HISTORISCHE LANDTECHNIK

BHLD-INFOBRIEF 10 • Stuttgart, 22.12.2017

Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland e.V.

Erfolg verpflichtet

Liebe Mitglieder im BHLD, liebe Vereinsvorstände und Interessenvertreter, liebe Förderer und Freunde des BHLD e.V.,

am 4. November habe ich das Amt als Präsident des BHLD übernommen, wohl wissend, dass damit neue Herausforderungen auf mich zukommen. Aber als langjähriges Mitglied im Vorstand und Gründungsmitglied, bin ich zuversichtlich, alle Themen zusammen mit meinen Vorstandskollegen tatkräftig anzugehen.

Zunächst möchte ich die Gelegenheit nutzen, nochmals allen zu danken, die die Verbandsarbeit bisher so engagiert unterstützt haben, allen voran meinem Vorgänger im Amt, Georg Brodt, und unserem Geschäftsführer Hubert Flaig, die den Verband in den letzten vier Jahren engagiert voran gebracht haben. Besonders habe ich mich darüber gefreut, dass sich auch die bisherigen Kollegen im Vorstand bereit erklärt haben, ihre Aufgaben für eine weitere Amtsperiode zu übernehmen und mit mir zusammen die künftigen Projekte anzugehen.

Unser neuer Infobrief gibt schon einen kleinen Einblick, was im kommenden Jahr auf unserer Agenda steht. Dabei bleibt vor allem die Zusammenarbeit mit dem ADAC als Partner für die politische Arbeit wichtig. Nur in Gremien wie dem Parlamentarischen Arbeitskreis können wir mit Unterstützung des ADAC national und mit der FIVA auch EU-weit etwas bewegen. Auch die Neuauflage der Konditionen und die Verlängerung des Kooperationsvertrags zur ADAC Pannenhilfe ist für uns ein echtes Plus.

Das Thema Veranstalterpflicht lege ich allen Mitgliedern noch einmal ans Herz. Norbert Warmdt hat sich wirklich sehr viel Mühe gegeben, uns ein praxisbezogenes Paket für unsere Clubs und Vereine maßgeschneidert anzubieten. Ich würde mich freuen, wenn in der kommenden Saison noch mehr Mitglieder dieses Angebot nutzen.

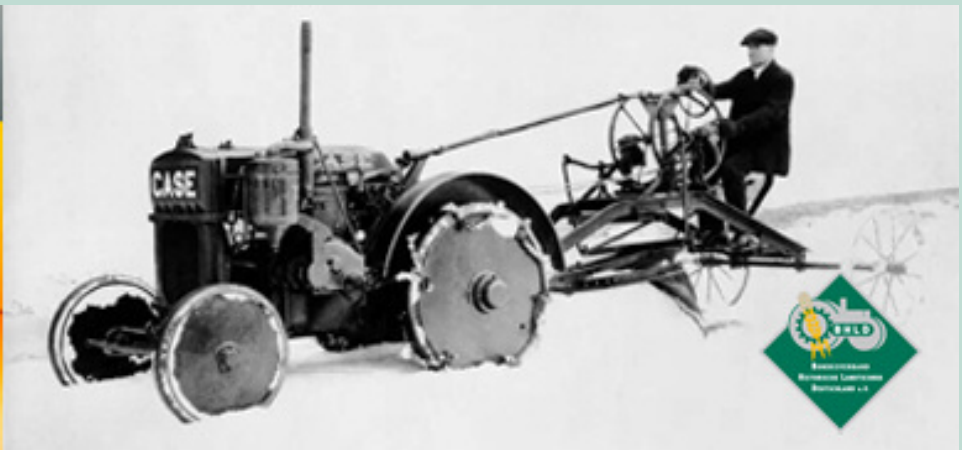
Um unserem Schatzmeister Achim Schneiders künftig die Arbeit zu erleichtern, bitten wir nochmals alle Mitglieder, die das bisher nicht gemacht haben, uns eine Lastschrifteinzugsermächtigung zu erteilen.

Ansonsten freue ich mich jetzt schon auf die „Ackergiganten“, die im März auf der Retro Classics in Stuttgart gezeigt werden. Diese Ausstellung zeigt einmal mehr, dass man gemeinsam einiges bewegen und unser Hobby so einer breiten Öffentlichkeit präsentieren kann.

Und nun wünsche ich euch und euren Familien ein besinnliches und fröhliches Weihnachtsfest und einen guten Rutsch in neue Jahr. Wir werden uns sicher auf der einen oder anderen Veranstaltung sehen. Vielleicht sogar schon auf der Retro Classics in Stuttgart?

Es grüßt Euch herzlich

Euer Peter Berger
Präsident des BHLD



Herausgeber: BHLD – Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland e.V.
Birkendörfle 7, 70191 Stuttgart
Telefon: (07 11) 2 56 20 77, Telefax (07 11) 2 56 20 78, E-Mail: info@bhld.eu
Redaktion und Gestaltung: Flaig + Flaig GmbH, Birkendörfle 7, 70191 Stuttgart
Telefon: (07 11) 2 56 20 77, Telefax: (07 11) 2 56 20 78, E-Mail: hflaig@flaigflaig.de
V.i.S.d.P.R. Robert Geyer, Pressereferent BHLD .

©2017 BHLD

www.bhld.eu

Bericht zur 8. Mitgliederversammlung des BHLD e.V. am 4. November 2017 in Hammelburg-

Peter Berger neuer Präsident

Hammelburg-Obererthal. Pünktlich um 14 Uhr begrüßte Georg Brodt als noch amtierender Präsident des BHLD am 4. November die Mitglieder und Gäste im Landgasthof „Zum Stern“ in Obererthal. Unter den rund 80 Teilnehmern waren 35 stimmberechtigte Mitglieder anwesend.

Aus den Niederlanden waren Hans Peters und Gerard Kooy vom OTMV sowie aus Österreich Martin Trausnitz und aus Belgien Roger Wangen angereist. Fritz Knebel, Chefredakteur der Fachzeitschrift „Oldtimer Traktor“, war als Vertreter der Presse gekommen. Im Namen des Verlags bedachte er den Verband mit einer großzügigen Spende, wofür sich Vorstand und Schatzmeister herzlich bedankten. Hans Eckert von den Bulldog- und Schlepperfreunden Württemberg sorgte wieder einmal für den reibungslosen Empfang der Mitglieder und Gäste und führte die Liste der Stimmberechtigten.

Die Einladung zur Mitgliederversammlung war unter Angabe der Tagesordnungspunkte sowie einem Textvorschlag zu einer geplanten Satzungsänderung erfolgt.

Alles hat seine Zeit

Georg Brodt eröffnete seinen Bericht mit einem kurzen Rückblick auf seine Amtszeit. Auf der Mitgliederversammlung im November 2013 wurde Georg Brodt als Präsident des BHLD gewählt. Ursprünglich wollte er das Amt nur für ein Jahr übernehmen, daraus sind nun vier geworden. Während der vergangenen sieben Jahre ist der BHLD auf 46.000 Einzelmitglieder angewachsen. Damit ist der Verband nach wie vor der größte Korporativ-Club im ADAC.

Mit Karl-Hans Kraus und Björn Schneider stehen dem Verband zwei erfahrene Regionalvertreter als Verbindungsmänner zum Vorstand zur Verfügung. Auf mehreren Informationsabenden haben sie es geschafft, weitere Vereine und Clubs für unsere Idee zu gewinnen. Auch andere Regionalvertreter haben solche Veranstaltungen durchgeführt und damit dazu beigetragen, den Bekanntheitsgrad des BHLD in der Oldtimerszene und in der Öffentlichkeit zu steigern.

Das schnelle Wachstum stellt den Verband aber auch vor größere organisatorische Aufgaben. Leider sind bisher immer noch nicht von allen Mitgliedern Einzugsermächtigungen erteilt worden. Wir bitten deshalb nochmals alle Mitglieder, die bisher keine Einzugsermächtigung zugeschickt haben, dieses nachzuholen, um unseren Verwaltungsaufwand zu minimieren.

Mit der Verlegung der Geschäftsstelle an die Adresse des Geschäftsführers Hubert Flaig sollen die Kommunikationswege verkürzt und die Verwaltung auf ein effizientes Maß reduziert werden.

Georg Brodt schloss seinen Bericht mit einem Dank an alle, die ihn während seiner Amtszeit begleitet und unterstützt haben und ergänzte: „Dies soll natürlich kein Abschied für immer sein. Vielmehr schlägt mein Herz nach wie vor für die gemeinsame Sache, und ich werde meinem Nachfolger im Vorsitz, so gewünscht, auch weiterhin gerne hilfreich zur Seite stehen.“

Das Verbandsjahr 2016/17

Geschäftsführer Hubert Flaig präsentierte zunächst einige Zahlen zur Statistik: Aktuell sind 192 Vereine, Clubs und Interessengemeinschaften dem BHLD angeschlossen. Darüber hinaus gehören 9 Vereine aus dem Ausland und 14 Fördermitglieder dem Verband an. 2017 gab es 15 Neuzugänge.

In Einzelmitgliedern betrachtet, ergibt sich die stolze Zahl von 46.010 Oldtimerfreunden, die der Verband derzeit vertritt. Davon entfallen auf das Inland 27.903 und 6.853 auf ausländische Organisationen. Die IHC-Facebook-Gruppe schlägt

mit 18.100 Mitgliedern zu Buche (Stand: 4.11.2017).

Für den Terminkalender des BHLD wurden für das Jahr 2017 824 Veranstaltungen und Termine gemeldet, davon entfallen fast 700 auf Deutschland. In diesem Zusammenhang wies Flaig auf die Homepage-Klicks des BHLD hin, die durchschnittlich bei 45.000 Kontakten pro Monat liegen.

Im seinem nächsten Punkt ging Flaig auf die Veranstalterhaftpflicht-Versicherung ein, die der BHLD zu besonders günstigen Konditionen seinen Mitgliedern anbietet. Von diesem Angebot machten 2017 leider nur 17 Vereine Gebrauch. Das Angebot wird derzeit überarbeitet und für 2018 nochmals stärker beworben.

Anschließend berichtete Flaig von der Arbeit des Parlamentskreises „Automobiles Kulturgut“, dem der BHLD seit 2016 angehört. In der letzten Sitzung am 10. März 2017 in Berlin kamen verschiedene Themen zur Sprache, die auch unsere Szene betreffen.

Der Antrag der Initiative automobile Kultur e.V. (IAK) auf Anerkennung der „Automobilen Kultur“ als immaterielles Weltkulturerbe wurde von der Deutschen UNESCO-Kommission und der Kulturministerkonferenz am 9. Dezember 2016 leider abgelehnt. Nach einem Gespräch am 20. Januar 2017 mit der Kommission soll der Antrag aber nun überarbeitet und ein neuer Versuch gestartet werden.

Tiddo Bresters, Vice President der FIVA, lieferte auf dieser Sitzung interessante Einblicke zu Themen, die die Oldtimerszene im Zusammenhang mit der EU-Gesetzgebung beschäftigt. Dabei ging es zunächst um ein Strategiepapier, das die EU-Kommission im Juli 2016 zur Reduzierung von Emissionen veröffentlichte. Die Themen Luftqualität, Lärmreduzierung, Mobilität in Ballungsräumen und nicht zuletzt auch mehr Verkehrssicherheit stehen dabei auf dem Prüfstein.

