartels .....	42
Die Clubs im DEUVET: Wir übernehmen Verantwortung .....	48
ASC: Das Kraftfahrzeug begann als Schnauferl, Uwe Brodbeck .....	52
Der VFV und seine Mitglieder-Info, Jürgen Nöll .....	54
DAVC, der Club für Schrauber und Fahrer, Georg Sewe .....	56
Alt-Opel IG – Vorbild, Vielfalt und viele Freunde, Eckhart Bartels .....	58
Maserati – Träume wagen im Zeichen des Dreizacks, Heiner Bröhl .....	60
MB /8-Club – nur das Beste für den Bestseller, Thomas Guth .....	62
Messerschmitt-Club: Mekka der Mechanik, Uschi Kettenmann .....	64
Manta? Manta! Clubs im Wandel, Rainer Manthey .....	65
Renault-Clubs in Deutschland unter einem Dach, Martin Zabel .....	66
Amphicars zu Wasser und zu Lande, René Pohl .....	68
Straßenkreuzer ahoi – Classic-Car Team Franken, Eckhart Bartels .....	70
Mein Zuhause am Haken – Camping-Oldie-Club, Hajo Giesecke .....	72
<b>III. Die Geschichte der deutschen Oldtimerszene</b>	
Als die Szene fahren lernte, Halwart Schrader .....	76
Damals bis Morgen, Erik Eckermann .....	80
Tour d'Horizon, ein Dialog mit Achim Weise, Eckhart Bartels .....	84
Auch in der DDR: Die freundlichste Liebhaberei, Prof. Dr. Peter Kirchberg .....	88
Idealisten und Individualisten: Menschen machen Märkte, Hermann Ries .....	90
Frauen geben Gas, Uschi Kettenmann .....	96
Mein Schlüsselerlebnis mit Citroën, Immo Mikloweit .....	97
Neue Mobilität mit altem Omnibus, Detlef Krehl .....	99
Im Blaulicht-Milieu – die Freunde der historischen Feuerwehr, Stefan Heins .....	100
Alte Autos versichern? Das geht nicht – oder doch?, Eckhart Bartels .....	102
Erforschen, Erinnern, Erleben: Automobilhistorische Gesellschaft, Wolfgang Blaube .....	104
F-Kubik steht für das freie Forum für Fahrzeuggeschichte, Eckhart Bartels .....	106
Was wollen FIA und FIVA? Johannes Hübner .....	108
AvD, als Automobil Club von Anfang an dabei, Johannes Hübner .....	111
ADAC, der Allgemeine Club für alle Motorfahrer, Eckhart Bartels .....	113
<b>IV. Die Medienlandschaft</b>	
Spleen, Spaß, Spekulation: Die Wurzeln der Automobil Chronik, Halwart Schrader .....	115
Aller Laster Anfang: Historischer Kraftverkehr voraus, Klaus Rabe .....	118
Das Wettrennen der Fachzeitschriften, Lars Döhmann .....	120
Schwere Zeiten für die „GummikuH“, Peter Kurze .....	122
Arthur Westrup und die Medien, Peter Schwerdtmann .....	124

Motor-Journalist? Gar nicht so einfach, Diether Rodatz .....	126
Seit 10 Jahren: Auto Bild Klassik begleitet die Szene, Eckhart Bartels .....	128
Wie im Film: Meine Reise in die Kindheit, Friedolin Benteler .....	129
Automobil-Bücher – eine lange Geschichte ohne Ende, Dr. Wolfgang Kaese .....	132
Oldtimer im Netz: Mobil durch Apps und Facebook, Achim Gandras .....	135
Stay tuned – Radio Oldtimer ist online, Gerhard Slotta .....	137

**V. Markt und Marketing**

Originalität – eine juristische Bewertung, Dr. Götz Knoop .....	140
Restaurieren oder nur retten? Jürgen Nöll .....	142
Die Charta von Turin .....	144
Patina Extrem – ein Langzeit-Projekt, Prof. Hanns-Lüdecke Rodewald .....	146
Ein Pakt mit der Vergänglichkeit, Frederik Scherer .....	148
Einst und jetzt: Die Arbeiten an der Karosserie, Alex Petermann .....	151
Neu satteln – aber richtig: Innenausstattungen wie damals, Eckhart Bartels .....	153
Die Dorfschmiede – eine Werkstatt wie früher, Stefan Heins .....	155
Markt und Bewertung: Kompetenz durch Langzeiterfahrung, Herbert F. Schulze .....	157
Versicherungen im Wandel, Ralf Stumpfner .....	160
Oldtimer-Wertgutachten, warum? Renate Freiling .....	161
Technische Überwachung: Seit über 150 Jahren, Matthias A. Viegas .....	164
40 Jahre GTÜ: Das Sachverständigen-Netzwerk, Renate Freiling .....	168
Oldtimer-Preise – alles keine Überraschung, Lars Döhmann .....	170
Alles Gold was glänzt? Oldtimer-Marktpreise realistisch, Eckhart Bartels .....	173
Digitale Klassiker – eine neue Handelsplattform, Eckhart Bartels .....	175

**VI. Unterwegs zu Veranstaltungen und Messen**

Die Zeit war reif ... Veterama und mehr, Winfried Seidel .....	178
Eine Idee begeistert: Extra-Messe in Essen für Klassiker, Uschi Kettenmann .....	180
Im Norden viel Neues: Bremen Classic Motorshow als Vorbild, Eckhart Bartels .....	182
Pflicht und Kür: Technorama in Hildesheim, Eckhart Bartels .....	184
Erinnerungen an „kleine“ Messen für Miniaturen, Alexander F. Storz .....	186
Auto-Wandern: Unterwegs zum Oldtimermuseum, Eckhart Bartels .....	188
Mittendrin in Zeit und Raum: August Horch Museum Zwickau, Annett Kannhäuser .....	190
Mitten in Deutschland: 120 Jahre Automobilgeschichte Eisenach, Eckhart Bartels .....	192
Was will der Streckensprecher? Detlef Krehl .....	194
Historische Rennmotorräder – quicklebendig nach Wiederbelebung, Jürgen Nöll .....	196
Creme21 – jetzt fahr'n wir mal, Martin Vorwahl .....	198
Historische Landmaschinen – die können noch richtig arbeiten, Horst-Dieter Görg .....	200

**VII. ... und Morgen?**

Technikgeschichte – unsere Oldtimer leben weiter, Stefan Röhrig .....	203
Elektronik in Klassikern – Bedrohung oder Chance? Peter Michaely .....	205
Hilfe für alte Elektronik – Schon heute keine Sorgen, Thomas Wirth .....	207
Klassiker von Morgen? Meine Gedanken erinnern mich an ..., Knut Simon .....	208
Zukunft mit e-mobility? Falsch abgebogen, Johannes Hübner .....	210
Von H bis A – von Historisch bis Autonom, Eckhart Bartels .....	212
Vorbild schon heute: Das Swiss Car Register, Eckhart Bartels .....	214
Oldtimer-Clubs, ein Auslaufmodell?, Eckhart Bartels .....	215
Meine sechs Thesen für Morgen, Frederik Scherer .....	217

