

AUSGABE 03/2026



# DAS SCHNAUFERL

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

Techno Classics Essen

MHV in Hamburg

Interview mit SB Winfried Seidel

ASC-Jugend in England





14. bis 15. August

# VORFREUDE

Auf grüne Tunnel und neue Meilensteine.



## Worauf Sie sich noch freuen können:

- » **Genuss-Auftakt:** Begrüßungsabend mit Picknick im Weinberg.
- » **Neue Horizonte:** Abstecher nach Böhmen zum Autodrom Most.
- » **Technik-Freiheit:** Generationenübergreifend – von Sanduhr bis Rallye-App.
- » **Erlebnis-Zeitreise:** Unvergessliche Momente auf und neben der Strecke.

**200 € Preisvorteil für U35-Teams!**

SIND BEIDE TEILNEHMER/INNEN EINES TEAMS JÜNGER ALS 35, ERHALTEN SIE 200 € RABATT AUF DEN REGULÄREN PREIS.



JETZT VORFREUDE BUCHEN:  
CLASSIC-RALLYES.COM

# Editorial

**Uwe Brodbeck**

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



## INHALT



### **Titelbild:**

Impressionen einer Oldtimer-Rallye

Foto: Arturo Rivas

**4**

Die MHV in Hamburg

**6**

Neuanfang in Essen – die "neue" Retro Classics

**8**

American Fire Trucks

**10**

Die Interclassics 2026 in Maastricht

**11**

Nachruf Hans Hedtke

**12**

LG 1: Traditionslandesgruppe von 99 auf 100!

**14**

Be Fourty – young people driving old Cars

**16**

Das Automuseum Dr. Carl Benz –  
Interview mit SB Winfried Seidel

**18**

Hisso und Isotta – Isotta und Hisso

**21**

Kühlerfiguren klassischer Automobile 1909-1939

**22**

Coppa Europa – Wind, Sturm und Regen

**23**

Vorankündigung Messe Friedrichshafen  
vom 12.-14 Juni 2026 / Marktplatz

**24**

Marktplatz

**25**

Geburtstage und Neu-Mitglieder

**26**

Anschriften der Landesgruppen

## Liebe Schnauferldamen, liebe Schnauferlbrüder,

mit Spannung und auch Skepsis war die Retro Classics in Essen unter dem neuen Betreiber erwartet worden. Die Vorzeichen waren nicht unbedingt günstig, denn der gleiche Betreiber hatte ja vor wenigen Jahren auch die Stuttgarter Retro Classics von SB Herrmann übernommen, was dazu geführt hat, daß einige Händler und auch der ASC-D zumindest zeitweise nicht mehr präsent waren. Zu wenig Oldtimer, dafür eine ganze Flotte an Youngtimern und Gebrauchtwagen und viele Aussteller mit thematisch entfernten Artikel wie Sofas, Whirlpool und Strandkörben in den stark reduzierten Hallen.

Wir haben intern lange über eine Teilnahme des ASC-D in Essen diskutiert und dann entschieden, statt der Jahrzehnten langen Tradition eines großzügigen Standes durch die Landesgruppe Rhein-Ruhr mit dem ADAC und der FIVA zusammen Flagge zu zeigen und dann über weitere Aktivitäten zu bestimmen. Im Raum steht auch die Teilnahme an der neuen Messe in Dortmund, die im Herbst von SIHA organisiert wird, die wiederum sehr erfolgreich Jahrzehntelang die Oldtimer-Messe in Essen veranstaltet hat. Wie die neue Messe in Essen ankam, berichtet SB Wolfgang Presinger auf Seite 6.

Man kann fast von einem Erdbeben sprechen, was bei der Mitglieder-Hauptversammlung der LG Tradition geschehen ist. Nahezu einstimmig wurde der Antrag von den anwesenden Schnauferlbrüdern angenommen, künftig auch das weibliche Geschlecht in ihren Reihen aufzunehmen. In all den Jahren zuvor gab es immer wieder zu diesem offensichtlich heiklen Thema Anträge, die aber regelmäßig mit Mehrheit abgeschmettert wurden. Ich heiße die hoffentlich jetzt zahlreich eintretenden Schnauferlda-

men herzlich willkommen. SB Lars Kahl berichtet über diese MHV und andere Themen der Landesgruppe Tradition auf Seite 12.

Er ist ein Urgestein der Oldtimer-Szene und auch seit vielen Jahren Mitglied des Allgemeiner Schnauferl-Club Deutschland e.V. Und er ist der Gründer und auch Besitzer des Dr. Carl Benz-Museums in Ladenburg, und er ist der Erfinder der Veterama, der wahrscheinlich weltgrößten Messe für alles, was mit Oldtimer zu tun hat. SB Winfried Seidel erzählt in einem ausführlichen Interview, wie und warum er in die automobile Vergangenheit geriet und was er dann alles erreicht und umgesetzt hat.

