

ADAC

Heft 3 August 2011
www.adac.de/oldtimer

Oldtimerwelt

An die Grenze

In speziellen Fahrertrainings des ADAC lernen Oldtimer-Besitzer, wie sie auch in kritischen Situationen richtig reagieren



Liebe Oldtimerfans,

innerhalb kurzer Zeit erfreut sich die ADAC Oldtimerwelt einer großen Leserschaft. Vielen Dank für Ihre zahlreichen Anregungen, die wir zukünftig gern umsetzen möchten. Die dritte Ausgabe der ADAC Oldtimerwelt behandelt schwerpunktmäßig das Oldtimer-Fahrertraining, ein besonderes Angebot des Automobilclubs. Es ergänzt die Inhalte des beliebten ADAC Fahrsicherheits-Trainings durch oldtimerspezifische Zusätze. Die Kursteilnehmer werden beispielsweise auf das Fahren ohne ABS und ESP sensibilisiert. Zudem gilt es, das Blick- und Lenkverhalten zu verfeinern sowie möglichst kurze Bremswege auf unterschiedlichen Fahrbahnoberflächen zu erreichen. Daneben stehen Kurvenfahren sowie das kombinierte Manöver Bremsen und Ausweichen auf dem Programm. Zur Schonung der Fahrzeuge werden einige Übungen in abgeschwächter Form durchgeführt.

Viel Spaß beim Lesen der neuen ADAC Oldtimerwelt.



W.O. Weitekamp

Wolf-Otto Weitekamp
Oldtimer-Koordinator des ADAC e. V.

Impressum

Die ADAC Oldtimerwelt erscheint mehrmals jährlich in der Motor Klassik der Motor Presse Stuttgart (GmbH & Co. KG)

Chefredakteur: Michael Ramstetter, Leiter ADAC Öffentlichkeitsarbeit, 81360 München (verantwortl. im Sinne des Presserechts) **Art Director:** Andreas Wiedemann **Chef vom Dienst:** Georg Zähringer, Diane Göbel **Redaktion:** Christof Henn, Lars Soutschka, Kati Thielitz, Lilith Volkert, Sonja Woyzechowski (Schlussredaktion) **Bildredaktion:** Petra Schönberger **Grafik:** Richard Wagner **Objektleitung:** Johann König **Postanschrift der Redaktion:** ADAC Oldtimerwelt, Am Westpark 8, 81373 München, Tel. 0 89.76 76 40 06, E-Mail: oldtimer@adac.de

Verlag: ADAC Verlag GmbH, Am Westpark 8, 81373 München **Herstellung:** Eberhard Wagner; Werner Pflöschner **Anzeigenleitung:** Ulrich Witt

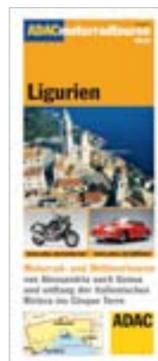
Digitale Vorstufe: Laudert GmbH + Co. KG, Von-Braun-Str. 8, 48 691 Vreden



Rüstige Rentner: Die Boliden in der Oldtimerserie sind in Topform

Blumen, Berge und Meer

Ligurien, die kleine Küstenregion im Norden Italiens, ist für seine Blumenvielfalt, die gepflegten Sandstrände und authentischen Bergdörfer bekannt. Eine neue Tourenkarte des ADAC versammelt die schönsten Oldtimer-Strecken zwischen San Remo, Portofino und der Cinque Terre. Im Maßstab 1:325 000 führen die Touren auf insgesamt 2000 Kilometern vom Autozug-Terminal in Alessandria bis zu den Mittelmeerfährten nach Genua sowie von den französischen Seealpen bis an den Rand der Toskana. Oldtimer-Urlauber aus West- und Norddeutschland können mit



Filmreife Schönheit: Das ligurische Bergdorf **Balestrino** war Drehort vieler Szenen von „Tintenherz“

Titelfoto: Thomas D. Heere; Inhalt: Keystone

Nicht zu bremsen

Beim ADAC Graf Berghe von Trips Pokal treten seit 30 Jahren historische Formelrennwagen und offene Sportwagen gegeneinander an

Der ADAC Graf Berghe von Trips Pokal begeht in diesem Jahr sein 30. Jubiläum. Damit ist er die am längsten bestehende Rennserie im historischen Motorsport und kann ab sofort selbst als „Oldtimer“ bezeichnet werden.