**VIII. Anhänger mit Daten und Fakten**

Motor aus – ein Schlusswort, Eckhart Bartels .....	220
Daten und Fakten, Oldtimer als Wirtschaftsfaktor, VDA .....	221
DEUVET Kontakte/Adressen .....	223

# Grußworte

## DEUVET ist Kompetenz!

Wir Oldtimerbesitzer wollen uns an historischen Fahrzeugen erfreuen und diese mobil erhalten. Dazu müssen wir uns auf unsere Partner und Gesetzgeber verlassen können. Wir, das sind Besitzer eines historischen Motorrades oder auch landwirtschaftlichen Motorfahrzeugs, Omnibus, Last- und Lieferwagens sowie jede Art von Sportwagen, Limousine, Kombiwagen, Roadster oder 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 Hobbies“. 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 seit Gründung der gemeinsamen Interessenvertretung für uns alle verbessert.

Doch dieses Glück ist zerbrechlich. Gesellschaft und Politik unterliegen dem Wandel. Unerwartete Stimmungen und allgegenwärtige 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. Mit Rückhalt in der Szene.

Das nennen wir DEUVET-Kompetenz.

In diesem Sinne allzeit eine gute Fahrt  
Ihr **Peter Schneider**  
Präsident

## Erfahrung und Können

Wer sich mehr als 40 Jahre erfolgreich für historische Mobilität verantwortlich einsetzt, kann dies nur durch Kontinuität und fachliche Kompetenz erreichen. Diese Ansprüche erfüllt seit 1976 der Bundesverband für Clubs klassischer Fahrzeuge, kurz DEUVET. Die durch die Freunde historischer Kraftfahrzeuge gegründete Interessenvertretung hat seitdem eine Reihe von Entscheidungen zu Gunsten der Nutzung unserer technischen Zeitzeugen begleitet.



Dieser verschworenen Gemeinschaft gebührt der Dank für langjähriges und arbeitsintensives Engagement. Nur auf einer gemeinsamen Basis kann die Oldtimerszene sich entwickeln und die gesellschaftlichen Wege in die Zukunft des automobilen Kulturgutes mitgestalten. Bei dieser Aufgabe ist der DEUVET ein wichtiger Multiplikator und Treffpunkt von Sachverstand und Begeisterung gleichermaßen. In einer digital geprägten Welt ist es besonders wichtig, die Historie zu dokumentieren und den nachfolgenden Generationen lebendig zu erhalten.

Dazu bedarf es der Selbstverantwortung der Freunde historischer Fahrzeuge, um das Fachwissen nicht nur digital abzulegen. Wir brauchen Menschen, die einen Großteil an Wissen und Erfahrung gerade auch die handwerklichen Fähigkeiten erhalten, fördern und weiter tragen. Deshalb ist ein starker DEUVET nicht nur ein Bewahrer, sondern gerade auch für die Zukunft unserer Mobilität ein wichtiger Partner.

### Norbert Barthle

*Parlamentarischer Staatssekretär  
beim Bundesminister für Verkehr  
und digitale Infrastruktur*

# Grußworte

## Lass uns weitermachen!

Mehr als vierzig Jahre Kraftfahrzeuggeschichte begleitet der DEUVET inzwischen – das sind Jahrzehnte, in denen sich Technik und Gesellschaft dramatisch verändert haben. Es ist dem DEUVET in dieser Zeit gelungen, sich zu einer anerkannten 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 aber Modifikationen zur Erreichung neuer Standards aus technischen Gründen gar 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 weiterhin das Interesse an Klassik-Fahrzeugen bei vielen Menschen einen hohen emotionalen Stellenwert einnimmt. Wir sehen das auch an immer mehr Beiträgen in Tages- und Publikumszeitschriften und im Netz mit neuen Medienangeboten. Mit dieser wachsenden Wahrnehmung historischer Fahrzeuge nehmen auch die politischen Aufgaben zu.

Dabei ist das Engagement des DEUVET zugunsten der historischen Fahrzeuge auch weiterhin unverzichtbar. Der Bundesverband als kompetente Interessenvertretung sorgt für Meinungsaustausch in der Oldtimerszene und übernimmt 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 aller Oldtimer-Enthusiasten!

**Matthias Wissmann,**  
*Präsident des Verbandes  
der Automobilindustrie*

## Einer für alle – Kraft und Mut für Morgen

Mit unseren Oldtimern und klassischen Fahrzeugen sind wir nicht allein. Ein prall gefüllter Veranstaltungskalender und immer neue Oldtimermessen demonstrieren dies eindrucksvoll. Dabei sind Oldtimer, gemessen am Gesamtkomplex Straßenverkehr, nur eine Facette. Das stets wachsende Verkehrsaufkommen bringt aber Probleme mit sich, welche die Gesellschaft vor immer neue Herausforderungen stellt. Mit unterschiedlichem Erfolg versuchen deshalb Politik und Automobilindustrie darauf zu reagieren. Die Minderheit der Oldtimerfreunde wird dabei schnell übersehen. Genau an dieser Stelle sollten wir uns freuen, den DEUVET als starke, wirtschaftlich unabhängige und kompetente Interessenvertretung an unserer Seite zu wissen. Mit dem notwendigen Fingerspitzengefühl die richtigen Argumente bei Behörden und politischen Entscheidungsträgern zu platzieren, erfordert unbedingt ein Verständnis dafür, wie Politik „funktioniert“. Und da ist der DEUVET mit seinem aktiven Vorstand und Beirat sehr gut aufgestellt.



Wir können uns nicht auf dem Erreichten ausruhen: Die erfolgreiche Arbeit des DEUVET braucht mehr denn je eine starke Basis. Wir müssen viele Oldtimerfreunde überzeugen, die Arbeit des DEUVET mit zu finanzieren. Leider wird die Bedeutung einer politischen Interessenvertretung in der Oldtimer-Szene unterschätzt. Wir alle sind daher aufgefordert, die Arbeit des DEUVET jedem einzelnen Besitzer klassischer Fahrzeuge zu verdeutlichen ...