Eine gut besuchte Mitglieder-Hauptversammlung und die Präsidiumssitzungen des ASC-D fanden diesmal im hohen Norden statt. Nachdem wir recht oft im Süden von Deutschland aktiv waren, haben wir im Frühjahr des Jahres Hamburg ausgesucht. Die Vorbereitungen und die Organisation haben die Landesgruppen Hammonia und Hansestädt & Schleswig-Holstein perfekt übernommen. Dafür herzlichen Dank.

Für die kommende Saison 2026 wünsche ich Ihnen viel Spaß, schöne Erlebnisse und viel Freude mit Ihren Oldtimern.

Mit den besten Schnauferlgrüßen

# DIE MHV IN HAMBURG



Stabübergabe in Hamburg: Präsident Brodbeck verabschiedet SB Dr. Carlo Kremer und gratuliert SB Christian Voelckel zum neuen Präsidenten der LG Südbayern

**Nach dem die letzten Präsidiumssitzungen und auch die Mitglieder-Hauptversammlungen meist in der Mitte oder im Süden von Deutschland stattgefunden haben, wurden diese Events nun in 2026 nach Hamburg verlegt. Die beiden Landesgruppen Hansestädte & Schleswig-Holstein und Hammonia mit ihren Präsidenten Pertti Pitkänen und Dr. Oliver Welp haben alles bestens vorbereitet und dafür gesorgt, daß die Prä-**

**sidiumssitzungen und auch die Mitglieder-Hauptversammlungen reibungslos von statten gehen konnten. Auch die Abendprogramme im Hamburger Hafen waren ein Genuß.**

Präsident Uwe Brodbeck eröffnete die MHV und begrüßte die rund 60 Mitglieder, die zusammen 1.446 Stimmen vertraten. Er berichtete dann über die aktuelle Situation des ASC-D. Zum Stand 28. März 2026 hatte der ASC-D rund 1.500 Mitglieder. An Neuaufnahmen waren es 82 Mitglieder im letzten Jahr, wir hatten 51 Kündigungen und leider auch bedingt durch die Altersstruktur des ASC-D 37 verstorbene Mitglieder. Erfreulich aber, daß über 50 neue Mitglieder unter 30 Jahre sind und damit die Gesamtquote etwas nach unten drücken. Präsident Brodbeck berichtete kurz über diverse Aktivitäten im Jahre 2025. Ein Höhepunkt war zweifellos der Galaabend in Nürnberg zum 125jährigen Jubiläum des ASC-D, den die LG Nordbayern vorbereitet und organisiert hat. Ein weiterer Höhepunkt war die ASC-Deutschland-Rallye der LG Tradition in Sinsheim bei SB Herrmann Layer, dem Chef des dortigen Technik-Museum. Bei der Arlberg Classic in Lech wurde wieder im Namen des ASC-D von SB Brodbeck ein Pokal für das beste U-30-Team übergeben. Geplant ist auch ein ASC-Jugendpreis

bei den Rallyes der Motor Presse Stuttgart, also Paul Pietsch-Classic, Sachsen Classic, Silvertta Classic und der Luxembourg Classic. Erwähnt wurde auch die von SB Johannes Hübner organisierte ASC-Gala in Schwetzingen mit dem ASC-Abend, der mit rund 100 Mitgliedern eine wunderbare Geschichte war. Anfang des Jahres 2026 war wie immer das Stiftungsfest oder auch Hummeressen genannter Abend in Köln, ausgerichtet von der LG Rheinland. Ein neuer Anfang, denn nach fast 80 Jahren ausschließlich ein Herrenabend mit Smoking-Pflicht, war es heuer ein bunt gemischtes Publikum. Kleiner Wermutstropfen: hohe Preise und ein stark geschrumpfter Hummer. Die LG Rheinland berät nun über eine Neuausrichtung dieses Abends.

Der Bericht des Schatzmeisters SB Dr. Wolfram Loh war wie in den letzten Jahren ausgesprochen positiv. Es gab erfreuliche Zinserträge, und der erzielte Jahresüberschuß beläuft sich bei über 12.000 Euro. Dabei auch ein Dank an die Mannheimer Versicherung für ihr Sponsoring in Höhe von 25.000 Euro. Die beiden Kassenprüfer Helmut Langner und Horst Beilharz haben die Kasse geprüft und die gute Arbeit von Dr. Loh gelobt. Die Entlastung des Schatzmeisters und des Präsidiums erfolgte durch SB Carlo Kremer. Auch der Etat 2026 wurde einstimmig angenommen.