Die Lösungen die vorgestellt werden sind auf folgenden Nenner zu bringen: Digitale Technologien, Erhöhung des Anteils von nachhaltigen Energiequellen, wie Biobrennstoffe, Elektro-Antrieb und Wasserstoff, letztendlich mit dem Ziel, den Straßenverkehr auf Zero-Emission zu bringen – also nur noch emissionsfreie Fahrzeuge im Verkehr zu haben.

Das hat auch Auswirkungen auf die Oldtimer-Szene. „Freie Fahrt für freie Bürger“ wird wohl nicht mehr selbstverständlich sein. Auch außerhalb Deutschlands vermehren sich die Umweltzonen (aktuelles Beispiel: Elsass bzw. Straßburg). Nationale Oldtimer-Verbände und selbst die FIVA tun sich schwer, Ausnahmen für Oldtimer in Umweltzonen zu bewirken. Das liegt vor allem daran, dass Maßnahmen zur Luftreinhaltung in Europa in die Verantwortung der Städte und Regionen übertragen wurden und damit keine einheitlichen Vorgaben existieren.

Hier gilt es die Politik davon zu überzeugen, Empfehlungen auszusprechen und Regelungen zu finden, historische Fahrzeuge von Umweltzonen auszunehmen.

Politisch weniger brisant, aber trotzdem von großer Bedeutung, ist das Thema REACH. Hier geht es um die EU-Chemikalienverordnung, die am 1. Juni 2007 in Kraft getreten ist. REACH steht für „Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals”, also für die Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung von Chemikalien. Das Thema betrifft vor allem die Restaurierung, Reparatur oder Wartung von historischen Fahrzeugen.

Zwei Materialien stehen zur Zeit im Fokus: Chromtrioxid und Blei zur Verwendung in Batterien. Die FIVA erhofft sich hier entsprechende Genehmigungsverfahren zur Anwendung kritischer Materi-

BHLD-Präsident Peter Berger (Mitte) bedankt sich bei seinem Amtsvorgänger Georg Brodt (rechts), der vier Jahre lang die Geschicke des BHLD geleitet hat. Links: Schriftführer Holger Berg.

In seinem Vortrag über die Aktivitäten des Verbands im vergangenen Jahr berichtet Geschäftsführer Hubert Flaig unter anderem ausführlich über die gemeinsame Lobbyarbeit mit dem ADAC im Parlamentarischen Arbeitskreis „Automobiles Kulturgut“.

Mario Pfender hat sich von Anfang an für den Verband stark gemacht. Leider steht er uns als Beisitzer nicht mehr zur Verfügung.

Ursula Hopp danken wir ganz herzlich dafür, dass sie jahrelang das wichtige Amt der Kassenprüfung übernommen hat.

alien in kleinen Mengen, vor allem für Ersatzteile und Verfahren, zu denen es keine Alternative gibt, die dem gewünschten Erhalt der „Authentizität“ bei der Restaurierung gerecht werden.

Ein weiteres Thema betraf die „EU-Richtlinie zur Einführung intelligenter Verkehrssysteme (Intelligent Transport Systems ITS) im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern“ vom 7. Juli 2010. Was hat „Autonomes Fahren“ mit Oldtimern zu tun? – Stellt man die Frage anders, wird das Thema klarer: Können oder dürfen Fahrzeuge, die die Technik mit anderen hochintelligenten Fahrzeugen zu kommunizieren nicht an Bord haben, noch im Straßenverkehr der Zukunft mitmischen?

In der Präambel der Richtlinie heißt es dazu: Für Fahrzeuge, die überwiegend aufgrund ihres historischen Interesses betrieben werden und bei denen der Tag der Erstzulassung und/oder Typgenehmigung und/oder Inbetriebnahme vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie und ihrer Durchführungsmaßnahmen liegt, sollten die in dieser Richtlinie festgelegten Bestimmungen und Verfahren nicht gelten.“ Ob das weiterhin so gilt, wird künftig im Europäischen Parlament entschieden. Die parlamentarische Arbeitsgruppe „Historic Vehicle Group“ bleibt dazu am Ball.

Trotz dieser unsicheren Zukunftsszenarien kann der Arbeitskreis aber auch auf Erfolge blicken: Seit Oktober 2017 ist die Kombination von H- und Saisonkennzeichen möglich. Anstatt der 191 Euro, die für eine ganzjährige Zulassung mit H-Kennzeichen fällig werden, lassen sich in der Kombination mit dem Saisonkennzeichen nun einige Euro sparen.

Eine Kombination von roten 07er-Oldtimer- und Saisonkennzeichen wird aber auch weiterhin nicht zulässig sein.

Zum Thema Öffentlichtskeitsarbeit und Messen berichtet Hubert Flaig, dass es gelungen ist, neben der Retro Classics in Stuttgart nun auch eine BHLD-Beteiligung in Zusammenarbeit mit lokalen Vereinen und Partnern auf der Retro Bavaria in Nürnberg und der Retro Cologne in Köln auf die Beine zu stellen. Hier will der BHLD vor allem interessierten Mitgliedern die Möglichkeit geben, sich zu präsentieren.

In Zusammenarbeit mit der Hanomag IG, den BuSF und dem Treckerclub Nordhorn hat sich der BHLD auch auf der diesjährigen AGRITECHNICA präsentiert. Dank der DLG, die uns die Ausstellungsfläche zur Verfügung stellte und der Firma AT Promotion Engineers GmbH mit Ekkehard Hertell, der den Standbau sponsorte, konnten wir mit Unterstützung von Dr. Bernard Krone den Lanz-Landbaumotor dort ausstellen.

Zum Schluss seiner Ausführungen wies Flaig noch auf die Internationalen Pflugweltmeisterschaften hin, die Anfang September 2018 auf dem Hofgut Einsiedel bei Tübingen stattfinden. Mit Unterstützung des BHLD wird dort auch eine kleine Ausstellung mit historischen Traktoren und Geräten gezeigt werden.

Finanzen

Schatzmeister Achim Schneiders berichtete über die Einnahmen und Ausgaben des Verbands in 2016. Der Bestand aller Konten belief sich zum 31.12.2016 auf rund 13.000 Euro. Aus der Versammlung gab es keine weiteren Fragen zum Kassenbericht. Um den Verwaltungsaufwand zu reduzieren bat Schneiders die Vereine dem Verband ihre Einzugsermächtigung zu erteilen. Die Rechnungsprüfer Ursula Hopp und Helmut Heller hatten vor der Versammlung die Kasse geprüft. Sie bescheinigten dem Schatzmeister die einwandfreie Kassenführung und schlugen daher der Versammlung die Entlastung des Schatzmeisters vor. Schatzmeister Achim Schneiders wurde daraufhin von der Versammlung einstimmig, ohne Gegenstimme entlastet. Die Entlastung des Vorstandes erfolgte ebenfalls einstimmig und ohne Gegenstimme.

Wahlen

Zur Wahl standen in diesem Jahr der Posten des Präsidenten, des Vizepräsidenten, des Schatzmeisters, des Schriftführers und der Beisitzer. Friedel Koch von den Oldtimerfreunden Silberborn wurde von der Versammlung einstimmig zum Wahlleiter gewählt. Nachdem eine geheime Wahl nicht gewünscht wurde, wurden sämtliche Wahlen per Akklamation durchgeführt.

Für das Amt des Präsidenten wurde Peter Berger vorgeschlagen, da Georg Brodt aus Altersgründen nicht mehr antreten wollte. Peter Berger wurde als einziger Kanditat einstimmig, ohne Gegenstimmen gewählt und nahm die Wahl an. Für das Amt des Vize-Präsidenten wurde Udo Graßmeyer, bisher Beisitzer, vorgeschlagen. Als Schatzmeister stand Achim Schneiders wiederum zur Verfügung. Auch Holger Berg kandidierte für eine weitere Amtsperiode als Schriftführer.

Gemäß der Satzung können bis zu zwölf Beisitzer gewählt werden. Vorgeschlagen wurden die bisherigen Beisitzer Robert Geyer, Björn Schneider, Hans Georg Franke, Karl-Hans Kraus, Wolfgang Krahe, Hartmut Müller und Horst Bärsch. Als weiterer Beisitzer wurde Michael Storr von den Bulldog- und Schlepperfreunden Württemberg vorgeschlagen. Alle Kandidaten wurden ohne Gegenstimmen

Die Mitglieder des alten und neuen Vorstands, nach der Versammlung in Hammelburg. Von links: Udo Graßmeyer, Wolfgang Krahe, Björn Schneider, Mario Pfender, Peter Berger, Georg Brodt, Hubert Flaig, Achim Schneiders, Holger Berg, Horst Bärsch.

gewählt und nahmen die Wahl an. Mario Pfender stellte sich aufgrund seiner hohen zeitlichen Belastung für sein Unternehmen leider nicht mehr für ein Amt zu Verfügung.

Als Kassenprüfer wurden erneut Ursula Hopp und Helmut Heller von der Versammlung vorgeschlagen. Da Ursula Hopp jedoch ablehnte, wurde Josef Drückes vom Verein historischer Fahrzeuge Eifel-Ardennen als Kandidat vorgeschlagen. Heller und Drückes wurden einstimmig ohne Gegenstimmen als Kassenprüfer gewählt und nahmen die Wahl an. Als stellvertretender Kassenprüfer wurde Martin Trausnitz vom Verein Historische Landtechnik Österreich gewählt.

Anträge

Nach seiner Wahl zum Präsidenten bedankte sich Peter Berger bei Georg Brodt für seine Amtsführung und die geleistete Arbeit für den BHLD. In seinem kurzen Rückblick beleuchtete Berger nochmals den Werdegang des Verbands von der IG Hammelburg bis heute und betonte, dass er sich voll mit der Arbeit des BHLD identifiziere und den Verband weiter voranbringen wolle. Peter Berger leitete nun die Versammlung.

Mit der Einladung wurde bereits der Antrag bekundet, den Sitz des Verbandes an die Adresse der Geschäftsstelle zu verlagern. Aus der Versammlung gab es dazu keine Einwände. Der Vorschlag wurde einstimmig und ohne Gegenstimme von der Versammlung angenommen. Auch der Antrag von Peter Berger, das Honorar des Geschäftsführers rückwirkend zum 1. Januar 2017 anzuheben, wurde von der Versammlung einstimmig und ohne Gegenstimmen verabschiedet. Weitere Anträge zur Mitgliederversammlung waren nicht eingegangen.

Oldtimer-Technik

Eine willkommene Auflockerung nach der Kaffeepause bot der Vortrag von Thomas Geis von der Fahrzeugakademie Schweinfurt. Der Karosseriebaumeister – bekannt vor allem durch seine Technikberichte und Anleitungen zur Restaurierung im „Oldtimer Markt“ und „Oldtimer Traktor“ – referierte unterhaltsam und kurzweilig rund um das Thema „Blechbearbeitung“. Dabei spannte er den Bogen von der Beschreibung verschiedener Blechsorten, die sich für Karosseriearbeiten eignen, über die Auswahl der Werkzeuge und das Vorgehen beim Ausbeulen, bis hin zum Thema

Mit seinem Vortrag und den Vorführungen begeisterte Thomas Geis die Teilnehmer. Ein bisschen hämmern, ein bisschen falzen, und fertig ist die Unimog-Türe? So einfach geht es dann doch nicht. Aber Thomas Geis macht Mut: „Mit dem richtigen Blech und ein wenig Übung gelingt das Jedem.“

„Alles hat seine Zeit“

Mit diesem Zitat aus der Bibel hatte ich mich 2010 nach zwanzig Jahren als Vorsitzender der IGHL verabschiedet und das möchte ich auch am Ende meiner Amtszeit im BHLD so tun.