Jeder Einzelne von uns ist ein Botschafter für unser Hobby. Wenn behauptet wird, Oldtimer sind nur ein Spielzeug für Reiche, dann präsentieren wir unsere liebevoll und leidenschaftlich gepflegten „Brot und Butter“-Oldies. Wenn gegen längere HU-Fristen und für Fahrverbote votiert wird, müssen wir den technisch einwandfreien Zustand und die geringe Beteiligung am Straßenverkehr dagegen halten. Auch spricht für unser Umweltbewusstsein, wenn wir beim Parken die Öl-Pappen verwenden. Auch so bleiben Oldtimer und ihre Besitzer sympathisch, ebenso wie unser DEUVET, der sich seit über 40 Jahren erfolgreich für die besonderen Belange aller Oldtimerenthusiasten einsetzt. Danke für gestern – und viel Mut und Kraft für morgen.

**Thomas Guth**  
*1. Vorsitzender MB /8 Club  
Deutschland e.V.*

Eckhart Bartels

# Fotowettbewerb: Was bietet ein Club an Mehrwert

Wir wollen hier die aktiven Oldtimer-Vereine und Clubs für klassische Fahrzeuge loben. Die unermüdliche Arbeit dieser Clubverantwortlichen gilt es zu würdigen und wo immer es geht zu unterstützen. Ohne ihre Bereitschaft, die Gemeinschaft Gleichgesinnter zu motivieren, zu informieren und tatkräftig zu begleiten, wäre so mancher Einzelkämpfer mit seinem Oldie verloren, denn auch im Internet findet er nicht alles was er sucht. Als Oldtimerfreund braucht man für viele Themen freundschaftliche, vertrauensvolle Hilfe. Und gesammelte Erfahrung. Leider dominiert inzwischen die Ansicht, ein Verein sei doch nur „tote Hose“. Das Geld könnte man sich sparen. Es gibt doch jetzt alles im Internet, sodass man nach eigener Lust und Laune Kontakte knüpfen und „Infos“ abgreifen kann. Bleibt die Frage: Sind Vereine „out“? Nein, das stimmt so nicht.

Ohne die organisierte Hilfe in einer Gemeinschaft und Bereitstellung des über Jahre gesammelten Wissens sind die Besitzer klassischer Fahrzeuge nur auf unsichere Informationen im Netz angewiesen. Wenn Kauf und Betrieb eines Old- und Youngtimers dann teurer wird, kommt die Erkenntnis für eine gute Partnerschaft im Club zu spät. Es ist kein Geheimnis, dass nachwachsende Generationen sich immer weniger für Clubs und Vereine interessieren und folglich fast überall der Nachwuchs fehlt. Der DEUVET nahm deswegen sein Jubiläum zum Anlass, die Arbeit der Vereine und Clubs und den Nutzen einer Mitgliedschaft in ein aktuelles Bild zu rücken. In schöne Bilder. Deshalb wurde vom DEUVET, als Bundesverband der Clubs für klassische Fahrzeuge, ein Fotowettbewerb ausgeschrieben.

Die Aufgabe war, mit Bildern das Clubleben zu begleiten. Zu zeigen, was eine Mitgliedschaft in einem Club dem Einzelnen an Gewinn und Freude vermitteln kann. Dazu gab es drei Themengruppen:

1. **Clubleben**, Geselligkeit, Freundschaft und Vertrauen rund um das historische Fahrzeug
2. **Technik Partnerschaft** bei Restaurierung, Teilesuche und Hilfen zur Originalität
3. **Marktkennntnis**: Die langjährige Arbeit gewährleistet viele Informationen für Werterhalt und korrekte Bewertungen. Hier stehen Dokumentation und historische Daten zur Verfügung.



▲ Ein Bild sagt mehr als 1000 Worte, meinte schon 1962 der renommierte Fotograf und Motorjournalist Paul Botzenhardt

Auch wenn Geld nicht alles ist. Aber Lust und Laune können schnell getrübt werden, wenn man das fehlerhafte Fahrzeug zu teuer erwirbt, permanent Pannen hat und wegen sichtbarer Mängel auch keine Anerkennung findet... Eine Mitgliedschaft in einem gestandenen Verein oder Markenclub macht Sinn – deshalb sollten Besitzer im Laufe des Jahres Bilder einreichen, die durch eine Jury bewertet wurden. Am Festabend wurden die Gewinner in drei Themenkategorien gekürt. Sie waren Gäste des Bundesverbands und erhielten einen Motorenbausatz im Maßstab 1:4 als Dank für ihre Beteiligung. ■



▲ Auszeichnung der Gewinner: Franzis Lernpakete Motoren

Prämierte Motive

## Thema 1: Mein Club fördert die Geselligkeit und Freundschaft



▲ 1. Platz: 34 Punkte, Stephan Lindloff, Wildeshausen „Unsere gemeinsame Hanomag-Halle“



▲ 2. Platz: 24 Punkte, Peter Dahlström, München. „Wir gehören zusammen - unser Motorrad-Stammtisch“



▲ 3. Platz: 23 Punkte, Jolanda Versleijen, Holland. „Das verbindet uns über alle Grenzen“

Uwe Brodbeck

# ASC: Das Kraftfahrzeug begann als Schnauferl

Gerade erst 15 Jahre sind seit Erfindung der selbstfahrenden Kutsche vergangen, da vereinbarten die ersten „Selbstfahrer“ dieser „schnaufenden Motorwagen“, einen regelmäßigen Erfahrungsaustausch in einem neu zu gründenden Herrenclub. Ziel ist der Dialog untereinander und mit den Motorwagen-Herstellern, um eine Verbesserung und Weiterentwicklung der Automobile zu erreichen. Damit ist der „Allgemeine Schnauferl Club e.V.“ seit 1901 die älteste Autler-Gemeinschaft, die die Entwicklungen des Kraftfahrzeugs und die damit verbundenen Ereignisse begleitet hat.

Erster Präsident des ASC wurde Gustav Braunbeck aus dem Verlagswesen. Sein Bruder Richard übernahm bis 1908 die Schriftleitung für das erste Clubmagazin „Das Schnauferl“. Diese Zeitschrift ist noch heute das offizielle Organ des Allgemeinen Schnauferl Clubs. Nicht zuletzt durch diese Fachinformationen fand der ASC viele Mitglieder aus den Reihen der Gründerväter des Automobils wie Gottlieb Daimler, Adam Opel, August Horch, Ettore Bugatti, Wilhelm Maybach, Carl F. W. Borgward und Ferdinand Porsche. Auch Carl Benz, der „Erfinder“ des Automobils, schätzte den ASC und wurde im 25. Gründungsjahr zum „Ehrenschnauferlbruder“ ernannt.

