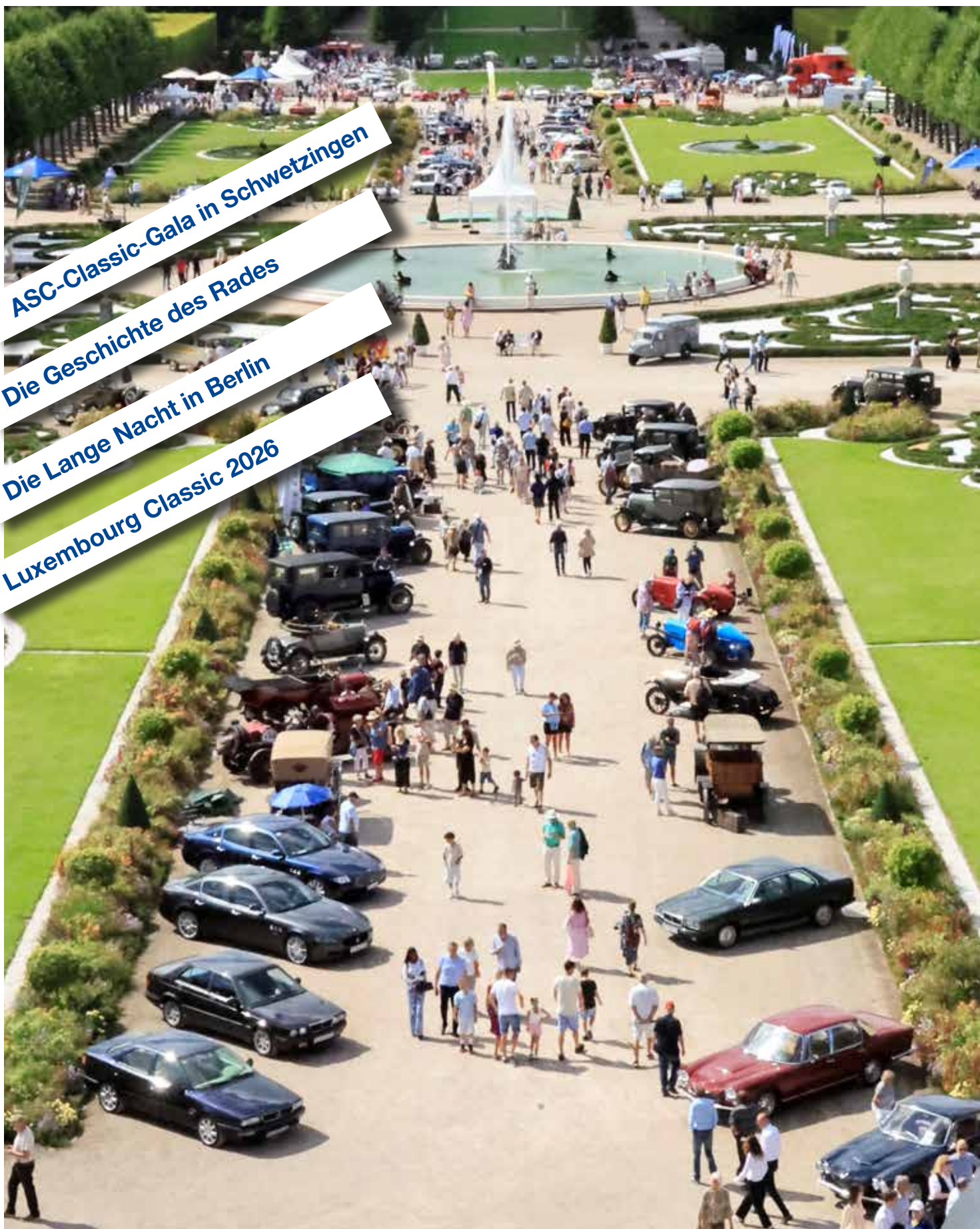


AUSGABE 08/2026



DAS SCHNAUFERL

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



ASC-Classic-Gala in Schwetzingen

Die Geschichte des Rades

Die Lange Nacht in Berlin

Luxembourg Classic 2026

Petzoldt's®

Oldtimer-Pflegeprodukte
seit 1988

eventuell



www.petzoldts.de

Petzoldt's OHG • Lütkenheider Str. 10 • 58099 Hagen

Tel.: +49 (0) 23 31 48 33 40

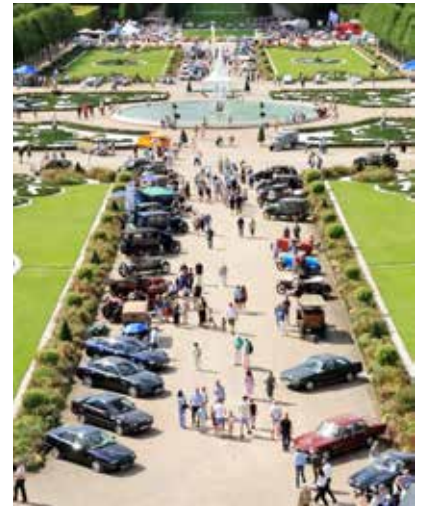
Editorial

Uwe Brodbeck

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



INHALT



Titelbild:

Auf der ASC-Classic-Gala:
Perspektive vom Schlossdach

Foto: Andreas Moosbrugger

4

ASC-Classic-Gala-2026 in Schwetzingen

8

Dr. Wolfram Loh – Eine Reise nach Schwetzingen
mit einem 100 Jahre alten Azuto

10

Luxembourg Classic 2026

16

SB Konrad Auwärter wurde aufgenommen
in der FIVA Hall of Fame

18

Mit dem Schnauferl bei der langen Nacht
der Museen in Berlin

20

Erfindung des Rades - Mit einer Tonscheibe begann
alles

22

Fahrt ins Blaue zum Gut Obermühle
in Kirchensittenbach

24

LG Rhein Ruhr - Picknick mit Stil auf Schloss
Lembeck

26

LG Tradition: Ein perfekter Tag im September

28

Mit der FIVA ID Card in Italien in der Lombardei

29

LG Rheinland trauert um zwei Mitglieder:
SB Reiner Klein und Gerhard Ploenes
Buchtipps

29

Marktplatz / Leserbrief / Geburtstage

31

Anschriften der Landesgruppen

Liebe Schnauferldamen, liebe Schnauferlbrüder,

in einem der letzten Hefte habe ich mich etwas besorgt geäußert über die Anerkennung unserer Oldtimer in der Öffentlichkeit. Was ich jetzt aber unter anderem in der schwäbischen Kleinstadt Neuffen mit seinen rund 6 000 Einwohner erlebt habe, hat mich tief beeindruckt. Ein ruhiges Team hat die Tradition des früheren Neuffener Bergrennen aufleben lassen und seit drei Jahren ein Revival ins Leben gerufen. Nicht mehr auf Bestzeit, sondern wie bei der Mille als Gleichmäßigkeitsfahrt tituliert. Ich bin mit dem Veritas RS mitgefahren und habe nur gestaunt. Über 150 Oldtimer und Youngtimer und auch neuere Rennwagen waren im Ortskern versammelt, und vor jeder privaten Garage parkten die Autos. Die „Dorfstraße“ war über einen Kilometer lang gesperrt, an den Begrenzungsgittern standen über 25 000 Menschen, und LG 14-Präsident Rainer Klink präsentierte jedes Auto, das dann den Berg hinauf fuhr.

Eine solche Begeisterung seitens der Zuschauer aber auch der Einwohner habe ich nur bei der Mille in den neunziger Jahre erlebt. Und es war Prominenz da, die mit Autogramm schreiben fast nicht nachkamen. Le Mans-Sieger Stuck und Ludwig, Prinz Poldi von Bayern, Roland Asch, Christian Geistdörfer und der mehrfache DTM-Meister Bernd Schneider. Meine Frage: Wie schafft es eine Kleinstadt auf der Schwäbischen Alb, solch einen Oldtimer-Event hin zu kriegen, der Massen von Menschen anzieht und begeistert? Jedenfalls großes Kompliment an die Macher und vielleicht auch ein Vorbild für andere Städte und Gemeinden, die in früheren Jahren mit Rennsport zu tun hatten.

Begeisterung für die Oldtimer aber auch im weitläufigen Park des Schwetzingen

Schlosses. Die ASC-Classic-Gala, wiederum von SB Johannes Hübner organisiert und durchgeführt, zog tausende von Besuchern in ihren Bann. Und man konnte nur staunen, was der Macher Hübner da wieder auf die Beine gestellt hat. Rund 160 alte und teils sehr alte automobile Preziosen waren zu bewundern, und auch das Rahmenprogramm konnte sich sehen lassen.

Ein Highlight der ASC-Classic-Gala war wieder unser Abend am Freitag vor dem Südflügel des monumentalen Schlosses, den fast 100 Schnauferldamen und Schnauferlbrüder besuchten. Ein Wechsel des bisherigen Caterer und das Fehlen des singenden Pizzabäckers (seine Mutter in Neapel hatte runden Geburtstag) war spürbar, aber dennoch war die Stimmung mehr als gut, und wie immer war es eine gute Gelegenheit, sich mit ASC-Mitgliedern aus unterschiedlichen Landesgruppen zu unterhalten und auch alte Freundschaften aufzufrischen. Einen Besuch im nächsten Jahr kann ich nur empfehlen

Wenn auch der Herbst schon vor der Tür steht, so gibt es noch viele Gelegenheiten, mit dem Oldtimer etwas zu unternehmen. Nutzen Sie die schönen Herbsttage und genießen Sie die ausklingende Saison.