An solch einem Tag erinnert man sich gern an vergangene Zeiten: An die Anfänge Mitte der achtziger Jahre, als unser verehrter Walter Enz in Hammelburg flammende Reden hielt und die Oldtimerfreunde dazu aufrief, zusammen zu arbeiten. Feucht-fröhlich wurde danach abends im Weinkeller gefeiert. Aus den lockeren Veranstaltungen von einst wurde 2010 ernst. Um dem Ganzen einen offiziellen Rahmen zu geben, wurde der BHLD gegründet, mit Alfred Vogel als Präsident an der Spitze und mir als seinem Vertreter.

Im Januar 2014 hatten wir in Hubert Flaig einen tüchtigen Geschäftsführer gefunden, der sich als eine wesentliche Stütze unserer Organisation erwiesen hat. Ein wahrer Glücksgriff. Hubert hat auch meine Kontakte zur DLG weiter vertieft und sich besondere Anerkennung bei der Ausrichtung der Oldtimerausstellungen auf der Agritechnica erworben, die dem BHLD eine exklusive Plattform für die Historische Landtechnik auf der weltgrößten Landtechnikmesse bieten.

Es ist nun das letzte Mal, dass ich als Vorsitzender unseres Bundesverbandes hier stehe. Es war eine interessante Zeit mit vielen sympathischen Begegnungen, die ich nicht missen möchte. Und so bedanke ich mich herzlich für die Unterstützung, die ich allenthalben erfahren durfte, insbesondere bei meinen Kollegen im Vorstand und bei unseren Regionalvertretern. Meinem Nachfolger im Amt wünsche ich alles Gute, vor allem ein glückliches Händchen in der Vereinsführung und vor allem viel Spaß an der Arbeit im Verband.

Euer Georg Brodt

„Schweißen“. Zu seinem Vortrag hatte er auch praktische Vorführungen vorbereitet und Vorrichtungen zum Treiben und Rollstrecken von Blechen mitgebracht, die er im Hof den Teilnehmern demonstrierte. Der Vortrag kam so gut an, dass wir Thomas Geis spontan einluden, im kommenden Jahr, wieder in Hammelburg dabei zu sein.

Zusammenarbeit mit dem ADAC

Da Thomas Alber vom ADAC aus privaten Gründen nicht an der Versammlung teilnehmen konnte, erläuterte Hubert Flaig nochmals das Vorgehen im Pannenfall bzgl. der BHLD-Sonderregelung zur Pannenhilfe für Oldtimer-Schlepper über 3,5 Tonnen. Dazu hat der ADAC ein neues Merkblatt veröffentlicht. Flaig wies ausdrücklich darauf hin, dass es sinnvoll ist, dieses Merkblatt künftig mitzuführen, damit im Notfall der ADAC-Abschlepppartner über die Vorgehensweise informiert werden kann.

Wichtig: Der Antrag auf Erstattung der Kosten muss innerhalb von vier Wochen nach Erhalt der Rechnung des Abschleppdiensts beim ADAC eingehen, da andernfalls die Erstattung der Kosten nicht übernommen wird. Falls es Probleme bei der Abwicklung gibt oder gab, bat Hubert Flaig darum, ihm solche Fälle umgehend schriftlich per E-Mail zu melden.

Kurz und knapp

Björn Schneider vertritt aktuell die 20 Regionalvertreter des BHLD. Er appellierte an die Anwesenden, an den von den Regionalvertretern ausgerichteten Info-Veranstaltungen teilzunehmen, damit dort aktuelle Themen aufgenommen und an den Vorstand weitergegeben werden können.

Danach stellte der 2. Vorsitzende der Bulldogfreunde Vorröhn, Elmar Metzung, seinen Verein vor. Gegründet wurde der Verein 1992, sein Sitz ist Obererthal. Derzeit hat der Verein rund 130 Mitglieder und unterhält eine eigene Maschinenhalle. Besonderer Höhepunkt im Vereinsleben ist eine alljährlich durchgeführte 3-tägige Wallfahrt.

2017 konnten die Traktorfreunde Seligenstadt und die Alttraktoren- und Landmaschinenfreunde Dreyen e.V. ihr 25-jähriges Bestehen feiern. Dazu wurde den beiden Vereinsvertretern, die ihre Jubiläen im Vorfeld gemeldet hatten, vom Vorstand jeweils eine Urkunde überreicht. Meldungen von Jubiläen können an die Geschäftsstelle gerichtet werden.

Holger Berg forderte nochmals dazu auf, Veranstaltungstermine immer über das online-Formular „Teminmeldung“ auf der Homepage www.bhld.eu zu melden, anstatt uns Briefe oder E-Mails zu schreiben. Das vereinfacht die Verwaltung der Termine und erleichtert den Datenaustausch mit den Redaktionen der Fachpresse.

Zum Schluss übernahm Georg Brodt nochmals das Mikrofon für eine kleine Ansprache. Danach überreichte Peter Berger dem scheidenden Präsidenten Georg Brodt in Anerkennung seiner Verdienste um den BHLD einen antiquarischen Technikatlas von 1910 sowie das neue Unimog-Buch von Hans-Jürgen Wischhof und Werner Schmeing mit einer Widmung der Autoren, die Brodt sichtlich gerührt entgegennahm. Der Vorstand bedankte sich nochmals im Namen der Mitglieder ganz herzlich für seine geleistete Arbeit und wünschte Georg Brodt alles Gute.

Mit weiteren guten Wünschen für den Nachhauseweg schloss Peter Berger die Versammlung gegen 18 Uhr und gab das Zeichen für den sich anschließenden geselligen Teil der Veranstaltung, der, wie auch schon früher, feucht-fröhlich endete.

hbf

Mit Grünen Kennzeichen zu örtlichen Brauchtums-veranstaltungen"

Nachdem bereits im Jahre 2016 das Bundesverkehrsministerium Fahrten mit historischen Landmaschinen bei einer „örtlichen Brauchtumsveranstaltung“ gestattete und eine Steuerbefreiung bejaht hatte, ist nunmehr klargestellt, dass dies auch für Oldtimer-Schlepper-Veranstaltungen an Sonn- und Feiertagen gilt. Der Oldtimer-Beauftragte des ADAC Südbaden und Vorsitzende des größten südbadischen ADAC Ortsclubs MSRT Freiamt, Alfred Haas, nimmt dabei Bezug auf eine entsprechende Zusage des Staatssekretärs im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Norbert Barthle MdB.

Haas, selbst Organisator eines Oldtimer-Schlepper- und Bulldogtreffens mit über 400 Teilnehmern, hatte den Staatssekretär in der Frage Oldtimer-Schleppertreffen um Klarstellung gebeten, nachdem bereits im Februar 2016 das Finanzministerium die Kraftfahrzeugsteuerbefreiung bei Nutzung des grünen Kennzeichens bei örtlichen Brauchtumsveranstaltungen zugesagt hatte. Insbesondere war unklar, ob die Befreiung auch für Oldtimer-Schlepper-Veranstaltungen und für die An- und Abfahrten zu Heimatumzügen und Fasnachtsumzügen gültig ist, was nunmehr unstrittig ist.

Die Nutzung grüner Kennzeichen, die gemäß § 9 Absatz 2 FZV Fahrzeugen zugeteilt werden, deren Halter von der Kraftfahrzeugsteuer befreit ist, gilt nunmehr im Einzelfall auch für die Teilnahme an Oldtimer-Schleppertreffen.

Sofern ein steuerbefreites Fahrzeug zu nicht begünstigten Zwecken verwendet wird, ist für den Zeitraum dieser nicht begünstigten Verwendung die Steuer festzusetzen, aus verwaltungsökonomischen Gründen für mindestens einen Monat. Grundsätzlich davon unberührt bleibt zunächst die gewährte Steuerbefreiung. Sie wird nur widerrufen, wen das Fahrzeug planmäßig auf Dauer nicht zu dem begünstigten Zweck eingesetzt wird. Im Umkehrschluss heißt das: Eine generelle Zuteilung des grünen Kennzeichens ausschließlich für das Oldtimer-Hobby bleibt unzulässig.

Die Voraussetzung, nach denen land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen kraftfahrzeugsteuerbefreit auch im Rahmen von Brauchtumsveranstaltungen genutzt werden können, findet sich in den verkehrsrechtlichen Vorschriften. Ein Traktor, der für örtliche Brauchtumsveranstaltungen eingesetzt werden soll, ist nach § 1 Absatz 1 der Zweiten Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften unter den dort genannten Voraussetzungen von der Zulassungspflicht ausgenommen. Der Traktor ist dann allerdings nur für die Zeit der Nutzung bei einer Brauchtumsveranstaltung von der Zulassungspflicht ausgenommen und als zulassungsfreies Fahrzeug von der Kraftfahrzeugsteuer nach § 3 Nummer 1 Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG) befreit.

Ob es sich bei einer Veranstaltung tatsächlich um eine örtliche Brauchtumsveranstaltung handelt, ist im Einzelfall vor Ort zu entscheiden, denn hier spielen regionale Besonderheiten eine entscheidende Rolle. Allgemein handelt es sich bei Brauchtum um im Laufe der Zeit entstandene überlieferte Bräuche oder in Gemeinschaft gefestigte und in bestimmeten Formen ausgebildete Gewohnheiten. Fasnachts- und Heimatumzüge gehören zu den örtlichen Brauchtumsveranstaltungen. Oldtimer-Schleppertreffen, mit über dreißig Jahre alten Fahrzeugen, werden im Sinne der Pflege historischen Kulturgutes durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur unter Brauchtumsveranstaltungen subsumiert.

Wichtig ist dabei, dass es ein unmittelbarer und ein enger zeitlicher Zusammenhang zwischen dem Einsatz des Fahrzeuges und der Durchführung der Veranstaltung gegeben ist.

In seinem Schreiben verwies der Oldtimer-Beauftragte auf die praxisgerechte Regelung beim 07er-Kennzeichen, was nunmehr auch für das grüne Kennzeichen gilt: An- und Abfahrten an Sonn- und Feiertagen auf direktem Wege zu Oldtimer-Schlepper-Veranstaltungen und die Teilnahme an Paraden oder Korsos im Rahmen der Veranstaltung sind steuerbefreit.

Damit haben sehr viele Landwirte und Nebenerwerbslandwirte Rechtssicherheit, wenn sie mit grünem Kennzeichen mit ihrem über dreißig Jahre alten „zwei-, drei- oder vierrädrigen Ackergaul“ oder „Dieselroß“ zu einem Oldtimer-Treffen fahren und entspannt das tolle Flair eines solchen Events genießen wollen.

Haas rät den Veranstaltern zumindest den vorangemeldeten Teilnehmern mit grünem Kennzeichen eine Bestätigung zu zuschicken, damit sie ggf. wirklich ohne Verzögerung durch Zoll- oder Polizeikontrollen kommen.

ViSPG: Alfred Haas,
info@alfred-haas.de
Freiamt, 28.11.2017
Quelle: ADAC-Oldtimer-Newsletter

Roland Feix, Hans-Jürgen Wischhof, Manfred Florus und Heinz Schnepf (v.l.) vor einem U 406 am Unimog-Museum in Gaggenau.

Großartiger und engagierter Unimog-Freund verstorben

Unimog-Community trauert um HeinzSchnepf

Die Unimog-Community hat die Nachricht vom Tod des 81-jährigen Heinz Schnepf, am 11 November 2017 mit großer Betroffenheit aufgenommen. Damit hat die Unimog Welt einen der profiliertesten und engagiertesten Unimog-Freunde nach 66 Jahren verloren.