Noch immer zählt der Club über 1500 Mitglieder, darunter sind eine Reihe von Persönlichkeiten „mit Bleifuß“ wie Hans Herrmann, Sepp Greger, Eberhard Mahle, Paul Ernst Strähle, Jochen Mass sowie „Legenden“ wie Hans Stuck, Rudolf Carracciola, Manfred von Brauchitsch, Rennleiter Alfred Neubauer und viele weitere, die aus automobiler Interesse zum ASC fanden. Auch ohne „öffentliche Meriten“ oder einem Rolls-Royce kann jeder mit Interesse an historischen Fahrzeugen Mitglied im ASC werden. Neben Veranstaltungen mit Automobil-Veteranen und Youngtimern ist der gesellschaftliche und freundschaftliche Umgang mit Gleichgesinnten ein vordringliches Anliegen aller Clubmitglieder untereinander.



**Uwe Brodbeck** ist Jahrgang 1941. Als er in Süddeutschland in die Schule kam, fuhren nur amerikanische Militärfahrzeuge durch die Stadt am Neckar. Beruflich beginnt er mit einem Volontariat bei der Esslinger Zeitung. Der abwechslungsreiche Alltag eines Reporters hatte ihn gepackt. Bald wurde er Polizeireporter der „Stuttgarter Nachrichten“. Spätestens jetzt spielten auch Autos eine wesentliche Rolle, was bald als Redakteur bei der unabhängigen Volkswagen-Kundenzeitschrift „Gute Fahrt“ lesbar wurde, wo er schon seinen ersten Porsche, einen 356 Super 90, fuhr. Da aber die Käfer und seine Derivate nicht alles sein konnten, wechselte Brodbeck als Ressortleiter zur Fachzeitschrift „auto, motor und sport“ im Hause Motor-Presse in Stuttgart. 14 Jahre gestaltete er die redaktionelle Qualität des Wochenmagazins. 1984 übernahm Brodbeck die Aufgaben als Sprecher Motor- und Wirtschaftspresse bei der Porsche AG in Zuffenhausen. Es folgte der Ruf zu Mercedes-Benz als Leiter Öffentlichkeitsarbeit. Dort gehörte auch das Museum zu seinem Bereich. Sein Arbeitgeber als Partner der Weltausstellung EXPO2000 übertrug Brodbeck von Oktober 1995 bis Mai 1998 die Leitung der Marketing- und Kommunikationsaufgaben der Expo 2000 in Hannover. April 2001 endete die aktive Zeit bei Daimler Chrysler. Im Ruhestand gründete Brodbeck in Filderstadt seine Agentur Brodbeck Kommunikation. Für die Stadt Stuttgart rief Brodbeck den internationalen Kongress „World Mobility Forum“ ins Leben, den er als Geschäftsführer fünf Jahre lang leitete. Seit 2008 bekleidet Uwe Brodbeck das Amt des Präsidenten des ASC, dem Allgemeinen Schnauferl Club.

Der ASC arbeitet heute in 15 Landesgruppen mit einer gewissen Selbstständigkeit. Sie organisieren eigene Clubabende mit Vorträgen, Besuche von Museen oder Ausfahrten mit „Benzingesprächen“. Zudem sind die Landesgruppen reihum für die Durchführung der „Internationalen deutschen Schnauferl-Rallye“ zuständig, die im Jahr 2016 als 61. Schnauferl-Rallye von der Landesgruppe Württemberg-Hohenzollern organisiert wurde. Diese Schnauferlrallye ist eine sog. FIVA A-Rallye mit höchster Wertigkeit innerhalb des Weltverbandes FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens).

Dabei müssen gewisse FIVA-Kriterien eingehalten werden. Die einzelnen Klassen sind

- A Ancestor bis Baujahr 1904,
- B Veteranen bis Baujahr 1918
- C Vintage bis Baujahr 1930
- D Classic bis Baujahr 1945
- E Post War bis Baujahr 1960
- F bis Baujahr 1970
- G ab 1971 (Fahrzeugmindestalter 30 Jahre).

Auch der Zustand der Fahrzeuge wird präzisiert, wobei das Ergebnis einer technischen Untersuchung in einem Wagen-

drei Tagen mit verschiedenen Aufgaben gefahren. Damit auch alle Fahrzeug-Altersklassen aktiv werden können, unterteilt man die Tagesetappen in eine längere und kürzere Route. Von den Veteranen bis Baujahr 1918 – liebevoll auch „Messingklasse“ genannt – wird man kaum mehr als 100 km Tagesleistung verlangen, die neueren müssen schon bis zu 200 km und mehr absolvieren, was der tatsächlichen technischen Entwicklung ihrer Baujahre entspricht. Natürlich werden den Teilnehmern nicht nur Prüfungen abverlangt, ganz wichtig bleibt Geselligkeit.



Der ASC ist Gründungsmitglied der FIVA. Im Gegensatz zur FIA mit Sitz in Paris, die für das gesamte Automobilwesen zuständig ist, also auch für den Motorsport, konzentriert man sich bei der FIVA in erster Linie auf das rollende Kulturgut. Also für möglichst authentische Automobilmotoren. Dabei geht es bei den FIVA-Veranstaltungen ganz selten um Geschwindigkeit, sondern eher um Gleichmäßigkeit und auch Geschicklichkeit, also auch um das Beherrschen des eigenen Fahrzeugs. Diese Veranstaltungen werden in verschiedene Größen und Wertigkeiten beurteilt und bekommen den Status einer A- oder B-Rallye.

pass, der so genannten FIVA-ID Card festgehalten wird. Dabei unterscheidet man in „Standard“, das bedeutet seit dem Bau völlig unverändert, „Umgebaut“ während der üblichen Nutzungsdauer, also Veränderungen und Reparaturen, die durch den Gebrauch entstanden sind, „Nachbauten“ und Repliken, sowie umgebaut außerhalb der üblichen Nutzungsdauer.

Die „Internationale Deutsche Schnauferl-Rallye“ ist alljährlich Höhepunkt der Saison. Dabei können bis zu 150 Automobile und mehr am Start sein, ein recht umfangreicher logistischer Aufwand für die verantwortliche Landesgruppe. Zumeist wird an zwei bis

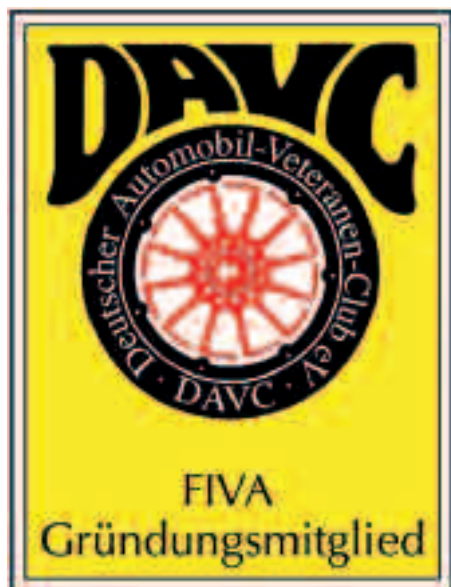
Ein weiterer Höhepunkt ist die abendliche Gala mit Siegerehrung. Hier pflegen die Teilnehmer wohlverstandene Traditionen mit Genuss. Das bedeutet aber auch, dass freundschaftliche Ausfahrten ebenso sportlich, locker gekleidet absolviert werden, um den Fahrspaß ganz oben anzusiedeln. So sollen auch die nächsten Jahre dem Traditionsclub viele junge Mitglieder folgen, die dem kraftfahrzeugtechnischen Kulturgut ihre Referenz erweisen und sich technisch wie gesellschaftlich beteiligen wollen.

