

AUSGABE 10/2026



DAS SCHNAUFERL

OFFIZIELLES MAGAZIN DES ALLGEMEINER SCHNAUFERL-CLUB DEUTSCHLAND E.V. (ASC-D). GEGRÜNDET 1900.

London-Brighton-Fahrt 2025
100 Jahre Hohensyburg-Rennen
ASC-Präsidiumssitzung
Mercedes-Benz-Rennwagen



Achtung neuer Termin

Jetzt inkludiert: mit der Seilbahn auf 2732m oder 2950m !!!

Alte Autos gehören auf die Straße, nicht ins Museum ! Bis Bj 1945 und Bj 1970

AUSTRIA HISTORIC OSTTIROL

Dolomiten + Großglockner

25 000 Höhenmeter 1 000 000 Kurven 5*Grand Hotel

Son 28.6. bis So 5.7.2026

Keine Wertungen-Keine Ansprachen-Pure Freude am Fahren und Leben

Keine Sponsorverpflichtungen aber 7 Nächte im 5*Grand Hotel Lienz

Lang,schwer, anspruchsvoll, machbar. Die Strecke ist die Prüfung

Maximal 40 Teams befahren die schönsten Straßen

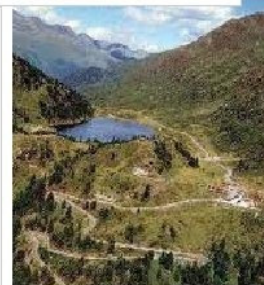
Eine Woche Verwöhnprogramm für Fahrer und Beifahrer

Einchecken ins Grand Hotel Lienz. Hier werden wir eine Woche lang verwöhnt.
www.grandhotel-lienz.com. Schöne, große Zimmer, Spa, Pools, Terrassen, Garage.



Drautal - Plöckenpass - erste Fahrt durch die Dolomiten - Gitschtal - Nassfeld - Weissensee - Mölltal 230km
Ein langer Tag, aber diese Berge und der Welcome Drink besänftigen uns wieder.

Das Villgratental, das ständig wechselnde Lesachtal mit der Basilika Maria Luggau vom 16ten Jahrhundert und im Hotel wartet ja wieder der Welcome Drink und dann abends die Dolomitenhütte.

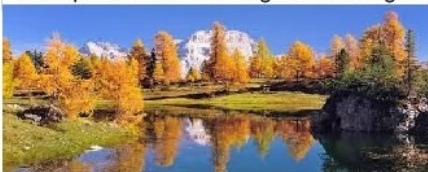


Vieilles voitures sont sur la route pas dans un musée

Iselsberg - Franz Josefs Höhe - Großglockner - Dientenbach Schlucht - Hochkönig Straße - Zeller See - Pinzgau - Felbertauern 230km Schwer zu sagen, was heute schöner ist: Hochkönig, Schlucht oder Glockner. Und dann noch die Abfahrt vom Glockner. Genug Stoff für Gespräche an d Bar oder auf der Terrasse d Hotels.

Pustertaler Höhenstraße - einige der unbekannten Dolomitenpässe - Plöcken Pass - Gailberg Sattel 230km Die heutige Fahrt bei Schönwetter ist ein Genuss. Wie gewohnt treffen wir uns wieder beim Drink.

Pustertal - Misurina Seen - Cortina d'Ampezzo - entlang der drei Zinnen - Falzarego Pass - Pordoj Pass - Gader Tal - Staller Sattel 260km Eine traumhafte Strecke. Eine Fahrt mit der Seilbahn am Pordoj Joch ist sehr zu empfehlen. Dieser Tag wird unvergesslich bleiben. Majestätische Berge, herrliche Straßen, Natur pur.



Der letzte Tag ist kurz, wir fahren zu den Umbalfällen, sehr eindrucksvolle Wasserfälle. Nach dem Mittag wäre ein Spaziergang entlang den fallenden, sprühenden Wasserfällen sehr zu empfehlen. Erholung für Körper und Seele. Der Barbecue-Abend beendet diese wunderbare Woche.

Abreise oder Verlängerungstage, weil es hier so schön ist

Im Nenngeld ist alles inkludiert: pro Person im Doppelzimmer € 224,- Aufpreis für ein Einzelzimmer € 536,-

Nennung ist nur mit Foto und € 600,- Anzahlung gültig und ab sofort möglich
Raiffeisenkasse BIC: RLNWATWWGTD IBAN: AT43 3225 0000 0050 4399

insgesamt maximal 40 Fahrzeuge bis Bj 1945 und Bj 1970

Das alles ist inkludiert: 5*Grand Hotel Lienz - hervorragendes Abendessen - umfangreiches Frühstück - täglicher Welcome Drink - Spa - Sauna - Garage - Mautgebühren - Autobahnvignette - Candlelight Dinner - Roadbook - Start = nummer - Clubkappe - Clubpolo - Austria Historic Osttirol Plakette - und noch mehr.



Autos antiguos en la carretera no está en un museo

Auto d'epoca sono in strada non in un museo

Stará auta patri na silnici a ne do muzea

Di oldn Kraxn kean auf'd Strossn, net ins Museum

AUTOMOBIL VETERANEN CLUB AUSTRIA
Tel +43 699 171 177 12 office@avca.at www.avca.at

Max 40 Fzg bis Bj 1945 u Bj 1970

Wir sind ein Club für historische Fahrzeuge, kein Reise- oder Eventbüro. Wir veranstalten enthusiastisch für Enthusiasten auf gutem Niveau. Wir haben Freude am Fahren mit Freunden !
Man gönnt sich ja sonst nichts.



Editorial

Uwe Brodbeck

Präsident des Allgemeiner Schnauferl-Club Deutschland e.V. (ASC-D)



INHALT



Titelbild:
London-to-Brighton Veteran Car Run 2025

Foto: SB Wolfgang Presinger

4

Präsidiumssitzung des ASC-D im
MAC Museum in Singen

6

London-to-Brighton Veteran Car Run 2025

10

"Speed & Style" Nachwuchsprogramm vom
ADAC, ASC und MAC Museum Art & Cars

11

Vertrauen ist gut – Kontrolle ist besser
Ein Bericht von Classic Data

12

100 Jahre Hohensyburg Rundkurs

13

Vorankündigung: 57. ASC-Frühlingsausfahrt
"Ums güldene Krönchen" in Siegen

14

Young- und Oldtimertechnik im Griff:
Prof. R. Bopp über ein Schutzprogramm für
historische Technik

16

Weihnachtsgruß der Redaktion

18

Eine Nacht im Museum von SB Stefan Lochbühler

19

LG 7 / Rheinland
Herbstausfahrt durch Belgien

20

LG 15 / Bodensee
Herbstausfahrt mit Kultur und Abenteuer

21

Buchtipp: Rennsport-Legenden

22

Die grössten Automobil-Museen in Europa

24

Vorankündigung "Rund um Schotten"
55. ASC-Winter-Rallye
Buchtipp: Der seegrüne Mercedes

26

Malte Jürgens: Damals war's...
Teil 3: Die grossen weissen Wagen

30

Marktplatz / Geburtstage
Anschriften der Landesgruppen

Liebe Schnauferldamen, liebe Schnauferlbrüder,

in der deutschen Messelandschaft zum Thema Oldtimer hat es in letzter Zeit einige teils gravierende Änderungen gegeben. Das war auch ein Thema, das bei der herbstlichen Sitzung des Allgemeiner Schnauferl-Club Deutschland e.V. in Singen für viel Diskussion sorgte. Erstmals seit vielen Jahren war der ASC-D nicht mehr auf der Retro Classic in Stuttgart vertreten, an der Stelle auf der Empore bot dafür ein Salami-Hersteller seine Waren an. Für viele, auch für mich, ist die Messe in Stuttgart nach dem Verkauf von Schnauferlbruder Ulrich Herrmann an die Nürnberger Messe nunmehr eher eine bessere Gebrauchtwagen-Messe – von Oldtimern wenig zu sehen, dafür Unmengen von Porsche Neunelfern und Exoten wie McLaren, Maserati usw.

Auch die Messe in Essen, bislang von der SIHA-Gesellschaft betrieben und veranstaltet, gehört jetzt zur Nürnberger Messe. Fairerweise muß zunächst abgewartet werden, wie sich dieser bisher sehr erfolgreiche und stets gut besuchte Oldtimer-Event entwickelt. Und die SIHA zieht um nach Dortmund und will dort im Herbst zu neuen Glanz aufblühen.

Der ASC-D war mit der Landesgruppe Rhein-Ruhr ein fester Bestandteil der Essener Messe. Auf dem großzügigen Stand traf sich das ASC-Völkchen, man quatschte über alles Mögliche, trank und aß etwas und freute sich an den ausgestellten Oldtimern. Nun ist klar, daß die LG Rhein-Ruhr nicht beide Messen in ihrem Einzugsgebiet bestücken kann – zu teuer und auch zu personalintensiv.

Was also tun? Bei der Sitzung in Singen kristallisierten sich zwei Lager heraus. Das eine Lager war vehement für die Beibehaltung von ASC-Ständen auf den Messen mit der Begründung, dies sei für das Image und die Wahrung der Geschichte wichtig und außerdem ein stets willkommener Treffpunkt für ASC-Mitglie-

der. Das andere Lager hatte vor allem aus finanziellen Gründen eine konträre Einstellung, zumal es sich auch erwiesen hat, daß wir mit all diesen Messe-Auftritten kaum ein neues Mitglied gewinnen konnten. Die Kosten sind für den ASC sehr hoch, wobei die Durchführung der Stände – also Aufbau, Bewirtung, Abbau – bei allen Landesgruppen auch personell an die Grenzen stößt.

Wir haben die zuständigen Landesgruppen beauftragt, die Lage in Stuttgart, Essen und Dortmund zu sondieren und entsprechend auch einzuschätzen und dann zu entscheiden. Im übrigen ist die Messe in Bremen nicht betroffen, sie bleibt wie sie ist und wird vom ASC unterstützt.

Wie sehen die Mitglieder denn das alles? Ist ein Treffpunkt bei diesen Messen ein willkommener Anlaß und auch ein Muß, mal wieder gleichgesinnte Freunde zu treffen? Oder kann man darauf verzichten und die finanziellen Mittel einsparen und beispielsweise für gezielte Jugendarbeit verwenden? Ihre Meinung würde mich interessieren (brodbeck.uwe@t-online.de)

Bei all diese Diskussionen wollen wir positiv in die automobilen Zukunft blicken und uns auf ein Jahr 2026 mit vielen schönen Ausfahrten und Clubabenden freuen. Ich wünsche Ihnen dazu alles Gute, ein schönes Weihnachtsfest, einen guten Rutsch in das Neue Jahr und ein tolles und friedliches Jahr 2026.

Mit den besten Schnauferlgrüßen

MIT ZUVERSICHT IN DIE ZUKUNFT

Das Präsidium des ASC-D tagte im November im MAC-Museum in Singen.



Die Stimmung war gut und gelöst, und kritische Themen standen bei der herbstlichen Sitzung des Allgemeinen Schnauferl-Club Deutschland e.V. auch nicht auf der Tagesordnung.

Die Präsidenten der 16 Landesgruppen und das Engere Präsidium trafen sich bereits am Freitagabend im MAC 1 unserer Vizepräsidentin und Landespräsidentin Gabriela Maier-Unbehaun. Sie hatte auch die Idee eines gemeinsamen Abendessen mit den Mitgliedern des Präsidiums Ihrer Landesgruppe Bodensee, was sich zu einem informativen und auch fröhlichen Abend mit dem Austausch von vielen Themen rund um unser Hobby Oldtimer entwickelte.

Getagt wurde dann am Samstag in den großzügigen Räumen des MAC 2.

Der Bericht des Schatzmeisters war kurz und bündig und bescheinigte dem ASC einen positiven Haushalt. Auch unser Magazin „Das Schnauferl“ operierte mit ausgeglichenen Zahlen, und das aufwendig gestaltete Jubiläumsheft „125 JAHRE ASC“ mit einer Auflage von 2000 Exemplaren konnte mit einem leichten Minus von nur 2000 Euro verbucht werden. Ein Erfolg, den sich die Redaktion dank Einnahmen über Anzeigen von rund 14000 Euro auf die Fahne schreiben kann.

Ein kurzes Resümee der Landespräsidenten zeigte durchaus Positives. Die ASC-Deutschland-Rallye in Sinsheim war ein großer Erfolg, und die dritte Youngtimer-Rallye des ASC, in 2025 organisiert von der Landesgruppe Westfalen, war ein wichtiger Meilenstein bei der Gewinnung von jüngeren Mitgliedern

und wird auch künftig zum festen Programm des ASC-D gehören.

Unglaublich aktiv waren wieder unsere Mitglieder mit den Messingautos. SB Presinger, im Präsidium zuständig für diese Kategorie von Autos, gab einen Überblick über die zahlreichen Aktivitäten in ganz Europa, an denen unsere Wind und Wetter trotzbare Aktiven teilgenommen haben. Gerade zu Ende gegangen war die London-Brighton-Fahrt, bei der der ASC-D wie meist die größte Truppe dargestellt hatte.

Ausführlich diskutiert wurde der Auftritt des ASC-D bei den diversen Messen. Bremen als erste Messe des Jahres, das war das Ergebnis in Singen, bleibt unberührt und wird auf jeden Fall so wie bisher fortgesetzt. Bei der Retro Classic 2025 in Stuttgart war der

ASC-D erstmals nicht mehr vertreten, die Messe selbst ist nach Meinung vieler nur noch eine bessere Gebrauchtwagen-Messe. Dennoch soll geprüft werden, ob vielleicht an anderer Stelle der Messe doch wieder ein ASC-Stand vorhanden sein soll, um eine Anlaufstelle für ASC-Mitglieder zu bieten.