Benannt ist der Pokal nach Reichsgraf Wolfgang Berghe von Trips, dem ersten deutschen Formel-1-Sieger, der 1961 in Monza auf einem Ferrari tödlich verunglückte. Berghe von Trips hatte nicht nur überragende Erfolge in der Formel 1 und im Rennsportwagen auf Ferrari und Porsche zu verzeichnen. Mit ähnlichem Nachdruck hatte er sich auch für die Förderung von Nachwuchspiloten engagiert. Der Start der Formel Junior in Deutschland geht zu einem Großteil auf ihn zurück. Im Gedenken an seinen Einsatz, seine fahrerischen Fähigkeiten und seine Fairness wird der Pokal für Formel- und Rennsportwagen ausgeschrieben. Die Serie ist bekannt für historische Fahrzeuge in bestem Zustand und zeigt, dass sich mit Oldtimern Motorsport auf höchstem Niveau betreiben lässt. Startberechtigt sind Fahrzeuge bis Baujahr 1980; für die Formel 2-Monoposti wird die Grenze bis Baujahr 1977 beschränkt.



Graf Berghe von Trips in Monza

Pro Veranstaltung werden zwei Rennen durchgeführt. Die Trophäe geht an den Teilnehmer mit den meisten Punkten in der Gesamtwertung. Nach dem Auftakt am Hockenheimring Mitte Juni starten die weiteren Rennen in Spa-Francorchamps/Belgien (22.–24.7.) und am Nürburgring (7.–9.10.).

→ Teilnehmer müssen einen FIA-Wagenausweis sowie eine Internationale Fahrerlizenz des Deutschen Motor Sport Bunds (DMSB) oder einer anderen Organisation besitzen, die der FIA angeschlossen ist. Eine Einschreibung ist nicht erforderlich. Weitere Informationen sind unter www.adac.de/motorsport erhältlich

Marksteine der Automobilhistorie

125 Jahre Automobil im Leporello-Format: Die ausklappbare Zeittafel von ADAC und Heel Verlag zeichnet auf 27 Seiten die Entwicklung des Autos von den Anfängen bis zur Gegenwart nach. Die Marksteine der Automobilgeschichte lassen sich damit kompakt und anschaulich auf einer Gesamtlänge von fast sechs Metern nachvollziehen. Neben den wichtigsten Fahrzeugtypen seit 1886 werden führende Persönlichkeiten, wegweisende Erfindungen und Sport-Events genannt. Übersichtlichkeit schafft die Unterteilung in die drei Themenfelder „Personen,

Unternehmen und Ereignisse“, „Fahrzeuge und Technik“ sowie „Motorsport und Rekorde“. Eine weitere Leiste ordnet die Daten in den zeit-historischen Kontext ein.

→ Preis: 19,95 €. Ab sofort erhältlich in den ADAC Geschäftsstellen, im Buchhandel und unter www.adac-shop.de



Meine Allerliebste!

Einfach ADAC Clubkarte zeigen und bei vielen Partnern im In- und Ausland sparen.



➤ **Vorteilsprogramm für ADAC Mitglieder**

Weitere Angebote und Informationen unter ☎ 0 180 5 10 11 12*, auf www.adac.de/vorteile oder in jeder ADAC Geschäftsstelle.

* 14 Ct./Min. aus dem dt. Festnetz; max. 42 Ct./Min. aus dt. Mobilfunknetzen.

Rutschen, aber sicher

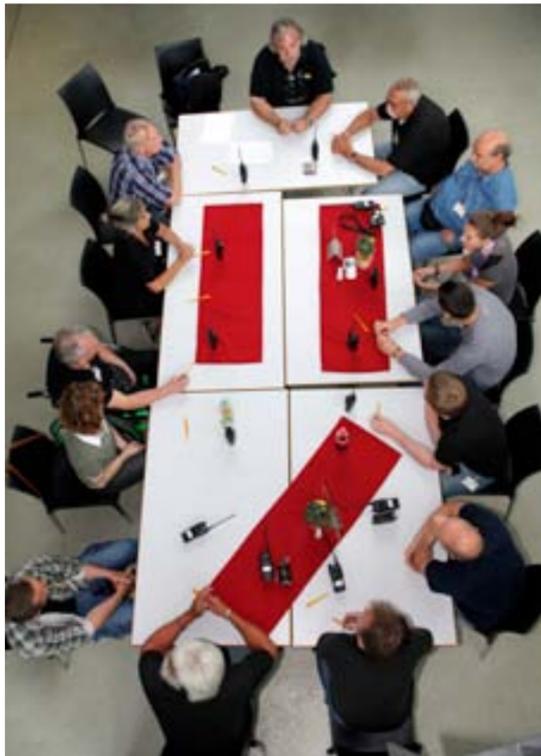
Hohe Schule: Immer mehr Oldtimer-Besitzer üben beim ADAC den richtigen Umgang mit ihrem Auto