Mit den besten Schnauferlgrüßen

Die ASC-Classic-Gala 2026

Immer wieder aufs Neue ein Erlebnis ist die ASC-Classic-Gala im Park des Schwetzingen Schlosses.

Die LG Tradition als „vor-Ort“ Landesgruppe ist betraut mit der Organisation, Bestückung, Dekoration und was so alles dazugehört, um die ASC-Lounge präsentieren zu können, die sich ja an prominenter Stelle direkt neben dem Haupteingang befindet.

SD Renate Baier als Chefin organisiert im Vorfeld Helfer, um die Bestückung der Lounge zu ermöglichen und Dekomaterial aufzubauen, bestellt Leihmöbel, Getränkewagen, Helfer für den Standdienst und natürlich auch dann wieder Helfer, wenn es dann am Sonntagabend um den Abbau und den Rücktransport in die ASC-Garage geht.

Zusätzlich muss ja für den bereits traditionellen Clubabend das Catering ausgesucht und bestellt werden (wobei man hier leider ausschliesslich auf einen vom Schloss vorgegebenen Caterer zurückgreifen kann). Auch das Ausstellungsfahrzeug, dieses Jahr die Benz Victoria der LG 1, muss im Carl-Benz-Museum geholt und ganz wieder zurückgebracht werden. Hier darf und muss man auf jeden Fall allen Helfern einen großen Dank aussprechen, denn es ist viel Arbeit, bis alles steht. Als diesjährige Idee, um auch mal „etwas Neues“ in der Lounge zu bieten, konnten wir mit einer Fotobox aufwarten, die wir von SB Nollenberger gestellt bekamen und die recht gut mit viel Spaß genutzt wurde. Unser SB

Michael Reul stellte neben die Victoria noch seinen schönen Porsche 356, der auch ausgiebig fotografiert wurde, sowie einen VW T1-Pritschenbus.

Nachdem es freitags bis ca. 14 Uhr sehr stark geregnet hatte und natürlich auch schon die ersten Preview-Gäste auf der Matte standen, ging es dann los. Getränke, Snacks, Vorbereitungen für den Clubabend. Der bange Blick auf die Wettervorhersage erübrigte sich ja dann, es blieb warm und trocken.

Nach und nach trafen immer mehr Fahrzeuge ein, die ihre Position zugewiesen bekamen, und der Park füllte sich auch freitags, dem sog.





Es ist angerichtet die ASC-Lounge



SB Johannes Hübner, der "Macher" der ASC Classic-Gala, bestens gelaunt vor der Masera-Sonderschau

Preview-Tag, bereits mit vielen Besuchern.

Unser Clubabend konnte schön im Freien stattfinden, mit ca. 90 Personen war er gut besucht, und es ist jedes Jahr eine Freude, „altbekannte“ Gesichter wiederzusehen, zu denen man über die Saison eher wenig Kon-

takt hat, da von Nord nach Süd, incl. Luxemburg, Österreich und Schweiz Besucher anwesend waren. Es war ein stimmungsvoller Abend mit vielen netten Gesprächen, am Ende abgerundet vom traditionellen Feuerwerk, welches von den ASC-Classic-Gala-Veranstaltern veranstaltet wurde. Die letzte Gäste verließen das Fest gegen 23.30

Uhr. Vollzugsmeldung von Renate: Weissburgunder ist schon leer.

Die beiden offiziellen Besuchstage im Park waren jeweils bereits ab ca. zehn Uhr sehr gut besucht. Die Möglichkeit, mal Fotos ohne Publikum und nur von Autos zu machen, besteht also nur gleich morgens, was hier auch an





Die Victoria der LG 1 war immer wieder ein gesuchtes Fotomotiv

beiden Tagen jeweils ab ca. 8.30 Uhr genutzt wurde.

Die vielen Besucher schlenderten durch den schönen Schlosspark, bewunderten weit über 100 Fahrzeuge aller Provinzen und Baujahre, fotografierten sehr viel (hier konnte man dann viele Hundert Fotos und Videos auch auf vielen Facebook- und Instagram-Seiten sehen), waren fasziniert von den diversen Sonderausstellungen wie z.B. 100 Jahre Maserati, Passione Dino (also Fiat und Ferrari), 90 Jahre BMW 328 in verschiedensten schönen Varianten oder auch Heritage Peugeot. Genauso hoch im Kurs standen die vielen Clubstände, Infostände und Verkaufszelte sowie die verschiedenen Gastronomie-Zelte. Unsere Lounge war an beiden Tagen

immer sehr gut besucht, Renate mit ihrem Team versorgte alle Gäste mit Kaltgetränken, Kaffee, Kuchen und Snacks. Da konnte man dann immer wieder in Ruhe plaudern und Bezingespräche führen.

Auch an der Victoria der LG 1 war ständig Betrieb, hier musste unablässlich Auskunft gegeben werden nach Fragen wie z.B.: „Ist das das Auto von Bertha Benz?“, „Fährt das noch?“, „Mit was wird der Motor denn betankt?“ usw. usw. Man musste auch immer drauf achten, dass nicht einzelne Besucher auf das Auto klettern, was nach vorheriger Frage immer wieder gerne ermöglicht wurde als Fotomotiv. Und wann kann man denn mal auf einem über 130 Jahre alten Automobil sitzen? Aber egal, wieviel



man hier reden musste, es machte viel Spaß, die Begeisterung der Besucher war riesig und auch Kontakte mit potentiellen Neumitgliedern konnten geknüpft werden. Zwischendrin war sogar mal Zeit, bei unserem SB Dario Fontanella (ja, der Erfinder des Spaghettiels!) einen Eisbecher zu genießen.

Der Sonntag bei erneut schönstem Wetter war dann nachmittags gekrönt von der Siegerehrung, die SB Johannes Hübner mit seiner Crew sehr informativ den vielen Zuschauern präsentierte. Best of Show wurde ein Maserati A 6 GCS Barchetta aus dem Baujahr 1954. Hier alle Ergebnisse wiederzugeben, das führt zu weit, aber auf der Seite www.classic-gala.de/concours/prämierungen sind alle Siegerfahrzeuge und die zugehörigen Klassen zu finden. Hier dürfen wir allen Pokalempfängern herzlich gratulieren, natürlich waren auch wieder einige Sieger aus den Reihen des ASC dabei.

Gegen Sonntagabend geht dann die Hektik los mit dem Abbau, der Rückführung von Fahrzeugen, der Wieder-



einlagerung des Clubmaterials in der Garage usw. usw., aber Renate hatte das alles wieder vorbildlich organisiert und gegen 21.30 Uhr war dann sozusagen „Ende der Veranstaltung“ für die Helfer. Weiter geht es dann mit der ASC-Classic-Gala 2027 vom 27.08. bis zum 29.08.2027. Wir freuen uns schon heute auf ein Wiedersehen (gerne auch vorher!). Und übrigens: Die diesjährige ASC-Classic-Gala wurde von 22.500 Zuschauern besucht, obwohl der Freitags anfangs

noch so verregnet war.
Eine kleine persönliche Anmerkung zu den ausgestellten Fahrzeugen: Die Anzahl der Vorkriegs- und Messingfahrzeuge war dieses Jahr geringer als die Jahre zuvor. Das scheint den aktuell vorherrschenden „Trend“ zu bestätigen, dass mittlerweile jüngere Leute an diesen ganz alten Veteranenfahrzeugen immer weniger Interesse haben und „neueres“ Blech bevorzugen. Hoffen wir, dass dieser Trend sich nicht noch weiter fortsetzt und der Nachwuchs

hierfür schnell gewonnen werden kann.
 Wer noch viele Fotos sehen will, hier gibt es noch ordentlich Auswahl:
www.facebook.com/allgemeiner-schaufelclub
 oder
www.instagram.com/asc.lg.tradition

Text: SB Lars Kahl
 Fotos: SB Lars Kahl, Andreas Moosbrugger



Die "Kleinen" sind natürlich auch vertreten



SB Michael Nollenberg hat sein schönes Auto toll dekoriert

Eine Reise nach Schwetzingen

SB Dr. Wolfram Loh über seine rund 400 Kilometer lange Fahrt mit einem hundert Jahre alten Azuto.



Gut und ohne Panne angekommen: Pierce Tourer von 1927

Wie fast in jedem Jahr planten meine Frau und ich zur Johannes Hübners ASC-Gala-Schwetzingen zu fahren, und das natürlich auf „Achse“. Für die Streckensuche wandten wir uns an Google Maps, jedoch unter Vermeidung von Autobahnen. Als ich am Vorabend unseren gelben Pierce Arrow Roadster reisefertig machen wollte, bekam ich überraschenderweise einen Korb. Infolge zündungsmäßiger Mangelversorgung verweigerte er den Dienst, und ich konn-

te das Problem so kurzfristig auch nicht lösen. blieb als Alternative noch ein 1927 Pierce Tourer, der schon bei der Bertha-Benz seine Zuverlässigkeit unter Beweis gestellt hatte.