Die Nürnberger Messe hat nach Stuttgart nun auch die Messe in Essen übernommen, die SIHA als bisheriger Veranstalter hat nach vielen Jahren und wohl auch im Streit mit der Messe Essen eine neue Messe in Dortmund etabliert, die im Herbst stattfindet. Die Landesgruppe Rhein-Ruhr, die stets in Essen mit einem großzügigen Stand vertreten war, prüft nun die neuen Voraussetzungen. Fest steht aber, daß die LG Rhein-Ruhr schon aus finanziellen und auch personellen Gründen nicht beide Messen bedienen kann.

Nachdem das Stiftungsfest im Kölner Hotel Excelsior im Januar 2025 leider nur schwach besucht war und viele

„Stammgäste“ nicht mehr gekommen sind, hat die LG Rheinland eine anonyme Umfrage unter den Mitgliedern gemacht und danach folgendes entschieden: Es bleibt beim legendären Hummer und auch beim Smoking, aber neu ist die Tatsache, daß erstmals in der über 70jährigen Geschichte nunmehr Damen willkommen sind. Dazu paßt dann auch die Festrednerin Birgit

Priemer, Chefredakteurin von *auto motor und sport*, die in der weltweiten Automobilszene größtes Ansehen genießt und gerade die London-Brighton-Fahrt absolviert hat und vielfache Teilnehmerin der Mille Miglia ist. Freuen wir uns auf einen unterhaltsamen Abend am 20. Januar 2026 bei dem 74. Stiftungsfest der LG Rheinland.



Schöne Weihnachten und für 2026 alles Gute!

BOXENSTOP seit 1985

BOXENSTOP Museum
Auto · Zweirad · Spielzeug
Brunnenstraße, 72074 Tübingen

Tel. 0 70 71-92 90 92 / 55 11 22
veranstaltungen@boxenstop-tuebingen.de
www.boxenstop-tuebingen.de

LONDON TO BRIGHTON

VETERAN CAR RUN 2025

Die LBVCR ist die wichtigste Veranstaltung für Fahrzeuge bis Baujahr 1904. Der ASC-D ist immer dabei.



Aufstellung von 125 ausgewählten Oldtimern am Samstag beim St. James Motoring Spectacle auf Pall Mall

Als gegen sieben Uhr morgens am ersten Sonntag im November die Dämmerung über dem herbstlichen London anbrach, versammelten sich im Hyde Park nahezu 400 bahnbrechende Automobile der automobilen Urzeit, ihre unerschrockenen und mutigen Fahrerinnen, Fahrer und Mitfahrer, sowie eine große Schar interessierter Frühaufsteher, die den Teilnehmern des LBVCR für die anstehenden Herausforderungen nach

Brighton ihre guten Wünsche mit auf den Weg geben wollten.

Trotz des vor der Morgendämmerung beginnenden Regens blieb die euphorisch-positive Stimmung erhalten, denn alle warteten gespannt auf den Sonnenaufgang, gleichzeitig das Startsignal für den „London to Brighton Veteran Car Run 2025“. Der LBVCR 2025 ist die jüngste Ausgabe der weltweit am längsten durchgeführten Motorsport-Veranstaltung.

Diese magisch anmutende, jährlich stattfindende Tagesausfahrt ist das größte und wohl bemerkenswerteste Treffen von betagten Veteranenfahrzeugen weltweit. Zudem dokumentiert diese Veranstaltung immer wieder die lebensverändernden, großartigen Vorteile für die Menschen, die mit der Einführung des motorisierten Verkehrs zum Ende des 19. Jahrhunderts einhergingen.

129 Jahre sind mittlerweile vergangen, seit 1896 die erste Fahrt anlässlich



Startraum im Hyde Park beim symbolischen Zerreißen der Red Flag



Start-Nr.1 Hermann Layher (ASC) mit Lucca auf dem BENZ Velo 1894 im Ziel in Brighton



De Dion Bouton Einzylinder 1904 (Museum)



Bobby Krämer samt Großfamilie und Freunden mit zeitgerechtem „ASC-Begleitbus“
Marke Pierce



Argyl, schottische Traditionsmarke, Bj. 1903 von John Stephenson

des damals kurz zuvor verabschiedeten Locomotives on Highways Act stattfand. Damit wurde die Geschwindigkeitsgrenze für "leichte Fahrzeuge" von vier auf 14 Meilen pro Stunde angehoben und die Notwendigkeit des Red Flag Act abgeschafft, dass nämlich ein Mann eine rote Fahne schwenkend vor Fahrzeugen vorausgehen musste.

Um diese seinerzeit neu gewonnene Freiheit zu feiern, beginnt die Startprozedur des LBVCR auch heute noch mit dem symbolischen Zerreißen der roten Flagge – einem Ritual vor Sonnenaufgang, das in diesem Jahr von ehemaligen Formel-1 Piloten Alex Brundle und Ben Cusson, Vorstandsmitglied des Royal Automobile Club (RAC), durchgeführt wurde. Der RAC ist seit 1930 Ausrichter sowie „Hüter und Bewahrer“ dieser ältesten Automobilveranstaltung der Welt.

Die Tage vor dem Start sind gut gefüllt mit Besuchsmöglichkeiten bei Fahrzeughändlern und von Versteigerungen z.B. bei Bonhams und Sotheby's, Empfängen für ausländische Teilnehmer am Freitag sowie für alle Teilnehmer am Samstagabend im Prachtgebäude des

Royal Automobile Club (RAC). Dort war auch diesmal wieder der ASC sehr präsent, denn samt unserer Jugendlichen und Jüngsten zählte wir über 40 Clubfreunde aus Deutschland.

Das spektakulären public viewing vieler Teilnehmerfahrzeuge, die am Samstag ganztätig entlang der Prachstraße Pall Mall ausgestellt waren zog Heerscharen von Besuchern an, der Andrang der interessierten Bevölkerung dort war riesengroß. Wie bereits 2024 wiederum wurde klimaneutrales eFuel publikumswirksam von der Firma Aspen-Coryton vorgestellt und propagiert. Aspen-Coryton hatte 2025 nicht nur die ASC-Deutschland-Rallye in Sinsheim mit 1.000 Liter eFuel großzügig unterstützt, sondern auch Teilnehmer des diesjährigen LBVCR.

Pünktlich um 07:00 Uhr am Sonntagmorgen wurde die erste Gruppe „pferdeloser Kutschen“ aus der Zeit vor 1905 vom RAC-Präsidenten Duncan Wiltshire auf die 96 km langen Reise nach Brighton geschickt und zwar in der Reihenfolge ihres Baujahrs. Allen voran in diesem Jahr mit Start-Nr. 1 unser Schnaufferbruder Hermann Lay-

her zusammen mit seinem Neffen und Co-Piloten Lucca aus Sinsheim, der zusammen mit seiner Familie seit Jahrzehnten die beiden einmaligen Technik Museen in Sinsheim und Speyer betreibt. Hermann fuhr sein Benz Velo Baujahr 1894 so umsichtig, so daß Fahrer samt Beifahrer mit 1,5 PS rechtzeitig und ohne merkliche Probleme wohlgelaunt im Ziel am Madeira Drive in Brighton eintrafen. Freude und Jubel waren dort verständlicherweise groß, denn mit solch einem Gefährt erreicht man nicht immer das ersehnte Ziel.

Um den Verkehr der Oldies bei der Ausfahrt aus London durch das Wellington Tor, den Constitution Hill, vorbei am Buckingham Palast und durch's Admiralty Tor, Whitehall, Parlaiment Square und über die Westminster Bridge zu entlasten, wurde das Teilnehmerfeld dort in zwei Gruppen - „die Blauen“ und „die Roten“ - mit jeweils unterschiedlichen aber längengleiche Strecken aufgeteilt. Dies erfolgte, um den innerstädtischen Verkehr zu entzerren und so auch den LBVCR-Teilnehmern eine angenehme Fahrt zu ermöglichen. Vor Croyden vereinigten sich beide Strecken wieder. Nach kurzem Mit-



in Beaulieu) auf der Westminster Bridge



Best of Show Award beim St. James Motoring Spectacle an George Richard Bj. 1901 von Tim Summers



Die erste Fahrmeile der Oldies, Im Hintergrund der Buckingham Palace



Start-Prozedur am frühen Sonntag Morgen im Hyde Park

tagsimbiss in Crawley folgten die topographischen Herausforderungen der South Downs, bevor man das Ziel in Brighton anpeilen konnte. Garanten für den reibungslosen Verlauf der Gesamtveranstaltung waren wiederum die 350 ehrenamtliche Helfer, die den Verkehrsfluß des LBVCR zusammen mit dem am Sonntag üblichen Ausflugsverkehr erfolgreich am Laufen hielten.

Zu den frühen Startern gehörte auch diesmal wieder das bekannte Salvesen-Dampfauto Baujahr 1896 – im Grunde eine Dampf-Lokomotive, die auf der Straße fährt und die außer dem Fahrpersonal zusätzlich mit einem Heizer besetzt ist, der ständig Kohle in den Kesselofen schaufeln muß. Danach folgte eine erstaunliche Vielfalt antiker Fahrmaschinen aus der automobilen

Pionierfahrzeit – einige mit Lenkrädern, andere mit Pinnen und Steuerständen, die eher von der Seefahrt inspiriert schienen. Die meisten Gefährte jedoch werden von Benzinmotoren angetrieben, einige aber auch von Dampf – daher bei der Vorbeifahrt der weiße, zischende Rauch – und wenige sogar von Elektromotoren, deren Energie aus elektrischen Batterien stammt. Bereits hier ist die Energieversorgung auf der Strecke gut vorzuplanen.

Die Vielfalt der Marken – über 100 Marken sind im Programmheft aufgeführt – und ihrer Antriebsstränge verdeutlicht den Innovationsgeist der damals noch jungen Automobilindustrie. Verschiedene Antriebskonzepte wetteiferten darum, die nächsten Entwicklungsschritte zu dominieren.

Ein begeistertes Publikum säumte die gesamte Fahrstrecke von London bis Brighton und jubelte den vorbeifahrenden Schnaufferl-Teams frenetisch zu. Für die meisten Briten ist der Oldtimer noch immer ein bewundernswertes Gefährt und auch attraktives Hobby.

Das Wetter zeigte sich während des Tagesverlaufs in vielen Varianten seiner Möglichkeiten:

Gestartet wurde bei mäßigen, einstelligen Temperaturen und im zunehmenden Regen, der auf der Strecke die beiden ersten Stunden anhielt. Deshalb wählten die meisten Teilnehmer anfangs ihre wasserschützende Kleidungsalternative. Am Vormittag begann der Wind die dichten Regenwolken langsam wegzuschieben. Ab



SB Wolfgang und Gitta Presinger auf Covert B.J. 1904 nach sechs Stunden im Ziel



Bentley Boys Group beim St. James Motoring Spectacle Pall Mall



Viktoria und Dr. Ulrich Knapp auf Mercedes. Karlheinz Jungbeck, ADAC-Präsident für T



Zieleinlauf auf dem Madeira Drive, Brighton

Mittag schien bei mäßigem Wind wohlthuend die Sonne, die uns bis Brighton begleitete und sich im Ziel mit einem romantischen Sonnenuntergang am Kanal verabschiedete.

Auch in diesem Jahr stellte der Allgemeiner Schnauferl-Club wieder die größte Gruppe ausländischer Teilnehmer, wobei von den ca. 400 gestarteten Fahrzeugen in der Regel 80% von „der Insel“ kommen. 18 Fahrzeuge waren aus Deutschland gemeldet worden, von denen jedoch manche Freunde schon vor Anreisebeginn aus fahrzeugtechnischen oder aus gesundheitlichen Gründen wieder absagen mußten. Ein neuer Versuch ist dann im kommenden Jahr wieder möglich.

Mit ASC-Teams gingen alleine drei Benz Velo aus dem vorletzten Jahrhundert an den Start – und kamen in's Ziel, nämlich Hermann Layher mit Luc-ca, Peter u. Maren Martin sowie Moritz und Rolf Richter. Team Bobby Krämer erschien diesmal nicht nur mit seinem Wettbewerbsfahrzeug Lacoste & Batmann, das von Tochter Bianca mit Ehemann Daniel pilotiert wurde. Auf dem

„Marketender-Truck“, dem zwölf Personen aufnehmenden, bulligen Pierce war diesmal nahezu die ganze Enkelschar von Bobby und Helga Krämer dabei – mit Spaß, großer Freude und Durchhaltevermögen. Auch so kann Jugendarbeit erfolgreich werden.

Klaus-Peter Paulsen, SB und ASC-Newcomer beim LBVCR hatte mit seinem Barré 1903 Brighton erreicht, nur diesmal noch nicht ganz das eigentliche Ziel. Michael Brechmann auf De Dion Bouton 1899 war dabei ebenso wie SB Christoph Hasler mit Beifahrer Eckardt Scharf auf De Dion Bouton 1900, die Familie Ridder auf Cadillac 1903, Wolfgang und Gitte Presinger auf Covert 1904, Martin Viessmann auf Mercedes Simplex 1904 und Marc Heinemann auf Opel Darracq 1904. Neu im Kreis der deutschen Teilnehmer war Dr. Christian Mutz auf Orient 1904.

SB Dr. Ulrich Knapp mit Tochter Viktoria als Fahrzeuglenkerin waren unterwegs auf dem wunderschönen Mercedes Simplex 1904. Als Passagier und Ehrengast im Knapp'schen Simplex mit dabei genoß Karlheinz Jung-

beck, ADAC-Präsidiumsmitglied sowie ADAC-Tourismuspräsident mit Fokus Oldtimerei diese für ihn ganz besondere Reise.