Abschied in der MHV: SB Dr. Carlo Kremer sagt Danke und Servus

Nach den Berichten der Präsidiumsmitglieder Wolfgang Presinger, dem technischen Referenten Robert Schramm und dem Sportpräsidenten Carl-Michael Emer wurde deutlich, wie aktiv der ASC-D in letzter war und wie er in naher Zukunft ist. Es gab und gibt zahlreiche Events rund um die Oldtimerei, und für das Jahr 2026 sind wieder viele Veranstaltungen und Ausfahrten geplant, wobei vor allem die Messingfraktion in ganz Europa mehr als aktiv ist. Höhepunkt ist wie immer die London-Brighton-Fahrt im Herbst, bei der der ASC-D unter den Teilnehmern stets die größte Gruppe darstellt.

Präsident Uwe Brodbeck berichtet über die gute Zusammenarbeit mit der Zeitschrift „Motor Klassik“. Seit einigen Ausgaben hat der ASC-D in jedem Heft zwei Seiten, um sich und seine Aktivitäten vor zu stellen. Für die Außendarstellung und das Image des ASC-D ist das eine mehr als gewichtige Werbung, denn mit rund 60 000 Exemplaren pro Ausgabe hat das natürlich eine ganze andere Wirkung als unser „Schnaferl“ mit einer Auflage von 2 .000 Stück.

Mit großem Applaus wurde im Rahmen der MHV auch der langjährige

Präsident der Landesgruppe Südbayern, SB Dr. Carlo Kremer, verabschiedet. Für den ASC-Ruhestand gab es vom Präsidium einen gut gefüllten „Freßkorb“, der aber aus Rücksicht auf das hohe Gewicht und dem sperrigen Korb von Feinkost-Käfer direkt nach Hause geliefert wurde.

Am Tag vor der Mitglieder-Hauptversammlung im Hotel Steigenberger tagte das Enge und das Erweiterte Präsidium in den Räumen des ehemaligen Finanzministeriums der Stadt Hamburg. In den geschichtsträchtigen und eindrucksvollen Räumen dieses zu einem umgebauten Hotel wurde das Jahr 2025 abgearbeitet und das neue Jahr 2026 vorbereitet und diskutiert. Unter anderem hat das Präsidium mit der 28jährigen Anna-Lena Hagemann aus der Landesgruppe Hansestädte und Schleswig-Holstein eine Jugendbeauftragte gewählt, die das Thema „Jugend im ASC-D“ mit Schwung und Elan vorantreiben soll.

**Die nächste Mitglieder-Hauptversammlung des ASC-D findet am 13. März 2027 in der Central Garage in Bad Homburg statt.**



## IM AMT

Bei der Präsidiumssitzung im März in Hamburg hat das Erweiterte Präsidium auf Vorschlag von Präsident Uwe Brodbeck Anna-Lena Hagemann zur Jugendbeauftragten des Allgemeiner Schnaferl-Club Deutschland e.V. bestimmt und sie am Tag danach bei der Mitglieder-Hauptversammlung den anwesenden Mitgliedern vorgestellt. Die Schnaferldame ist 28 Jahre jung und seit 2021 Mitglied in der Landesgruppe 3. An Oldtimern bewegt Anna-Lena Hagemann einen Alfa Romeo Spider von 1970 und dazu noch einen Mercedes 450 SL von 1973. Die Liebe zur Oldtimerei ist über ihren Vater Joachim Jülich entstanden, den sie schon als kleines Kind bei Ausfahrten begleitet hat. Und sie sagt: „Ich bin seit über 20 Jahren durch meinen Vater mit dem ASC quasi aufgewachsen.“ Anna-Lena Hagemann ist beruflich Geschäftsführerin bei der Firma ihres Vaters, der Jülich GmbH in Henstedt-Ulzburg. Ihre Aufgabe beim Allgemeiner Schnaferl-Club Deutschland e.V. ist es, die Jugend zu aktivieren, für die Oldtimerei zu begeistern und auch mit neuen Ideen zum ASC-D zu führen.

**Das Präsidium wünscht SD Anna-Lena Hagemann für ihre Aufgabe viel Erfolg.**

# JUGENDBEAUFTRAGTE

# NEUANFANG IN ESSEN

Mit Spannung und auch Skepsis erwartet: die „neue“ Retro Classics in Essen.