Nach den heißen Juli- und Augusttagen stand es mit dem Wetterbericht nicht zum Besten, und man musste sich auf jede Wetterlage einstellen, d. h. Verdeck drauf lassen. Google Maps hatte sich eine tolle Strecke einfallen lassen, die uns am südlichen

Rand des Westerwalds in den Hochtaunuskreis und schließlich nach Wiesbaden führte. Dabei haben wir Dörfer durchfahren, deren Namen wir weder kannten noch jemals dort vorbeigefahren sind. Jedoch war die Strecke landschaftlich wirklich sehr schön, so dass auch der leichte Regen nicht störte. Ausgangspunkt unserer Strecke war Haiger und Endpunkt natürlich Schwetzingen, laut Google Maps rund 200 km. Der Wagen lief gut, die Strecke war schön und so erreichten wir gegen Mittag Wiesbaden. Unan-

genehm waren lediglich die Wellen im Asphalt, die sich während der vergangenen sehr heißen Wochen gebildet haben. Das Fahrwerk unseres alten Autos nahm diese Wellen übel, was zu häufigen Lenkkorrekturen führte.

Von Wiesbaden aus ging es recht zügig am Rhein entlang durch Mainz und an Worms vorbei. Ich konnte den Pierce so richtig laufen lassen, so dass wir in dem Freitagnachmittag-Verkehr gut mitschwimmen konnten. Der Endanflug durch Mannheim gestaltete sich etwas mühsamer wegen der vielen Ampeln. Für ständiges Anfahren, Bremsen und Kuppeln sind unsere alten Autos nicht gemacht worden. Das Wetter wurde schöner, und wir freuten uns, als wir im Hotel unser Gepäck lassen konnten und anschließend in den Schlosspark in Schwetzingen einfuhren. Wie immer saß unser SB Johannes Hübner an der Einfahrt und begrüßte jeden einzelnen Ankömmling, so auch uns.

Eine so lange Fahrt in einem fast 100 Jahre alten Auto inmitten des allgemeinen Fahrzeugverkehrs ist etwas anderes, als die sonst üblichen Fahrten ums Haus herum. Ständig stellt man sich die Frage, ob man wohl ohne Panne ankommt, ob das Auto keine verdächtigen Geräusche produziert und wie der weitere Streckenverlauf ist. Für uns sind die Fahrten nach Schwetzingen, aber auch zu anderen Destinationen, immer ein kleines prickelndes Abenteuer. Es gibt dabei keine Veranstaltungsorganisation, keine Streckenposten, keine Wertungsprüfungen, sondern einfach nur Strecke. Man fühlt sich dann immer irgendwie ein wenig wie in den 20iger Jahren, als unsere Autos gebaut wurden.

Die ASC-Gala Schwetzingen ist immer etwas Besonderes! Nicht nur die vielen Autos, das fantastische Ambiente des Schlosses mit seinen wunderschönen Gartenanlagen, die teilweise skurril gekleideten Herrschaften, besonders die hübschen Damen, all das ist die Reise nach Schwetzingen allemal wert. Besonders hervorzuheben ist das Abendessen des ASC vor dem Schloss, was in diesem Jahr qualitätsmäßig nicht ganz kritiklos war und gegenüber den Vorjahren etwas abfiel. Dafür entschädigte das Wiedersehen mit vielen Freundinnen und Freunden aus dem ASC.



Auch das Heck ist eindrucksvoll: Pierce Tourer von SB Dr. Loh

Unser Auto war platziert, und so gehörte der Samstag dem Rundgang zur Besichtigung der vielen tollen Fahrzeuge aus allen Epochen und Herstellerkreisen. Wenn man dann alle Autos gesehen, das Eis bei La Fontanella genossen und eine Ruhepause am großen Brunnen zur Entspannung eingelegt hat, dann geht man zur ASC Lounge und genießt den tollen Service unserer Renate Baier. So in etwa verlaufen dann die Samstage und Sonntage, an deren Abenden man sich in den vielen Lokalen vor dem Schloss trifft, um das Thema Auto nochmals intensiver zu diskutieren.

Beide Tage waren von hohen Besucherzahlen geprägt, so dass der Park eigentlich immer voller Leute war. In diesem Jahr stand das Thema Maserati im Vordergrund, und es waren auch wirklich tolle Fahrzeuge dieser Marke präsent. Die Mittelgasse vor dem Schloss gehört traditionell den Vorkriegsfahrzeugen, von denen es in diesem Jahr auch einige mehr hätte geben können. Ein besonderer Anziehungspunkt waren die Hallen auf der linken Seite des Schlosses, in denen u. a. autofine Kunst, Vintage-Kleidung und Fahrzeugliteratur ausgestellt wurden.

Der krönende Abschluss der ASC-Gala Schwetzingen ist natürlich der Sonntagnachmittag mit der Bekanntgabe der Prämierung und der Übergabe der Pokale an die Halter der prämierten Fahrzeuge. Das bedarf allerdings einer starken Batterie und guter Zündkerzen, weil man alljährlich in einer längeren Fahrzeugschlange aufgereiht wird, die sich nur sehr langsam bewegt. Das liegt natürlich auch an den fachlichen, aber auch persönlichen Kommentierungen von Johannes Hübner, mit denen er jedem einzelnen Fahrzeug und seinem Halter gerecht wird. So durften auch wir einen kleinen Pokal für unser Auto mitnehmen.

Die Rückfahrt verlief ebenso problemlos wie die Hinfahrt, wir hatten uns aber eine andere Strecke über den Westerwald vorgestellt, die wir in der Auseinandersetzung mit Google Maps aber nicht gefunden haben. So war es kein Wunder, das wir wieder dieselben nun nicht mehr unbekannten Orte und Strecken durchfuhren, kurz vor einem starken Gewitter dann allerdings die schützende Halle unseres Autos trocken erreichten. Es hat wieder einmal richtig Spaß gemacht, diese Reise nach Schwetzingen.



KLEINES LAND GANZ GROSS

**Abwechslungsreiche Strecken
und malerische Landschaften
prägten die Rallye
durchs Großherzogtum**





Ein eingespieltes Team: Walter Röhl und Christian Geistdörfer unterwegs im Porsche 912



Es gebe keinen Königsweg zur Mathematik, wusste schon der griechische Mathematiker Euklid. Doch bei Klassiker-Rallyes ist die Mathematik der Königsweg zum Sieg. Denn nur, wenn der Fahrer korrekt Durchschnittsgeschwindigkeiten berechnen und der Beifahrer virtuos mit Stoppuhren umgehen kann, winken Siegchancen. Auch bei der Luxembourg Classic.

Dabei ist Ehrgeiz keineswegs alles: „Für mich ist das viel zu kompliziert“, lacht Sylvie Lambert, Beifahrerin im Innocenti Mini Cooper 1300 mit der Startnummer 68 und Luxemburger Kennzeichen. „Wir sind zum Spaß dabei, für uns ist es die erste Rallye. Hauptsache, ankommen!“, ergänzt sie mit einem Seitenblick

auf ihren Mann Jean-Louis. „Stimmt“, pflichtet der ihr bei, „ich sehe es auch entspannt.“ Und fügt noch hinzu, dass der Mini Jahrgang 1972 sei. „Genau wie meine Frau.“

Die 6. Luxembourg Classic ist so facettenreich und schillernd wie eine Disco-Kugel im Scheinwerferlicht. An die Menschentrauben, die sich um Rallye-Legende Walter Röhl und seinen Beifahrer Christian Geistdörfer bilden, die im Porsche 912 am Start sind, hat man sich zwar schon gewöhnt. Die beiden lassen es ruhig angehen, werden als Gesamtvierzigste ins Ziel boxern.

Doch bei Raritäten wie dem La Buire Type 11B 12CV Torpedo Sport der Luxemburger Aly Weicherding und Rom

Colle müssen selbst Experten nachfragen, was es mit der vergessenen Marke aus Lyon auf sich hat. Die Bandbreite ist riesig – so grummelt im Fahrerlager der 3,0-Liter-V12 eines Ferrari 250 California mit dem Wispern des Wartburg 353 S-Prototyps mit VW-1,3-Liter-Viertakter um die Wette.

Auf die Frage, ob er denn keine Angst habe, dass dem millionenteuren Supersportwagen aus Maranello etwas zustoßen könne, antwortet Georg Stummeyer, der von seiner Frau Jutta gelotst wird und den Wagen bereits seit 1989 besitzt, gelassen: „Warum denn? Es ist doch auch nur ein Auto.“ Seine Gattin sieht das indes etwas differenzierter: „Es stimmt zwar, aber es täte schon weh, sollte etwas kaputtgehen.“ Als





hätte sie es geahnt – am ersten Tag scheiden die beiden leider aus.

Als sich das Feld an besagtem ersten Rallye-Tag auf den Weg macht, ist vom BMW Z8 Roadster bis zum Vorkriegs-Alfa Romeo 6C 1750 mit Zagato-Karosserie, vom Fiat 131 Abarth bis zum Skoda 120 L oder Dodge Charger R/T ein breites Teilnehmer-Spektrum am Start. Behutsam wird der Tau vom seltenen Fiat 2300 S Coupé im goldfarbenen Ghia-Kleid abgewischt, der den Wagen wie einen Gaze-Schleier verhüllt.

Bunter und unbeschwerter geht es in Startnummer 86 zu, einem Talbot-Matra Murena. Wenn man schon drei Sitze hat, sollte man auch zu dritt fahren,



denkt sich sein Besitzer Luc Hohenbild. Und nimmt gleich seine Kumpels Luis Horstmann und Theodor Pollino mit. Die Drei sind Jahrgang 2005, das Auto ist von 1981. „Mein Papa hat so einen“, erzählt Luc. „Also haben wir auch für mich nach einem gesucht. Er war nicht mehr ganz taufisch, aber ich sollte ja lernen, selbst zu schrauben.“ Papa Jens ist mit Beifahrerin Bettina Petsch ebenfalls am Start, auch er in seinem Murena, Baujahr 1982.