Der junge Mann mit der „Tokio-Hotel-Frisur“ ist enttäuscht. „Hey, Mann“, ruft er seinem Freund zu, „das sind doch gar keine Oldtimer.“ Finde ich auch: Ein alter Porsche 911 bleibt immer ein junger 911, und ein Citroën SM sieht heute so futuristisch aus wie gestern und morgen. „Ein Auto ist heute schon nach 30 Jahren ein Oldtimer“, sagt ein Herr mit kariierter Kappe, „und dann darf ein H auf dem Nummernschild stehen. Das H bedeutet historisch. Kinder, wie die Zeit vergeht.“ Die Leute auf der →



Noch ungeübt **rutscht** der Fahrer beim ersten Training voll ins Hindernis – gut, dass es nur Wasser ist

Foto: Thomas D. Heere



Ein bisschen **Theorie** muss sein, bevor gefahren wird



Zwischen den im 18-Meter-Abstand stehenden **Pylonen** wird Ausweichen geübt



Schnell geändert: In einem **Oldie** sitzt der Gurt nicht richtig. Andere Fahrer checken die Lenkradschaltung oder die korrekte Sitzposition



Besucherterrasse des ADAC Fahrsicherheits-Zentrums im hessischen Gründau nicken zustimmend.

Beim ersten Gespräch mit den Teilnehmern hat Trainer Chytry fast das gleiche Thema. „Manchen H-Autos sieht man das Alter nicht an“, sagt er, „aber die Lenkungen sind oft unpräzise und die Bremsen schwach. Am besten fährt man mit großem Abstand zum Vordermann.“ Die alten Autos seien den heutigen technisch weit unterlegen. Aber daran würden riskant überholende und nah auffahrende Autofahrer nicht immer denken. Chytry: „Wenn ein moderner Pkw aus Tempo 100 voll bremst, dann kann der schon nach weniger als 40 Metern stehen. Ihr altes Auto braucht dazu vielleicht 60 Meter oder mehr, und Sie müssen rechtzeitig ausweichen. Das werden wir später ausprobieren.“ „Toll“, freut sich ein Oldie-Pilot. Andere schauen eher skeptisch. Wie die junge Dame mit dem Opel GT, die „ganz schön Respekt vor dem schnellen, alten Auto“ hat, und ihr Fahrkönnen verbessern will.

Das geht auf dem ADAC Gelände hervorragend. Es gibt elf Module, unter anderem Übungsflächen mit Gefällstrecke und Kurvengleitfläche, Kreisbahnen, Aquapla-

ningstrecke, Dynamikflächen und Wasserhindernissen. „Was ist eigentlich anders als bei einem Sicherheitstraining in modernen Autos?“, fragt ein Teilnehmer. Chytry: „Mit Oldies fahren wir langsamer und nicht auf allen Modulen.“ Vor Kreisbahnfahrten und Brems- und Ausweichversuchen auf trockene-

Beim Fahren um die Pylonen geht es schon richtig zur Sache

ner, nasser und eisglatt gemachter Fahrbahn steht ein Slalom um weiß-rote Gummihütchen, Pylonen genannt, auf dem Programm. Und bei den Schlenkern um die Pylonen geht es schon richtig zur Sache. Einige Piloten kurbeln wild am Lenkrad, müssen nachgreifen, ziehen zu weite Bögen. „Ich war froh, dass ich mich am Lenkrad festhalten konnte, sonst wäre ich vom Sitz gefallen“, sagt der Fahrer eines Opel Admiral. Herr Chytry lacht Tränen.