Nachdem alle Schnauferl, die durchgehalten hatten, rechtzeitig in Brighton eingetroffen waren, legte sich Abenddämmerung am Strand von Brighton über das Meer. Die Oldies wurden in ihren Anhängern verstaut und das Hotel bezogen. Der Abend unserer ASC-Gruppe klang mit nahezu 40 Personen traditionsgemäß und fröhlich im Restaurant Regency bei köstlichem Essen, inspirierenden Getränken und lebhaftem Austausch vielfältiger Erfahrungen vom Tag aus.

Mit dem LBVCR endet üblicherweise die Schnauferl-Fahrsaison 2025. Bis zum Saisonstart im Mai 2026 finden in erster Linie Klassiker-Messen wie z.B. die Pre-War Kortrijk in Belgien, die RETRO Paris oder die Motorschau Bremen statt.



Text: SB Wolfgang Presinger
Fotos: Royal Automobil Club (RAC),
Allgemeiner Schnauferl-Club (ASC),
SB Wolfgang Presinger



s Simplex Bj. 1904 mit
ourismus



Die ASC-Familie beim Empfang des Royal Automobil-Club am Samstag Abend im
mondänen Clubhaus



Ankunft am Madeira Drive, im Hintergrund der Ärmelkanal

„SPEED & STYLE“

Ein Wochenende für die nächste Generation der Oldtimerszene mit Emotion und Fahrgefühl.



Mit „Speed & Style“ haben ADAC, ASC und das MAC Museum Art & Cars ein Nachwuchsprogramm geschaffen, das junge Menschen für die Welt der Oldtimer begeistern soll. Trotz anfänglich zögerlicher Nachfrage war der Event schnell überbucht – fünf Interessenten mussten abgesagt werden.

Warm-up am Samstag. Am Vorabend trafen sich 17 Teilnehmer im MAC Museum zu einem Rundgang und anschließend Abendessen im Park 1. In dieser besonderen Atmosphäre konnten sich die Teilnehmer kennenlernen und auf den Sonntag einstimmen.

Der Eventtag: Sicherheit, Technik und Emotion. Zwei Gruppen à zwölf Teilnehmer starteten am Sonntag mit einer professionellen Fahrsicher-

heitsunterweisung. Danach folgten ein gemeinsames Mittagessen und die Präsentation ausgewählter Vorkriegsfahrzeuge mit Einführung in die Wertewelt des ASC. Ein besonderes Highlight war für viele die Möglichkeit, in den Vorkriegswagen einige Runden als Beifahrer mitzufahren – ein authentisches Erlebnis historische Fahrkultur hautnah.

Speed & Style – die Prüfungen. Auf dem Rundkurs galt es, nach einer gezeigten Einstiegsrunde die Folgerunden möglichst exakt in derselben Zeit zu fahren. Präzision statt Geschwindigkeit – ein Konzept, das bei den Teilnehmern hervorragend ankam. Danach folgte der Gokart-Wettbewerb, der als zweiter sportlicher Höhepunkt des Tages für zusätzliche Energie und Spannung sorgte.

Siegerehrung auf dem Treppchen. Die jeweils drei Besten aus Rundkurs- und Gokart-prüfungen wurden gefeiert. Stolz erhielten sie durch die Präsidentin der LG 15 Bodensee, SD Gabriela Unbehaun-Maier, Pokale und Urkunden.

Stimmen der Teilnehmer. „Ich hätte nie gedacht, wie viel Gefühl, Respekt und zugleich Freude im Umgang mit Oldtimern steckt. Dieses Wochenende hat mir völlig neue Perspektiven eröffnet.“ Nachwuchs für den ASC. Drei Teilnehmende haben ihr Interesse an einer ASC-Mitgliedschaft bekundet – ein wichtiger Impuls für die Zukunft des Clubs.

SD Gabriela Unbehaun-Maier: „Speed & Style“ zeigt, wie viele junge Menschen offen sind für die Welt der Oldtimer. Die Mischung aus Sicherheitstraining, historischen Fahrzeugen und sportlichen Elementen hat Begeisterung geweckt und Türen geöffnet.“

Ein perfekter Tag. Bei strahlend blauem Himmel bot „Speed & Style“ ein intensives, emotionales und nachhaltig wirkendes Erlebnis, das zeigt: Die Leidenschaft für historische Fahrzeuge lebt – auch in der jungen Generation.

Text: SD Gabriela Unbehaun-Maier
Fotos: LG Bodensee



Beste Stimmung: Begrüßung der Teilnehmer auf dem ADAC-Gelände



Spaß muß sein: Go-kart-Rennen der Teilnehmer bei Speed und Classic



Siegerehrung: Teilnehmer und Veranstalterin SD Gabriela Unbehaun-Maier

VERTRAUEN IST GUT – KONTROLLE IST BESSER

Fehlerhafte Fahrzeugpapiere sind keine Einzelfälle

Bei der Wertermittlung von klassischen Automobilen verlassen sich viele Sachverständige auf die Angaben in den Fahrzeugpapieren. Doch die tägliche Bewertungspraxis bei Classic Data zeigt, dass falsche Angaben in den Papieren regelmäßig anzutreffen sind. Eine genaue Prüfung am Fahrzeug kann dann Erstaunliches zutage fördern.

Unvollständige FIN, falsche Modellangabe, abweichende Motorangaben, nicht passende Datumsangabe der Erstzulassung – die Liste der Fehler ist so breit gestreut, wie die Ursachen der Fehler. So kann Marius Brune, Geschäftsleiter bei Classic Data, von vielen Fällen berichten, wenn er aus seinem Nähkästchen der 30-jährigen Bewertungspraxis von klassischen Fahrzeugen plaudert. Dabei steckt hinter der überwiegenden Mehrheit nicht eine betrügerische Absicht, sondern zumeist Ahnungslosigkeit oder Gleichgültigkeit.

Während bei Hochpreisklassikern genaue Originalitäts-Recherchen selbstverständlich erscheinen, werden diese bei Brot-und-Butter Klassikern meist vernachlässigt: „Immer wieder entdecke ich bei meinen Überprüfungen falsche Hubraum- und Leistungsangaben zu den Motoren in Kfz-Zulassungsbescheinigung, die aus alten Kfz-Briefen übernommen wurden.“ Der Grund: Bevor in der Oldtimer-Szene die Sensibilität für „matching numbers“ wuchs, achteten die meisten Klassiker-Besitzer nicht darauf, was genau bei dem Traumklassiker unter dem Blechkleid steckt. So entdeckten sie beispielsweise nur in den seltensten Fällen, dass unter der Motorhaube ihres Autos ein Tauschmotor steckte, dessen Daten nicht in den Papieren vermerkt wurden. Brune wundert sich darüber nicht „Wer erinnert sich

nicht an die Zeiten, in der in den alten 1200er-Käfer kurzerhand ein 1300er- oder 1500er-Boxer als Ersatz für die defekte Maschine eingebaut wurde, sollte ein 1200er-Aggregat nicht umgehend verfügbar gewesen sein. Und bei der Zulassung eines importierten Wunschobjekts, half bei der Erstellung der Zulassungspapiere häufig der Fahrzeugbrief eines vermeintlich gleichen Fahrzeuges.“

Das Beispiel eines Triumph Spitfire Mk IV aus dem Jahr 1972 als Re-Import aus den USA illustriert einen solchen Fall. Drei Freunde hatten das Auto als gemeinsames Restaurierungsprojekt in zerlegtem Zustand gekauft. Die Restaurierungsarbeiten waren schon weit fortgeschritten, als einem der Hobby-Restaurier ein paar Ungereimtheiten des vermeintlichen 1,3 Liter-Motors auffielen. Der Vergleich des in die Maschine eingeschlagenen Kürzels ergab, dass es sich bei der in den Spiti eingebauten Maschine um einen späteren 1500er handelt. Die weitere Detektivarbeit zeigte, dass auch Getriebe und Differential nicht mehr dem Auslieferungszustand entsprachen. Punkte, die bei Ausstellung der Fahrzeugpapiere beim Import in den 1990er Jahren nicht beachtet wurden. Den dreien war klar, dass bei der Neuzulassung des restaurierten Klassikers, die in dem alten Kfz-Brief aufgeführten falschen Daten nicht einfach übernommen werden konnten. Die Folge: Beim TÜV war neben der üblichen Hauptuntersuchung nach § 29 noch eine Einzelabnahme nach § 21 mit den fälligen Extrakosten nötig, um das Auto „legal“ zuzulassen.

Die Mehrkosten für die TÜV-Prüfung* sind indes nur das kleinste Problem:

- Durch die falschen Hubraum- und Leistungsangaben kann unter Umständen die Betriebserlaubnis erlöschen,

sollten die fehlerhaften Angaben – eventuell bei einer gründlichen Untersuchung anlässlich eines Unfalls – offenbart werden.

- Die beispielsweise im Kaufvertrag (meist ohne gründliches Hinschauen) fixierte Zusicherung, dass es sich beim Motor um das Original-Aggregat handelt, könnte zur Minderung/Wandlung führen. Und last but not least:

- Der Marktwert eines Autos – besonders der von hochwertigeren Fahrzeugen – sinkt oft spürbar, sollte sich herausstellen, dass ein Ersatzmotor eingebaut ist. Fazit von Classic Data: „Neben dem selbstverständlichen Vergleich der Fahrgestellnummer mit den Eintragungen in den Papieren, ist bei uns auch ein Vergleich der Motornummern mit den jeweiligen Werksunterlagen obligatorisch.“ Auch wer sich einen Klassiker kauft, sollte – gegebenenfalls mit Hilfe eines Sachverständigen oder eines Spezialisten aus einem Club – die Provenienz des Motors und nach Möglichkeit auch die der wichtigsten Aggregate (Hinterachse, Getriebe, Vergaser... etc.) recherchieren.

* TÜV-Prüfung steht hier als Synonym für die Untersuchungen von TÜV, Dekra, GTÜ und KÜS.

Quelle:



Classic Data

Sachverständige für
klassische Fahrzeuge

100
Jahre

HOHENSYBURG RUNDKURS

Die Landesgruppe Rhein-Ruhr
feierte das Jubiläum einer
legendären Rennserie.



„Fahrerlager“ bei Dieckmann's

Außentemperatur sechs Grad, stürmischer, böiger Wind und Starkregen, nicht gerade das ideale Wetter für eine historische Oldtimer-Rallye. Aber wir wurden eines Besseren belehrt.

Am 18. April 1925 startete zum ersten Mal das „Hohensyburg Rennen“ auf einer 14,8 km langen Rundstrecke im Dortmunder Süden und war gleichzeitig auch der Startschuss für eine sich bis zum Jahr 1937 entwickelnde legendäre Rennserie, an der bis heute noch klangvolle Namen wie Hans von Opel, Hans Stuck oder Bernd Rosemeyer Siege einfuhren. Die Rennen zogen an die 100.000 Zuschauer an, die die Rennwagen und Motorräder am Straßenrand begeistert anfeuerten, so dass sogar der Begriff „Westfälischer Nürburgring“ geprägt wurde.

Was also liegt näher, diese Renn-Veranstaltung als Attribut an dieses historische Ereignis nach exakt 100 Jahren wiederzubeleben und den früheren Rundkurs nachzufahren, der bis heute sogar noch zu großen Teilen besteht.

Der Startpunkt war damals bereits bei Dieckmann's, unserem heutigen Clublokal.

Neben einer plakativen Dokumentations-Ausstellung mit Originalen, Plakaten, Rennprogrammen und Rennberichten galt es, möglichst viele der noch existierenden Wagen, die zu damaliger Zeit an den Rennen teilnahmen, wieder an den Start zu bringen.



Grand Prix Rennwagen GP1; BJ 1914; 4.500 ccm; 136 PS

Und tatsächlich fuhren einige der früheren teilnehmenden Wagen auch heute noch mit, wie z.B. der extrem seltene Opel Grand-Prix Rennwagen GP1 von 1914. Nicht viel jünger der Buick Tourer Cabriolet E 45 BJ 1918 oder der Rally AZ aus dem Jahr 1924.

Insgesamt trotzten über 60 historische Wagen bis Baujahr 1959 und ihre Fahrer Wind und Wetter und begeisterten sowohl am Start/Ziel als auch auf der Strecke eine doch recht hohe Zahl an Zuschauern. Dass das Interesse an historischen Automobilen bis heute groß ist, ließ sich u.a. auch an der regen Teilnahme der Besucher am Gewinnspiel und den strahlenden Gesichtern der Gewinner, einer Mitfahrgelegenheit im Oldtimer über die Strecke, ablesen.

Selbstverständlich waren, wie bei den ursprünglichen Rennen auch, die historischen Motorräder stilecht und mit vollem Körpereinsatz vertreten.



BMW 328; BJ 1938; 1997 ccm; 80 PS (einziges Fahrzeug, welches an allen bisherigen 52 Oldtimer Grand-Prix am Nürburgring teilgenommen hat, inklusive dem Fahrer Uli Sauer)



Etwas gemütlicher geht es mit dem Ford A Coupe; BJ 1931; 1931 ccm; 40 PS auf die Strecke



Pierce Arrow Model 33; BJ 1924; 6.800 ccm; 100 PS



Stoeber D3 Sport-Phaeton; BJ 1923, 2294 ccm; 32 PS

Sportliches Flair versprühte dagegen der amerikanische Rennsportwagen, konstruiert von Bill Devin aus dem Jahr 1956...

Der BMW Wartburg kam 1930 als Sportwagen heraus. Um aus dem kleinen Sportwagen einen Rennwagen zu machen, durften durch ein Reglement auf der Avus 1931 Kotflügel, Windschutzscheiben und Lampen abgebaut werden. Wir waren strenger, und die Lampen blieben dran...