Gute Präsentation: der Stand des Allgemeiner Schnauferl-Club



Immer dabei: SB Wolfgang Presinger, SD Gabriela Unbehaun-Maier und SB Wolfgang Krämer

**Es gibt Orte, die mehr sind als nur Veranstaltungsflächen. Sie sind Bühne, Treffpunkt und Herzschlag zugleich. Die Messe Essen gehörte zweifellos dazu – ein echtes Mekka der europäischen Oldtimer-Szene. Umso gespannter blickte die Szene in diesem Jahr auf den Neustart: neuer Veranstalter, neues Konzept, neue Chancen. Oder, wie man so schön sagt: Neuer Anfang, neues Glück.**

Der erste Eindruck: großzügig. Acht belegte Hallen, weitläufig angelegt, mit klar erkennbarer Struktur. Das neue Messekonzept setzte auf Offenheit und Raum – eine Entscheidung, die durchaus Mut beweist. Doch wo Neues entsteht, sind Anlaufschwierigkeiten selten weit entfernt.

Die thematische Ausrichtung zeigte sich vertraut und zugleich neu sortiert. Im Fokus standen vor allem Nachkriegsfahrzeuge sowie die klassischen europäischen Edelmarken – ein Feld, das nach wie vor die Herzen der Besucher höherschlagen lässt. Fahrzeughändler waren recht umfangreich präsent. Ergänzt wurde das Angebot durch eine solide Präsenz von Oldtimer-Clubs, dem diesmal spärlich vertretenen Teilehandel und die Gastronomie. Auch das Nutzfahrzeugsegment war sehr angemessen mit LKWs und Omnibussen, die unser SB Konrad Auwärter organisierte, vertreten und verlieh der Veranstaltung zusätzliche Tiefe.

Weniger stark ausgeprägt zeigte sich hingegen die Bereiche, Ersatzteile, Zubehör und Service rund um den Oldtimer – etwa Polituren oder Pflegeprodukte. Hier hätte man sich eine breitere Vielfalt gewünscht, gerade für jene Besucher, die nicht nur schauen, sondern auch aktiv an ihren Fahrzeugen arbeiten.

## Allgemeiner Schnauferl-Club mittendrin

Und mitten im Geschehen: der Allgemeiner Schnauferl-Club. Gemeinsam mit der FIVA präsentierten wir uns anlässlich eines besonderen Jubiläums – 60 Jahre FIVA. Ein Ereignis, das nicht nur zum Feiern einlud, sondern auch zum umfangreichen Austausch mit Gleichgesinnten und Repräsentanten der Szene.

Gerade in einem Jahr des Umbruchs war diese ASC-Präsenz besonders wichtig. Sie zeigte Kontinuität in einer Phase der Veränderung – ein Anker für viele Besucher, zumal in diesem Jahr auf der RETRO in Essen das Jubiläum „60 Jahre FIVA“ gefeiert wurde. Im Jahr 1966 war der ASC Gründungsmitglied der FIVA, die die Interessen des facettenreichen Oldtimerwesens weltweit aktiv und engagiert vertritt.

Johann König, Referent des ADAC Klassik-Bereiches, langjähriger, anerkannter Kenner und geschickter

Moderator der Szene zeichnete für Konzeption und Durchführung des ADAC- und FIVA-Auftritts auf der RETRO Essen 2026 verantwortlich. Er hat nicht nur den ADAC-Standbereich an der Besuchermarginale in Halle 7, gleich anschließend an die „Porsche-Halle“ am Osteingang, positioniert; auch der Nachbarstand für die jubelnde FIVA und für den ASC gleich mit dazu gebucht.

Der ASC-Stand entwickelte sich zu einem lebendigen Treffpunkt für Enthusiasten, Sammler und Neugierige. Gespräche über Technik, Geschichte und persönliche Erlebnisse zeigten einmal mehr, was diese Szene ausmacht: Leidenschaft, Gemeinschaft und ein tiefes Verständnis für das kulturelle Erbe auf Rädern.

Unser Gemeinschaftsstand zusammen mit der FIVA war mit „schmalem“ Budget aber mit hohem persönlichem Engagement der ASC-Mannschaft gestaltet, die sich an allen fünf Messtagen zusammensetzte aus Renate Baier, Bobby Krämer, Wolfgang Presinger und Dr. Rainer Oueka. Unser ASC-Stand war attraktiv, gut erkennbar und einladend entsprechend den ASC-Identity-Regeln gestaltet. Drei Oldtimer schmückten unser Areal, nämlich 2 Fahrzeuge aus Bobby Krämer's Fuhrpark und ein Wolsely der ASC-Familie Rainer und Michael Gansen. Somit war der ASC, ältester nationale deutscher Oldtimer-Club, sehr



Immer gut besucht: der ASC-Stand auf der Messe



Die FIVA wird 60 Jahre alt: Anschnitt der Geburtstagstorte

präsent und erschien auf Augenhöhe mit der FIVA und dem ADAC, dem nationalen Vertreter der FIVA. Unser ASC jedoch agiert eigenständig, unabhängig und ist nicht liiert mit dem ADAC, z.B. als Kooperationsclub.