Herzlich willkommen. ■

Georg Sewe

# DAVC, der Club für Schrauber und Fahrer

DAVC steht für Deutscher Automobil-Veteranen-Club e.V. Er bietet seit 1965 eine aktive Heimat für die Enthusiasten historischer Motorfahrzeuge. Die Begeisterung für Technik, Geschwindigkeit und Design mit allen seinen Entwicklungen und Facetten hat schon immer eine große Faszination auf die Menschen ausgeübt. Allerdings, in den 1960er Jahren waren es noch nicht sehr viele Individualisten, die diesem natürlichen Drang zum Sammeln und Jagen alter Dinge nachgegeben haben. Damals strebte man überwiegend nach Neuem, Modernem und Unbekanntem. Dem entsprach der verbliebene Fahrzeugbestand aus der Vorkriegszeit nicht, denn er hatte meistens Mängel, war optisch unansehnlich und manchmal auch beschämend unzuverlässig. So drohte vielen alten Fahrzeugen die Verschrottung. Waren denn tatsächlich nur noch neue und moderne Konstruktionen gefragt? Nein, für einen zuerst nur kleinen Kreis Bewahrer und Freunde historischer Fahrzeuge bestand dringender Handlungsbedarf.



nannte den DAVC auch den Club der aktiven Schrauber und Fahrer. Das Schrauben ist heute vielleicht weniger geworden, doch jeder ist gern unterwegs und kennt sich technisch mit historischen Vehikeln bestens aus.

Erinnern wir uns noch an zwei Rahmenbedingungen: 1966, der DAVC hatte gerade erst laufen gelernt, beteiligte sich der Vorstand zusammen mit dem ASC an der Gründung der internationalen Interessenvertretung für historische Fahrzeuge, der heutigen FIVA, der Fédération Internationale des Véhicules Anciens. Zehn Jahre später, nunmehr deutlich sicher im Sattel, nahm man 1976 am Gründungs-

Am 30. März 1965 wurde der Deutsche Automobil-Veteranen-Club (DAVC) in Stuttgart gegründet, da es scheinbar keinen Freundeskreis für Schrauber und Fahrer alter Fahrzeuge gab. Die Botschaft kam gut an und mit großer Begeisterung folgten in den ersten Jahren überraschend viele Mitglieder den Idealen des DAVC. Jährlich nahm das Angebot an Veranstaltungen in den neu aufgestellten Landesgruppen zu, und auch die gesellschaftliche Präsenz und Mitarbeit in Gremien und Verbänden wäre ohne das Engagement der Mitglieder bis heute nicht möglich gewesen. Dabei verstand sich der DAVC von Anfang an als Club ohne Allüren und, seinerzeit ganz wichtig, ohne komplizierte Aufnahmebedingungen. Wir erinnern uns gerne: Man



**Georg Sewe**, geboren 1951 in Lübeck als Sohn eines Landwirts, erlernt in Hamburg ab 1966 den Beruf des Flugtriebwerkmechanikers und absolviert 1971 sein Fachabitur für ein Maschinenbaustudium in Berlin.

1978 kehrt Sewe zurück nach Lübeck, um sich als Subaru-Händler mit einem Kfz.-Meisterbetrieb selbstständig zu machen. Bald folgen zusätzliche Werkstattebereiche für Karosseriearbeiten und Lackiererei. Als Betriebswirt übernimmt Georg Sewe von 1990 bis 1998 die Aufgaben eines Ford Haupthändlers und arbeitet seit 2004 als Kfz-Sachverständiger.

Trotz der beruflichen Entwicklungen bleiben die Alltagsfahrzeuge wie Triumph TR4, Jaguar XJ 6 oder auch Honda CB 450 sowie ein Deutz D 40 in seinem Besitz und erlangen über die Jahre durch Pflege und handwerkliche Arbeit den anerkannten Oldtimer-Status. Mit einem Volvo 444 aus dem Jahre 1954 tritt Sewe bereits 1984 in den DAVC ein, übernimmt alsbald Verantwortung in der Landesgruppe Ostsee und wird durch die Mitglieder als Vizepräsident in die Führung des DAVC berufen. Seit 2011 ist Georg Sewe gewählter Präsident im Deutschen Automobil Veteranen Club.

treffen von 22 Clubs für eine gemeinsame Basis der deutschen Oldtimerszene teil: Aus der deutschen Arbeitsgemeinschaft für Veteranenfahrzeug- und Markenclubs wurde bald auf einer der jährlichen Zusammenkünfte im Rahmen der Veterama in Mannheim der DEUVET e.V. gegründet, der seitdem die Oldtimerszene erfolgreich mit seinen Projekten begleitet. Damals war übrigens noch nicht allgemeingültig definiert, was ein Veteranenfahrzeug ist. Als erste Aufgabe wollte man deshalb gegenüber den nationalen Behörden und Institutionen Regeln durchsetzen, damit die Fahrzeuge älter als 25 Jahre als „Veteran“ eingestuft werden. Heute hat man es erreicht: der Status „Oldtimer“ beginnt ab 30 Jahre nach Erstzulassung, guter Zustand vorausgesetzt.

Den DAVC repräsentieren heute rund 1.500 Mitglieder in 15 Landesgruppen. Sie alle haben in den ersten Jahrzehnten maßgeblich mit dazu beigetragen, dem Oldtimerhobby und seine Betreiber zu der heutigen großen Akzeptanz zu verhelfen. Oldtimer sind nicht nur Zeugen und Zeugnisse unserer technischen Kultur, sie sind ebenso Sympathieträger in unserer modernen Gesellschaft. Aus dem Oldtimer-Hobby hat sich mittlerweile ein erheblicher Wirtschaftszweig entwickelt, die Klassiker-Szene wächst kontinuierlich und mit ihr das Angebot der Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe sowie der Handel und der Veranstaltungstourismus. Für jeden gibt es inzwischen Oldtimertreffen nach seinem „Geschmack“.