Die Bilder belegen, nicht nur das Wetter, sondern auch die 100 Jahre Zwi-

schenzeit konnten dem Interesse und der Begeisterung der Dortmunder an dieser Veranstaltung nichts anhaben und haben diese erneut zu einem Erfolg gemacht. Man darf neugierig sein, ob wir noch einmal 100 Jahre warten müssen.

Die authentische Realisierung der Veranstaltung wäre jedoch ohne das große Engagement von dem Dortmunder Heimatforscher Klaus Peter Schulte, dessen jahrelange Recherche in Form einer (Wander-) Ausstellung nun erstmalig der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurde, kaum möglich gewesen.

Ebenso bedanken möchten wir uns bei unserem Moderator Lutz Althof, der souverän die Autos präsentierte sowie den Herren Johann König und Jochen Thoma vom ADAC für die Bereitstellung des Dokumentationsmaterials und Herrn Theo Sobkowiak.

Ein großer Dank geht auch an Andrea und Hermann Gärtner, sowie den Streckenposten, Einweisern sowie allen „helfenden Händen“, ohne die diese Veranstaltung schlicht nicht möglich gewesen wäre.

Text und Bilder: SB Rüdiger Herchenhahn

„UMS GÜLDENE KRÖNCHEN“



Allgemeiner Schnaufferl-Club (ASC)
Landesgruppe Westfalen-Süd e.V.



Classic Data
verleiht einen Startplatz
Vielen Dank für die
Unterstützung.

LVII. Frühlingsanfahrt 2026

8. bis 10. Mai 2026 in Siegen



Die Landesgruppe Westfalen-Süd lädt zur 57. ASC-Frühlingsanfahrt „Ums güldene Krönchen“ nach Siegen ein.

Erleben Sie mit der Landesgruppe Westfalen-Süd eine einzigartige Zeitreise voller Charakter und Charme: Rund 80 historische Fahrzeuge – darunter viele Messing- und Vorkriegsfahrzeuge – machen sich auf den Weg durch die malerische Landschaft des Siegerlandes und den angrenzenden Westerwald. Glänzendes Chrom, schnurrende Motoren und liebevoll restaurierte Klassiker sorgen auch im kommenden Frühling für eine unverwechselbare Atmosphäre, die sowohl Teilnehmende als auch Zuschauer begeistert.

Die Ausfahrt in Siegen ist für viele Mitglieder des ASC ein „Familientreffen“. Gute Gespräche und ein erstes Wiedersehen im Frühling eines jeden Jahres machen diese familiäre Fahrt zu einem schönen Saisonauftakt. Wir freuen uns auf ein schönes gemeinsames Wochenende, auf viele vertraute Gesichter und auf neue Teilnehmende, die als Freunde unter Freunden uns bereichern.

Nehmen Sie gerne die Frühlingsanfahrt in Siegen in Ihre Planung auf – wir heißen Sie herzlich Willkommen.

YOUNG- UND OLDTIMERTECHNIK IM GRIFF

Professor Reinhold Bopp über ein Schutzprogramm für historische Technik.



Motoren, Getriebe und viele Teile: Auszubildende bei dem Lehrgang der Hochschule Nürtingen



Der Lehrer und Know-how-Träger für die Schüler: Praktiker Thorsten Kern (www.kern-akademie.org.)

Rollende Zeitkapseln, Symbole von Freiheit und Ingenieurskunst vergangener Jahrzehnte. Ihr Sound, ihr Geruch, ihr Charakter – all das begeistert ihre Besitzer, Sammler und Zuschauer. Unsere Schätzchen sind über ihren emotionalen Wert hinaus inzwischen auch zu einem veritablen Wirtschaftsfaktor geworden. Doch während unsere Klassiker sich glänzend oder mit dem richtigen Maß an Patina in der Sonne präsentieren, wächst im Hintergrund eine große Sorge heran: Wer wird diese Schätze in Zukunft am Leben halten?

Die klassische Fahrzeugtechnik verschwindet Stück für Stück aus der Berufsausbildung. Der Fokus liegt dort auf Digitalisierung, Assistenzsystemen, elektrischen Antrieben. Historisches Mechaniker-Wissen – früher selbstverständlich – wird kaum noch vermittelt. Gleichzeitig gehen erfahre-

ne Fachkräfte in den Ruhestand und nehmen wertvolles Know-how mit. Ein Diagnosestecker ist nicht vorhanden, Ersatzteile sind zum Teil schwer zu bekommen, und viele Reparaturen erfordern Handarbeit statt Teiletausch. Damit droht ein Verlust, der weit über die Werkstatt hinausreicht: ein bedeutender Teil technischen Kulturerbes könnte verloren gehen.

Um genau das zu verhindern, hat die Akademie der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen (HfWU) gemeinsam mit der Kern-Akademie und starken Branchenpartnern ein Programm entwickelt, das in Deutschland einzigartig ist:

Der Zertifizierte Experte für Young- und Oldtimertechnik – kurz: ZET

Dieses Weiterbildungsprogramm wurde initiiert von engagierten Institutio-

nen wie der Kfz-Innung Stuttgart, dem Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK), dem Zentralverband Karosserie und Fahrzeugtechnik (ZKF) und der Initiative **Classic meets Future**. Auch der ADAC steht unterstützend hinter dem Konzept – und jetzt auch der Allgemeiner Schnauferl-Club. Die gemeinsame Mission: Die Kultur des Schraubens erhalten und qualifizierte Fachkräfte für die Klassikerbranche ausbilden.

Der ZET richtet sich an all jene, die historische Fahrzeugtechnik professionell oder leidenschaftlich erhalten möchten, also an Azubis, Gesellen, Karosseriebauer, Kfz-Handwerker,

Sachverständige, Werkstattprofis – und Technikfans.

Die Module des ZET verbinden traditionelles Handwerk mit technischem Tiefenwissen – von der Geschichte des Verbrennungsmotors bis zur Instandsetzung komplexer Einspritzsysteme. Jedes Modul ist bewusst praxisintensiv gestaltet: Bauteile anfassen, verstehen, revidieren – direkt am Objekt. Theorie wird erst dann richtig wertvoll, wenn der Motor danach wirklich läuft.

Und genau das passiert im ZET: Teilnehmer revidieren Motoren selbst und erleben am Prüfstand, wie sich Zündung, Vergaser oder Einspritzung auf Laufkultur, Leistung und Emissionen auswirken. Es gibt kaum einen schöneren Moment, als wenn ein historischer Motor nach Überholung wieder auflebt.

Die Schulungen finden überwiegend an der Kern-Akademie in Neuffen statt – am Fuße des Hohenneuffen, bekannt durch den legendären Bergpreis. Dort trifft man auf Menschen, die ihre Leidenschaft zum Beruf gemacht haben: Thorsten Kern und sein Team geben Wissen weiter, das in jahrelanger Rennsportpraxis, Werkstatttätigkeit und Ausbildung und Lehre gereift ist.

Rund um die Technik entsteht beim ZET ein Netzwerk, das den Einstieg in die Restaurierungsbranche erleichtert, Austausch ermöglicht und langfristig auch berufliche Perspektiven eröffnet. Namhafte Partner wie Elring Aftermarket, Rohde Beschichtung oder Dr. Fritzsche Oldtimertechnik geben exklusive Einblicke in Spezial-

verfahren wie Dichtungstechnik, Verchromen und mechanische Einspritzsysteme.

Die Wochenendtermine (freitags & samstags) ermöglichen es auch Berufstätigen, teilzunehmen – praxisnah, alltagsfreundlich und realitätsbezogen. Am Ende steht nicht nur Wissen, sondern ein Zertifikat der Akademie der HfWU – feierlich überreicht im Technikmuseum Sinsheim, mitten unter automobilen Legenden. Ein Abschluss, der sowohl fachlich zählt als auch emotional berührt.

Der ZET kann zudem als Basis für weiterführende Qualifikationen dienen, etwa für den Certified Expert for Historic Cars (CEHC) oder langfristig für den Restaurator im Kfz-Handwerk (Master Professional). Er eröffnet neue Wege – beruflich und persönlich.

Der Zertifikatslehrgang ZET ist nicht einfach eine Weiterbildung. Er ist ein Schutzprogramm für unsere historische Technik – eine Investition in das, was Automobilgeschichte lebendig macht. Er bewahrt Wissen, stärkt Betriebe, verbindet Enthusiasten und stellt sicher, dass Klassiker auch in Zukunft rollen – mit Stil, Originalität und Herz. Für alle, die das Kulturgut Automobil lieben, erhalten und weitergeben wollen, ist der ZET ein wegweisender Schritt in die Zukunft.

Mehr Informationen zum Programm:

<https://www.hfwu.de/weiterbildung/weiterbildungskurse/zet-zertifizierter-experte-fuer-young-und-oldtimer-technik/>

Professor Dr. Reinhold Bopp ist Leiter der Automobil- und Mobilitätswirtschaft an der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt in Nürtingen. Was er und seine Schüler immer brauchen, sind neben finanziellen Zuwendungen auch Unterstützung durch Aggregate, an denen die Auszubildenden üben und lernen können. Motoren, Getriebe und andere Aggregate sind immer willkommen. Falls ASC-Mitglieder für solche Objekte in Frage kommen und entweder Geld oder Sachleistungen an die Hochschule spenden wollen und können, bitte an reinhold.bopp@hfwu.de wenden. Wir sollten schon in unserem Interesse dafür sorgen, daß diese Lehrgänge Erfolg haben und daß unsere Oldtimer auch in Zukunft auf den Straßen fahren können.

LESERBRIEF

Lieber Herr Brodbeck.

Ihr Editorial in der aktuellen Clubzeitschrift hat mich sehr angesprochen – nicht nur wegen der Marktbeobachtung, sondern auch wegen der offenen Frage, wie sich die Begeisterung für Oldtimer in der nächsten Generation entwickelt.

Ich bin 74 Jahre alt und erinnere mich gut an eine Zeit, in der Technik noch überschaubar war und das Schrauben am eigenen Fahrzeug Teil einer lebendigen Jugendkultur war. Mopeds, Kleinkrafträder, frisierte Autos – sie zogen Aufmerksamkeit auf sich, auch von denen, die selbst nicht schraubten. Sie waren sichtbar und wurden zu Objekten der Begierde. Heute ist vieles komplexer, aber das Bedürfnis nach Authentizität bleibt.

Ich bin überzeugt: Pflege, Dokumentation und Sichtbarkeit sind entscheidend – und gerade Daily Driver können einen wichtigen Beitrag leisten. Sichtbarkeit schafft Nähe, und Nähe schafft Verständnis. Vielleicht ist das der Schlüssel, um die Leidenschaft auch in jüngere Generationen zu tragen?

Denn Oldtimer sind mehr als Handelsobjekte. Sie sind technische Zeitzeugen, kulturelle Statements und soziale Brücken. Wenn wir sie nicht nur besitzen, sondern auch zeigen, erklären und bewegen, schaffen wir Nähe. Und Nähe ist die Grundlage für Interesse – auch bei einer neuen Generation.

Es vergeht doch kaum eine Fahrt, bei der man nicht angesprochen wird – sei es mit einem Lächeln, einer Frage oder einer Erinnerung. Diese spontanen Begegnungen sind der Beweis dafür, dass unsere Fahrzeuge wirken. Sie berühren Menschen, oft ganz unvermittelt. Und genau das ist es, was sie lebendig hält und Wünsche weckt.

Was mich persönlich begeistert, sind Fahrzeuge mit nachvollziehbarer Technik, geschwungenen Linien und einem unmittelbaren Fahrgefühl. Ich empfinde es als Privileg, ein solches Kulturgut zu besitzen, zu pflegen und Teil einer sozialen Gruppe zu sein, die diese Haltung teilt.

SB Winfried Müller



**Die Redaktion von „Das Schnaufferl“
wünscht allen Leserinnen und Lesern
ein schönes Weihnachtsfest und
einen guten Start in ein glückliches
und erfolgreiches Jahr 2026.**



Das Foto zeigt den Start zum Großen Preis von Monaco von 1955 mit den Mercedes-Fahrern Fangio und Moss und Ascari auf Lancia und ist dem Fotoband von Julius Weitmann der Motor Presse Stuttgart entnommen.

EINE NACHT IM MUSEUM...

SB Lars Kahl über das einzigartige Museum von SB Stefan Lochbühler.



Der ehemalige Wasserturm (Spitzname: Glatzkopp) beherbergt das einzigartige Aufzugmuseum

Im August durften wir für die Helfer der Deutschland-Rallye unser Helferfest veranstalten, an dem naturgemäss nicht alle Beteiligten aus den verschiedensten Gründen teilnehmen konnten. Das wollten wir nicht auf uns sitzen lassen und überlegten, für den Rest der Helfer noch „etwas“ zu unternehmen. Gesagt, getan.

SB Stefan Lochbühler lud ein zu einem sehr informativen und geselligen Abend in das einzige (und einzigartige) Aufzugmuseum der Familie Lochbühler in Mannheim. Das Unternehmen Lochbühler ist bereits über 125 Jahre „jung“ und entwickelte sich aus einer ehemaligen Schlosserei zu einem



Der Eingangsbereich des Aufzugmuseums lädt ein



Schön, dass Gäste auch im Oldie kamen



SB Lochbühler erläuterte die Geschichte des Unternehmens und des Wasserturms



Das erste Dienstfahrzeug der Aufzugstechniker



Immer wieder überraschend, ein Paternoster-Aufzug

High-Tech-Unternehmen in Familienhand.