In der Besprechungsrunde ist er dann aber kritisch: „Einige von Ihnen sitzen zu weit weg vom Lenkrad, manche fassen es zu weit oben oder zu weit unten an, andere haben Kopfstütze oder Gurt nicht richtig eingestellt.“ Als alles korrigiert ist, klemmt

ein DKW-Fahrer wie nach einem Auffahrunfall hinterm Lenkrad und schaut völlig hilflos. Der Trainer hat Erbarmen und lässt ihn mit dem Sitz wieder um zwei Rasten nach hinten rutschen. Chytry: „Jetzt kann er zwar wieder ein- und aussteigen, sitzt aber nach heutigen Erkenntnissen von richtiger Ergonomie falsch. Da passt in alten Autos manchmal nichts zusammen, und man muss einfach Kompromisse machen.“ Ein junger Mann sagt: „Ich sitze sehr aufrecht und fahre mit viel stärker angewinkelten Armen als bisher. Ob ich das durchhalte? Aber ich habe das Gefühl, dass ich den Wagen besser im Griff habe als mit meiner alten Liegestuhlstellung.“ Chytry ist zufrieden: „Genauso ist es. Der Mann hat's verstanden.“

Nach dem Slalom wird gebremst. Auf nasser Fahrbahn. Das schont die Reifen, soll aber auch das Einschätzen von längeren Bremswegen schulen. Dazu muss jeder Fahrer am geplanten Haltepunkt einen Pylon aufstellen. Ergebnis: Alle halten irgendwo an, nur nicht dort, wo sie ihre Gummihütchen positioniert haben. Aber das wird schon nach einigen Durchgängen besser. Bei der Ausweichmanöver-Prüfung kommt noch das Intervall-Bremsen hinzu.

Fotos: Thomas D. Heere

Chytry: „Machen wir das mit Handzeichen von mir, oder wollt ihr Wasserfontänen? Wasser kann Kalkflecken auf dem Lack machen.“ Alle wollen Wasser, und als die Fontänen wie Hindernisse kurz vor den Autos hochspritzen, gibt es kräftige Duschen. Voll gebremst rutschen einige Autos durch die Fontänen, andere schlagen den Ausweichhaken zu spät. Merksatz und Anweisung vom Trainer: „Nur wer in Intervallen bremst, löst, lenkt, bremst, löst, lenkt, kommt um das Hindernis herum.“ Nach einigen Versuchen klappt das gut, alle freuen sich über ihre Fortschritte.

Die machen sie auch bei den Kreisbahnfahrten, wo sie mit langsam steigendem Tempo die Grenzbereiche kennenlernen. Der alte DKW mit Frontantrieb ist hier in seinem Element, bleibt erstaunlich spursicher und schiebt erst bei hohem Tempo über die Vorderräder nach außen zum Kurvenrand. Einige Oldies mit Hinterradtrieb reagieren weniger harmlos und brechen hinten aus. Chytry erklärt, wie man vorn oder hinten wegrutschende Autos mit Lenk- und Bremsmanövern beherrschen kann, und korrigiert die Fahrer immer wieder. Nach einigen Runden wollen die gar nicht aufhören, flitzen mit ihren →

FIVA Drivers Code

Um die Straßenverkehrssicherheit von Oldtimern zu gewährleisten, hat die FIVA einen umfassenden Leitfaden entwickelt

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist seit vielen Jahrzehnten ein Anliegen des ADAC sowie anderer internationaler Institutionen und Verbände. Die hohen Unfallzahlen der 70er-Jahre sind passé, dennoch ist es ein Ziel, die Zahl der Verletzten und Getöteten im Straßenverkehr weiter zu reduzieren. 2004 wurde die Europäische Charta für die Straßenverkehrssicherheit ins Leben gerufen, mit der Zielsetzung, die Anzahl der Verkehrstoten zu reduzieren. Neben dem ADAC und anderen zahlreichen Institutionen ist auch der Oldtimer-Weltverband FIVA als Vertragspartner dieser „Road Safety Charter“ beigetreten. Unfälle mit historischen und klassischen Fahrzeugen sind zwar eher selten, aber der FIVA ist es ein wichtiges Anliegen, dieses von den Oldtimer-Fahrern erreichte hohe Niveau der Straßenverkehrssicherheit aufrechtzuerhalten. Vor diesem Hintergrund hat die FIVA einen Leitfaden zur Nutzung von historischen und klassischen Fahrzeugen entwickelt. Dieser „Drivers Code“ ist eine Sammlung von Verhaltensregeln, die Oldtimer-Fahrer