Die erwähnte Wartburg-Besatzung aus dem sächsischen Siebenlehn wiederum, bestehend aus Vater Michael Schubert und Sohn Hendrik, war bei jeder Luxembourg Classic dabei. „Immer mit einem anderen Wartburg“, betont Michael. Dass dieser hier seltener

als der immerhin 106-mal gebaute Ferrari ist, wissen nur Kenner. „Es handelt sich um einen von drei Versuchswagen mit VW-Motor, alle drei existieren noch“, fügt er hinzu. Am ersten Tag krankt die Ost-Limousine an verrußten Zündkerzen, am zweiten läuft sie wieder.

Auch für die Rallye läuft es. Denn was der sportliche Leiter und Strecken-Guru Ed Goedert auf die Beine gestellt hat, kann sich sehen lassen. Es ist nicht leicht, in einem Land, dessen Nord-Süd-Ausdehnung bei 82 und dessen Ost-West-Weite bei 57 Kilometern liegt, sechsmal eine mehrere 100 Streckenkilometer lange Rallye über zwei Fahrtage auszutüfteln und dennoch möglichst wenige Wiederholungen einzuflechten. Die Wertung erfolgt





in der sogenannten Sanduhrklasse, elektronische Hilfsmittel sind verboten. „Dieses Mal haben wir das Mullerthal ausgespart, aber an tollen Strecken wird es nicht mangeln“, erläutert er vor dem Start. Er verspricht nicht zu viel. Die erste Etappe, 244 Kilometer lang, führt über teils winzige Straßen durch die malerischen Luxemburger Ardenne in den Norden. Für Teilnehmer wie den La Buire, einen Bentley mit 4,5-Liter-Motor von 1924 oder den Invicta S-Type von 1932 eine echte Herausforderung.

Das Wetter spielt mit, es ist sonnig und warm, die Stadt Wiltz mit ihrem malerischen Schloss bietet die perfekte Kulisse zur Mittagspause. Sieben Wertungsprüfungen (WP), drei Zeitkontrollen

(ZK) und eine Durchfahrtskontrolle (DK) stehen auf dem Programm, zu absolvieren in einer Sollzeit von 381 Minuten. Höhepunkt ist die WP 7 auf dem Goodyear-Testgelände bei Colmar-Berg, wo es gilt, die Zeit einer 3,04 Kilometer langen Referenzrunde so exakt wie möglich zu wiederholen.

An Tag zwei heißt es, 214 Kilometer in 340 Minuten zu schaffen. Ziele sind das „Minett“, einst boomende Bergbau- und Industrieregion im Süden des Landes mit ihren Zeugen der Montankultur und die Mosel mit ihren Weinbergen. Sechs WP, drei DK und drei ZK sind angesetzt. Außerdem macht der Rallye-Tross einen Abstecher nach Rodemack in Frankreich mit seiner mittelalterlichen Bausubstanz, das den





Höhepunkt ist die WP 7 auf dem Goodyear-Testgelände bei Colmar-Berg, wo es gilt, die Zeit einer 3,04 Kilometer langen Referenzrunde so exakt wie möglich zu wiederholen.

An Tag zwei heißt es, 214 Kilometer in 340 Minuten zu schaffen. Ziele sind das „Minett“, einst boomende Bergbau- und Industrieregion im Süden des Landes mit ihren Zeugen der Montankultur und die Mosel mit ihren Weinbergen. Sechs WP, drei DK und drei ZK sind angesetzt. Außerdem macht der Rallye-Tross einen Abstecher nach Rodemack in Frankreich mit seiner mittelalterlichen Bausubstanz, das den Beinamen „lothringisches Carcassonne“ trägt.

Über Schengen, bekannt wegen des Vertrags über den Wegfall von Personenkontrollen an diversen europäischen Binnengrenzen, geht es zuletzt am Großherzoglichen Palast vorbei zum Ziel auf dem Place Guillaume II – „Knuedler“ genannt. Gelegen im Herzen von Luxemburg-Stadt, wo Starköchin Léa Linster die Teams mit Madeleines begrüßt. Unterm Strich siegt am Ende nicht nur die Mathematik, sondern auch das Motto „Hauptsache dabei“. Zum gleichnamigen Team zählen die Gesamtsieger Sabine und Stefan Kunze im BMW 323i von 1984. Im Vorjahr lagen sie auf Platz zwei, nachdem sie 2024 im M3 Cecotto gewonnen hatten. Schon damals versprach Sabine Kunze, das werde

sicher nicht die letzte Luxembourg Classic der beiden gewesen sein. Sie hat Wort gehalten.

Text: Peter Michaely
Fotos: Thomas Kurz, Arturo Rivas





ERGEBNISSE

6. Luxembourg Classic 2026, Streckenlänge 458 km

GESAMTWERTUNG

1. Team "Hauptsache Dabei"
Stefan und Sabine Kunze / BMW 323i / 1984
2. Team "Petrol and Passion"
Jascha Alexander und Pauline Jacobs/Porsche 911 Carrera 3.2 Targa / 1988
3. Team "Union Präzision"
Thomas Breitkopf und Christine Senftleben / BMW M 635 CSi/ 1985
4. Team "Hauptsache Dabei"
Dr. Stefan und Sabine Krauss / Ford Mustang / 1966
5. Patrick und Tanja Collé-Heirens / Porsche Carrera 3,2 / 1988

Alle Ergebnisse unter event.motorpresse.de



SB KONRAD AUWÄRTER

in FIVA Hall of Fame aufgenommen

Im September fand ein besonderer ASC-Clubabend der Landesgruppe Württemberg-Hohenzollern im Auwärter-Museum in Stuttgart-Möhringen statt. Viele ASC-Mitglieder waren Gäste von Dr.-Ing. Konrad Auwärter, dem eine Woche davor eine besondere Ehrung zuteil wurde. Der Oldtimer-Weltverband Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) hat unseren Konrad Auwärter in die Hall of Fame der FIVA aufgenommen, die höchste Auszeichnung, die bisher nur an drei Deutsche ging, an den ehemalige Volkswagenchef Prof. Carl H. Hahn, den zweifache Rallyeweltmeister Walter Röhrl und Prof. Friedhelm Loh. Mit der Auszeichnung ehrte die FIVA nicht nur einen erfolgreichen Omnibusbauer, vielmehr ehrte der Weltverband einen Bewahrer, einen Vermittler und einen Brückenbauer zwischen Generationen, der gezeigt hat, dass Herkunft und Zukunft keine Gegensätze sind, sondern einander brauchen.

Konrad Auwärter zitierte aus der Laudatio von Karlheinz Jungbeck, FIVA Vice President Culture & Youth und zugleich Touristik-Präsident des ADAC wie folgt: „Historische Fahrzeuge sind weit mehr als ein technisches Produkt. Konrad Auwärter hat früh erkannt, dass dieses Erbe nicht von allein erhalten bleibt. Fahrzeuge können verschwinden, Unterlagen verloren gehen, Wissen kann mit den Menschen, die es besitzen, unwiederbringlich verloren sein. Bewahren bedeutet deshalb viel mehr als das Abstellen eines Fahrzeuges in einer Halle. Es bedeutet sam-



FIVA-Vizepräsident Karlheinz Jungbeck (rechts) und FIVA-Direktor Timo Vuortio (Mitte) bei der Verleihung „Hall of Fame-Mitglied“ an Konrad Auwärter

mel, restaurieren, dokumentieren, erklären und vor allem: Menschen zusammenzubringen. Genau dieser Aufgabe widmen Sie sich seit vielen Jahren mit einer Konsequenz und Leidenschaft, die weit über die Grenzen des eigenen Unternehmens und der Marke Neoplan hinausreichen. Sie bewahren nicht nur einfach Fahrzeuge, Sie bewahren Erinnerungen, dokumentieren Wissen und machen technische Entwicklungen nachvollziehbar. Damit schaffen Sie die Voraussetzungen dafür, dass auch kommende Generationen verstehen können, welche handwerklichen, konstruktiven und unternehmerischen Leistungen in diesen Fahrzeugen stecken.“

In seinen weiteren Ausführungen verwies der FIVA Vice Präsident auf einen weiteren wesentlichen Grund für die Auszeichnung: Es handelt sich um die von Konrad Auwärter aufgebaute und frei zugängliche Datenbank historischer Busse. Über zweieinhalbtausend Fahrzeuge sind darin inzwischen dokumentiert. Damit hat er ein Nachschlagewerk geschaffen, das Besitzern, Restauratoren, Museen, Historikern und Liebhabern hilft, Fahrzeuge richtig einzuordnen und ihre Geschichte zu sichern. Außerdem wurde mit dieser Datenbank - www.historische-busse – Wissen zugänglich gemacht, das sonst vielfach verstreut oder verloren wäre.

Zum Abschluss des geselligen Clubabends gratulierte Rainer Klink, Präsident der ASC-Landesgruppe Württemberg-Hohenzollern, unserem Konrad Auwärter zu dieser ehrenvollen Auszeichnung und brachte seine Freude und seinen Stolz zum Ausdruck, Konrad Auwärter als „lebende Legende“ in unseren Reihen zu wissen.