Heinz Schnepf erblickte am 28. Juni 1936 im Kirschendorf Bischweier in der Nähe von Gaggenau das Licht der Welt. Schon als kleiner Bub interessierte er sich für alles was sich bewegte und drehte. So war es für ihn schon früh klar, dass er einmal Kraftfahrzeugschlosser werden wollte. 1950 begann er im Benz-Werk eine Lehre als Kraftfahrzeugschlosser. Dieser Weg bestimmte, ohne dass er es ahnen konnte, sein weiteres Berufsleben.

1958 wurde er Versuchsmonteur im Unimog-Versuch. Sein Wunschtraum als Berufstätigkeit ging in Erfüllung. Er übernahm in den folgenden Jahren durch sein Fachwissen, sein Engagement, sein Interesse, seine Art mit Menschen und Kollegen zu kommunizieren immer neue Aufgaben, die ihn in die Welt des Unimog führten.

So lernte er das ganze westliche Europa und die technischen Grenzen des Unimog durch die Typprüfungen, die Sicherheits- und Leistungsteste auf nationaler und europäischer Ebene kennen. Ein besonderes und prägendes Erlebnis war sein Kontakt zu Karl-Friedrich Capito, dessen U 1300 L von ihm für die Rallye Paris-Dakar mit vorbereitet wurde. Das Ergebnis: Karl-Friedrich und Sohn Jost Capito gewannen die Rallye Paris-Dakar 1985.

Seit 1982 war er als Meister im Unimog-Versuch verantwortlich für die Bereiche Fahrerhaus, Aufbauten und Anbauteile. Als er 1991 das Angebot seines Arbeitgebers annahm, in den Vorruhestand zu wechseln, ging er davon aus, dass er sich fortan seinen Hobbies widmen könne. Es kam indessen ganz anders. Zwei Jahre später, am 20. Mai 1993, wurde er Gründungsmitglied des Unimog-Club Gaggenau (UCG) und sogleich dessen stellvertretender Vorsitzender, verantwortlich für das Gebiet „Technik der alten Baureihen“. Wenige Wochen später bot Heinz Schnepf die ersten Schraubertreffen an. Dem folgten auf Initiative von Carl-Heinz Vogler über 40 Typenkunde-Veranstaltungen in Deutschland und dem angrenzenden Ausland. Für die Unimog-Community war dies der erste und bleibende persönliche Kontakt mit Heinz Schnepf. Das vermittelte Fachwissen theoretischer und praktischer Art kann der Interessierte in der umfangreichen Typen-Dokumentation des UCG jeder Zeit nachlesen. Besondere Hilfestellung und Beratung gab Heinz Schnepf jedem, der ihn darum nachsuchte. Ob bei Messen, Jahrestreffen, Regionalveranstaltungen, Teilemärkten; er war immer ansprechbar und dies auch oftmals mit viel Geduld und Einfühlungsvermögen gegenüber dem Ratsuchenden.

Auf Initiative des UCG wurde am 5. November 2002 offiziell der Verein Unimog-Museum e.V. (UM) gegründet. Heinz Schnepf war von Beginn an im Team der Inselgruppe dabei, um Fahrzeuge, Geräte, Aufbauten, Teile etc. zu suchen, zu sammeln und für die Ausstellungen herzurichten. Der Zeitstrahl von 1945/46 bis 2006 wurde auf der Ausstellungsfläche eingeteilt in 11 Inseln, wovon Heinz Schnepf die Federführung für 4 Inseln übernahm. Er hat in diesem Museum, das insbesondere den Unimog und MB-trac präsentiert, bleibende Spuren hinterlassen. Die Herrichtung des Verschränkungsmodell U 404 S, die Bewertung und Vervollständigung des Boehringer Unimog, der dem UM geschenkt wurde, die Vervollständigung des U 406 als landwirtschaftliche Zugmaschine u.v.m.

Besonders pflegte er die Verbindung zum Deutschen Landwirtschafts Museum in Stuttgart-Hohenheim. Der Prototyp Nr. 5 wurde durch ihn und Manfred Florus wieder fahrfähig und stand dann für zwei Jahre im UM. Seine Vorträge und Führungen, von bekannten Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens bis hin zu großen und kleinen Besuchsgruppen, waren ihm stets ein besonderes Anliegen.

Auch in jüngster Zeit, als die Kräfte schon nachließen, kam er in sein Museum, um mitzuhelfen, dem Besucher das Gefühl zu vermitteln, das Museum für das weltbekannte, einzigartige Fahrzeug wird im eigenen Museum von Experten präsentiert.

Heinz Schnepf war aus der Sicht seiner Freunde ein Botschafter besonderer Prägung für den Unimog, für den Unimog-Club Gaggenau und für das Unimog-Museum. Wir alle verneigen uns vor seiner Lebensleistung.

Hans-Jürgen Wischhof

Sein Platz ist in unserer Mitte

Wir trauern um Albert Pfender

„Das schönste Denkmal, das ein Mensch bekommen kann, steht in den Herzen seiner Mitmenschen“. Mit diesem Zitat von Albert Schweizer erinnerten die Bulldog- und Schlepperfreunde Kißlegg in ihrer Traueranzeige an ihren Vorsitzenden Albert Pfender, der am 14. Mai 2017 nach schwerer Krankheit verstorben ist.

Die ersten Berührungen mit der Traktorszene machte Albert Pfender Mitte der 1980er Jahre, als ein Bekannter in seinem Metallbetrieb einen Kettenschutz für seinen Kramer bearbeiten ließ, ein anderer benötigte ein paar Getriebeteile für seinen Lanz-Bulldog.

Auf dem ersten Oldtimertreffen 1989 in Kisslegg, das der Verkehrs- und Gewerbeverein organisierte und das eigentlich nur für Autos geplant war, erschienen erstmals auch ein paar Bulldogs und Traktoren. Die Teilnehmer waren begeistert von der Anzahl und Vielfalt der Oldtimer-Schlepper, sich anschließende gemeinsame Ausfahrten taten ihr Übriges dazu, dass die Schlepper-Fangemeinde in Kisslegg und Umgebung wuchs. Die Interessengemeinschaft MSM Bulldog- und Schlepperfreunde Kißlegg mit vereinsähnlichen Strukturen wurde gegründet. 1997 errichtete Albert Pfender mit tatkräftiger Unterstützung der Freunde einen Oldtimerschuppen samt Bulldogstüble in dem nun regelmäßige Stammtische stattfanden. Auf den Kisslegger Oldtimertreffen waren die Traktoren indessen unerwünscht.

Als aber das Interesse an der bisherigen Oldtimer-Veranstaltung immer mehr nachließ, erinnerte man sich an die Schlepperfreunde. 1999 fand das erste Treffen mit Bulldogs und Schleppern statt – zweigeteilt: Autos auf der Straße, Traktoren und landwirtschaftlichen Geräte im Schlosspark. Die Treffen wurden ein voller Erfolg. Sieben an der Zahl hat die IG ab 2001 federführend organisiert. Und mit steigendem Bekanntheitsgrad gerieten die Treffen von Mal zu Mal größer. Zentrale Figur war dabei immer Albert Pfender, den bald die ganze Schlepperszene kannte, vom Bodensee bis Holstein, von Nordhorn bis Leipzig, von Schlierbach bis Ochsenhausen. Auch in den Nachbarländern Schweiz und Österreich wurde man auf Albert Pfender und das hochkarätige Treffen aufmerksam.

2010 folgte der Eintrag ins Vereinsregister und der damals neu gegründete Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland, kurz BHLD, konnte den MSM Kißlegg als Mitglied Nummer 7 begrüßen. Von Anfang an engagierte sich Albert Pfender im BHLD als Regionalvertreter für die Region Oberschwaben-Allgäu. Viele Vereine konnte er davon überzeugen, dass eine Mitgliedschaft im Bundesverband wichtig ist und stand ihnen als kompetenter Berater gerne zur Verfügung.

Albert Pfender war aber nicht nur der Schlepperszene zugetan, sondern bewies durch seine langjährige Mitgliedschaft im Reservistenmusikzug der Bundeswehr Bodensee-Oberschwaben, seine Liebe zur Blasmusik. Als aktiver Pilot gehörte er knapp 30 Jahre der Fliegergruppe Leutkirch e.V. an. Die mbk Maschinenbau GmbH, deren Leitung Albert 1985 von seinem Vater übernommen hatte, wird nun von seinem Sohn Mario – einem ebenfalls engagierten Traktorfan und bis zum November Beisitzer im BHLD – geleitet.

Albert war durch seine höfliche und bescheidene Art sehr beliebt. Er hat dem Bundesverband aber auch der ganzen Traktorszene durch sein großes Engagement viele Impulse geben können. Albert Pfender hinterlässt eine schmerzhafte Lücke. Er wird uns immer in Erinnerung bleiben. *rg/hbf*

Regionalvertreter und Vorstandsmitglieder des BHLD in Hammelburg 2015. Ganz rechts Mario und Albert Pfender.

ADAC Pannen- und Unfallhilfe

Sonderregelung für Oldtimer Schlepper, Bulldogs und Traktoren über 3,5t bis 7,5t zul. Gesamtgewicht für Mitglieder des BHLD

Seit dem 1. April 2017 gibt es in der Zusammenarbeit mit den externen Mobilitätspartnern des ADAC (früher: Straßendienstpartner oder SDI-Partner) wichtige Neuerungen. Aus diesem Grund informieren wir hier nochmals über die vor allem begrifflich überarbeitete Pannenhilfe-Sonderregelung für den BHLD und seine angeschlossenen Clubs. Wir empfehlen unseren Mitgliedern dringend das nebenstehende Merkblatt bei Ausfahrten mitzuführen, damit sie im Pannenfall nachlesen können, was zu tun ist.

Bei allen Fahrzeugen bis 3,5t zul. Gesamtgewicht greifen generell die Regelungen der ADAC Pannen- und Unfallhilfe. Die nachfolgende Sonderregelung gilt nur für Fahrzeuge über 3,5t bis 7,5t zul. Gesamtgewicht unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen. ADAC-Mitglieder aus Clubs, die dem Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland (BHLD) angeschlossen sind, und mit einem Oldtimer-Traktor, -Bulldog oder -Schlepper über 3,5t bis 7,5t zulässigem Gesamtgewicht die ADAC Pannenhilfe in Anspruch nehmen, können für eventuell anfallende Kosten des ADAC Truck-Service, die nicht bereits durch die ADAC Mitgliedschaft abgedeckt sind, bei ADAC Klassik eine Erstattung beantragen.

Grundsätzlich gelten die Bestimmungen der ADAC Pannen- und Unfallhilfe für ADAC Mitglieder in der jeweils aktuellsten Version. Ergänzend werden folgende Regelungen festgelegt:

- Diese Sonderregelung gilt ausschließlich für Oldtimer-Schlepper, -Bulldogs und -Traktoren über 3,5 t bis max. 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht.
- Es muss sich um ein historisches Fahrzeug handeln. D.h. das Fahrzeug muss entweder über ein H-Kennzeichen oder ein rotes 07-Kennzeichen zugelassen sein. Bei Zulassung über ein normales schwarzes Kennzeichen, Saisonkennzeichen oder grünes Kennzeichen muss das Fahrzeug mindestens 30 Jahre alt und in erhaltungswürdigem Zustand als Oldtimer erkennbar sein.
- Der Fahrzeughalter muss persönlich ADAC Mitglied sein.
- Der Fahrzeughalter und -führer muss zum Zeitpunkt der ADAC Hilfeleistung identisch sein.
- Der Fahrzeughalter muss Mitglied in einem dem BHLD angeschlossenen Club sein.
- Nicht zugelassene, gewerblich zugelassene sowie landwirtschaftlich genutzte Fahrzeuge sind von der Sonderregelung generell ausgeschlossen.