Am ASC-Stand herrschte reger Besuch von Schnauferl-Damen und Schnauferl-Brüdern aus vielen ASC-Landesgruppen. Sie alle wurden von Renate Baier umsorgt und mit Essen und Getränken versorgt. Auch an unserem Club interessierte Besucher verweilten am ASC-Stand.

Das 60-jährige FIVA-Jubiläum wurde angemessen am Samstag auf dem FIVA-Stand zelebriert. Honoratioren und Szenen-Engagierte waren zahlreich erschienen, um nicht nur die Grußworte der einzelnen Repräsentanten, einzigartig unterhaltsam und informativ moderiert von SB Johannes Hübner, zu vernehmen. Dieses Ereignis wurde auch angemessen und frohgelaunt mit Kaffee, Sekt und Obsttorten gefeiert. In der großen Menschengruppe der

Festgesellschaft waren u.a. zu erkennen: die beiden für das Oldtimerwesen engagierten Politiker Bernd Lange (Europa-Abgeordneter) und Carsten Müller (Mitglied des deutschen Bundestags sowie Sprecher und Organisator des Parlamentskreises „automobiles Kulturgut“), Karl-Heinz Jungbeck (ADAC-Vize-Präsident), Tiddo Bresters (ehem. FIVA-Präsident), Jost Theuns (FIVA-Vize-Präsident), Timo Vuortio (FIVA-Direktor Nutzfahrzeuge), Gian Mario Mollar (FIVA-Generalsekretär) u.v.a.m.

### Potenzial erkannt – noch nicht ausgeschöpft

Mit nahezu 70.000 Besuchern lag die Messe leicht unter den Zahlen der letzten Veranstaltung des ehemaligen Veranstalters. Ein Rückgang, der nicht überrascht, wenn man die Umstellung und auch die Anzahl an nationalen Oldtimermessen berücksichtigt – aber dennoch ein Signal bedeutet.

Ein deutlich ungenutztes Feld war der Außenbereich. Die klassische Fahrzeugbörse, die in der Vergangenheit oft Publikumsmagnet war, blieb diesmal nahezu unbespielt. Hier ist eindeutig Verbesserungspotenzial zu erkennen. Gerade dieser Bereich könnte künftig wieder stärker zur Dynamik der Messe beitragen und zusätzliche Besucher anziehen.

Dennoch: Die Messe hat Potenzial. Die Grundlage ist vorhanden – Standort, Tradition und ein interessiertes Publikum. Was fehlt, ist die Feinjustierung.

### Zuhören als Schlüssel

Besonders positiv hervorzuheben ist die Haltung des neuen Veranstalters, der Familie Könicke aus Nürnberg. Die intensive Befragung von Ausstellern und Clubs zeigt, dass der Veranstalter bereit ist zuzuhören – und hoffentlich auch die Mehrzahl der gut gemeinten und kompetenten Hinweise umzusetzen. Ein wichtiger Schritt – denn wer die Szene versteht, kann sie auch gestalten.

Diese Offenheit lässt hoffen, dass bereits im kommenden Jahr spürbare Verbesserungen umgesetzt werden. Die Richtung stimmt, jetzt kommt es auf die Details an.

### Fazit

**Die Messe Essen bleibt ein zentraler Treffpunkt der europäischen Oldtimer-Welt – daran hat auch der Veranstalterwechsel nichts geändert. Der Neustart bringt frischen Wind, zeigt aber zugleich, dass ein solches Format Erfahrung, Netzwerk und Feingefühl braucht.**

**Mit einem klaren Blick auf die Stärken, der Bereitschaft zur Weiterentwicklung und dem Dialog mit der Szene hat die Veranstaltung beste Chancen, wieder zu alter Größe zurückzufinden.**

**Oder anders gesagt: Das Fundament steht. Jetzt gilt es, darauf aufzubauen.**

Text: SB Wolfgang Presinger  
Fotos: SB Wolfgang Presinger,  
SD Gabriela Unbehaun-Meier



Souverän wie immer: SB Johannes Hübner moderierte die FIVA-Feier

# AMERICAN FIRE TRUCKS

Wie schon im „Schnauferl“ 1/2026 beschrieben, ist die Geschichte der Feuerwehrfahrzeuge nahezu synchron mit der Historie des Automobils schlechthin.