Gespannte Zuhörer: ASC-Mitglieder beim Clubabend im Auwärter-Museum



KONRAD AUWÄRTER

Konrad Auwärter, Jahrgang 1940, wurde als zweiter Sohn von Gottlob Auwärter geboren, der im Jahr 1935 seine Firma „Karosseriebau Gottlob Auwärter jun.“ gründete. Ab 1955 absolvierte Konrad Auwärter die Lehre zum Kfz-Mechaniker im elterlichen Betrieb. Von 1962 bis 1964 studierte er an der Ingenieurschule für Karosserie- und Fahrzeugbau in Hamburg. Seine wegweisende Abschlussarbeit über einen Linien-Doppeldeckerbus in Leichtbauweise legte den Grundstein

für eine überaus erfolgreiche Modellbaureihe von Neoplan-Doppeldeckern für die unterschiedlichsten Einsatzfelder. Ab 1956 übernahm er verschiedene Führungsaufgaben im Auwärter-Stammhaus in Stuttgart. Nach dem Kauf des neuen Werksgeländes im niederbayerischen Pilsting im Jahr 1973 übernahm er dort die Werksleitung.

Unter seiner Führung wuchs der Standort rasant von 120 auf 600 Mitarbeiter an. Nach dem plötzlichen Tod seines Bruders Albrecht Auwärter im Jahr 1994 wurde Konrad Auwärter Vorsitzender des Verwaltungsrats des Familienunternehmens, bis dieses schließlich an die MAN AG übergang. Nach dem Verkauf des operativen Geschäfts verschrieb sich Konrad Auwärter der Bewahrung der Fahrzeughistorie. Am ehemaligen Produktionsstandort Pilsting gründete er den Automobil-Park Auwärter.

Dort gibt es ein Oldtimer-Museum mit einer 2.000 Quadratmeter großen Ausstellungshistorischer PKW und Neoplan-Busse sowie Räumlichkeiten

für Firmenveranstaltungen, Hochzeiten und Tagungen. Für sein Lebenswerk und seinen unermüdlichen Einsatz für das Handwerk und das Allgemeinwohl wurden ihm zahlreiche Ehrungen zuteil, darunter der Ehrendokortitel (Dr. h.c.) der TU München.

Aktuell kennt Konrad Auwärter keinen Stillstand. Zeit seines Lebens ist sein ungebrochener Tatendrang durch vielseitiges Handeln, spontanes Agieren und gemeinnütziges Helfen bestimmt. Als langjähriger Omnibusbauer und Unternehmer liegt ihm die nachhaltige Entwicklung der Omnibus-Oldtimerszene sehr am Herzen. Er hat den Wandel von handwerklich gefertigten Fahrgestellaufbauten bis hin zur Herstellung kompletter, selbsttragender Omnibusse im elterlichen Unternehmen und später als verantwortlicher Bushersteller miterlebt und aktiv mitgestaltet. Diese epochale Entwicklung ist nicht nur ein technischer Fortschritt, sondern auch ein Stück Automobilgeschichte, das in den vielen Oldtimerbussen weiterlebt.

Text: SB Hans-Joachim Pilz
Foto: Automobil-Park Auwärter



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

Die Lange Nacht der Museen

Mit dem Schnauferl in Berlin unterwegs von einem Museum zum anderen.



Am Start FORD A von SB Geisenheyner mit ASC Wimpeln und Emblem



CITROEN Traction Avant mit SB Zechner war ein Publikumsmagnet

Um 18:00 Uhr wollte ich loslegen, aber der Anlasser drehte und drehte und sonst passierte nichts. Auch Anschieben brachte den Motor nicht zum Laufen. Dabei wollte ich doch mitmachen bei dem seit jetzt vier Jahren organisierten Event des Deutschen Technik Museums in Berlin. Initiator der Oldtimer Fahrten mit Publikum anlässlich der Langen Nacht der Berliner Museen ist der Kurator Dr. Frank Steinbeck. In dieser lauen Sommernacht, immer im August, haben die teilnehmenden Museen bis Mitternacht geöffnet.

Gestartet wird ab 18:00 Uhr am Technik Museum und gleichzeitig am Humboldt Forum. Dort dürfen dann jeweils interessierte, wagemutige Besucher in die Oldtimer einsteigen und werden auf einer vorgegebenen Strecke, die an städtebaulichen Highlights wie dem Reichstag, dem Brandenburger Tor, dem wiederaufgebauten Schloss Unter den Linden, am Roten Rathaus und schließlich am Humboldt Forum vorbeiführt, in den Oldtimern mitgenommen.

Zunächst aber musste der ADAC an meine Peugeot 202 Cabriolet Limousine von 1938 ran. Ich hatte während der Fahrerbesprechung die Zündung angelassen, und nach 35 Minuten war die Zündspule knallheiß und nichts ging mehr. Jedoch auch mit kalter Zündspule sprang der Motor nicht an. Erst als der Dienstälteste ADAC Helfer mit einer Kontaktfeile kam und den verschmorten Kontakt abfeilte, wollte der Motor wieder laufen. Der freundliche Helfer meinte noch, dass der Kontakt jetzt wirklich runter wäre und ich am besten den Motor nicht mehr ausstellen solle bzw. beim nächsten Nichtstarten gleich den Abschlepper bestellen könne. Hmm, den Mutigen gehört die Welt und ich reihte mich vor der Besucherschlange mit laufenden Motor, historisch korrekten gelben Scheinwerferleuchten und offenen Verdeck ein.

Am Einstieg gab es Kommentare vom Moderator Ulf Schulz (zum Fahrzeug). Vor allem Damen jeder Alterstufe wollten mit mir und offenem Dach durch Berlin fahren. Ich nahm als zweitältestes Fahrzeug an diesem Event teil und

stellte fest, dass die Idee dieser Veranstaltung sensationell gut beim Publikum ankommt. Es bildeten sich lange Schlangen an den Einstiegspunkten. Rund eine halbe Stunde musste gewartet werden, obwohl in recht kurzen Abständen 60 teilnehmende Oldtimer vorfuhren. Im Laufe der Nacht wurden rund 2500 Gäste mitgenommen. Unter den 60 Oldies waren auch das älteste Fahrzeug dieser Veranstaltung, ein FORD A von 1930 vom SB Geisenheyner, ein Citroen Traction Avant von 1947 von SB Zechner und ein Triumph Stag von SB Marcus Schmolke. Die ASC Berlin/Brandenburg-Landesgruppe war also bestens vertreten.

Zwischen 18 und 20 Uhr war noch viel los an diesem Sonabend in Berlin, so dass an roten Ampeln häufig mehrere Phasen abgewartet werden mussten bevor es weiterging. Den mitfahrenden Gästen war das egal, im Gegenteil sie freuten sich sogar dadurch eine längere Ausfahrt zu haben und konnten sich mit den Chauffeuren auch länger unterhalten. Meine erste Pause machte ich um 21 Uhr und bangte, ob der Wagen



...und endlich fährt er doch mit der Peugeot 202

danach wohl wieder anspringt. Alles ging glatt und um 23:30 Uhr beschloss ich eine letzte Fahrt zu unternehmen. Nun kam ich aber nur rund 500 Meter über den Start hinaus und dann ging nichts mehr.

Drei Damen mussten zu Fuß weiter, und ich rief der Empfehlung folgend einen ADAC Abschleppwagen. Um 0:45 Uhr kam ein ADAC Kombi und erklärte mir, er habe mit dem anderen ADAC Helfer gesprochen und wisse um den abgebrannten Kontakt. Irgendwo in den Tiefen seines Fahrzeuges sei noch ein neuer Kontakt, der passen könnte. Kurz gekramt, gefunden und nach etwas Feilen und Bohren passte der Kontakt in meinen 1938er Peugeot – Verteiler, und ich konnte auf eigener Achse die heimatische Garage um 01:50 Uhr erreichen. Bei einem einsamen nächtlichen Bier beschloss ich nächstes Jahr auf jeden Fall wieder mitzufahren, denn die Begeisterung aller Fahrgäste war unglaublich hoch und Spaß macht es auch noch, wenn am Ende doch alles klappt.

Text: SB Claus H. Wulff
Fotos SB Claus H. Wulff, SB U. Geisenheyner,
SB K.H. Zechner, Dr. Frank Steinbeck



Mit Russen Jeep Nachts am Reichstag



DAS ORIGINAL!

OLDTIMER OILS

SINCE 1915



www.oestol.de

MADE IN GERMANY

DER OLDTIMERMARKT IN EUROPA Technorama®

www.technorama.de  



Kassel

3.+ 4. April 2027

42. Oldtimermesse & Clubhallen

Ulm

1.+ 2. Mai 2027

47. Oldtimer-Teilemarkt & Fahrzeugverkauf

Hildesheim

22.+ 23. Mai 2027

31. Oldtimer-Teilemarkt & Hist. Motorsport

Mit einer Tonscheibe begann alles

SB Axel Wittig über die Geschichte und Erfindung des Rades über viele tausend Jahre.



Scheibenräder sind die älteste Form des Rads. Um 3500 vor Christus entstand im Alpenvorland das älteste bekannte Rad aus massivem Ahornholz.

Neulich fragte mich mein Sohn Luis, als wir bei seinem Fahrrad den Hinterreifen flickten, wer denn überhaupt das Rad erfunden habe. Es war mal wieder eine Frage auf die ich adhoc keine Antwort parat hatte und fing später am Abend an zu recherchieren. Am Morgen beim Frühstückstisch prahlte ich altklug mit meinem neu gesammelten Wissen gegenüber Luis.

Alles ging wohl von einer Tonscheibe aus, die circa 4500 v. Chr. von einem bequemen und findigen Beduinen, Griechen oder Römer erfunden wurde. Horizontal angeordnet und angetrieben mit den Füßen, konstruiert in Holz und ausgestattet mit einer zentralen Achse konnten Töpfer z.B. große und kleine Amphoren in einfachster Weise aus Tonerde reproduzierbar herstellen.