▲ Treffpunkt DAVC-Clubstand auf der Technorama

Eine Entwicklung sehen wir auch mit Sorge und Suchen weiterhin nach Antworten: der Zusammenschluss in Vereinen verliert beim Nachwuchs leider an Attraktivität. Durch den gesellschaftlichen Wandel kommen neue Herausforderungen auf die klassischen Clubs zu: Nicht nur Oldtimervereine müssen sich heute u.a. den sozialen Netzwerken öffnen und weitere Möglichkeiten der Vernetzung und Kommunikation erschließen – immer nach dem Motto: Wir leben Oldtimer, durch Schrauben, Fahren und Bewahren des technischen Kultur-gutes. Noch Fragen? [www.davc.de](http://www.davc.de) ■



▲ DAVC-Deutschlandtreffen in Schwäbisch Hall 1969



▲ Konsul Hermann Walter Sieger schuf im Jahr 1970 Oldtimer-Briefmarken für den Staat Ajman – die abgebildeten Autos gehörten DAVC-Mitgliedern

Martin Zabel

# Renault Clubs in Deutschland – D'ARC für ein gemeinsames Dach

In ein Buch über Geschichte und Geschichten der Oldtimer in Deutschland in den letzten 40 Jahren gehört auch ein Beitrag über Markenclubs und ihre wechselseitige Beziehung zum Konzern. Unlängst feierte ein Dachverband dieser Markenclubs sein 20-jähriges Bestehen. Zünftig am Nürburgring. Auch das hat eine lange Tradition: Schon im 28. Jahr trafen sich in diesem Jahr 2017 die im Dachverband D'ARC (Bundesverband Deutscher Alpine und Renault Clubs e.V.) zusammengeschlossenen Markenclubs zu ihrem Meeting an historischer Stätte.

Die deutsche Renault Clubszene besteht aus fast 100 Markenclubs mit über 4000 besonders engagierten Renault Freunden. Es gibt darunter Clubs, die sich bestimmten Renault-Modellen verschrieben haben (und die meistens überregional aktiv sind) und solche, die sich allen Fahrern der Automobile mit der Raute im Kühlergrill öffnen (eher örtliche Clubs, die sich nicht unbedingt in der Auto-Szene kennen gelernt haben müssen). Einige Clubs haben ihre Schwerpunkte bei den klassischen Renault-Modellen, teils Typ-bezogen wie Renault 4, Renault 5, Renault 16 und Alpine, teils aber auch Typ-übergreifend wie der Renault-Oldie-Club Viersen, der seit Anfang der 1990er Jahre jährlich ein buntes Treffen mit über 100 Renault Oldies auf die Beine stellt. Seit einiger Zeit gibt es auch einen Club, der sich besonders den Youngtimern verschrieben hat, denn es ist nicht zu übersehen, dass bei den

Modellen der 1980er und 1990er Jahre die Zukunft der Oldtimer-Szene liegt.

Die Renault-Clubs und ihre Mitglieder verstehen sich als Marken-Botschafter und werden deshalb auch von Renault entsprechend gefördert, mit internen Informationen versehen und erhalten vielseitige pragmatische Hilfen. Sie dürfen offiziell das Firmenlogo in ihrer Clubpräsentation verwenden und geben gemeinsam eine von Renault zu 100 Prozent finanzierte nicht zensierte Zeitschrift heraus, in der sie sich und ihre Aktivitäten in Wort und Bild präsentieren. Bei einem (nach Möglichkeit jährlich stattfindenden) Ersatzteilverkauf in der deutschen Firmenzentrale in Brühl können die Clubs und ihre Mitglieder die nicht mehr vorzuhaltenden Teile für ihren eigenen Bedarf zu kleinen Preisen erwerben. Auch gemeinsame Veranstaltungen wie die bis 2015 bestehende



**Martin Zabel**, Jahrgang 1955, erlebt seine Jugend im geteilten West-Berlin. Schon als Student für Stadt- und Regionalplanung an der TU Berlin bewegt er bis zu seinem Diplom im Jahre 1981 einen preiswerten Renault R16, der ihn auch zum ersten Arbeitgeber, dem Stadt Planungsamt in Frankfurt am Main, begleitet. 1993 folgt ein beruflicher Wechsel nach Grevenbroich und 1999 der Einsatz im Denkmalschutz.

Neben Familiengründung und notwendiger Mobilität mit weiteren Renault-Exemplaren entwickelt sich 1991 der Wunsch nach Erfahrungsaustausch und gemeinsamen Renault-Aktivitäten.

Als passionierter R16-Besitzer beteiligt sich Zabel an der Gründung des „Club 16“ und übernimmt über Jahre die Verantwortung des 2. Vorsitzenden. Als Kenner der Renault-Szene initiiert er 2004 die regionale Arbeit durch Gründung der „R16-Freunde Grevenbroich“ und integriert den Freundeskreis in die deutsche Renault Club Szene „D'ARC“, die gemeinsame Basis für Alpine bis Renault. Zabel ist auch begeisterter Anhänger der historischen Campingszene.

World Series by Renault wurden und werden unter der Schirmherrschaft von Renault großzügig gesponsert. Höhepunkt des Clubjahres ist das oben erwähnte sogenannte Ringtreffen im Dorint-Hotel am Nürburgring, zu dem regelmäßig mehr als die Hälfte aller Mitgliedsclubs mit über 300 Teilnehmerinnen und Teilnehmern in die Eifel pilgern. Hier findet die Jahreshauptversammlung des D'ARC statt, erfahren die Clubs Neues aus der Renault-Welt und treffen sich abends zu einem Bankett mit Buffet und Tanz, bei dem auch der alljährliche Club-Award für die Aktivsten unter den Aktiven verliehen wird.

In vielen Gesprächen, die ich in der deutschen Oldtimer-Szene führe, und in denen



ich natürlich von unseren Clubs berichte, wird mir immer wieder bestätigt, dass das einmalig ist, was Renault für seine Clubs tut – und die Clubs für Renault. Es ist so

hoffen, dass das noch lange so bleibt und vielleicht die eine oder andere Marke diesem Beispiel folgt. Die Renault-Freunde wissen es zu schätzen.