Vor einigen Jahren konnte man einen ehemaligen Wasserturm im Stadtteil Seckenheim erwerben, dessen Zukunft sonst sehr unsicher gewesen wäre, da alle Wassertürme (über sechs Stück) in Mannheim ausser Betrieb genommen wurden. In sehr aufwändiger Arbeit wurde der Wasserturm re-

noviert, umgebaut, technisch ertüchtigt und mit vielen technischen Details aus dem Bereich „Aufzüge“ versehen. Wobei man hier sagen muss, dass alle Einbauten und Ausstellungsstücke funktionsfähig sind.

Und dies durfte uns Stefan ausführlich nach einem Snack und Getränken beweisen. Egal, ob Tabak- oder Mühlenaufzüge, alte Seilaufzüge mit schönen alten Holzkabinen, alte Schaltschränke und neueste digitale Steuerungen, Pumpen in den verschiedensten Varianten, einen Paternoster-Aufzug (der immer bei Besichtigungen ein absoluter Hingucker ist) oder auch viele Artefakte aus der Gründungszeit des Unternehmens Lochbühler. Stefan konnte uns alle Details erklären, Fragen zur Technik beantworten und sorgte für totale Begeisterung bei den Anwesenden. Mit einem Aufzug sind wir ja alle schon zimal gefahren, aber Gedanken zur Technik und was dahintersteckt, das ist für uns alles selbstverständlich, solange die Technik funktioniert.

Wenn man die Technik und deren Entwicklung über viele Jahrzehnte betrachtet, dann kommt unweigerlich der Vergleich zum Automobil auf: Bauteile und sonstige Technik wurden kleiner und leistungsfähiger, die Elektrik wurde durch Elektronik und digitale Steuerungen ersetzt. Auf jeden Fall konnten wir sehr viele Informationen nach diesem Abend mit nach Hause nehmen und werden sicher alle, wenn wir in einem Aufzug stehen, daran denken. Vielen Dank und Christina und Stefan Lochbühler für die nette Bewirtung an einem unvergesslichen Abend.



Der Anfang des Familienunternehmens war eine Schlosserei (vor über 125 Jahren !)

EINE AUSFAHRT FÜR LEIB UND SEELE

Die LG Rheinland absolvierte ihre Herbstausfahrt nach und durch Belgien.



Zur Herbstausfahrt 2025 trafen sich am Anfang Oktober 16 Teams im Restaurant El Carrito in der Motor World. Mit der Austeilung der Roadbooks wurde auch das Geheimnis des Ziels gelüftet: Bütgenbach im deutschsprachigen Teil Belgiens. Alle Teams mussten zum Start gemeine Fragen zum Kölner Dom beantworten. Die Strecke führte über Nörvenich, Schmidt in der Eifel über die alte Bergrennstrecke Vossenack nach Monschau zum Mittagessen am Stadtrand und dann weiter zum Ziel, dem Hotel Bütgenbacher Hof, unserem Quartier für die nächsten drei Tage. Es sei schon an dieser Stelle gesagt, dass man in Belgien kaum verhungert. Die ausgezeichneten Mehrgänge-Menüs jeden Abend mit hoher Qualität sorgten dafür, dass kein Teilnehmer leichter und dünner nach Hause gefahren ist.



Der Freitag führte die Teilnehmer ins Hohe Venn zur Brauerei Peak, die, wie der Name besagt, gleich unterhalb des höchsten Punkts in der belgischen Eifel und Belgiens überhaupt, liegt. Hier bekamen wir einen Einblick in

belgische Bierbraukunst, die etwas von der traditionellen Art des Brauens abweicht und recht exotische Geschmackssorten wie Blaubeeren, Spekulatius und Scotch anbietet. Ein rustikales leckeres Mittagessen in der Brauerei sorgte für eine



fröhliche Stimmung. Der Nachmittag bot im Roadbook eine Rundfahrt durch das Hohe Venn, vorbei am Stausee Lac de la Gileppe, auf dessen Staumauer man einen schönen Spaziergang vorbei an einem riesigen Steinlöwen unternehmen kann, der grimmig nach Osten schaut und die Preussen einschüchtern soll.

Ziel der Runde am Samstag war die Rennstrecke Francorchamps-Spa. Im heftigen Regen begrüßten uns zwei sehr nette und kompetente Führer, die uns durch die Pits, über die Tribünen in die Verwaltung führten und uns die Geschichte der Rennstrecke nahebrachten. Da an diesem Tag Rennen mit klassischen Fahrzeugen stattfanden, ergaben sich auch Gelegenheiten zum Austausch mit den verschiedenen Teams.

Wie schon am Ankunftstag gab es vor dem Abendessen einen kleinen Empfang im Wintergarten des Hotels, bevor wir wieder ein ausgezeichnetes Menü serviert bekamen.

Am Sonntagmorgen fand traditionellerweise vor der Abfahrt die Siegerehrung statt. Die gemeinen Fragen zu Dominosteinen im Kölner Dom und belgischen Pommes Frites hatten zu lebhaften Diskussionen geführt. Den ersten Platz mit Wein und belgischem Bier teilten sich Guido und Simona Adrian mit Günther und Erika Pilz. Der zweite Preis war eine große Schachtel belgischer Pralinen und ging an Joachim Conzen. Der dritte Preis bestand in einer Grundausstattung für belgische Pommes und ging an Dieter und Elisabeth Morath. Brigitte und Eckhard Fabricius erhielten einen Sonderpreis: Ein kompakter Führer mit allem, was man über Belgien wissen muss.

Text und Fotos: SB Alexander Krahe

Ein Wochenende voller Oldtimerkultur, Gemeinschaft und Bergabenteuer



Wie jedes Jahr veranstaltete die Landesgruppe 15 Bodensee des Allgemeiner Schnauferl-Clubs ihre traditionelle Jahresausfahrt mit Übernachtung – liebevoll ausgearbeitet von Vizepräsident Werner Thomaier. Präsidentin Gabriela Unbehaun Maier und zahlreiche ASC-Mitglieder aus der Bodenseeregion und Stuttgart sowie aus der Schweiz machten sich auf den Weg, um gemeinsam ein unvergessliches Wochenende zu erleben.

Treffpunkt Dornbirn – und der Nebel am „Karren“

Ein Teil der Gruppe startete um zehn Uhr ab dem MAC Museum in Singen und fuhr entspannt am Schweizer Bodenseeufer entlang nach Dornbirn. Dort trafen sie auf die weiteren Teilnehmer, die sternförmig aus der Region anreisten.

Eigentlich sollte die Fahrt mit der bereits reservierten Gondelbahn hinauf auf den Karren der Auftakt des Wochenendes sein. Doch dichter Nebel verhüllte die Aussicht vollständig. Die freundliche Dame an der Kasse empfahl uns, am nächsten Tag wiederzukommen – eine nette Geste, aber zu diesem Zeitpunkt würden wir uns längst auf dem Weg zum nächsten Ziel befinden: Hindelang, zum internationalen Jochpass-Bergrennen.

Jochpass Memorial – Ölgeruch, Bergluft und faszinierende Technik

Das Jochpass Memorial zählt zu den größten historischen Motorsportveranstaltungen der Region – geprägt von einem überdurchschnittlich hohen Anteil an Vorkriegsfahrzeugen und klassischen Motorrädern.

Besonders stolz waren wir auf unser ASC Mitglied Niklaus Waser, der mit einem Lagonda aus dem MAC Museum für unsere ASC-Landesgruppe an den Start ging.



Unser Hotel lag im nahen Oberstaufen, sodass wir am Samstagmorgen nur eine knappe Stunde Anfahrt vor uns hatten. Die Temperaturen waren frisch, doch einige unserer Schnauferlfreunde starteten offen – und wurden mit aufgehender Sonne und blauem Himmel belohnt. Ein Traumtag kündigte sich an.

Mit unseren Oldtimern durften wir direkt ins Infield einfahren und dort parken. So ergaben sich unzählige Gelegenheiten zum Fachsimpeln, Erleben und Staunen:

- der unverwechselbare Duft von Öl und Benzin,
 - Gespräche mit Fahrern,
 - und sogar der eine oder andere Blick unter die Motorhaube, wenn ein Bugatti einmal nicht anspringen wollte.
- Oder man genoss einfach einen Kaffee in der Sonne – ganz in Ruhe, mitten im historischen Motorsportgeschehen.

Auf die Alm – Sonne, Berge und ein zünftiges Vesper

Am frühen Nachmittag starteten wir zu einer Ausfahrt hinauf auf eine Alm. Über schmale, geschlungene Wege führte uns der Weg tief in die Allgäuer Berge. Oben angekommen, stellten wir unsere Tische ins Freie und genossen die letzten Sonnenstrahlen bei einem herzhaften Vesper – in großartiger Atmosphäre und bester Gesellschaft.

Am Abend ging es zurück ins Hotel Resort „Königshof“ in Oberstaufen. Nach einem kurzen Sprung in den Wellnessbereich traf man sich zum gemeinsamen Aperitif in der gemütlichen Bar, gefolgt von einem reichhaltigen Abendbuffet.

Sonntag – Hutmuseum Lindenberg und Abschied

Der Sonntag begann entspannt: Ausschlafen war erlaubt.



Nach einem üppigen Frühstück wurde gepackt, denn unser letztes Ziel wartete – das Deutsche Hutmuseum in Lindenberg.

Dort empfing uns ein erfahrener Guide, der früher selbst in der Hutmanufaktur gearbeitet hatte. Mit seinem fundierten Wissen führte er uns kurzweilig und äußerst lebendig durch die Ausstellung. Die Zeit verging wie im Flug. Anschließend ließ man den Besuch im angeschlossenen Museumscafé ausklingen.



Schließlich machte sich die Gruppe – erfüllt von schönen Eindrücken und mit vielen Gesprächen im Gepäck – wieder sternförmig auf den Weg nach Hause.

Fazit

Eine gelungene Ausfahrt mit 14 Fahrzeugen, bestem Wetter, viel Kameradschaft und einem Programm, das die Freude am automobilen Kulturgut perfekt widerspiegelte. Unsere Landesgruppe 15 Bodensee darf sich über ein rundum gelungenes Wochenende freuen.

MAC MUSEUM ART & CARS

DAS EINZIGARTIGE MUSEUM AM BODENSEE



FOTO: Dirk Patschkowski

FROHE WEIHNACHTEN
ZUSÄTZLICHE ÖFFNUNGSZEITEN

im Dezember und Januar finden Sie auf unserer Webseite.



**MUSEUM
ART & CARS
SINGEN**

www.museum-art-cars.com

DIE GRÖSSTEN AUTOMOBIL-MUSEEN IN EUROPA

Ein Überblick über die größten Automobil-Museen der europäischen Länder von SB Dr. Helmut Schmidt.

Ort	Land	Bezeichnung	Anzahl Oldtimer
Mulhouse	Frankreich	Musée national de l'Automobile	402
Den Haag	Niederlande	Nationaal Automobiel Museum	275
Sinsheim	Deutschland	Technik Museum Sinsheim	211
Brüssel	Belgien	Autoworld	209
Turin	Italien	Museo Nazionale dell'Automobile	141
Basel	Schweiz	Pantheon Basel	119



Musée national de l'Automobile Mulhouse

Mulhouse im Elsass ist nicht gerade Paris oder Venedig, also eigentlich kein attraktives Reiseziel. Wer sich freilich wirklich für historische Fahrzeuge interessiert, kommt an Mulhouse nicht vorbei, wegen ihrer Anzahl und der beeindruckenden Qualität; zeitlich sollte man einen vollen Tag einplanen. Die Gebrüder Fritz und Hans Schlumpf, Eigentümer einer Textilfabrik in Mulhouse, kauften zwischen 1961 und 1963, überwiegend über Strohmänner, in ganz Europa und den USA die wertvollsten Oldtimer. Außerdem erwarben sie für das geplante Museumsgebäude große Teile der 1970 abgerissenen Pariser Markthallen.

1976 ging das Unternehmen der beiden Schlumpf's in die Insolvenz, und die Automobil-Sammlung wurde 1977 von einer Interessengemeinschaft

für 44 Mio. französischer Francs gekauft. Diese Interessengemeinschaft bildete den Trägerverein, der 1982 die Sammlung als Musée national de l'Automobile eröffnete. Die Exponate beginnen mit der Frühzeit der Automobile und haben einen Schwerpunkt bei den Oldtimern der 1930er Jahre. Diese Horch's und Maybach's lassen die SUV'S von heute banal daherkommen. Das Musée national de l'Automobile ist das größte Automobil-Museum von Europa und der Welt. Der PS.SPEICHER in Einbeck präsentiert eine ähnliche Anzahl von Oldtimern, ist aber auf sechs verschiedene Sammlungen verteilt.

Das Louwman Museum in Den Haag geht ebenfalls auf private Initiative zurück. Der Automobil-Importeur Pieter Louwman und sein Sohn Evert Louw-

man sammelten seit 1934 Oldtimer aus der ganzen Welt. So entstand die größte Automobil-Sammlung der Welt, betreffend die Entstehungszeit des Automobilbaus bis 1910. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Geschichte der kaum bekannten niederländischen Automobilmarke Spyker. Die Sammlung befand sich bis 2009 in Ortschaften der niederländischen Provinz und wird seit 2010 im für sich schon sehenswerten Design-Bau des Architekten Michael Graves als „Nationaal Automobiel Museum“ präsentiert. Den Haag ist also, verbunden mit dem Seebad Scheveningen, durchaus eine Reise wert.