Mack Pumper, Baujahr 1961, 6 Zylinder, 5.400 ccm, 180 PS



Seagraves Pumper, Baujahr 1961, 6 Zylinder, 6.000 ccm, 90 PS



**Hintergrund ist die Notwendigkeit der möglichst zeitnahen Hilfe der Feuerlöschung vor Ort und dabei war die Motorisierung ein technischer Schub auch und gerade für die schnellstmögliche Eindämmung gefährlicher Brände.**

„Mack“, gegründet 1900 und immer noch die No. 1 der truck-maker in USA, war im 2. Weltkrieg der führende Lieferant der amerikanischen Armee für ihre Militär-Lastwagen und fertigte daneben auch noch Omnibusse, Anhänger und Feuerwehrfahrzeuge. Um jene Jahrhundertwende entstanden aber auch bereits Fabriken, in denen man sich ausschließlich auf Feuerwehrfahrzeuge spezialisierte.

Die älteste davon ist **Seagrave Fire Apparatus**, die bereits 1881 von Frederic Seagrave in Detroit gegrün-

det wurde und bis heute noch liefert. Ihre Werke stehen heute in Clintonville (Wisconsin) und Rock Hill (South Carolina); sie bauen Rescue Pumper, Tower Ladders und commercial Tankers und beliefern vor allem die US-Bundesbehörden.

1903 ist das Gründungsjahr von American LaFrance und 1910 von Ahrens-Fox Fire Engine Company.

**American LaFrance** fertigte im Gründungsjahr etwa 15 Personenkraftwagen, spezialisierte sich dann auf Tanklösch- und Drehleiterfahrzeuge und arbeitete seit 1910 mit eigenen Motoren. Von 1995 bis 2005 war American LaFrance ein Tochterunternehmen von Freightliner und damit auch von Daimler-Benz. 2014 wurde der Betrieb eingestellt. Ahrens-Fox, benannt nach den Gründern John P.



American LaFrance, Baujahr 1937, 12 Zylinder, 9.000 ccm, 130 PS



Ahrens-Fox MK 4, Baujahr 1916, 6 Zylinder, 12.000 ccm, 150 PS



Pierce Arrow XT, Baujahr 2014, 450 PS, 13.000 ccm

Ahrens und Charles P. Fox, begann 1910 mit der Produktion von Dampf-pumpen, die noch von Pferden gezogen wurden, und spezialisierte sich dann auf motorisierte Feuerwehrfahrzeuge. 1956 übernahm Mack Trucks das Unternehmen und beendete 1977 den Betrieb.

**Pierce Manufacturing**, gegründet 1913, fabrizierte in den ersten Jahrzehnten vor allem LKW-Aufbauten, überwiegend für die trucks von Ford Modell T. Durch Zukäufe von Unternehmen ergab sich bald ein Schwerpunkt für Feuerwehrfahrzeuge und gegenwärtig ist dieses Unternehmen

„the largest manufacturer of firefighting apparatus“ in den Vereinigten Staaten. In Deutschland hatte lediglich Magirus Deutz eine gewisse Spezialisierung für Feuerwehrfahrzeuge; in den USA sind diese ein besonderes Kapitel der Automobilgeschichte.

Text und Fotos: SB Dr. Dr. Helmut Schmidt



# BOXENSTOP

MUSEUM | AUTO | ZWEIRAD | SPIELZEUG | TÜBINGEN

Das Ziel für Klassikertouren & Clubausflüge

**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

# DIE INTERCLASSICS 2026

Die erste Oldtimer-Messe des Jahres gibt es im holländischen Maastricht.



**Probieren geht über Studieren. Bis dato hatte ich noch niemanden gesprochen, der schon einmal die INTERCLASSICS in Maastricht besucht hatte. Diese Oldtimermesse findet tatsächlich schon Mitte Januar jeden Jahres statt, eröffnet also die Oldtimersaison in den Niederlanden noch deutlich vor der diesbezüglich bei uns führenden Messe in Bremen. Bekanntermaßen sind die Straßenverhältnisse Mitte Januar häufig ausgesprochen bescheiden und so entschloss ich mich, mit der Deutschen Bahn zu fahren. Alleine das verspricht ja schon Abenteuer, wie ich aus leidvoller Erfahrung weiß.**