Vorgehensweise

1. Im Pannenfall wird dem ADAC Mitglied erstrangig durch die ADAC Straßenwacht bzw. durch einen ADAC Mobilitätspartner geholfen.
2. Falls notwendig, wird von diesem der ADAC Truck-Service beauftragt.
3. Der ADAC Truck-Service stellt seine Leistung dem ADAC Mitglied in Rechnung.
4. Das ADAC Mitglied reicht die erforderlichen Unterlagen (siehe nachfolgender Punkt) spätestens einen Monat nach dem Schadensfall bei ADAC Klassik zur Prüfung und Erstattung ein.

Erforderliche Unterlagen

Folgende Unterlagen müssen innerhalb eines Monats nach Schadenfall eingereicht werden:

- Original-Rechnung des ADAC Truck-Service bzw. ADAC Straßendienst-Partners.
- Zahlungsnachweis über den Rechnungsbetrag.
- Kopie des Fahrzeugscheins (bzw. Fahrzeugscheinheftes bei 07-Zulassung).
- Bei Fahrzeugen mit grünem Kennzeichen muss ein steuerlicher Nachweis vorgelegt werden, dass dieses auch außerhalb des land- und forstwirtschaftlichen Einsatzes zum Zeitpunkt der Panne für Oldtimer-Treffen bzw. Ausfahrten genutzt werden darf.
- Nachweis, dass der Club im BHLD organisiert ist (Bestätigung des BHLD).
- Nachweis, dass das ADAC Mitglied in diesem BHLD-Club Mitglied ist (Bestätigung des Clubs).
- Bankverbindung des ADAC Mitglieds.
- Vollständige Anschrift mit Telefon und E-Mail.
- ADAC Mitgliedsnummer.

Wir wünschen allzeit eine gute Fahrt!

ADAC Pannen- und Unfallhilfe

Sonderregelung für Oldtimer Schlepper, Bulldogs und Traktoren über 3,5t bis 7,5t zul. Gesamtgewicht für Mitglieder des Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland e.V. (BHLD)

Bei Fahrzeugen bis 3,5t zul. Gesamtgewicht greifen generell die Regelungen der ADAC Pannen- und Unfallhilfe.
Die nachfolgende Sonderregelung gilt nur für Fahrzeuge über 3,5t bis 7,5t zul. Gesamtgewicht.

ADAC Mitglieder aus Clubs, die dem Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland (BHLD) angeschlossen sind, und mit einem Oldtimer-Traktor, -Bulldog oder -Schlepper über 3,5t bis 7,5t zulässigem Gesamtgewicht die ADAC Pannenhilfe in Anspruch nehmen, können für eventuell anfallende Kosten des ADAC Truck-Service, die nicht bereits durch die ADAC Mitgliedschaft abgedeckt sind, bei ADAC Klassik eine Erstattung beantragen.

Grundsätzlich gelten die Bestimmungen der ADAC Pannen- und Unfallhilfe für ADAC Mitglieder in der jeweils aktuellsten Version. Ergänzend werden folgende Regelungen festgelegt:

- Diese Sonderregelung gilt ausschließlich für Oldtimer Schlepper, Bulldogs und Traktoren über 3,5t bis max. 7,5t zulässigem Gesamtgewicht.
- Es muss sich um ein historisches Fahrzeug handeln. D.h. das Fahrzeug muss entweder über ein H-Kennzeichen oder ein rotes 07-Kennzeichen zugelassen sein. Bei Zulassung über ein normales schwarzes Kennzeichen, Saisonkennzeichen oder grünes Kennzeichen muss das Fahrzeug mindestens 30 Jahre alt und in erhaltungswürdigem Zustand als Oldtimer erkennbar sein.
- Der Fahrzeughalter muss persönlich ADAC Mitglied sein.
- Der Fahrzeughalter und -führer muss zum Zeitpunkt der ADAC Hilfeleistung identisch sein.
- Der Fahrzeughalter muss Mitglied in einem dem BHLD angeschlossenen Club sein.
- Nicht zugelassene, gewerblich zugelassene sowie land- oder forstwirtschaftlich genutzte Fahrzeuge ohne Nachweis der Steuerpflicht zum Zeitpunkt des Pannenfalls sind von der Sonderregelung generell ausgeschlossen.

Vorgehensweise:

1. Im Pannenfall wird dem ADAC Mitglied erstrangig durch die ADAC Straßenwacht bzw. durch einen externen ADAC Straßendienstpartner geholfen.
2. Falls notwendig, wird von diesem der ADAC Truck-Service beauftragt.
3. Der ADAC Truck-Service stellt seine Leistung dem ADAC Mitglied in Rechnung.
4. Das ADAC Mitglied reicht die erforderlichen Unterlagen (siehe nachfolgender Punkt) spätestens einen Monat nach dem Schadensfall bei ADAC Klassik zur Prüfung und Erstattung ein.

Folgende Unterlagen müssen innerhalb eines Monats nach Schadenfall eingereicht werden:

- Original-Rechnung des ADAC Truck-Service bzw. ADAC Straßendienst-Partners.
- Zahlungsnachweis über den Rechnungsbetrag.
- Kopie des Fahrzeugscheins (bzw. Fahrzeugscheinheftes bei 07-Zulassung).
- Bei Fahrzeugen mit grünem Kennzeichen muss ein steuerlicher Nachweis vorgelegt werden, dass dieses auch außerhalb des land- und forstwirtschaftlichen Einsatzes zum Zeitpunkt der Panne für Oldtimer-Treffen bzw. -Ausfahrten genutzt werden darf.
- Nachweis, dass der Club im BHLD organisiert ist (Bestätigung des BHLD).
- Nachweis, dass das ADAC Mitglied in diesem BHLD-Club Mitglied ist (Bestätigung des Clubs).
- Bankverbindung des ADAC Mitgliedes.
- Vollständige Anschrift mit Telefon und E-Mail.
- ADAC Mitgliedsnummer.

Das o.g. Verfahren ist innerhalb der Laufzeit des ADAC Korporativvertrages unbefristet gültig unter Berücksichtigung einer möglichen jährlichen Beendigung zum 31. Dezember mit einer dreimonatigen Kündigungsfrist zum 30. September.

ADAC e.V., Klassik Mitglieder- und Clubbetreuung (KLC)
Hansastr. 19, 80686 München
Tel: 089-7676-2228 - Fax: 089-7676-2227 - E-Mail: clubs@adac.de

München, den 04.11.2017
Ausgabe 2018

Bitte dieses Merkblatt bei Ausfahrten mitführen

Veranstalter-Haftpflicht

für Vereine, Clubs und Interessengemeinschaften

Bald startert die neue Saison. In diesem Jahr wurden uns über 800 Veranstaltungen für unseren Veranstaltungskalender gemeldet. Dass die Veranstalter dabei gewissen Risiken ausgesetzt sind, ist manchen Verantwortlichen dabei nicht bewusst.

Bei den Oldtimertreffen, Teilemärkte, Ausstellungen, Ausfahrten, Umzügen etc. sind in der Regel auch Nicht-Vereinsmitglieder und Besucher zugelassen. Damit nehmen die Veranstalter Haftpflichtrisiken in Kauf, die durch die Vereins-Haftpflicht-Versicherung nicht versichert sind.

Eine Veranstaltungshaftpflicht- oder Eventversicherung ist deshalb allen Ausrichtern von öffentlichen Veranstaltungen zu empfehlen, um sich gegen Schadensersatzansprüche Dritter abzusichern. Denn: Veranstalter haften für Personen- und Sachschäden, die während ihrer Festivität entstehen und für die sie ein Verschulden trifft. Seine Veranstaltung zu versichern, ist deshalb für jeden Organisator einer öffentlichen Veranstaltung unerlässlich und unter Umständen existenzsichernd.

Gerade bei Personenschäden sind die Forderungen oft extrem hoch. Aus diesem Grund ist eine Veranstalterhaftpflicht selbst für kleinere Treffen, Vereins- oder Dorffeste sinnvoll. Als Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland e.V. haben wir uns deshalb für unsere Mitglieder stark gemacht, einen Lösung zu finden, die genau auf unsere Belange passt.

Die richtige Haftpflichtversicherung für die Veranstaltung dämmt das finanzielle Risiko des bzw. der Verantwortlichen ein. Die Veranstaltungshaftpflicht schützt jedoch nicht nur die Veranstalter (in unserem Falle Vorstände und Mitglieder von Vereinen, Clubs und Interessengemeinschaften) selbst, sondern auch alle Hilfskräfte, die eingesetzt werden, um eine Veranstaltung durchzuführen und zu überwachen. Darüberhinaus umfasst die Veranstalterhaftpflichtversicherung nicht nur die eigentliche Veranstaltung, sondern auch Vor- und Nacharbeiten, wie zum Beispiel den Auf- und Abbau.

Die Veranstalterhaftpflicht wird aktiv, sobald bei der versicherten Veranstaltung Personen- und/oder Sachschäden entstehen. Die Versicherung begleicht dann die Kosten für die entstandenen Schäden. Bei unberechtigten Ansprüchen wehrt die Versicherung diese auch für den Versicherungsnehmer ab. Hierbei entstehende Kosten – bis hin zu den Prozesskosten bei einer gerichtlichen Auseinandersetzung – werden im Normalfall von der Veranstaltungshaftpflicht im Rahmen der vereinbarten Versicherungssumme übernommen.

Die Deckungssummen sind separat für Personen- und Sachschäden, Vermögensschäden und Umweltschäden ausgelegt. Da Haftpflichtansprüche gerade bei Personenschäden häufig in die Millionen gehen, ist ein Mindestschutz von 3 Millionen Euro empfohlen. Die für die Veranstalterhaftpflicht anfallenden Kosten richten sich nach verschiedenen Faktoren wie beispielsweise:

- Art der Veranstaltung
- Veranstaltungsort (draußen/drinnen)
- Anzahl der Besucher
- Besonderheiten (z.B. Feuerwerk)

Entscheidend für den Beitrag ist auch, ob ein Versicherungsnehmer zusätzliche Bausteine aufnehmen möchte. Sonderrisiken, wie Hüpfburgen und Spielgeräte, Tribünen oder Feuerwerk können zusätzlich in den Versicherungsumfang mitaufgenommen werden.

Die Multi-Cover-Police exklusiv für BHLD-Mitglieder

Die Agentur Norbert Warmdt hat für unsere Mitglieder eine spezielle Multi-Cover-Police entwickelt, die einen umfassenden Versicherungsschutz gegen Schäden durch Veranstaltungen bietet. Versichert ist die gesetzliche Haftpflicht aus der Durchführung einer Veranstaltung, deren Veranstaltungsnebenrisiken und etlicher Deckungserweiterungen. Dabei erstreckt sich der Versicherungsschutz:

- auf die Prüfung des Haftpflichtanspruches privatrechtlichen Inhalts
- die Befriedigung der berechtigten Ansprüche und
- die Abwehr unberechtigter Ansprüche.