Als Mitgliedsclub im D'ARC sind die R16-Freunde Grevenbroich auch dem DEUVET beigetreten, weil sie sich hier auch verkehrspolitisch gut vertreten wissen. Neben den gemeinsamen D'ARC-Aktivitäten gibt es natürlich auch individuelle Schwerpunkte, die auch über die Marke Renault hinausgehen. So ist der Oldtimer-Nostalgie-Tag des ADAC in Grevenbroich ein regelmäßiger Treffpunkt genauso wie der Werkstatt-Tag, bei dem mit anderen französischen Markenclubs im Rheinland auf dem Gelände eines unserer Clubmitglieder sowohl gefachsimpelt als auch gemeinsam geschraubt wird. Die französische Lebensweise, zu der auch mal ein gutes Essen und das dazu passende Glas Rotwein gehört, kommt natürlich auch nicht zu kurz. Es bleibt zu hoffen, dass wir noch lange Spaß an und mit unseren Fahrzeugen haben, wozu uns der DEUVET weiterhin seine Unterstützung geben möge. ■



Dr. Peter Kirchberg

# Auch in der DDR: Die freundlichste Liebhaberei

Liebhaber alter Technik auf zwei, drei, vier und mehr Rädern gab es in der DDR ebenso wie anderswo. Allerdings hatten sie ein Problem: sie waren nicht gesellschaftlich akkreditiert. Die Altfahrzeuge trugen ausnahmslos Markenzeichen von Firmen, die aus der kapitalistischen Vergangenheit stammten und/oder – noch schlimmer – die es nur im Imperialistischen Westen gab. Und demonstrativ die Langlebigkeit und technische Qualität solcher Technik vorzuführen, das grenzte schon an Konzern-Propaganda. Also blieben Liebhaberei, Fahrzeugpflege und gelegentliche Ausfahrten auf den Privatbereich begrenzt.

Im Jahre 1957 änderte sich das. Die Veranstalter der Festwoche „30 Jahre Sachsenring“ wollten auf die großen Traditionen vor Ort hinweisen und so stellten sie Automobile und Motorräder von ehemals bei Rundfahrten auf dem Ring unter großem Beifall des Publikums vor. Damit war das Eis gebrochen. Beim Internationalen Touristentreffen 1960 in Meißen fand das erste DDR-offene Kfz-Veteranentreffen der DDR statt. Im Mai 1961 lud das Dresdner Verkehrsmuseum zum „1. Kraftfahrzeugveteranen-Treffen“ ein. Teilnehmer mit 60 Automobilen und 80 Motorrädern folgten und fanden ein überwältigendes Publikum. Die Zahl der Veranstaltungen

stieg fortan von drei mit 257 Teilnehmern im ersten Jahr auf 19 mit 1.430 Aktiven im Jahre 1968.

Die Initiative zur Belebung dieser für die DDR neuartigen Veranstaltungen ging durchweg von Enthusiasten aus, die beim Dresdner Verkehrsmuseum Hilfe und Unterstützung fanden. Dort hatte sich eine Arbeitsgemeinschaft Kraftfahrzeuggeschichte unter Vorsitz des stellvertretenden Museumsdirektors, Rudolf Seidel, gebildet, die Anregungen, fachliche Informationen und schließlich ein empfohlenes Regelwerk vermittelte. Ungelöst blieb das Problem einer gesellschaftlichen Dachorganisation,



**Dr. Peter Kirchberg** ist 1934 in Dresden geboren. Technik- und Verkehrsgeschichte sind die Fachgebiete des habilitierten Historikers. Er lehrte sie 25 Jahre lang, zuletzt als 1990 berufener Professor mit Lehrstuhl an der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ in Dresden, die 1992 aufgelöst wurde. Im gleichen Jahr etablierte sich Kirchberg als freiberuflicher Historiker. Kirchberg machte sich einen Namen durch Veröffentlichungen zur Geschichte des Kraftfahrzeugs, vor allem zur sächsischen Automobilindustrie und ihren Produkten. Als historischer Fachberater der Audi AG folgten seit 1990 weitere Buchpublikationen zu den Marken Horch, Audi und Auto Union. Als Vorsitzender des Beirates des August Horch Museums in Zwickau war er an dessen Entstehen maßgeblich beteiligt. 2009 hat F-kubik, das Forum für Fahrzeuggeschichte, den Wissenschaftler in Würdigung seiner Verdienste um die Automobilgeschichte mit dem „Goldenen Kolben“ ausgezeichnet.

die den Veranstaltern Rückhalt für den Umgang mit Versicherern und Behörden liefern konnte. Schließlich erklärte sich der Allgemeine Deutsche Motorsport Ver-



▲ Dresdner Rallye mit Halt in Meißen



▲ DDR-Fahrzeugregistrierung: Dauerstartnummer

band (ADMV) dazu bereit. Dies bedeutete allerdings, dass die von Natur aus eher auf Beschaulichkeit und Geselligkeit orientierte Kfz.-Veteranen-Klientel nun in die Niederungen des Leistungsportes eintauchen musste.

Wertungsläufe für eine Bestenermittlung, Pokalwettbewerb und Punktesysteme sowie Leistungsprüfungen im Interesse der für die Wertung erforderlichen Differenzierung prägten nun die Veranstaltungen. Es wurde um Punkte gefeilscht, Proteste waren zu bearbeiten, eine umfassende Registrierung war unumgänglich. Der ursprüngliche Spaß an der Freude trat bald hinter dem Systemcharakter zurück. Dennoch hat auch diese Art ihre Anhänger gefunden, vor allem aber hat sie maßgeblich zur qualitativen Verbesserung der teilnehmenden Fahrzeuge beigetragen.

Von Anfang an wurde Wert auf eine getrennte Wertung von Fahrzeug-Originalität und -Zustand gelegt, um die zunächst noch zuhauf anzutreffenden „Ölsardinen“ zu kultivieren und auch einen Anreiz zur sachkundigen Restaurierung zu vermitteln. Die bereits genannte AG Kraftfahrzeuggeschichte am Verkehrsmuseum lieferte dafür die Grundlagen, die bald für alle Veranstaltungen verbindlich geworden sind. Nach einigen Modifikationen sah das Bewertungssystem 110 Punkte maximal pro Fahrzeug vor, wovon 65 für die Originalität und 45 für den Zustand gezählt worden sind. Nach Baujahren geordnet sind die Fahrzeuge in zunächst sechs, später acht Klassen eingeteilt worden. Die Fahrzeugabnahme gestaltete sich dabei sehr zeitaufwändig, weshalb sie schon bald nicht mehr zu jeder Veranstaltung, sondern nur noch an zwei von etwa 30 Veranstaltungen im Jahr vorgenommen worden ist.

Die zwangsläufige Folge war 1968 die Einführung eines Fahrzeugpass, dessen Besitz jedem Aktiven zur Pflicht gemacht worden ist. Darin wurden die Abnahmeergebnisse vermerkt, die erst bei nachweislichen Verbesserungen geändert werden konnten. Ebenfalls 1968 sind an alle Teilnehmer Dauerstartnummern vergeben worden, die für alle Veranstaltungen galten. Untrennbar mit der Pass-Ausgabe war die Einrichtung einer zentralen Kartei, in die alle teilnehmenden Fahrzeuge mit ihren Besitzern und Startnummern eingetragen worden sind. Womit eine sehr klare Übersicht über die gesamte Szene gegeben war – zur Freude gewiss nicht nur der Organisatoren. Die Späher und Häscher von Schalck-Golodkowski waren regelmäßige Gäste unter den Zuschauern und dankbar für geringere Büro-Arbeit...

trittsgelder entrichtenden Interessenten aller Altersklassen sind Bestandteile großartiger Erinnerungen an damals.