Aber wie gesagt, probieren geht über studieren und so lernte ich auch dieses Mal wieder Ansagen kennen, die sogar für mich als Vielfahrer neu waren. Standardsätze sind „Personen auf den Gleisen“, „Polizeieinsatz“, „vereiste Weichen“, „Signaldefekt“ und ähnliches. Dieses Mal aber kam kurz vor Hamm/Westfalen der Zug zum Stehen, und es kam die Ansage, dass das Triebwerk einen technischen Defekt habe. Der Lokomotivführer hatte aber eine interessante Lösung zu bieten. Er erklärte uns erstaunten Fahrgästen, dass das Triebwerk am Ende des Zuges jetzt zum Einsatz käme. Dazu müsse er aber den Zug vorne verlassen, dann hinten einsteigen, um entgegen der eigentlichen Fahrtrichtung, sprich zurück



Eingang mit SB C.H. Wulff

und im Kreis fahrend, letztendlich nach Hamm zu gelangen. Gesagt getan. Wir waren von diesem Manöver beeindruckt, welches unterm Strich nur 35 Extraminuten kostete. Umwege erweitern die Ortskenntnis und so sahen wir Fahrgäste jetzt Gegenden und vor allem Kleingartengelände, an denen man fahrplangemäß nie vorbeigekommen wäre.

Kurz vor dem Endbahnhof in Düsseldorf, alle Fahrgäste waren schon aufgestanden, kam die Ansage, man möge sich wieder setzen, im Bahnhof sei der Strom komplett ausgefallen und ein Einfahren deshalb nicht mehr möglich. Als Berliner, der auch viertägige Stromausfälle kennt, kramte ich schon Kopfkissen und Decke heraus (ja, der Vielfahrer weiß, worauf man beim Gepäck nicht verzichten darf), um mir es für die kommenden Stunden im Zug gemütlich zu machen, als der Zug sich wieder in Bewegung setzte und alle

Mitreisenden hörbar aufatmeten. Anschlusszüge natürlich verpasst, aber 25% Fahrpreiserstattungsanspruch erworben. Was will der Reisende mehr? Nur noch zweimal umsteigen und endlich war ich in Maastricht.

Um es vorwegzunehmen, diese großartige Stadt lohnt auch jede noch so beschwerliche Anfahrt. Bausünden in der Altstadt sucht man quasi vergeblich. Die historischen Häuser sind gepflegt. Graffiti und Leerstand habe ich auch nicht gesehen. Dafür in jedem zweiten Haus ein Restaurant, die alle gut besucht waren. Speisen- und Getränkepreise wie bei uns, der Aufenthalt entwickelte sich immer angenehmer. Zwei Schnauferl-Enthusiasten trafen sich dann am Eingang am Previewtag, also am Donnerstagmittag. Eintrittspreis 35.-€, da habe ich teilweise schon mehr zahlen müssen. Die Messe findet in zwei großen, gut beheizten Hallen statt, was im Januar



Käfer-Liebhaber gibt es überall

wichtig ist, um eine wohlige Atmosphäre zu erzeugen.

Die Ersatzteilhändler, Literaturstände, Restaurationsfirmen etc. haben ihre Stände rings herum an den Wänden, die angebotenen Fahrzeuge stehen somit immer mitten in den Hallen, ohne dass eine Ordnung oder ein System zu erkennen wäre. Vorkriegsfahrzeuge waren nur sehr vereinzelt im Angebot. Aufgefallen sind mir nur ein Renault mit der Alligatorhaube, ein obligatorischer FORD A und ein VOLVO. Schwerpunkt sind Fahrzeuge der 1970er und 1980er Jahre, wobei die üblichen Verdächtigen wie Ferrari, Mercedes und Porsche nicht dominieren, sondern von fast



Platz ist in der kleinsten Hütte

allen Marken zumindest ein Fahrzeug zu finden ist. Das dürfte daran liegen, dass in den Niederlanden – die Firma DAF hinweg gedacht – keine einheimische Firma Fahrzeuge baut. Oldtimer im unteren Preissegment von weniger als 10.000.-€ waren wenig im Angebot. Es geht auf dieser Messe eher um Fahrzeuge, die preislich zwischen 30.000.-€ und 100.000.-€ liegen.

Ein Schwerpunkt der Messe waren dieses Jahr sogenannte Supercars, also Fahrzeuge von Koenigsegg, Pagani, Apollo, Praga etc. Zuletzt genannte Marke ist tatsächlich ein tschechisches Produkt, welches den Namen der schon lange geschlossenen Marke

wieder belebt. Supercars sind nicht mein Fall, aber waren durchaus ein Publikumsmagnet, wie der Andrang zu genau diesen Ausstellungsstücken zeigte.