3500 v. Chr. wurde die Tonscheibe dann vertikal angeordnet, um mit einer Achse und zwei Scheiben eine Art Karre für Lastentransporte zu konstruieren. Man hatte somit das Rad erfunden, wie wir es heute hinsichtlich sei-

nes Einsatzgebietes kennen.

Und warum haben die Chinesen das nicht erfunden? fragte Luis in seinem social Media geprägten Wissensdurst.

Schon damals hatten die Eurasier scheinbar mit den Chinesen erste Handelsbeziehungen, und irgendwie haben die Chinesen sich dort etwas

abgeguckt, antwortete ich. Luis grinste. Die Xia-Dynastie übernahm circa 1000 Jahre später, also ungefähr 2000 v. Chr. diese Technologie. Die Achse war noch eine einfache Steckachse, gesichert mit zwei Holzsplinten am jeweiligen Ende der Achse und das Rad war aus massiven Holz. Geschmiert wurde wohl mit Tierfett, und die Chinesen haben wohl, wie Funde belegen, die Schubkarre mit nur einem Rad erfunden.

Je größer die Last, desto größer wurde das Rad oder die Räder, sagte ich, und Luis entgegnete: Das Rad wird doch dann sauschwer? Richtig sagte ich, zu Beginn wurde die Schubkarre noch von Hand geschoben oder gezogen. Mit steigender Last spannte man Ochsen und später auch Pferde vor die Karren mit Rädern, um die Reichweite des Transportes zu vergrößern. Hmm, sagte Luis, konnten die nicht einfach Löcher in die großen Holzräder bohren um sie leichter zu machen? Haben Sie wahrscheinlich auch, und 400 v. Chr. kamen die ersten Räder mit Speichen auf, um das Radgewicht zu reduzieren, entgegnete ich. Dies ging wohl einher mit dem Übergang von der Bronze- zur Eisenzeit, denn man wollte die Lauffläche der Räder länger haltbar machen



Relief von Amarna, Ägypten, ca. 1345–1335 v. Chr., Metropolitan Museum of Art, New York



Scheibenräder von Glum, zwischen 1750 und 1550 v. Chr.



Die Stader Bronzeräder sind vier in Stade in Niedersachsen gefundene Räder aus Bronze, die aus der späten Bronzezeit stammen und etwa 3000 Jahre alt sind.

und vor Verschleiß schützen, fügte ich hinzu. Zugleich konstruierte man auch Achse und Lager als Gleitlager aus Metall, geschmiert mit Tier-oder Pflanzenfett.

Naja, und dann war der Weg ja zum Gummireifen nicht mehr weit, fabulierte Luis. Weit gefehlt Sohn, konterte ich mit professoraler Stimme und mit dem gesammelten Wissen aus Wikipedia und der digitalen Blechbüchse namens Internet. Die Gummikosa-

zweimal im Jahr aufsuchen müssen, bieten erst ab 1871 ihre Dienste für Vollgummireifen feil und somit mehr als 2000 Jahre nach der Erfindung der Speiche. Den ersten luftgefüllten Gummireifen (Luftreifen) erfand der Schotte Robert William Thomson 1845, der jedoch in Vergessenheit geriet. 1888 gelang dem englischen Unternehmer und Gummifabrikanten John Boyd Dunlop der Durchbruch

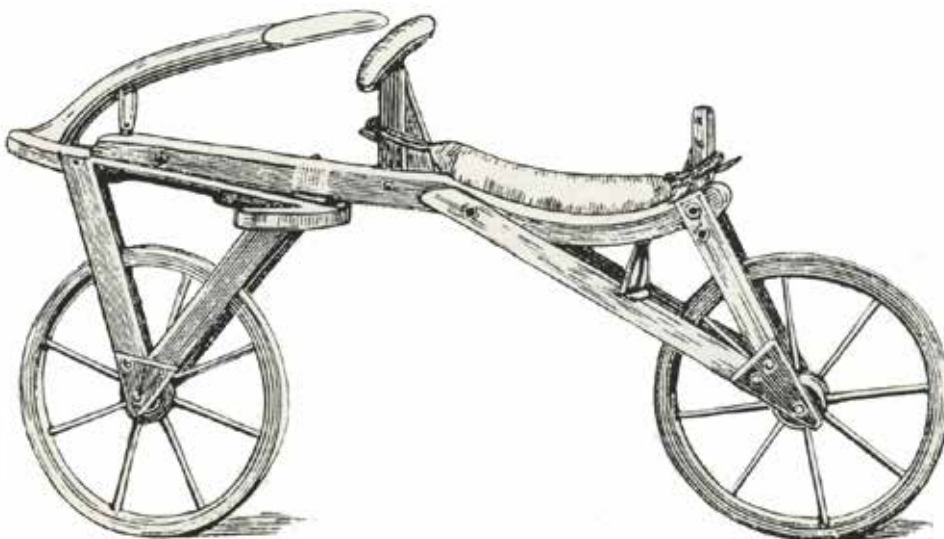


John Boyd Dunlop (* 5. Februar 1840 in Dreghorn, Schottland; † 23. November 1921 in Dublin, Irland) war ein britischer Tierarzt. Mit seinem Namen ist die Erfindung des luftgefüllten Reifens verbunden. Hier auf dem Bild mit seinem Rad ca. 1915 aufgenommen

mit der Entwicklung des Luftreifens. Luis legte den Kopf schief und fragte: Den Dunlop gibt's doch auch heute noch, vor allem kenne ich die Marke für Motorsportreifen, vor allem in breit und nicht billig. Da war es wieder: Gutes Rad ist halt teuer, entgegnete ich und ergänzte, früher hatte man ausschließlich Schmalspurreifen, heute abfällig als Asphaltsschneider abgetan, die man dann aufgrund von Haftung, Performance und gestiegenen Leistung des Gefährtes immer breiter werden ließ.

Du beschwerst dich doch immer, dass die Reifen so teuer sind, meinte Luis, und spielte auf den letzten Besuch von uns beim Reifenhändler an. Ja, pflichtete ich ihm bei, das liegt aber nicht nur am Reifen sondern auch an der teuren Felge. Luis schien noch nicht vollständig zufrieden. Stimmt es eigentlich, so Luis, dass auf bestimmte Felgen nur ganz bestimmte Reifen montiert werden können? Ja das stimmt entgegnete ich, aber du musst jetzt zur Schule und das Thema erkläre ich dir ein anderes Mal.

Fotos: Wikipedia



Die Draisine, Vorläufer des Fahrrades, war auch schon ein einspuriges zweiachsiges Zweirad, hatte aber noch keine Drahtspeichen

FAHRT INS BLAUE

zum Gut Obermühle
in Kirchensittenbach



Am 12. Juli 2026 trafen wir uns von der Landesgruppe Nordbayern wieder einmal zu einer „Fahrt ins Blaue“. Organisiert wurde die Ausfahrt von unseren Schnaufer-Freunden Roland Bürk und Gattin, die eine Strecke zusammengestellt hatten, die bei allen Teilnehmern für Begeisterung sorgte.

Die Route führte über kurvenreiche Straßen, durch kleine Dörfer und über die Höhen der Fränkischen Schweiz. Bei so mancher Steigung und den wechselnden Ausblicken konnte man sich durchaus fragen: Sind wir im Allgäu, im Schwarzwald; oder doch in Franken?

schönsten Ausfahrten dieser Schnauferl-Saison.

Text und Fotos: SB Benny Babel

Eine Strecke, die einfach Freude am Fahren machte. Ein kleiner Zwischenstopp bot Gelegenheit für eine kurze Pause. Bei Getränken und Schokoriegeln konnten wir uns stärken, bevor es weiter zum Ziel ging.

Dort erwartete uns ein herzhaftes Mittagessen im Mühlenrestaurant, das zum Gut Obermühle bei Kirchensittenbach gehört. In geselliger Runde ließ man die Erlebnisse der Fahrt noch einmal Revue passieren.

Während einige bereits den Heimweg antragen, konnten Interessierte am Abend die Vorstellung des Open-Air-Musical „Das Vermächtnis der Mördermühle“ besuchen.

Unseren Organisatoren Bürk gilt ein herzliches Dankeschön und ein großes Lob für diese bestens vorbereitete Ausfahrt. Für viele von uns war die „Fahrt ins Blaue“ sicherlich eine der

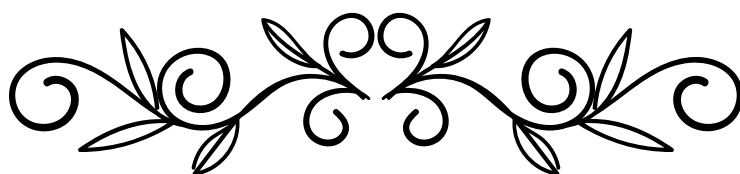






Rover Twelve Sports Tourer 1948 vor dem Schloss Lembeck

Sommerliches Picknick der ASC Landesgruppe Rhein-Ruhr auf Schloss Lembeck.



Die Landesgruppe Rhein-Ruhr des Allgemeiner Schnauferl-Club Deutschland e.V. veranstaltete wieder ein gelungenes Picknick-Vergnügen ganz im traditionellen Stil historischer Epochen des Automobilbaus auf dem barocken Wasserschloss Lembeck bei Dorsten.