Schon in den 1970er Jahren pochten ausländische Liebhaber an die Tore und fanden Einlass mit ihren hervorragend restaurierten Fahrzeugen. Zunächst aus der Tschechoslowakei, später auch aus Österreich kommend gehörten sie bald zum gewohnten Bild. Als letzte durften dann auch die Freunde aus dem anderen Deutschland kommen, wenn es auch schon kurz vor Toresschluss war. Im Mai 1989 waren sie in ansehnlicher Zahl und mit traumhaften Fahrzeugen nach Dresden gekommen – freundschaftliche Bande waren die sofortigen Folgen. Und sie hielten bis lange nach der Wende.



▲ Dresden 1961

Dank der Integration unter dem Dach eines Sportverbandes mit der ihm innewohnenden unvermeidbaren Sucht nach Statistiken ergab sich schon bald die dort unvermutete Erkenntnis, dass diese historische Disziplin des Umganges mit Kraftfahrzeugveteranen die höchsten Wachstumsraten im Hinblick auf Teilnehmer und Zuschauer auswies. Die Resonanz entlang der Strecken bei den Ausfahrten war umwerfend – und ist es übrigens bis heute geblieben. Zu jeder Veranstaltung gehörte am letzten Tag eine Zeit der Ausstellung, die für alle Teilnehmer Pflicht war. Fünftellige Besucherzahlen, mit in Schlangen auf Einlass wartenden und bereitwillig Ein-

Seit 1989 hat sich wie im gesamten übrigen Leben auch bei den Clubs mit den Motorveteranen vieles geändert. Sie mussten lernen, sich selbst über Wasser zu halten und das ausschließlich auf ehrenamtliche Art und Weise. Viele haben das nicht schaffen können, wenige aber schon. Zu denen gehört die Szene in Dresden, von der einst alles ausging und die heute noch schönste Veranstaltungen auf die Räder stellt. Geblieben ist aber auch die Begeisterungsfähigkeit der Zuschauer, die noch heute die Strecken säumen und den Teilnehmern die Gewissheit vermitteln, dass sie die freundlichste Liebhaberei im Motorsport pflegen. ■



Wolfgang Blaube

# Erforschen, Erinnern, Erleben: die Automobilhistorische Gesellschaft

Die Automobilhistorische Gesellschaft e.V., kurz AHG, wurde im November 1997 gegründet – ziemlich genau 100 Jahre, nachdem der Motorwagen eine kurze Karriere von der Erstentwicklung zum halbwegs seriell gefertigten Luxusartikel beschritten hatte. Von vielen Unternehmen und in zahlreichen Beiträgen erfuhr man von dem faszinierenden Werdegang der Motorisierung, der während der vergangenen 100 Jahre stattgefunden hatte. Nur selten aber historisch korrekt: Die glorreichen Geschichten aus der Geschichte wurden (und werden) häufig verdreht oder verfälscht, vereinfacht oder fehlgedeutet – nicht selten, um einen Hersteller mittels markenfreundlich gefärbter Auslegungen in ein Licht zu rücken, das heller strahlt als die Wirklichkeit.

Den acht Automobilhistorikern, die sich im Herbst 1997 in Berlin zusammenfanden, war das ein Dorn im Auge. Und so gründeten sie mit der AHG einen Verein, dessen maßgeblicher Zweck die kritische, unabhängige, wahrheitsgetreue Darstellung der automobilen Evolution und derer Akteure ist.

Seitdem ist die AHG auf rund 100 Mitglieder angewachsen: Historiker, Publizisten, Techniker, Dozenten, Chronisten, Archivare, Privatsammler, Museumsbetreiber, Kuratoren – aber auch Branchenfremde, die sich der Erforschung der Kraftfahrtgeschichte einfach mit Leidenschaft widmen. Die derzeitige Altersspanne reicht von 21

bis 96 Jahre. Manche besitzen Fahrzeuge, deren dürre Räder bereits zum Zeitpunkt der AHG-Gründung ein volles Jahrhundert durchrollt hatten, andere nicht mehr als ein Fahrrad. Aber allen ist bewusst, dass davon nicht die Begeisterung für die gemeinsame Sache abhängt.

Keine kraftfahrtechnischen Errungenschaften und niemand unter deren Schöpfern sind zu unwichtig, als dass sie nicht den Respekt und die Erinnerung der Nachwelt verdienen. Deshalb finden sich in der AHG vor allem viele Mitglieder, die überlebende Dokumente, Artefakte oder fahrende Zeugnisse längst vergangener Urheber und Hersteller bewahren. Um sie



▲ Automobilhistorisches Jahrbuch I



▲ AHG bei Melkus in Dresden



▲ AHG-Gruppenbild bei den Metternich-Tagen 2015 in Bad Homburg v.d.H.

zu zeigen und zu beschreiben – und somit davor schützen, in Vergessenheit zu geraten. Dass diese Mitglieder bisweilen direkte Nachfahren jener Schöpfer sind, ist dabei fast selbstverständlich. Wie auch die Tatsache, dass wiederum andere ihre Leidenschaften den exotischen Sackgasen der Automobilhistorie widmen – etwa dem Sodengetriebe oder Fahrzeugen mit rhombischer Radanordnung.

Solche Themen finden sich in Artikeln und Fachbüchern einzelner Mitglieder wieder, aber auch in allgemeinen Publikationen der AHG. Wobei das Fernziel der Gesell-

schaft ist, eine Enzyklopädie aller Kraftwagenhersteller im deutschsprachigen Raum seit 1886 zu erstellen – immerhin geht es um mehr als 600 untergegangene Firmen, vom Großunternehmen der Industriegeschichte bis hinunter zur Einmann-Manufaktur im Hinterhof.

Die Automobilhistorische Gesellschaft trifft sich in der Regel zweimal im Jahr zu Vorträgen und Erfahrungsaustausch, meistens übrigens auf historischem Terrain. So fanden etwa die „Metternich-Tage“ der AHG im April 2016 im hessischen Ober-Ramstadt statt – genauer: im Wohnzimmer

des berühmten Automobilherstellers und -konstruktors Hans Gustav Röhr. Bei solchen Veranstaltungen sind auch Gäste herzlich willkommen, die sich für die vielfältigen Themen der Motorisierungsgeschichte interessieren. Insbesondere deshalb, da die meisten dieser Gäste als neue Mitglieder wiederkommen. ■

Automobilhistorische Gesellschaft e.V.  
Nirnheimweg 40  
22453 Hamburg  
Telefon 0 40 5 53 44 99  
www.autogeschichte.com



▲ Die AHG 2013 im Motoren-Museum Schleswig-Holstein in Lütjensee