Auch das größte Automobilmuseum Deutschlands, das Technik-Museum Sinsheim, beruht auf privater Urheberschaft. Der schwäbische Unter-



Autoworld Brüssel



Louwman Museum Den Haag



Technik Museum Sinsheim

nehmer Eberhard Layher und einige Oldtimer-Sammler gründeten Ende 1980 einen Museumsverein und bereits am 6. Mai 1981 wurde das Auto & Technikmuseum Sinsheim mit einer Gesamtfläche von 5.000 qm eröffnet. Inhaltliche Schwerpunkte des Museums sind die größte Formel-1-Ausstellung Europas, Militär-Fahrzeuge und „American Dream Cars“. Seit 1988 wurde das Museum mit vielen Flugzeugen ergänzt, so dass das Auto-Museum zum Technik-Museum wurde. Unter derselben Regie läuft auch das Technik Museum Speyer mit 85 historischen Fahrzeugen.

Der bekannte belgische Auto-Sammler Ghislain Mahy ist der Gründer der Mahymobiles Collection, die über 1.000 Fahrzeuge umfasst und die Grundlage der Autoworld Brüssel bildet. Diese wurde am 29. September 1986 in der Südhalle des sog. Jubelparks eröffnet. Dieser entstand 1880 zur Erinnerung an den 50. Jahrestag der belgischen Unabhängigkeit und war 1888 Teil der Weltausstellung. Die Autoworld in Brüssel ist also aus architektonischer Sicht wohl das repräsentativste Automobil-Museum in Europa. Die etwa 200 gezeigten Oldtimer zeigen die gesamte Automobilgeschichte Europas mit einer besonderen Abteilung belgischer Fabrikate, vor allem der historischen Marke „Minerva“.

Die Idee eines italienischen Automobil-Museums entstand schon 1932 mit der Gründung des Biscaretti-Museums in Turin, benannt nach Roberto Biscaretti di Ruffia, der den Grundstock der Sammlung legte. Dieses Museum zog 1960 in ein neues Gebäude in der Nähe des Fiat-Werks in Lingotto und wurde am 3. November 1960 als „Museo dell'Automobile Carlo Biscaretti di Ruffia“ eröffnet. Zu Beginn des 21. Jahrhunderts wollte man das Museum modernisieren; die Umbauarbeiten begannen 2007 und am 19. März 2011 wurde das Museum, jetzt als Museo Nazionale dell'Automobile, wieder für die Öffentlichkeit zugänglich. Nach der Konzeption sollen die Besucher nicht nur über die etwa 140 italienischen Oldtimer informiert, sondern auf eine emotionale und visuelle Geschichte des Automobils mitgenommen werden.



Pantheon Basel

Auch in der Schweiz ist ein Unternehmer Mentor und Gründer des größten Automobil-Museums, nämlich Stephan Musfeld von Basel. Ihn störte schon länger, dass es in der Schweiz überhaupt keinen Mittelpunkt der Oldtimer-Szene gab, und so konzentrierte er sich auf die ehemalige Reparatur- und Maschinenhalle Züblin in Muttenz bei Basel. Sie hat einen stützenfreien Durchmesser von 50 Meter und war in den 1960er Jahren der größte stützenfreie Raum im Raum Basel. Stephan Musfeld ließ eine spiralförmige Rampe einbauen, auf der sich etwa 100 Oldtimer in chronologischer Reihenfolge präsentieren, beginnend mit einem Benz Patentmotorwagen von 1886. Die Eröffnung war am 16. August 2008.

Petzoldt's Oldtimer-Pflegeprodukte
seit 1988

www.petzoldts.de
Petzoldt's OHG • Lütkenheider Str. 10 • 58099 Hagen
Tel.: +49 (0) 23 31 48 33 40

„RUND UM SCHOTTEN“

Die 55. ASC-Winter-Rallye ist ein winterliches Schmankerl für Rallyeenthusiasten.



Aus Angst vor Eis und Schnee stehen sich viele Klassiker im Winter in der Garage die Reifen platt. Das ist weder gut für das Fahrzeug, noch für den Fahrer. Wer seinem Klassiker daher auch im Winter artgerechten Auslauf bieten

möchte, ist bei der 55. Winterrallye „Rund um Schotten“ herzlich Willkommen. Vom 20.-22. Februar 2026 lädt die Landesgruppe Hessen wieder zu ihrer legendären Rallye durch den Vogelsberg ein.

„Mit unserer traditionellen Schotten Rallye bieten wir ein winterliches Schmankerl für alle Rallyeenthusiasten, die auch vor Schnee und Kälte nicht zurückschrecken, aber in erster Linie Spaß haben wollen“, so Sportreferent und Cheforganisator Jochen Schramm.

Die Rallye startet am Freitagabend mit einer Nachtetappe, auf die am Samstag zwei Halbtageetappen folgen, bevor am Abend dann die Siegerehrung erfolgt. Doch keine Sorge – es geht hier in erster Linie um die gemeinsame

Freude an klassischen Automobilen und den Beweis, dass man auch mit Klassikern gut durch den Winter kommen kann.

Wer Spaß am klassischen Orientierungssport hat oder einfach schon immer mal im Februar durch den malerischen Vogelsberg fahren wollte, meldet sich bitte ab sofort bei jochen.schramm@asc-lg-hessen.com oder besucht die Homepage der LG Hessen (www.asc-lg-hessen.com), wo Ausschreibung und Nennunterlagen zu finden sind.

Text und Foto: SB Nico Beilharz



BUCHTIPP

DER SEEGRÜNE MERCEDES

Erzählungen eines begeisterten und sehr erfolgreichen Oldtimer-Rallye-Fahrers.



Er hat spät angefangen, dann aber sehr erfolgreich eine Karriere bei diversen Oldtimer-Events mit seinem seegrünen Mercedes 220 Sb begonnen. Dr. Norbert Griesmayr aus Wien und sein genialer Beifahrer Ferdinand Baumgartner gehören seit Jahren zu den Teams, mit denen immer zu rechnen ist. Ob Paul Pietsch Classic, die Sachsen Classic oder in 2025 jetzt die Arlberg Classic – dieses Team ist immer ganz vorne dabei und steht sogar meist auf dem Siegereppchen in der Mitte – also Gesamtsieger.

Es sind zum Teil sehr persönliche Erzählungen eines Wiener, der jetzt gerade zum Schnaufferlbruder in der Landesgruppe Lech aufgenommen

wurde, über seine Lebensabschnitte und seine Episoden über das Autofahren mit klassischen Autos. In einundzwanzig kurzweiligen Kapiteln werden Oldtimer-Liebhaber angesprochen, und Einsteigern in den Oldtimer-Sport werden Anregungen und Anreiz zum Mitfahren gegeben.

Es ist ein kleines Buch mit großen Geschichten über 160 Seiten, die man gerne liest und oftmals auch Parallelen zu seinen eigenen Oldtimer-Aktivitäten wieder findet – also auch die Höhen und Tiefen bei den diversen Rallyes.

Es kostet 24,50 Euro und ist zu beziehen über den Verlag Brüder Hollinek – www.hollinek.at

ZITATE

Die Art und Weise,

wie Software derzeit die Automobilindustrie revolutioniert, ist einmalig. Das Auto von 2035 wird mit den Modellen der letzten Jahre ungefähr so viel zu tun haben, wie der Computer mit der mechanischen Schreibmaschine.

Bosch-CEO Stefan Hartung
beim auto motor und sport-Kongress 2025

Elektromobilität...

bleibt zentral, doch auch e-Fuels, Wasserstoff und Brennstoffzellen sind notwendig, um CO₂-Neutralität zu erreichen. Mobilität ist mehr als Technik – sie ist Freiheit, Teilhabe und Lebensqualität. Der Wandel ist kein Risiko, sondern eine Chance, wenn Politik, Industrie und Gesellschaft gemeinsam handeln.

Hildegard Müller, Präsidentin des Verbandes der Automobilindustrie

DER OLDTIMERMARKT IN EUROPA

Technorama®

www.technorama.de  



*★ Frohes Fest
★ & Gutes Neues*

Kassel
21.+22. März 2026
41. Oldtimermesse & Clubhallen

Ulm
2.+3. Mai 2026
46. Oldtimer-Teilemarkt & Fahrzeugverkauf

Hildesheim
30.+31. Mai 2026
30. Oldtimer-Teilemarkt & Hist. Motorsport



ASC - SHOP

BESTELLFORMULAR



Namensschild aus Messing 61 x 10 mm

Preis pro Stück:

39,00 € inkl. Mwst.

Goldfarbig matt gebürstet, abgerundete Ecken, mit aufgesetztem Gusselement „ASC“
1-zeilige Einzelnamen-Gravur auf Metall



BESTELLUNG

Stück

Gravur

Clip-Befestigung

für Damen rechts - für Herren links

Gesamtbetrag

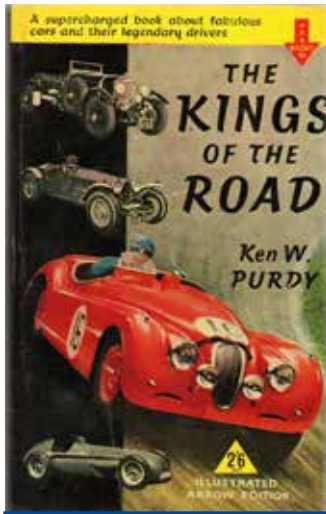
Ort, Datum

Unterschrift

Liefer-Rechnungsanschrift:

Bestellung an: ASC-D-Geschäftsstelle, Doris Mittwoch, c/o Motor Presse Stuttgart, Leuschnerstr.1, 70174 Stuttgart
E-Mail : dmittwoch@motorpresse.de. Tel. 0711 182 1424

DAMALS WAR'S...



Zu Beginn der 1950er Jahre schuf der US-amerikanische Automobil-Journalist Ken W. Purdy eine Art Märchenbuch für die Liebhaber des flotten Fahrens: „The Kings of the Road“. Wiewohl Amerikaner, galt Purdys ganz besondere Vorliebe den – meist europäischen – Sport- und Luxuswagen. SB Malte Jürgens besorgte Auswahl, Bearbeitung und Übertragung der teils gekürzten Texte ins Deutsche. Das „Schnaufferl“ stellt in lockerer Reihenfolge Auszüge aus diesem Füllhorn der Automobil-Faszination vor, heute:

Mercedes-Benz Renn- und Sportwagen

Malte Jürgens, Journalist und Buchautor, war lange Jahre Redakteur bei auto motor und sport und dann Chefredakteur der Zeitschrift Motor Klassik. In dieser Zeit fuhr er auch Rennen mit historischen Motorrädern. Schnaufferlbruder Jürgens ist u.a. Verfasser eines Buches über Aerodynamik, was als Standardwerk in der Szene gilt. Er stöbert leidenschaftlich in alten Büchern und entdeckte dabei auch das vorliegende Buch über die Geschichte der Mercedes-Benz Renn- und Sportwagen. Haben Sie viel Spaß beim Lesen.



Teil 3

DIE GROSSEN WEISSEN WAGEN

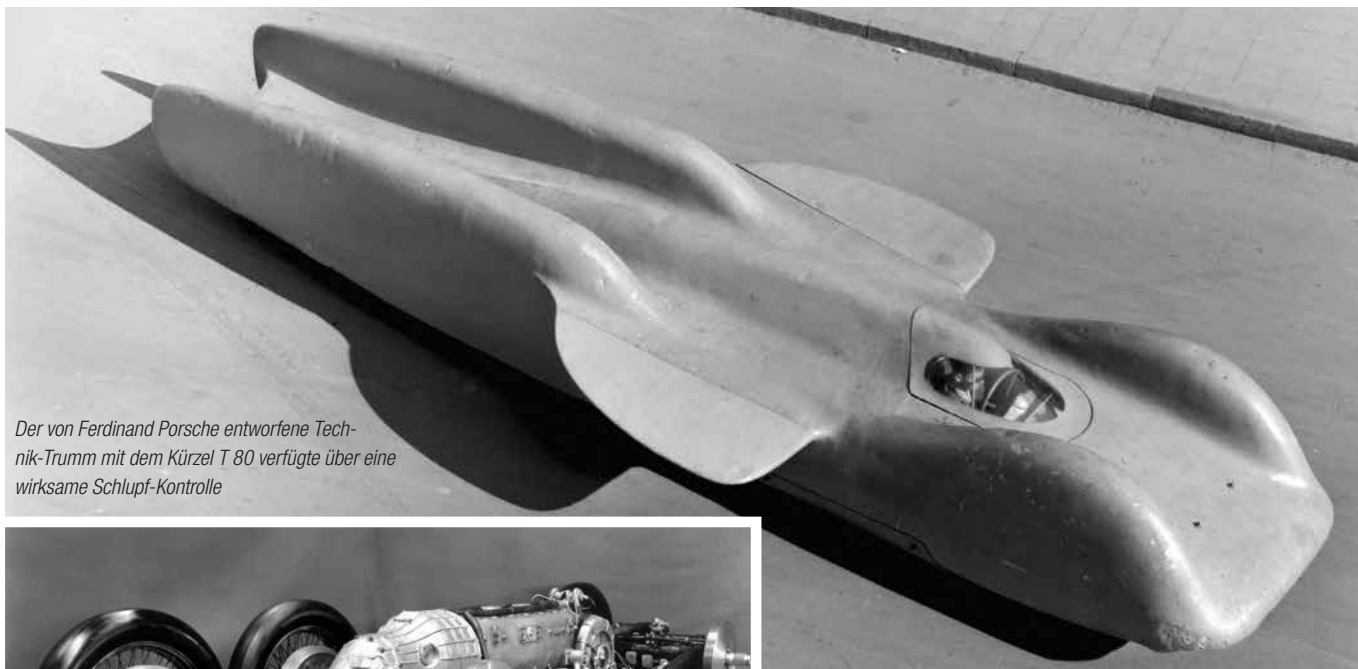


Der W 165 von 1939

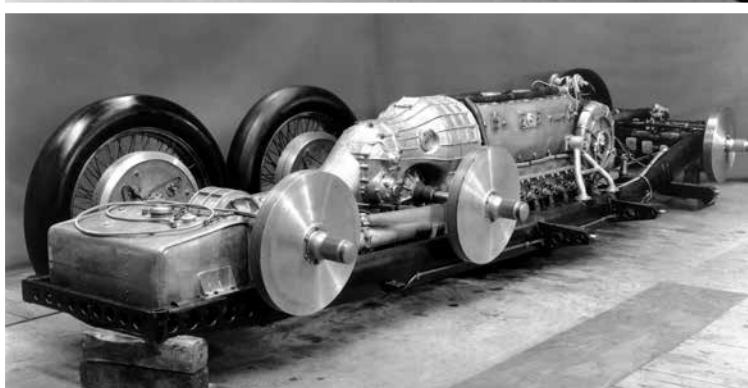
1938 erschien der letzte in der Reihe der Kompressor-Rennwagen. Der W 165 war eine verkleinerte Version des W 163, bestückt mit

einem 1,5 Liter großen V8-Motor. Der lieferte bei 8250 U/min nicht weniger als 278 PS. Ein paar Exemplare davon überlebten den

Krieg und wurden zu Beginn des Jahres 1951 bei einigen Rennen in Südamerika eingesetzt. Alles in allem lassen sich die Jahre von 1935



Der von Ferdinand Porsche entworfene Technik-Trumm mit dem Kürzel T 80 verfügte über eine wirksame Schlupf-Kontrolle



bis 1939 darin zusammenfassen, dass in dieser Zeit der Verbrennermotor den überhaupt möglichen, höchsten Stand der Technik erreicht hatte.