Kontakt, Infos und Anträge:
Norbert Warmdt
Triftstraße 6 . 31089 Duingen
Telefon: +49 (0)5185 957066
Telefax: +49 (0)5185 957067
angebot@oldieversicherung.de

Weitere Infos:
BHLD-Geschäftsstelle
Telefon: +49 (0)711 2562077
Telefax: +49 (0)711 2562078
E-Mail: info@bhld.eu

Angebotsanfrage für eine Veranstalter-Haftpflicht-Versicherung
Exklusiv für BHLD-Mitglieder

1. Veranstalter		
Anrede (Herr, Frau, Firma, Oldtimerverein)		
Vereins- oder Firmenname		
Vorname und Name des Ansprechpartners		
Straße und Hausnummer		
Plz und Ort		
2. Veranstaltung		
Bezeichnung der Veranstaltung		
Veranstaltungsort Plz und Ort Straße und Hausnummer oder Bezeichnung z. B. Festplatz, Parkplatz etc.		
Veranstaltungszeitraum / Versicherungsdauer Erster und Letzter Tag der Veranstaltung		
3. Veranstaltungsaktivitäten		
☐ Oldtimertreffen	Anzahl der Besucher:	
☐ Präsentation von Oldtimerfahrzeugen		
☐ Teilemarkt		
☐ Vorführung von Geräten und Maschinen (z. B. Strohbindebindemaschine, Drechselmaschine, Dampfmaschine etc.)		
☐ Bewirtung in Eigenregie (Speisen, Getränke)		
☐ Darbietung von Musik (Live Musik oder Musik aus der Konserve)		
☐ Kinderschminken		
☐ Hüpfburg (Normale oder Strohhüpfburg)	Anzahl:	
☐ Trampolin	Anzahl:	
☐ Bungee Jumping	Anzahl:	
☐ Feuerwerk	Anzahl:	
☐ Veranstaltung in Gewässernähe (See, Schwimmbad, Strand etc.)		
☐ Bootsrundfahrten		
☐ Ponyreiten		
☐ Kutschfahrten		
☐ Public Viewing		
☐ Bodenkarussell für Kleinkinder	Anzahl:	
☐ Minibagger für Kinder	Anzahl:	
☐ Einsatz einer Feldbahn		
☐ Festumzüge		
☐ Zeltaufbau in Eigenregie	Anzahl der Zelte:	
☐ Zeltaufbau durch Zeltverleiher	Anzahl der Zelte:	
☐ einer touristischen Ausfahrt	Anzahl der Teilnehmer:	
☐ Traktorpulling	Anzahl der Teilnehmer:	
☐ Baumstammziehen	Anzahl der Teilnehmer:	
☐ Geschicklichkeitsfahrten	Anzahl der Teilnehmer:	
☐ Schau- und Preispflügen	Anzahl der Teilnehmer:	
☐ Kippertreffen (Sand- oder Kiesgrube)	Anzahl der Teilnehmer:	
Sonstiges		

Zurich Geschäftsstelle, Norbert Warmdt, Triftstr. 6 31089 Duingen, Telefon: 05185 957066, Fax: 05185 957067,
Email: angebot@oldieversicherung.de Web: www.oldieversicherung.de
Versicherungsvertreter mit Erlaubnis nach §34d Abs. 1 der Gewerbeordnung, - Versicherungsvertreter: D-6FUG-H70LP-10

Ackergiganten

RETRO CLASSICS
22. - 25.03.2018
Weltweit größte Oldtimermesse
RETRO MESSEN

Der Treffpunkt für Freunde Historischer Landtechnik

Der Termin zum Vormerken: 22. bis 25.3.2018. Auf über 1600 Quadratmetern präsentiert sich der BHLD mit seinen Mitgliedern auf der Retro Classics in Stuttgart.

Die Oldtimerszene wird seit vielen Jahren von Pkw-Enthusiasten dominiert. Das ist kein Vorwurf, sondern im Wesentlichen dem geschuldet, dass die Identifikation mit dem „Auto“ auf der ganzen Welt traditionell eine wesentlich größere Rolle spielt, als die emotionale Verbindung der Bevölkerung zu Traktoren oder Nutzfahrzeugen. Dabei war das erste Automobil – der Dampfwagen von Nicolas Joseph Cugnot von 1769 – eine Zugmaschine, also ein „Traktor“. Und ohne die Impulse aus der Schlepper- und Nutzfahrzeugproduktion wäre wohl auch die die Massenentwicklung des Automobils deutlich anders verlaufen.

Mit den Veränderungen der Landwirtschaft und der dörflichen Kultur hat sich seit den 1980er Jahren die Nostalgie einen Weg gebahnt, was heute in erfolgreichen Publikationen wie „Landlust“ gipfelt und in zahlreichen TV-Sendungen über ländliche Idylle, die dem Lebensgefühl der Entschleunigung nachspüren. Im Vorfeld dazu ist in den letzten 40 Jahren eine riesige Fangemeinde herangewachsen, die es sich zur Aufgabe macht, historische Schlepper, Traktoren, Landmaschinen und Geräte zu erhalten, zu restaurieren und einem breiten Publikum zu zeigen.

Als die ersten Sammler von Schlepper und Traktoren unterwegs waren und ihren Nachbarn den „Schrott“ abnahmen, wurden sie noch milde belächelt und für Spinner gehalten. Heute staunen die Besucher von Brauchtumsveranstaltungen und Feldtagen, was es nicht alles gegeben hat und erinnern sich, wie sie als Kinder und Jugendliche in der Landwirtschaft mitgeholfen haben oder mithelfen mussten. Und mancher grämt sich, dass er seinen Lanz-Bulldog, Hanomag, Kramer, Fendt, Eicher, und, und, und, buchstäblich für einen Apfel und ein Ei verschenkt hat.

Rund 500 Vereine mit mehr als 60.000 Mitgliedern widmen sich dem Hobby. 2010 wurde der Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland e.V. (BHLD) gegründet, dem sich bis heute über 200 Traktoren-Clubs mit circa 28.000 Mitgliedern im Inland und 7.000 Mitgliedern aus den Nachbarstaaten angeschlossen haben. Der BHLD ist damit der größte Korporativ-Club im ADAC Ressort Klassik!

Grund genug, dass sich die Schlepperszene – ihrem Status angemessen – auch an Oldtimermessen, wie der Retro Classics beteiligt und sich dort zwischen Edelkarrossen und nostalgischen Old- und Youngtimern präsentiert. Und wir erinnern uns: auch Porsche und Lamborghini haben Schlepper gebaut! Letztere

werden bis heute erfolgreich produziert.

Seit 2008 beteiligen sich die Bulldog- und Schlepperfreunde Württemberg e.V. mit verschiedenen Partnern, wie der Hanomag IG, dem Deutschen Landwirtschaftsmuseum Hohenheim, dem Auto- und Traktormuseum Bodensee und verschiedenen Vereinen und Clubs mit Themen-Ausstellungen auf der Retro Classics in Stuttgart. Zu ihrer 10. Ausstellung im März 2018 warten sie mit ganz besonderen Exponaten auf: „Ackergiganten“ – Eine Sonderschau der Superlative!

Und das gibts zu sehen

Mit dem Thema „Ackergiganten“ stellen die Bulldog- und Schlepperfreunde Württemberg e.V. mit ihren Partnern eine einmalige Show zusammen, die es so wahrscheinlich nie wieder zu sehen gibt. Wie der Titel schon andeutet, handelt es sich dabei um Schwergewichte von den Anfängen der Motorisierung in der Landwirtschaft um 1910 bis in die neuere Zeit.

Große Traktoren faszinieren. Mit der Ausstellung machen wir eine Zeitreise von der Dampfpflugtechnik über früheste Benzinfahrzeuge, an deren Anfang die Motortragpflüge standen. Zwei amerikanische Pärieschlepper repräsentieren die ersten Fahrzeuge, die das Konzept und den Begriff „Tractor“ überhaupt prägten. Nachdem in der Folgezeit des Traktorenbaus die Fahrzeuge in der Zeit nach 1920 kleiner dimensioniert wurden, setzten die Hersteller ab den 1970er Jahren wieder auf zugstarke Großtraktoren. Heute sind die neuen „Ackergiganten“ aus der Landwirtschaft nicht mehr wegzudenken.

Fowler-Dampfpflug-Satz

Von den Freunden der Historischen Dampftechnik Kirchheim unter Teck kommt ein original englischer Dampfpflugsatz von Fowler, Leeds, auf die Ausstellung. Dampfpflüge waren Mitte des 19. Jahrhunderts ein erster Schritt hin zur Mechanisierung der Bodenbearbeitung in der Landwirtschaft, die vorher ausschließlich mit tierischer bzw. menschlicher Muskelkraft verrichtet wurde.

In den 1850er Jahren entwickelte der englische Ingenieur John Fowler ein Zweimaschinen-System, bei dem sich zwei Lokomobile jeweils an einem Feldende gegenüberstehen. Die Maschine bei der sich der Pflug befindet, signalisiert mit einem Pfiff der Dampfpfeife ihre Bereitschaft. Darauf hin fährt die andere Maschine ein Stück vor und beginnt dann, den Pflug über den Acker zu ziehen. Das mit dem Pflug verbundene Seil wird – vom Antrieb entkoppelt – von der ersten Maschine abgespult und zusammen mit dem Pflug von der zweiten Maschine zum gegenüber liegenden Ende des Ackers gezogen. Dort angekommen, stoppt deren Maschinist den Seilzug und der Pflug wird gekippt. Die Seilspul-Vorrichtung, die den horizontalen Einbau der Winde ermöglichte, wurde –

neben anderen Erfindungen um die Dampfpflugtechnik, von Max Eyth, der aus Kirchheim/Teck stammt, entwickelt.

Der komplette Satz besteht aus zwei Dampflokomobilen und einem Kipppflug. Die kompletten Geräte werden wir so auf der Ausstellung präsentieren.

Lanz-Landbaumotor

Ein absolutes Highlight ist der erst in diesem Jahr von der Hanomag IG und einem Holländischen Restauratorenteam wieder hergestellte „Landbaumotor“ von Lanz. Die Heinrich Lanz AG in Mannheim hatte sich bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts dank der Dampftechnik zum größten Anbieter von Landmaschinen und Lokomobilen in Europa entwickelt. Neuer Technik gegen über aufgeschlossen, begann das Unternehmen ab 1911 zusammen mit dem Berliner Motorenhersteller Kämper Prototypen von Fahrzeugen mit angebauter Fräse zu bauen.

Der Lanz-Landbaumotor entstand nach Plänen des ungarischen Konstrukteurs Karol Köszegi. Zwischen 1912 und 1926 verließen angeblich 500 Exemplare die Mannheimer Fabrik. Sie wurden weltweit exportiert, davon landeten sieben in Island, wo heute noch ein unrestauriertes Exemplar in einem Museum zu bewundern ist. Ein kompletter Landbaumotor, 1917 gebaut, hat im Lanz-Werk Mannheim überlebt. Im Laufe der Jahrzehnte reichlich eingestaubt, fristete er als wenig beachtetes „Erbstück“ bei John Deere sein Überleben. Nach mehrfachen Versuchen den Landbaumotor schon 2015 für die DLG-Sonderausstellung auf der Agritechnica zu mobilisieren, gelang es schließlich mit Unterstützung von Dr. Bernard Krone und nach erheblicher Überzeugungsarbeit, den Ackergiganten nach Spelle zu holen und zu restaurieren. 2016 wurde der sechs Tonnen schwere Koloss ins Emsland überführt und in diesem Jahr zum ersten Mal beim Feldtag in Nordhorn im Einsatz vorgeführt. Dieser Lanz-Landbaumotor ist nun weltweit das einzige, funktionsfähige Exemplar.