beachten sollten, um zur allgemeinen Verkehrssicherheit beizutragen. So sollte ein Oldtimer-Besitzer sich vor jeder Fahrt vergewissern, dass sein Fahrzeug ordnungsgemäß instand gesetzt ist. Der Fahrer muss natürlich auch die fahrtechnischen Eigenschaften und Grenzen seines Fahrzeugs genau kennen und sich vorher mit allen Bedienelementen vertraut machen. Einige der Punkte des Leitfadens sind für viele Selbstverständlichkeiten, aber er ist als Zusammenfassung aller Regeln ein sehr guter Verhaltenskodex für alle Oldtimer-Fahrer. Eine deutsche Fassung des kompletten FIVA Drivers Code findet sich unter www.adac.de/oldtimer



Die FIVA vertritt mehr als 1,6 Millionen **Oldtimer-Fahrer** weltweit



Gut **gelernt**: Die GT-Fahrerin hat rechtzeitig vor dem Wasserhindernis gebremst und kann perfekt ausweichen

Autos um die Kurven, dass Chytry nur stauen kann. „Die Leute schonen ihre Oldies gar nicht“, sagt er, „das hätte ich nicht geglaubt.“ Später sind alle zufrieden. Der Trainer, weil es allen Spaß gemacht hat, und die Teilnehmer, weil sie „richtig was gelernt haben und jetzt sicherer fahren“.

„So muss es sein“, freut sich auch ein Mann, der ein ganz besonderes Verhältnis zu alten Autos hat, Dr. Andreas Scheuer. Er ist parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium und Gründer des Parlamentskreises „Automobiles Kulturgut“, zu dem auch der ADAC gehört. „Historische Automobile“, so Scheuer, „haben in Deutschland einen wichtigen Stellenwert als Kulturgut. Dazu gehören sorgfältige Pflege und auch ein verantwortungsbewusster Umgang mit diesem Kulturgut. Das ADAC Oldtimer-Training schafft dazu die besten Voraussetzungen.“

Mein in der Garage schlummerndes 45 Jahre altes Kulturgut und ich haben jedenfalls beschlossen, dass wir da nicht länger untrainiert bleiben können.

Text: JG Stratmann

→ Weitere Informationen unter www.adac.de/fahrsicherheitstraining

Interview mit dem Trainer Hans-Joachim Chytry

„Grenzsituationen erfahren und richtig reagieren lernen“

Auf dem 90 000 Quadratmeter großen Gelände des ADAC Fahrsicherheits-Zentrums Rhein-Main in Gründau kann Trainer Hans-Joachim Chytry mit modernster Technik alle für die Sicherheit wichtigen Übungen durchführen. **Herr Chytry, mit welchen Erwartungen kommen Oldie-Fahrer zu Ihnen?** Da ist keiner dabei, der glaubt, dass er am Ende des Tages ein Rennfahrer ist oder auf zwei Rädern um die Ecken fahren kann. Die meisten wollen einfach mal unter Anleitung Fahrsituationen ausprobieren, die sie auf normalen Straßen nicht trainieren können.

Werden die alten Autos bei solchen Prüfungen nicht zu stark belastet?

Wir gehen alles ruhig und vorsichtig an, beginnen meist mit Tempo 30. Wenn sich die Teilnehmer wohlfühlen und

schneller fahren wollen, steigere ich das Tempo. Aber die alten Autos werden nicht unnötig belastet.

Das sah bei einigen Übungen aber anders aus. Da ging es spektakulär zu.

Zum Training gehört, dass ich Auto und Fahrer auch an ihre Grenzen bringe. Die erkennen die Leute gut selbst. Sie tasten sich langsam ran, spüren, wenn das Auto etwa zu rutschen beginnt. Wer zu schnell wird und nicht richtig reagiert, legt auch mal einen Dreher hin. Dafür ist das Training da: Grenzsituationen erfahren, vermeiden lernen und richtig reagieren können.



Hans-Joachim Chytry macht auch außerhalb des ADAC Trainingsgeländes Fahrer fit – er ist Fahrlehrer