Der W 125 etwa besaß dabei einen Motor, der nicht größer war als ein 160-PS-Triebwerk von Cadillac oder ein 180-PS-V8 von Chrysler – aber er gab 646 PS ab. Kaum denkbar, dass irgendein Hubkolben-Motor künftig an diese Werte auch nur annähernd herankommen dürfte. Um den enormen Erfolgen der Deutschen gleich zu kommen, wären gewaltige Mengen an Zeit und Geld nötig, die aber sicherlich mit Weiterentwicklungen von Turbinen oder Düsenantrieben verschwendet würden.

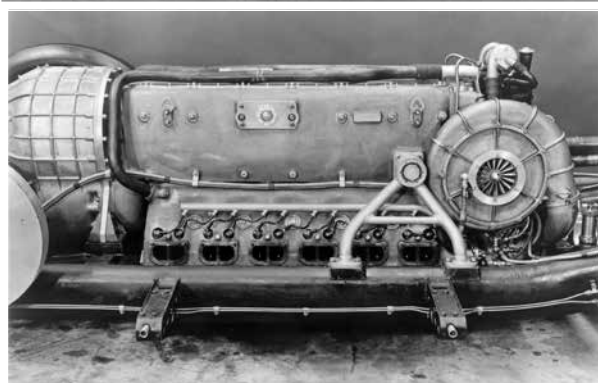
Als die Waffen wieder schwiegen, tauchte als kleine Überraschung der alliierten Nachforschungen ein Unikat auf, mit dem Daimler-Benz ursprünglich den internationalen Land-Speed-Rekord brechen wollte. Der Rekordwagen trug eine aerodynamische Vollverkleidung und schöpfte seine Kraft von 2850 PS bei 3000 U/min aus einem Daimler-Benz-Flugmotor vom Typ 603. Diese Baureihe hatte im Luft-

krieg höchste Meriten erworben.

Der 603 lief mit Alkohol und sollte, falls die Jungs mit dem Rechenschieber Recht behielten, die knapp zwei Tonnen schwere Alu-Zigarre auf 750 km/h beschleunigen. Der von Ferdinand Porsche entworfene Technik-Trumm mit dem Kürzel T 80 verfügte über eine wirksame Schlupf-Kontrolle: Begannen die Antriebsräder durchzudrehen, wurde automatisch die Spritzzufuhr gedrosselt.

Dr. Porsche war nach seiner Zeit bei der DMG verantwortlich für die Auto Union, den Tiger-Panzer, den Volkswagen und zuletzt für die Sportwagen, die seinen Namen trugen. Das Rekord-Projekt kam allerdings nie wie geplant in die Salzwüste von Utah, wurde auch nicht getestet, und es gab keinen Fahrer. Vermutlich wäre der jedoch Rudolf Caracciola geworden.

Caracciola, Deutscher mit italienischem Namen und jetzt Schweizer Bürger, war das Spitzen-Ass unter den Mercedes-Rennfahrern. Das wäre fast einem Weltmeister-Titel aller Klassen



gleichgekommen, gäbe es da nicht noch Tazio Nuvolari. Sicherlich gibt es ein paar Leute, die darüber gerne streiten Würden, aber eines ist klar: Man muss auch lange genug dabei bleiben, um unwiderruflich berühmt zu werden. Nuvolari begann bereits 1921, in den großen Klassen Rennen zu fahren, und auch nach dem Krieg war er zu Beginn der 50er Jahre noch im Spiel.

Ein Gegenstück, das es mit den Rennabteilungen von Mercedes-Benz und der Auto Union hätte aufnehmen können, hat es in Amerika nie gegeben. Mercedes beschäftigte rund 300 Mitarbeiter in der Motorsport-Abteilung, und den Autos billigte man maximal eine Laufleistung von höchstens 800 Kilometern zu. Danach wurden sie zerlegt, vermessen und penibel wieder aufgebaut. Rennwagen und Ausrüstung wurden in acht riesigen Diesel-Lastwagen transportiert. Einer davon war mit einer kompletten Werkstatt bestückt, mit Drehbänken, Schweißgeräten, Bohrwerken, Pressen und Prüfständen. Es



1952 24h Le Mans Helfrich im 300 SL



1952 24h Le Mans Kling im 300 SL

gab einen Schnelltransporter mit Kompressor-Motor, der einen Rennwagen samt Zubehör im 120 km/h-Tempo verfrachten konnte.

Die Deutschen fuhren Rennen auf allerhöchstem Niveau, vorausschauend und sehr effizient. Nichts blieb unbeobachtet, bis hin zu den Reifenexperten, die erst die Temperatur der Fahrbahn eruierten, bevor sie daran gingen, den entsprechend nötigen Reifendruck zu berechnen. Auch ein Physiotherapeut gehörte bei jedem Rennen zum Stammpersonal.

Den Ausfall des M 163 in Indianapolis hätten Fachleute vermutlich unter „mangelnde Vorbereitung“ notiert. Die amerikanischen Schrauber wussten nicht einmal, welchen Kraftstoff sie tanken mussten. Der W 163 war zu seiner Zeit das wahrscheinlich komplizierteste Rennauto der Welt, und das war mit gewöhnlichen Einstelldaten einfach nicht zum Laufen zu kriegen. Schon die Kiste mit den Vergaser-Düsen enthielt nicht weniger als 937 verschiedene Varianten.

Der Kraftstoff bestand für gewöhnlich zu 86 Prozent aus Methanol, gemischt mit Nitro-Benzol (4,4 %), Azeton (8,8 %) und Schwefel-Äther (0,8 %). Besonders das Azeton wurde zum Kühlen von Ventilen und Kolbenböden benötigt. Versagte der Rennwagen, lag es keinesfalls an einer fehlerhaften Konstruktion. Der dreifache Indianapolis-Sieger Mauri Rose gab 1948 zu Protokoll, dass der Renn-Mercedes über das beste und komfortabelste Fahrwerk verfügte, das er je gefahren hat. Richtig justiert, hätte der W 163

alles schlagen können, was ihm je auf den Rennstrecken begegnet wäre.

Was das Werk betrifft, sollten die Fahrer sich ausschließlich um das Fahren kümmern und nichts sonst. Niemand erwartete von ihnen, dass sie sich auch unter Motorhaube auskannten, und nicht wenige der Piloten wussten von der Technik nichts oder kaum etwas. Wenn der Wagen an der Startlinie stand, gut vorgewärmt und rennbereit, kamen die Fahrer, zogen die Handschuhe an, setzten die Rennbrillen auf und nahmen Platz. Sobald es nach dem Start ging, nahmen sie ihre strategisch festgelegte Position ein. Sie registrierten die Boxensignale, kamen plangemäß zum Pitstop und variierten auf der Strecke das Tempo entsprechend den Boxensignalen.

Ab und zu kam es natürlich vor, dass einer der Piloten die Boxenregie sozusagen aus dem Fenster schmiss und zum Beispiel nach dem zweiten Platz griff, wenn er doch Dritter werden sollte. Doch diese Unbotmäßigkeiten bleiben eher selten. Alles, was die Fahrer drauf haben mussten, war es, etwa eine Kurve mit Tempo 240 zu meistern oder das Tempo von 320 auf 50 herunter zu bremsen, ohne aus der Spur zu rutschen, zum Beispiel vor einer Haarnadelkurve. Nach einem Dreher etwa musste er dazu in der Lage sein, mitten im Pulk von Tempo 0 auf Tempo 280 zu beschleunigen. Es gab im Europa der 1930er Jahre vielleicht ein Dutzend vollgasfeste Männer, die in der Lage waren, unter allen Bedingungen mit den kompressorbestückten, pfeilschnellen Sportgeräten so umzugehen.

Einer aus dem Mercedes-Team war Rudolf Caracciola. Er wurde zum erfolgreichsten Rennfahrer der Vorkriegszeit, schnell und achtsam mit Motor und Reifen, fantastisch speziell im Regen. Hermann Lang überstand den Krieg und fuhr noch 1951 für Mercedes, berühmt für seine maschinenähnliche Präzision bei den Rundenzeiten: Wollte er drei Sekunden

schneller fahren, konnte er genau das – bei jedem Tempo. Auch Lang war dabei ein sehr motorschonender Fahrer. Von Brauchitsch, ein ungestümer Preusse mit oft knallrotem Kopf, war ein aufbrausender Charakter. Er tat sich mit der Team-Disziplin am schwersten. Wenn er in Rage geriet, wollte er alle schlagen, auch entgegen dem vorher festgelegten Marschbefehl des Teams für Sieg und Platz.

Der Schweizer Christian Kautz spielte nie die allererste Geige. Er überlebte die Saison 1939 und flog im Krieg als Testpilot für die USA, kam aber 1948 bei einem Rennen ums Leben. Richard Seaman, vielleicht der größte Fahrer, den England je hervorgebracht hat, kam 1937 ins Mercedes-Team. Am 25. Juni 1939 verunglückte er tödlich in Spa. Es war ein Regenrennen, und Seaman kam in der La Source-Kurve von der Strecke ab.

Kautz und Seaman waren die beiden einzigen aussichtsreichen Fahrer, die Mercedes bei einer Sichtung von Nachwuchstalenten auf dem Nürburgring mit ins Team nahm. Der Ring ist eine 22 Kilometer lange Mutprobe mit etwa 120 böartigen Kurven, von de-

nen viele nicht einzusehen sind. Dazu kommen zwei bucklige Brücken, die mit Tempo 250 genommen werden wollen. Alle getesteten Nachwuchspiloten leisteten sich mindestens einen Unfall, nur Seaman nicht. Einer der Nachwuchsfahrer bezahlte seinen Crash sogar mit dem Leben. Der Preis, um den der Nachwuchs kämpfte, waren ein fester Platz im Mercedes-Team und ein Grundgehalt von rund 10 000 Dollar im Jahr. Preisgeld und Prämien kamen dazu.

Die fahrerischen Anforderungen an den Nachwuchs sollen hier noch ein wenig erläutert werden. Es beginnt damit, dass ein Mann in einem Serien-Automobil schon mal ein guter Fahrer sein muss. Auf geraden Strecken fährt er seine 125 km/h, Kurven nimmt er nicht übermäßig wild, und in den letzten fünf Jahren hatte er keinen Unfall. In der Hand solch eines Autofahrers würde ein W 163 schon 50 Meter nach dem Start entgleisen.

Ein Mann, der an einen straff gefederten Sportwagen mit einer direkten Lenkung gewöhnt ist, an eine Höchstgeschwindigkeit von vielleicht 180 km/h und der Kurven gerne im Drift nimmt, hat eine verschwindend kleine Chance im Kampf mit dem Rennwagen, mehr nicht. Dick Seaman hat einmal gesagt, dass eine Fahrt im Renntempo mit dem großen Grand-Prix-Mercedes ungefähr dem entspricht, als wäre man in einem schnellen Sportwagen auf Glatteis unterwegs. Bei 240 km/h drehen noch die Antriebsräder durch, gibt der Pilot zu beherzt Gas.

Die meiste Zeit über rutschen die Monoposti in atemberaubenden Driftwinkeln um die Strecke, und über den Sieg entscheidet oft nur diese Zehnteilekunde, die vor einer Kurve später gebremst wird; auch eine noch halbsbrecherischere Kurventechnik als die Konkurrenz kann den Ausschlag für Sieg oder Niederlage geben.

Die einzige echte Konkurrenz für Mercedes bot die Auto Union. Deren Rennwagen waren jedoch schwierig zu fahren, da der Fahrer vor dem Motor auf der Höhe der Vorderräder saß, den Kurvenverlauf schlechter überblicken konnte und den Driftwinkel, den das Heck des Wagens gerade einnahm.

Nur Bernd Rosemeyer und Tazio Nuvolari vermochten die Auto Union durch ihren brillanten Fahrstil zu zähmen. Rosemeyer starb jedoch in einem Auto Union, bei mehr als 420 km/h auf der Autobahn Frankfurt-Darmstadt, als er am 28. Januar 1938 angetreten war, Caracciola und Mercedes den eben aufgestellten Geschwindigkeitsrekord von 431 km/h wieder zu entreißen. Er wurde nur 29 Jahre alt.