Dabei kamen Mitglieder mit Partner und Familie aus allen Regionen der Landesgruppe von Niederrhein über

das Münsterland, das Ruhrgebiet, das Bergisches Land und Rheinland mit Ihren liebevoll restaurierten Oldtimern aller Couleur angefahren, um mitgebrachte Leckereien in einer entspannten und ungezwungenen Atmosphäre im Schlosspark zu genießen. Im Mittelpunkt der Unterhaltungen standen – wie auch nicht anderes zu erwarten – die vielen erlebten Oldtimer-Veranstaltungen der letzten Wochen wie Ausfahrten, Rallyes und Treffen mit Gleichgesinnten. Auch Gäste waren

diesmal mit dabei, die zum ersten Mal in diese Runde reinschauten und herzlich aufgenommen wurden.

Natürlich gab es auch das ein oder andere Fahrzeug, das in der Gruppe gemeinschaftlich näher begutachtet wurde. Die besondere Technik, die Ausführung der Restauration, die Historie und Interessantes, das man nicht überall nachlesen kann, gab es da zum Besten vom Besitzer. Für jeden war da etwas Neues dabei. Dies-



mal reisten die Mitglieder hauptsächlich mit interessanten Fahrzeugen aus den 50er und 60er Jahren an. Aber auch ‚neuere‘ Klassiker warteten auf.

Das Resümee: aufgrund der allseits

positiven Rückmeldungen der Teilnehmer, überlegt der Vorstand, diese Veranstaltung im nächsten Jahr zu wiederholen. Bei Interesse hierzu oder anderen Veranstaltungen der Landesgruppe Rhein-Ruhr können sich Oldti-

mer-Freunde gerne bei Holger Ahlefeldt unter 0172-6408802 oder holger@holger-ahlefeldt.de informieren.

Text: SB Falko Hufnagel

Fotos: SB Falko Hufnagel, Thomas Strankowski



Ein perfekter Tag im September

Die LG Tradition war bei
schönstem Wetter unterwegs bei ihrer
traditionellen Herbstaufahrt.



Unterwegs im grössten Weinanbaugebiet Deutschlands bei perfektem Wetter

Die Teilnehmer unserer traditionellen Herbstaufahrt trafen sich ab 10.00 Uhr bei unserem SB Andreas Beier, der ein großes Gartencenter in Mannheim betreibt und über genügend Parkmöglichkeiten verfügt.

Schon vor dem Eintreffen der ersten Teilnehmer wurden für eine kleine Zeitprüfung und eine cm-Prüfung durch SB David Kennedy, der extra aus Heidelberg anreiste, zusammen mit dem Orgateam Christina und Stefan Lochbühler, Michael Reul, Philipp Schadt, Manuel Tuttas und Wolfgang Barsch, alle Vorbereitungen getroffen, um dann nach einer kleinen Begrüßung und Ansprache unseres Sportreferenten SB Stefan Lochbühler 23 Fahrzeuge durch den Start zu lotsen. Hier ging es sehr konzentriert los, um möglichst auf die Sekunde eine festgelegte Strecke zu absolvieren und dann genau ein Meter von einem Hindernis entfernt zu parken. Die Sollzeit betrug 30 Sekunden, 30,01 Sekunden war die Bestzeit, und mit 1,01 m Abstand hier das beste Ergebnis.

Und dann ging es gegen 11.30 Uhr auf die Piste, grob erst in Richtung Worms über die Rheinbrücke und dann weiter ins Weinanbaugebiet

Rheinhessen (das wohl grösste seiner Art in Deutschland). Über Straßen und Sträßchen mit kaum Verkehr fuhren wir durch Weinberge, Orte wie Zellertal, Einselfthum, Rockenhausen, Bechenheim oder Nack (ja, dieses Örtchen gibt es wirklich) in Richtung Sprendlingen mit dem Ziel Hofgut Wissberg am Golfplatz in St. Johann (nicht in Österreich) Die Strecke bis hierher von ca. 80 km sorgte bei allen Teilnehmern für Begeisterung und lud die Cabriofahrer aufgrund der Temperatur zum Offenfahren ein. Viele aus der Gruppe waren in dieser Gegend bisher nicht unter-

wegs, planen aber schon wieder, die Gegend nochmals zu erkunden.

Zum Mittagessen durften wir dann unter einem großen Baum an einer Tafel Platz nehmen. Die Location Hofgut Wissberg liegt sehr idyllisch über den Weinbergen und hat uns allen sehr gut gefallen. Allerdings gab es für die teilnehmenden Teams für die Gesamtwertung noch eine Aufgabe zu lösen, nämlich zehn Fragen für Autoenthusiasten waren zu beantworten. Obwohl wir ja hier eigentlich „Profis“ sind, waren manche vorgegebenen Antworten gar nicht so einfach zu lösen, was aber an unserer Tafel für viel Spaß sorgte. Endlich ging es dann an das leckere BBQ-Buffer, damit niemand hungrig den Heimweg antreten musste.

Die Siegerehrung war nach Auflösung der zehn Fragen eine lustige Angelegenheit, zumal ein teilnehmender Gast den zweiten. Platz belegte. Das ist doch eine gute Voraussetzung, um mehr mit dem ASC in Verbindung zu treten und sich als Mitglied zu positionieren.

An sich war geplant, dass ein Teil der Gruppe auf dem Rückweg über die Fähre Gernsheim noch einen Kaf-



Begrüßung und Fahrerbesprechung vor dem Start



Ein kleiner Überblick der teilnehmenden Fahrzeuge



Konzentriert auf dem Weg zur Zeitprüfung



Wir hatten eine schöne Tischanordnung in idyllischer Umgebung

fee-Abstecher zum Golfplatz Wattenheim bei Biblis macht. Aber die nette Mittagspause dauerte doch einige Zeit länger als gedacht, so dass dann nur noch vier Fahrzeuge diesen Umweg fuhren (allerdings ohne Fähre, da zu viel Verkehr und lange Wartezeit) und dort sozusagen auf einen Absacker Halt machten. Die anderen Teilnehmer traten individuell die Heimfahrt an, entweder per Landstraße oder über einen Teil der Autobahn.

Es war auf jeden Fall wirklich ein perfekter Sonntag im Kreis vieler Freunde mit netten Gesprächen, wechselnden Zusammensetzungen am Mittagstisch und einfach viel Spaß. Und auch an diesem Tag zeigte sich erneut die Kameradschaft untereinander, nachdem ein Teilnehmerfahrzeug, ein Rover von ca. 1935, mit einem Elektrikproblem schon auf der Hinfahrt kurz liegenblieb.

Mehrere nachfolgende Teilnehmer hielten direkt an, boten ihre Hilfe an oder erkundigten sich, ob irgendwas zu unternehmen wäre. Das gleiche Problem

entstand dann auf der Heimfahrt und auch hier sofort Hilfe untereinander, die dann aber darin mündete, dass der ADAC bemüht wurde und schlussendlich das Fahrzeug huckepack nach Heidelberg verbracht hat. Und was war die Ursache? Der Regler der Lichtmaschine hatte einen Defekt ... man sprach ja schon beim Mittagessen zum Spaß von „Lucas ... dem Fürst der Finsternis“.

Unser Dank geht an das gesamte Orgateam, dem erneut eine tolle Ausfahrt gelungen war und die auch schon länger im Vorfeld das schöne Wetter bestellt hatten.

Text und Fotos: SB Lars Kahl



Natürlich allerbeste Laune bei den drei Siegerteams

LOMBARDAI

ITALIEN

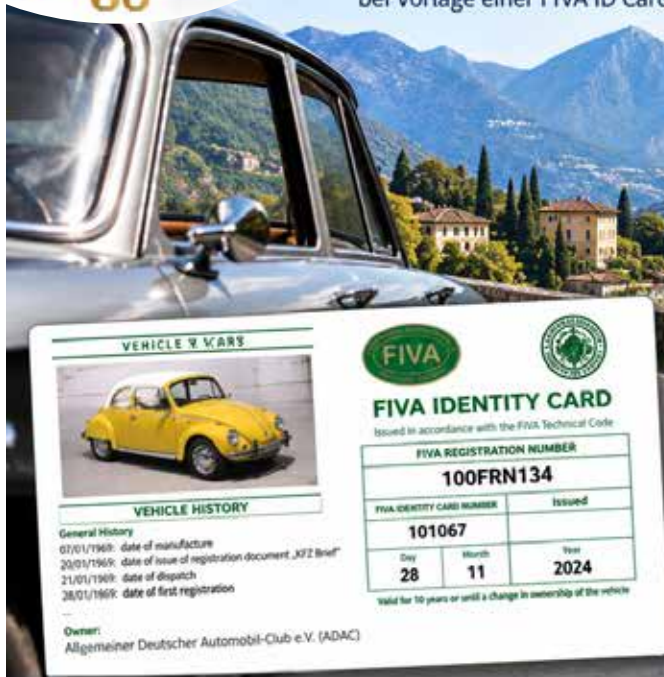


Mit der FIVA ID Card in der Lombardei unterwegs

Historische Fahrzeuge sind von den regionalen Fahrbeschränkungen in der Lombardei ausgenommen – bei Vorlage einer FIVA ID Card nach dem FIVA Technical Code.



Der FIVA-Sticker für die Windschutzscheibe macht die Registrierung Ihres Fahrzeugs auch äußerlich erkennbar.



Anerkennung in der Lombardei

Historische Fahrzeuge mit FIVA ID Card sind von den regionalen Fahrbeschränkungen ausgenommen.



International anerkannter Nachweis

Die FIVA ID Card wird nach dem FIVA Technical Code ausgestellt und dokumentiert Ihr Fahrzeug.