Der Landbaumotor ist mit einer festen Anbaufräse ausgestattet und war der erste Versuch von LANZ die Bodenbearbeitung auf dem Acker mit Hilfe des Verbrennungsmotors zu vereinfachen. Aufgrund seiner Größe und dem hohen Kaufpreis war der LANZ-Landbaumotor fast ausschließlich für Großgrundbesitzer interessant. Das Exponat ist mit Moorbereifung ausgestattet. Sein wassergekühlter Vierzylinder-Benzinmotor mit 14 Litern Hubraum leistet zwischen 70 und 80 PS und sein Getriebe hat 3 Vorwärts- und einen Rückwärtsgang. Serienmäßig waren die Maschinen mit einer Seilwinde und Riemenscheibe ausgestattet.

Hanomag-Motorpflug WD35

Auf dem diesjährigen Feldtag in Nordhorn waren drei Motortragpflüge, zwei aus der Traktorenschmiede Hanomag, Hannover, einer von der Firma Stock, Berlin, im Einsatz.

1912 startete man bei Hanomag in Hannover die Produktion von Motortragpflügen. Die Initiative dazu lieferten der Landwirt Boguslaw Dohrn aus Hökendorf bei Stettin und der Ingenieur Ernst Wendeler. Sie konnten den damaligen Generaldirektor der Hanomag, Dr. Gustav ter Meer, von der Notwendigkeit überzeugen, Motortragpflüge zur Mechanisierung der Landwirtschaft zu bauen.

Von 1912 bis 1924 fertigte Hanomag 1155 Wendeler & Dohrn-Tragpflüge. Der WD-Großpflug WD 80 wird von einem Vierzylinder-Kämper-Benzinmotor mit 14

Litern Hubraum angetrieben. Er wurde bis 1919 produziert. Von 1920 bis 1924 wurde der Kleinpflug WD 35 gebaut, als Antrieb diente ebenfalls ein Vierzylinder Kämper-Benzinmotor mit 5,7 Litern Hubraum.

Stock-Motorpflug „Stoklei“

Robert Stock hatte sich als erster mit der Entwicklung von Tragpflügen beschäftigt. Sein Konzept wurde später von anderen Herstellern, unter anderem auch von Hanomag, aufgegriffen. Um die Erträge seiner Landwirtschaft zu steigern, informierte sich Stock umfassend über die Möglichkeiten der Bodenbearbeitung. Da er den damals gebräuchlichen Dampfpflug zu schwerfällig und unrationell fand, konstruierte er 1905 einen Motorpflug mit einem 6-PS-Verbrennungsmotor und 3 Pflugscharen. Für die von ihm konstruierte Höheneinstellung der Pflugschare erhielt Stock 1909 ein Reichspatent.

Die Stock-Pflüge gaben der Motorisierung der Landwirtschaft wichtige Impulse. 1911 gründete der Unternehmer in Berlin die „Stock-Motorpflug GmbH“, die bereits im ersten Jahr 380 Motortragpflüge verkaufte. Auf dem Fabrikgelände in der Köpenicker Straße wurden schon bald zwei Maschinen pro Tag produziert. Die Geschichte der Stock-Tragpflüge wird auf der Retro Classics mit dem sogenannten „Stoklei“ (**Sto**ck-**Klei**npflug) aus dem Technikmuseum Kiemele gewürdigt.

Prärietraktoren

Der deutsche Sonderweg der „Motorpflüge“ konnte sich aber im Traktorenbau nicht durchsetzen. Das Rennen machten die in Nordamerika bewährten Schlepp-Pflüge. Das Auto- und Traktormuseum

Bodensee wartet mit zwei sogenannten „Prärietraktoren“ auf. Es sind mit die ersten Traktoren, die mit Verbrennungsmotoren ausgestattet waren und in den USA kurz nach der Jahrhundertwende gebaut wurden. Zu bestaunen gibt es den Hart Parr 30/60 mit 38,6 Litern Hubraum aus zwei Zylindern, den wir vor ein paar Jahren schon einmal dem Publikum auf der Retro gezeigt haben. Ein weiterer Prärietraktor stammt vom Hersteller „Avery“. Der 3,30 Meter hohe Traktor gleicht noch eher einer Dampflokomobile. Auf einem starren Rahmen ist die ganze Technik montiert: der Motor hat 18,6 Liter Hubraum und bringt 4 bis 5 PS.

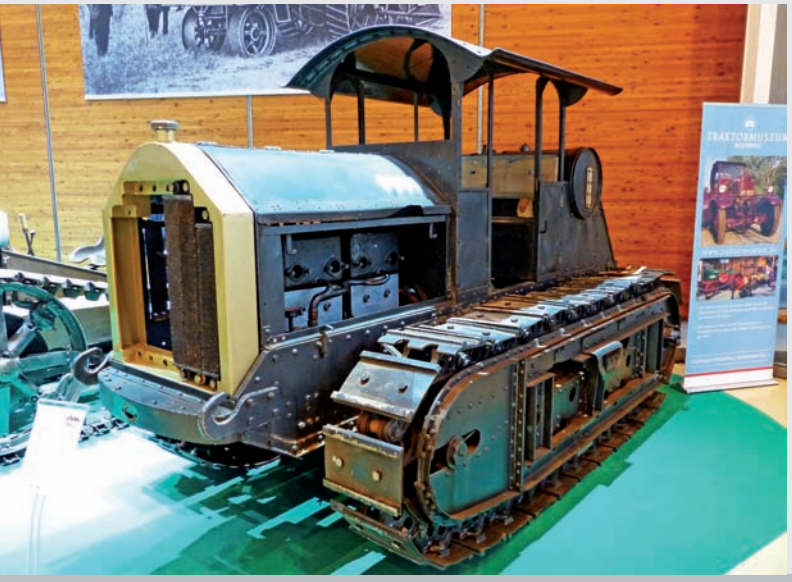
Hanomag-Raupe Z 50

Schon bald nach dem Produktionsbeginn der ersten WD-Kettenschlepper erkannte man, dass ihre überragende Traktion und Geländegängigkeit sie nicht nur zu Hochleistungsschleppern machte, sondern auch den Einsatz in für Radfahrzeuge nicht zugänglichen Gebieten ermöglichte. In der Forstwirtschaft waren die Maschinen deshalb mit einer Seilwinde ausgerüstet – willkommene Helfer. In der Bauwirtschaft war die optional lieferbare Riemenscheibe ein beliebter Antrieb für Brecheranlagen. Planierschilde waren jedoch noch nicht lieferbar, so dass die Kundschaft sich mit zahlreichen Basteleien behelfen musste. Der Z 50-Kettenschlepper steht im Technik-Forum der Hanomag IG in Störy und wird extra für die Ausstellung restauriert. Die Hanomag-Raupe verfügt über einen Mehrstoff-Ottomotor mit 50 PS und wurde im Jahr 1922 gebaut; Hubraum 8876 ccm, Gewicht 6,8 to.

Kirowez K-700 A

Der Kirowez K-700A ist ein allradgetriebener Radschlepper des früher sowjetischen – heute russischen – Herstellers Kirowez, St. Petersburg. Die Traktoren wurden ab 1962 gefertigt, der Grundaufbau wurde bei mehreren Nachfolgemodellen übernommen. Der K-700 ist ein schwerer Allradtraktor der 50-Kilonewton-Zugkraftklasse mit Knicklenkung und abschaltbarem Hinterradantrieb. Das Verbindungsstück des vorderen und hinteren Rahmenteils ist um die Hoch- und die Längsachse beweglich, die Lenkung erfolgt durch seitliches Abknicken mittels Hydraulik. Der Antrieb erfolgt durch den Achtzylinder-Diesel-V-Motor JaMS-238NB mit einer Leistung von 255 PS.

1962 verließ der erste Prototyp des K-700 das Werkstor in Leningrad (St. Petersburg). Bis zum Jahresende baute Kirowez insgesamt 15 K-700. 1963 wurden 50 Vorserienschlepper produziert, bis 1964 schließlich die Großserienfertigung begann. Im gleichen Jahr wurden über 1200 K-700 ausgeliefert und bis 1975 über 100.000 K-700 produziert. Nachfolger wurde der grundlegend überarbeitete Kirowez K-700A. Die K-700-Traktoren waren zuverlässig, vor allem auf großen, zusammenhängenden Flächen effizient und nach einer Eingewöhnung gut zu handhaben, wenn auch die



Lärm- und Schwingungsbelastung beim Fahrern relativ hoch war.

Kirowez-Traktoren waren im ganzen Ostblock, so auch in der DDR im Einsatz. Im Vergleich mit dem DDR-Traktor Fortschritt ZT 300 konnte mit einem K-700 die Arbeitsproduktivität um das Dreifache gesteigert werden. Um die Kostenparameter niedrig zu halten und das Plansoll zu erfüllen, war der K-700 in der DDR-Pflanzenproduktion für die damit erforderliche Produktivitätssteigerung unverzichtbar. Um einen K-700-Traktor wirtschaftlich optimal auszunutzen, waren pro Jahr mindestens 1400 Arbeitsstunden oder 1600 ha Pflugarbeit notwendig.

Massey Ferguson MF 1200

Massey Ferguson baute Anfang der 1970er bis Anfang der 80er Jahre auch Traktoren mit Knicklenkung. Die beiden kleineren Modell MF 1200 und MF 1250 wurden in England gebaut und waren mit Perkins-Sechszylinder-Motoren bestückt. Alle größeren Modelle wurden in den USA gebaut und mit Achtzylinder-Caterpillar-Motoren ausgerüstet.

Der MF 1200 kam 1972 ins Programm vom Massey Ferguson. Der Perkins Motor A6.354 hatte 5,8 Liter Hubraum und eine Leistung von 105 PS. Wahlweise war das Getriebe mit acht Vorwärts- und zwei Rückwärtsgängen oder mit zwölf Vorwärts- und vier Rückwärtsgängen ausgestattet. Dank Knicklenkung waren die doch recht großen Traktoren sehr wendig. Der Allradantrieb gewährleistete mit den vier gleichgroßen Rädern gute Traktion. 1980 löste der MF 1250 den weitgehend baugleichen MF 1200 ab. Allerdings war die Leistung des Perkins-Motors mit etwas mehr Drehzahl auf 112 PS angehoben worden.

Schlüter Profi Gigant 3000

Der Schlepper ist ein absolutes Unikat. Der ursprüngliche Profi Trac 3500 wurde im Jahr 1973 zum ersten Mal zum Einsatz gebracht. 2008 wurde der Profi Gigant 3000 zum ersten Mal der Öffentlichkeit präsentiert. Von der Motorhaube bis zu den Enden der Unterlenker misst der Profi Gigant 7,12 m. Einfachbereift beträgt die Breite 3,17 m. Mit Zwillingsbereifung erreicht er eine Breite von 4,8 m. Mit einem Gesamtgewicht von 20 Tonnen bringt er die Kraft von 650 PS (478 kW) auf den Boden. Der Radstand misst 3,5 m und die Spurweite 2,54 m. Der Sechszylinder-Reihenmotor von MAN erreicht mit einem Hubraum von 12500 ccm eine maximale Drehzahl von 2200 U/min und überträgt dabei 2350 Nm. Der maximale Verbrauch liegt bei 226 g kW/h.