Von Jenatzy und Lautenschlager bis hin zu Lang und Caracciola bedurfte es wahrer Titanen, die großen weißen Wage an ihrem Limit zu bewegen. Diese Titanen sind heute nicht mehr unter uns, und es fragt sich, ob Rennfahrer diesen Kalibers jemals wieder in ähnlich epischen Technik-Turnieren gegeneinander antreten werden. Die kleineren Automobile von heute bringen natürlich ebenfalls phantastische

Piloten hervor, aber sie entsprechen einer ganz anderen Zeit.

In den letzten Jahren konnte Mercedes wieder zur alten Stärke zurück kehren. Man fertigt wie gehabt sehr qualitätsvolle Automobile, die zwar teuer sind und ein bisschen altmodisch anmuten, aber die Rennversionen der 300S sorgten 1952 wieder für Furore: Sieg in Le Mans und auf der Carrera in Mexiko. Der erste neue Grand-Prix-Rennwagen nach dem Krieg erschien 1954 und zeigte sich sofort konkurrenzfähig.

Die Mercedes-Leute sind Realisten, und der 170 D, den sie jetzt produzieren, ist ein Wegweiser zu ihrer Denkungsart. Die Diesel-Limousine zeigt die gewohnte hohe Mercedes-Qualität, und ihr Verbrauch liegt sensationell niedrig. Seit 1936 produziert Mercedes auch Diesel-PKW, die heute ausgereift sind und nicht mehr die alten Nachteile der frühen Exemplare mit sich herumtragen müssen. Sie springen willig bei jeder Temperatur an, sie laufen ruhig und erfordern nur geringen Wartungsaufwand.

Diese Diesel haben etwas. Die Ölrreserven der Welt sind nicht unendlich, und im Lichte vernünftiger Ökonomie ist es sicherlich besser, für die gleiche Fahrtstrecke nur vier Liter vom billigen Diesel zu verbrauchen als zwölf Liter vom teuren Super.

Ende der Geschichte



1952 Carrera Panamericana Klink 300 SL



... hier bei der Zieleinfahrt

Für ASC Mitglieder



„Das Schnauferl“ steht für Mitglieder des Allgemeiner Schnauferl-Club Deutschland e.V. für den Verkauf von oder die Suche nach Fahrzeugen, Ersatzteilen oder Literatur kostenlos zur Verfügung. Dieses Angebot gilt nicht für gewerbliche Anbieter.

Senden Sie Ihr Angebot oder Kaufgesuch unter Angabe der Mitgliedsnummer an:

ASC-Geschäftsstelle
z.Hd. Doris Mittwoch
Leuschnerstraße 1 · 70174 Stuttgart
dmittwoch@motorpresse.de

Mitglied Nr. 3958/14

ZU VERKAUFEN



Hebebühne, 2,5 to von Twinbusch

4 mal 4 Monate als Parkbühne benutzt.
Zum Abbau und Selbstabholung
im Raum Göppingen

Preis 2.600 €

targa911@mein.gmx

*Herzlich
willkommen*

ALS NEUE MITGLIEDER BEGRÜßEN WIR:

Götz Tintelnot
Pieter Wasmuth
Göran Vogt
Johann König

LG 03
LG 03
LG 05
LG 10

**Dieser Bereich
ist nur in der
gedruckten Version sichtbar.**



Das Schnaufferl

Ältestes Autler-Magazin Deutschlands seit 1901

Herausgeber:

Allgemeiner Schnaufferl-Club Deutschland e.V. (ASC-D)
www.asc-schnaufferlclub.com
www.facebook.com/allgemeinerschnaufferlclub

Präsident:

Uwe Brodbeck
Am Eschelbach 2 · D-71088 Holzgerlingen
E-Mail: brodbeck.uwe@t-online.de

Vizepräsidenten:

Jürgen Klatte (ojklatte@t-online.de)
Dr. Hans-Gert Schweigert (HG_Schweigert@web.de)
Gabriela Unbehaun-Maier (gm@gabma.de)

Sportpräsident:

Carl-Michael Emer (fulvius212@aol.com)

Schatzmeister:

Dr. Wolfram W. Loh (drlroh@drlroh.de)

Technischer Referent:

Hans Robert Schramm (schrammoldtimer@aol.com)

Referent Messing- und Vorkriegsfahrzeuge:

Wolfgang Presinger (w.presinger@gmx.de)

Beauftragter des Präsidenten für

Nachwuchs und Neue Medien:

Jochen Niemeyer (inido@t-online.de)

Geschäftsstelle & Anzeigenverwaltung:

Geschäftsstelle Doris Mittwoch
Leuschnerstraße 1 · D-70174 Stuttgart
Tel: +49 711-182-1424 · Fax: +49 711 182-1970
E-Mail: dmittwoch@motorpresse.de
Commerzbank Siegen
DE 75460800100358570000

Mitgliederverwaltung:

Baier-Consulting · Renate Baier
Am Münster Weg 9 · 76831 Heuchelheim-Klingen
Tel: 0170-2241131 · Fax: 0621-528821
E-Mail: asc-mitglieder.baier@t-online.de

Redaktion:

Chefredaktion: Uwe Brodbeck
E-Mail: brodbeck.uwe@t-online.de

Freie Mitarbeiter:

Nico Beilharz (nico.beilharz@dlh.de)
Johannes Hübner (autoconsult@web.de)
Malte Jürgens (juergens.suessen@t-online.de)
Lars Kahl (lars.kahl@icloud.com)
Bernd Ostmann (kontakt@bernd-ostmann.de)
Dr. Dr. Helmut Schmidt (info@drhelmutschmidt.de)
Claus Hinrich Wulff (ra.wulff@gmx.de)

Gestaltung, Satz + Bildbearbeitung:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1 · D-70174 Stuttgart
Nicole Peter
Tel: +49 (0)711-182-1965
E-Mail: npeter@motorpresse.de

Druck:

Druckerei Raisch GmbH & Co. KG
Auchtertstr. 14 · D-72770 Reutlingen
info@druckerei-raisch.de

Erscheinung:

10 x jährlich

Bezug:

Kostenlos für ASC-Mitglieder

Abo-Gebühr:

€ 40,-

Auflage:

2.000 Expl.

Anzeigenpreise:

Preisliste vom 01.01.2014



Die Landesgruppen

1. Traditionslandesgruppe e.V.

Baden-Württemberg - Pfalz - Saar
Präsident Dr. Hans-Gert Schweigert
Werderstr. 18 · D-68165 Mannheim
Tel: 0621 403533 · Fax 0621 442 131
Mobil +49 0172 633 1722
E-Mail: HG_Schweigert@web.de
www.allgemeinerschnaufferlclub
www.facebook.com/asc.lg.tradition

Geschäftsstelle: ASC Traditionslandesgruppe
Clubbüro c/o Automuseum Dr. Carl Benz
Ilvesheimer Straße 26 · D-68526 Ladenburg
Tel: +49 6203 9555177 · Fax +49 6203 9302499
E-Mail: lgtschnaufferlclub@t-online.de
www.allgemeinerschnaufferlclub

Bezirksgruppe Freiburg
Vorsitzender Toni Schlegel
Selzenstraße 17 · D-79280 Au
Mobil +49 179 5958689
E-Mail: tfschlegel@aol.com

2. LG Berlin-Brandenburg e.V.

Präsident Claus Hinrich Wulff
Schmidtstraße 20 · D-12621 Berlin
Mobil +49 0172 3862486
E-Mail: ra.wulff@gmx.de

3. LG Hansestädte & Schleswig-Holstein e.V.

Präsident Pertti Pitkänen
Herbert-Weichmann-Straße 75 · D-22085 Hamburg
Mobil +49 173 2863022
E-Mail: info@schnaufferlclub.com

4. LG Hessen e.V.

Präsident Ulf Appel
Siemensstraße 10 · D-63263 Neu-Isenburg
Tel: +49 173 3222218
E-Mail: ulf.appel@asc-lg-hessen.com

5. LG Niedersachsen e.V.

Präsident Ulrich Thein
Hirschberger Str. 7 · D-38350 Helmstedt
Tel: 05351-37117 · Mobil +49 151 56 21 89 83
E-Mail: uthein@t-online.de
www.niedersachsen.asc-schnaufferlclub.com

6. Gründungslandesgruppe Nordbayern e.V.

Präsident Jürgen Klatte
Klosterstraße 7 · D-91541 Rothenburg ob der Tauber
Tel: 09861-92530 (priv.) · 09861-874743-0 (geschäftl.)
Fax: 09861-874743-40
Mobil +49 171 4940802
E-Mail: ojklatte@t-online.de

7. LG Rheinland e.V.

Präsident Alexander Krahe
Butzweilerstrasse 35-39 · D-50829 Köln
Mobil +49 1511 5674167
alexanderkrahe@asc-rheinland.koeln
www.asc-rheinland.koeln

8. LG Südbayern e.V.

Präsident Dr. Carlo Kremer
Uhdenstraße 11 · D-82319 Starnberg
Tel: 08151-9739000 · Mobil: 0176-24176120
E-Mail: carlo.kremer@magenta.de

Geschäftsstelle: Südbayern e.V.
c/o Barbara Korcian
Kreillerstr. 48 · D-81673 München
Tel: 089-5166 8935 · Fax 089-99950262
E-Mail: info@asc-suedbayern.de
www.asc-suedbayern.de

9. LG Westfalen e.V.

Präsident Dr. Michael Schmücking
Breite Strasse 159 · D-22767 Hamburg
Tel: 040 3981 5510 · Mobil +49 160 96439326
E-Mail: asc.schmuecking@gmx.de oder
b.denker@gmx.com (privat)
E-Mail: praesident@asc-westfalen.de
www.westfalen.asc-schnaufferlclub.de

10. LG Westfalen-Süd e.V.

Präsident Wolfgang Krämer
Bogenstraße 4 · D-57080 Siegen
Tel: 0271 353500 · Fax: 0271-353583
Mobil +49 170 4870493
E-Mail: w.kraemer@kraemer-stahl.de oder
n.kraemer@kraemer-stahl.de
www.asc-westfalen-sued.de

11. LG Rhein-Ruhr e.V.

Präsident Holger Ahlefeldt
Kraepelinweg 35 · D-44287 Dortmund
Tel: 0231 454371 · Mobil +49 172 6408802
E-Mail: holger@holger-ahlefeldt.de

12. LG Sachsen / Sachsen-Anhalt e.V.

Präsident Dr. Klaus Wentzel
Birkenhain 3 · D-06905 Bad Schmiedeberg
Tel: 034925 71111 · Fax 034925 721360
Mobil +49 172 3610941
E-Mail: rene.wentzel@yahoo.com

13. LG Hammonia e.V.

Präsident Dr. Oliver Welp
c/o Turnbull & Irrgang GmbH WPG StBG
Bleichenbrücke 9 · D-20354 Hamburg
Tel: 040 356004-0 · Fax: 040 356004-45
Mobil +49 172 9170367
E-Mail: o.welp@asc-hammonia.de
www.asc-hammonia.de

14. LG Württemberg-Hohenzollern e.V.

Präsident Rainer Klink
c/o Boxenstop Museum
Brunnenstr. 18 · D-72074 Tübingen
Tel: 07071 92 90 20 · Mobil +49 172 7863638
E-Mail: r.klink@boxenstop-tuebingen.de
https://wh-stuttgart.asc-schnaufferlclub.de

15. LG Bodensee e.V.

Präsidentin Gabriela Unbehaun-Maier
Parkstraße 3 · D-78224 Singen
Tel: +49 7731 61697
Mobil +49 172 1026808
E-Mail: gm@gabma.de

16. LG Oldtimer ASC-Lech-Arlberg e.V.

Präsident Richard Grisseemann
Pension Grisseemann
Tannberg 129 · A-6764 Lech am Arlberg
Tel: +43 5583 2221 · Mobil +43 6641633265
E-Mail: grisseemann@lech.at



Namentlich gekennzeichnete Beiträge stellen jeweils die Meinung des Verfassers dar. Einsender von Zuschriften erklären sich grundsätzlich mit einer eventuellen redaktionellen Bearbeitung einverstanden. Für unverlangt eingesandte Beiträge wird keine Haftung übernommen. Bild- und Textveröffentlichungen aus dieser Ausgabe nur mit schriftlicher Genehmigung der Redaktion.

Copyright:

©Allgemeiner Schnaufferl-Club Deutschland e.V. (ASC-D)

Archiv des Allgemeiner Schnaufferl-Club:

Landesgruppe Berlin in der Classic Remise
Wiebestraße 36/37 · D-10553 Berlin
Tel. +49 30 4331944 od. +49 171 927 1679
Fax. +49 30 4377 4643 · E-Mail: maul1@t-online.de

Ansprechpartner:

SB Ulrich Geisenheyner

**Schnaufferl Nr. 01/2026 erscheint
im Februar 2026**

Anzeigenschluss: 21. Januar '26

Redaktionsschluss: 21. Januar '26



**10 % Nachlass auf Kasko
für Mitglieder des ASC**

BELMOT®

Die Allgefahren-Versicherung für Oldtimer.

- Schutz auch bei Motor-, Getriebe- und Bruchschäden
- Versicherung zum Wiederbeschaffungswert möglich
- 30 % Vorsorgeversicherung bei Wertsteigerung



Mannheimer Versicherung AG
Generalagentur Rainer Klamser
 Frontalstraße 31 · 75392 Deckenpfronn
 Tel. 07056.3308 · Mobil 0170.2761868
rainer.klamser@t-online.de
klamser.mannheimer.de

Schnaufferlbruder Rainer Klamser



Die Mannheimer Versicherung AG ist ein Unternehmen des Continentale Versicherungsverbundes auf Gegenseitigkeit.