Mehr Freiheiten für historische Mobilität

Die FIVA ID Card unterstützt die Erhaltung und Nutzung unseres automobilen Kulturgutes – heute und in Zukunft.



Weitere Informationen zur FIVA und zur FIVA ID Card:
www.adac-motorsport.de/fiva-weltverband/



Offizielle Informationen der Regione Lombardia (auf Italienisch):
www.regione.lombardia.it/ambiente-e-territorio/qualita-dell-aria

ADAC

Im italienischen Original heißt es: **oscimento redatto secondo le norme del Codice tecnico internazionale della Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA)“. Damit wird ein nach dem FIVA Technical Code ausgestellter Fahrzeugnachweis ausdrücklich**

berücksichtigt – in der Praxis insbesondere die FIVA ID Card.

Das ist ein bemerkenswertes Beispiel für einen ganz konkreten zusätzlichen Nutzen der FIVA ID Card. Sie dient zwar in erster Linie der qualifizierten Dokumentation eines historischen Fahrzeugs und seiner Geschichte, kann darüber hinaus

aber auch bei gesetzlichen Ausnahmeregelungen eine praktische Bedeutung haben. Gerade die ausdrückliche Bezugnahme auf den FIVA Technical Code ist interessant, da solche direkten Verknüpfungen mit nationalen oder regionalen Verkehrsregelungen bislang nur selten zu finden sind.

Der ASC-Rheinland e.V. trauert um SB Rainer Klein, der am 26.05.2026 im Alter von 77 Jahren verstorben ist. Rainer Klein war seit 2026 Mitglied und ein sehr aktiver Schnauferlbruder. Sein freundliches Wesen, seine Hilfsbereitschaft, sein Humor, sein umfangreiches Wissen über klassische Fahrzeuge, machten ihn zu einem geschätzten Clubmitglied. Wir bewahren ihm ein ehrendes Andenken.

SB Alexander Krahé
Präsident der Landesgruppe ASC-Rheinland

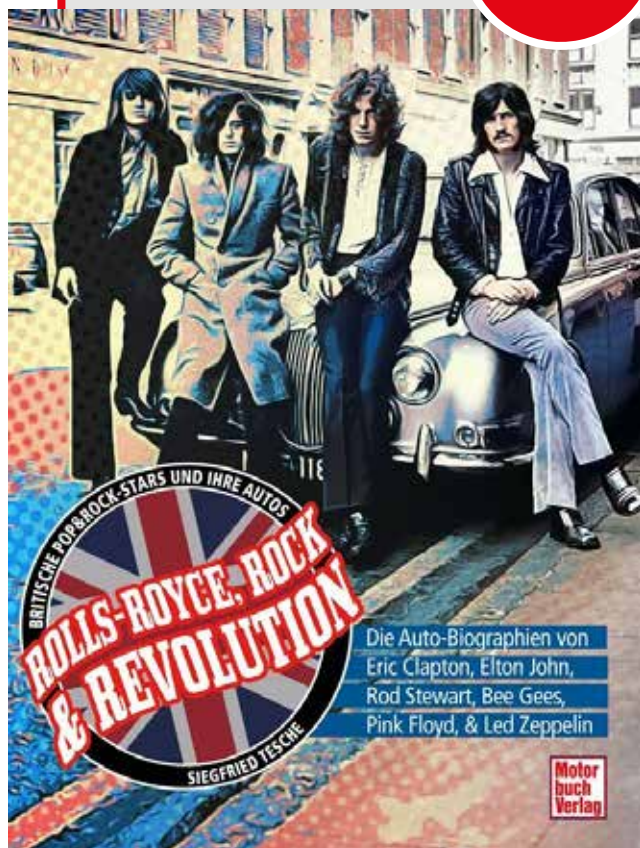


Der ASC-Rheinland e.V. trauert um SB Gerhard Ploenes, der am 8.07.2026 im Alter von 89 Jahren verstorben ist. Gerhard Ploenes war seit 2013 aktives und großzügiges Mitglied im ASC-Rheinland und ein geselliger Freund bei vielen Clubveranstaltungen. Sein Tod hinterlässt eine große Lücke.

SB Alexander Krahé
Präsident der Landesgruppe ASC-Rheinland



**29,90
Euro**



Siegfried Tesche

Rolls-Royce, Rock & Revolution

**Die Auto-Biographien von Eric Clapton, Elton John,
Rod Stewart, Bee Gees, Pink Floyd & Led Zeppelin**

Als Rock und Pop in den 60er- und 70er-Jahren die Welt eroberten, belohnten sich Ikonen wie Eric Clapton, Elton John und Pink Floyd mit den exklusivsten Sportwagen ihrer Zeit. Musik- und Filmjournalist Siegfried Tesche erzählt von diesem neuen Lebensgefühl, in dem Luxusautos zu Symbolen für Freiheit und Erfolg wurden.

Erscheinungstermin	28.10.2026
Bestellnummer	04890
EAN	9783613048904
ISBN-13	978-3-613-04890-4
Erscheinungsjahr	2026
Seiten	176
Illustrationen	90
Einbandart	Pappband mit Überzug
Format (BxH in mm)	210x280

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. 2639/12

ZU VERKAUFEN



Mercedes-Benz 420 SE Coupe, Baujahr 1988

V8, 224 PS, elektrisches Schiebedach, AHK abnehmbar, gut erhalten und gepflegt, ein Vorbesitzer.

Preis: VB

Tel.: 0159 06656746

Mitglied Nr. 4487/16

ZU VERKAUFEN



Porsche 356 616/2 Super 75 Motor

1600ccm *P89404* komplett überarbeiteter Motor mit Kompressionstest und testlauf. Komplette Dokumentation vorhanden mit Fotos und Rechnungen. Mehr Infos und Preisverhandlung gerne über:

Tel.: 0043 6641207607

R.Gantner911@gmx.at
olfritz169@t-online.de

Mitglied Nr. 2966/6

ZU VERKAUFEN



Alfa Romeo Giulia Spider Veloce

EZ 03.08.1965, Erstbesitz, HU 05.2028
Matching Numbers,

Preis: VB

Tel.: 0170 2105082



**Dieser Bereich
ist nur in der
gedruckten Ausgabe
(für Mitglieder)
sichtbar**

Zu dem Editorial von SB Uwe Brodbeck im Heft 07/2026

Oldtimer eigentlich aller Klassen sind bei Zuschauern tatsächlich sehr beliebt, das sieht man an den vielen positiven Reaktionen.

Aber: Ich habe in den letzten Jahren bei vielen Oldtimer-Treffen bei jungen oder jüngeren Besuchern festgestellt, dass Fahrzeuge ab den ca. 70er/80er Jahren als Ziel für einen eigenen Oldtimer immer begehrt werden. Die alten und ganz alten Fahrzeuge finden die Besucher ganz toll, wollen sie aber eher nicht haben. Es kommen immer die gleichen Fragen: "Die sind doch teuer? Wer repariert die? Wo bekommt man Ersatzteile?" In einigen Gesprächen hörte ich immer wieder, dass jüngere Leute einen Oldtimer bevorzugen, in den man sich reinsetzt, den Zündschlüssel rumdreht und losfährt. Erinnerungen an ältere Fahrzeuge haben die Leute meist, wenn sie an ein Auto vom Vater, Onkel oder Opa denken. Ein eher alltagstaugliches Fahrzeug als Oldtimer wird hier viel eher präferiert.

SB Lars Kahl

Das Schnaufferl

Ältestes Autler-Magazin Deutschlands seit 1901

Herausgeber:

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

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)

Jugendbeauftragte des Präsidiums:

Anna-Lena Hagemann
(a.hagemann@juelich-maschinenbau.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
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)
Axel Wittig a.wittig@asc-lech-arlberg.at
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:

C. Maurer GmbH & Co. KG
Schubartstr. 21 · D-73312 Geislingen/Steige
www.maurer-online.de

Erscheinung:

10 x jährlich

Bezug:

Kostenlos für ASC-Mitglieder

Abo-Gebühr:

€ 45.-

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
Ernst-Ludwig-Str. 2 · D-64625 Bensheim
Mobil +49 0172 633 1722
E-Mail: HG_Schweigert@web.de
www.allgemeinerschnaufferclub.com
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 955177
E-Mail: lgtschnaufferclub@t-online.de
www.allgemeinerschnaufferclub.com

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@schnaufferclub.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-schnaufferclub.com

6. Gründungslandesgruppe Nordbayern e.V.

Präsident Jürgen Klatte
Klostergasse 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 Krahé
Butzweilerstrasse 35-39 · D-50829 Köln
Mobil +49 1511 5674167
alexanderkrahe@asc-rheinland.koeln
www.asc-rheinland.koeln

8. LG Südbayern e.V.

Präsident Christian Voelckel
Kreillerstr.12 · 81673 München
Mobil: +49 171 4222677 · Fax 08106 303778
dkwmg@gmx.de (privat)
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-schnaufferclub.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 Ahlefelder
Kraepelinweg 35 · D-44287 Dortmund
Tel: 0231 454371 · Mobil +49 172 6408802
E-Mail: holger@holger-ahlefelder.de
www.asc-rheinruhr.de
www.facebook.com/people/ASC-Rhein-Ruhr/61581997465902/
www.instagram.com/asc_rheinruhr/

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-schnaufferclub.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: info@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. 09/2026 erscheint
im November 2026**

Anzeigenschluss:	21. Oktober '26
Redaktionsschluss:	21. Oktober '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.