Zur Versorgung steht ein Treibstofftank mit insgesamt 1100 l zu Verfügung. Durch eine Bosch-Reiheneinspritzpumpe mit elektronisch gesteuerter Einspritzung (EDC) wird der Kraftstoff in das Herz des Profi Giganten gepumpt. Natürlich wird die Leistung durch einen Turbolader mit Ladeluftkühlung verstärkt. Das Getriebe von ZF, Typ WSK 400 16S 221, wurde auf den Motor und den Achsen entsprechend abgestimmt.

Mit 16/2 Gängen ist eine optimale Kraftübertragung der max. 2500 Nm bei den unterschiedlichsten Einsatzbedingungen gewährleistet. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 42 km/h. Das Verteilergetriebe für den Vierradantrieb

kann zusätzlich noch einmal untersetzt werden. Somit stehen dem Fahrer insgesamt 32 Gänge zur Verfügung. Mit stattlichen 8 gleichen Reifen Typ Xeobib VR 710/60 R42 von Michelin ist eine schlupfarme Bodenhaftung im schweren Einsatz gewährleistet. Das 24 V-Stromnetz wird von einer Lichtmaschine mit 120 A gespeist. Die Speicherung erfolgt durch 2 Batterien mit einer Speicherkapazität von jeweils 143Ah. Auch die Hydraulikanlage kann sich sehen lassen. Zwei Pumpen mit einer Förderleistung von 180 l/min stehen für die Versorgung der internen und externen Aggregate zur Verfügung. Der Kraftheber hinten ist mit einem EHR-System ausgestattet und es können 4 doppeltwirkende Steuerventile angeschlossen werden. Im Frontbereich ist ebenfalls ein EHR-System für 2 doppeltwirkende Steuerventile vorbereitet.

Nostalgisch und doch mit moderner Technik ist der Innenraum der Kabine ausgestattet. Die Seiten und Türen sind mit hochglanzpolierten Santos-Palisander-Füllungen vertäfelt. Das Armaturenbrett ist ebenso angefertigt und besitzt 13 Zeigerinstrumente für Drehzahl, Geschwindigkeit, Zeit, verschiedene Drücke und Temperaturen. Die Instrumente sind klassisch mit einem Chromring versehen, vom Armaturenbrett hervorstehend angebaut. Der Fahrersitz, ein Cramer Maximo Evolution, bietet einen modernen Fahrkomfort. Auch der Beifahrersitz ist luftgefedert und beide Sitze sind mit rotem Leder überzogen. An heißen Arbeitstagen sorgt die Klimaanlage von Waeco für die notwendige Abkühlung. Natürlich ist die Kabine auch beheizbar. Die CD-Hifi-Anlage ist mit zusätzlicher Freisprechanlage ausgestattet. Die Sicht nach vorne und hinten wird durch eine Kamerasystem unterstützt. Über einen Bildschirm können gleichzeitig alle vier Sichtzonen der vier Kameras beobachtet werden. Zwischen den Hauptscheinwerfer befinden sich jeweils links und rechts zwei Kameras, die den Fahrer besonders im Straßenverkehr die Sicht verbessern. Zusätzlich sind an den vorderen Leuchtenträgern beheizbare und elektronisch verstellbare Rückspiegel angebracht.

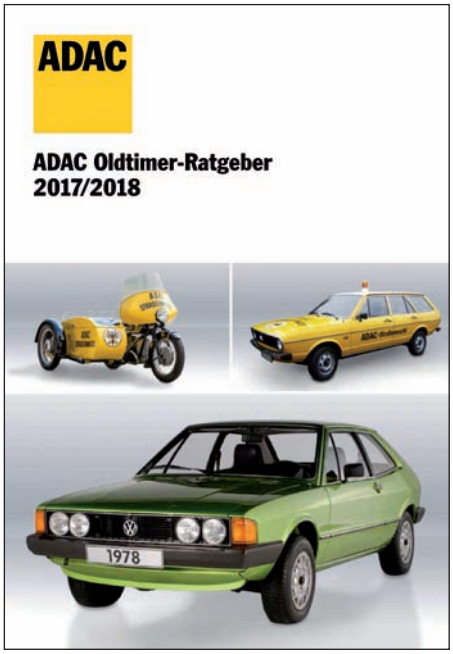
GEMA

Gesamtvertrag 2000669855
Bundesverband Historische Landtechnik Deutschlands e.V.

Neue Vergütungssätze ab dem 1.1.2018

Die in unserem Gesamtvertrag vereinbarten Vergütungssätze ändern sich zum 1.1.2018. Die neuen Vergütungssätze kommen ab diesem Datum zur Anwendung. Auf diese Vergütungssätze wird der Gesamtvertragsnachlass von 20% wie bisher eingeräumt.

Die jeweils aktuellen Vergütungssätze sind auf der GEMA-Internetseite unter der Aadresse **www.gema.de/ad-tarife** veröffentlicht.



Der ADAC Oldtimer-Ratgeber ist in aktualisierter und erweiterter Fassung für alle ADAC-Mitglieder kostenlos erhältlich. Auf insgesamt 180 Seiten im handlichen DIN A5-Format findet man alles Wissenswerte. Neue Themen und aktualisierte Infos aus der Gesetzgebung sowie eine Checkliste für Reisen mit dem Oldtimer oder ein eigenes Kapitel zum Thema Motoröl machen den Ratgeber zu einem unverzichtbaren Werk für alle Oldtimer-Freunde. Von der Anschaffung über die Pflege und Wartung, von der Restaurierung über Klassifizierungen und Versicherung sowie Zulassung bis zu Informationen zu den zahlreichen Klassik-Veranstaltungen des ADAC informiert der Ratgeber umfassend.

Impressum

Präsident
Peter Berger
BuSF Württemberg e.V.

Vizepräsident
Udo Graßmeyer
BuSF Württemberg e.V.

Schatzmeister
Achim Schneiders
Oldtimer-Freunde Kröv

Schriftführer
Holger Berg
BuSF Württemberg e.V.

Pressestelle
Robert Geyer
Traktorclub Ackerkralle
Taunus-Westerwald e.V.

Beisitzer
Horst Bärsch
Lanzfreunde Sachsen

Hans Georg Franke
IFA-Museum Nordhausen am Harz e.V.

Wolfgang Krahe
Treckerfreunde Körrenzig e.V.

Karl-Hans Kraus
Lanz Bulldog Club Nordpfalz e.V.

Hartmut Müller
Lanz Bulldog Club Lindena e.V.

Björn Schneider
IMS Schlierbachtal e.V.

Michael Storr
BuSF Württemberg e.V.

Geschäftsführer
Hubert Flaig
BuSF Württemberg
Birkendörfle 7
70191 Stuttgart
Telefon (07 11) 2 56 20 77
Telefax (07 11) 2 56 20 78
E-Mail: info@bhld.eu

Wenn Sie Fragen haben oder Kontakt zum BHLD – Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland e.V. suchen, finden Sie weitere Informationen im Internet unter: **www.bhld.eu**

Kontakt & Geschäftsstelle
BHLD – Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland e.V.
Birkendörfle 7
70191 Stuttgart
Telefon (07 11) 2 56 20 77
Telefax (07 11) 2 56 20 78
E-Mail: info@bhld.eu

ADAC
Korporativclub im ADAC e.V.

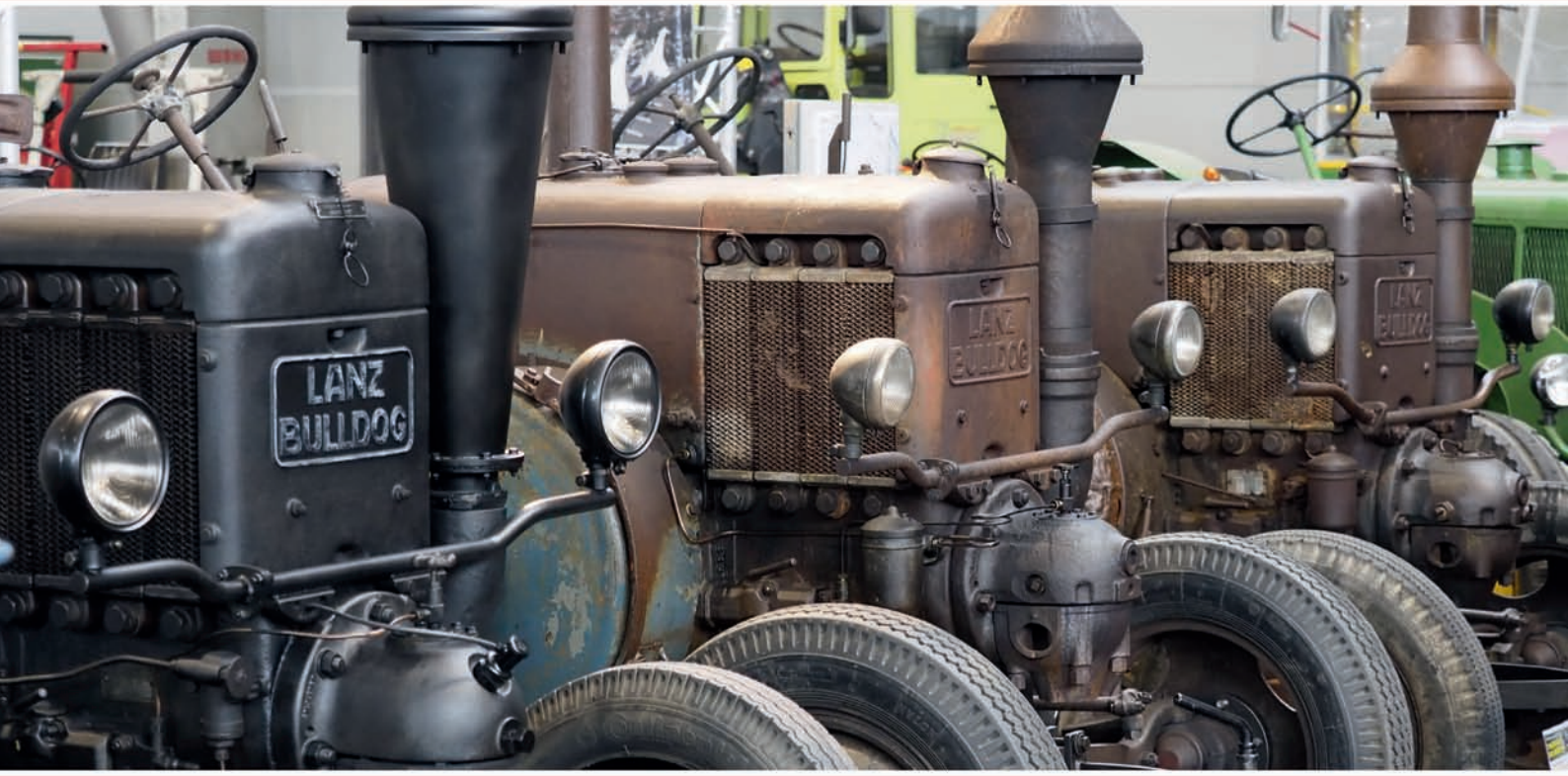
RETRO MESSEN

RETROWELT PRÄSENTIERT

Messe Stuttgart
Mitten im Markt

RETRO CLASSICS®

WELTWEIT GRÖSSTE OLDTIMERMESSE



RETRO CLASSICS® STUTTGART

22. – 25.03.2018 | Messe Stuttgart

www.retro-classics.de

EXKLUSIVPARTNER DER RETROWELT

Allianz

RETRO PROMOTION

AvD Automobilclub von Deutschland

KAISERLICHER AUTOMOBIL-CLUB
TRADITIONSCLUB DES AvD

FIVA