Mein Resümee zur INTERCLASSIC lautet, dass jemand, der einen Oldtimer kaufen möchte, sich noch nicht auf die Marke festgelegt hat und über 30.000.-€ ausgeben kann und will, dort bestens aufgehoben ist. Schnäppchenjäger und Ersatzteilkäufer werden eher nicht fündig werden, wobei die Stadt Maastricht auch ohne einen Fahrzeugkauf die Anreise wert ist, wie gesagt, Probieren geht über Studieren.

Text und Fotos: SB Claus H. Wulff

## Sehr geehrte Freunde und Teilnehmer der Classic-Gala Schwetzingen,



Unser langjähriger enger Freund und Ehrenkurator der Classic-Gala Schwetzingen, Hans Hedtke, ist am Donnerstag, dem 5. März 2026, im Alter von 87 Jahren seinem schweren Krebsleiden erlegen.

In seinen letzten Stunden hat er uns ausdrücklich gebeten, Ihnen allen mitzuteilen, wie viel Sie ihm bedeutet haben, und Sie von Herzen zu grüßen. Zugleich äußerte er den Wunsch, dass Sie sein Herzensprojekt – die Classic-Gala Schwetzingen – auch weiterhin nach Kräften unterstützen mögen.

Der Botschafter unserer Veranstaltung ist von uns gegangen und wird uns sehr fehlen. Mit seinem unermüdlichen Einsatz, seiner großen Leidenschaft und seinem unschätzbaren Wirken hat er die Classic-Gala Schwetzingen über viele Jahre hinweg geprägt und ihr ein besonderes Gesicht gegeben. Wir sind ihm dafür von Herzen dankbar.

Mit großer Dankbarkeit und tiefer Betroffenheit

Johannes Hübner und Wolfgang Gauf  
sowie das gesamte Team der Classic-Gala Schwetzingen



# LG 1



DIE TRADITIONS-  
LANDESGRUPPE...

...**VON 99  
AUF 100!**



Die MHV der Traditionslandesgruppe



Eines der Teams der LG 1 bei der AvD Histo-Monte, SB Schweigert und SB Fischer-Knuppertz



Bei Traumwetter im Odenwald unterwegs

sonst ein tolles Programm mit viel Spass (für 50 Personen) haben werden. Die Vorfreude steigt...

Die meist erste und auch grössere Oldtimerveranstaltung der Region ist die „Bergfahrt Königstuhl“, die traditionell seit ganz vielen Jahren von den Oldtimerfreunden Heidelberg durchgeführt wird.

Hier nehmen immer einige Teams unserer LG teil, dieses Jahr waren es mindestens acht Teams. Alle Teilnehmer waren wieder begeistert von der Strecke und dem „Rundum“, auch wenn es doch relativ kühl war... aber trocken trotz aller Vorhersagen.

Im Rahmen einer Geburtstagsfeier mit Aussicht auf schönstes Frühlingswetter hatten sich spontan vier SB zu einer schönen Tour durch den Odenwald verabredet. Mit drei Porsche Cabrios und einem Morgan +8 ging es über insgesamt 190 km bei allerbestem Wetter zu einem verdienten Eisbecher in Eberbach und auf der Rückfahrt in die Rheinebene noch zu einem verspäteten Mittagessen im vorderen Odenwald. Es war ein toller Tag bei auch tiefschürfenden Gesprächen...

Diverse Oldtimer-Treffen begannen auch schon in unserer Region. So traf man doch einige SB beim „Treffen alter Fahrzeuge“ in Ketsch, welches ein befreundeter Club, die Oldtimerfreunde Heidelberg, vier mal im Jahr veranstaltet. Eine schöne breite Auswahl an Fahrzeugen bei trockenem Wetter und viele nette Gespräche ergab sich hier, und man merkte, wie die Oldie-Fahrer

**Zu Beginn der Saison haben sich bereits einige verschiedene Aktionen sowie unsere Mitglieder-Hauptversammlung ergeben, über die wir gerne berichten wollen... es ist ja immer „was los“ bei uns.**

Fünf Teams unserer LG nahmen vom 09.02. bis 14.02.2026 teil bei der AvD-Histo-Monte, wobei ein Team sozusagen „jungfräulich“ zum ersten Mal teilnahm. Die Vorbereitungen nehmen auch immer einige Zeit in Anspruch, was sich aber gelohnt hatte. Siehe hierzu auch im letzten SCHNAUFERL und in der aktuellen MotorKlassik. Und alle unsere Teams kamen ins Ziel! Unser erster Clubabend im Jahr 2026 fand bereits statt. Und hier mal weg vom

Thema „Auto“ klärte uns in einem sehr interessanten und kurzweiligen Vortrag SB Prof. Dr. Martin Weber auf über das „richtige Investieren“. Wir hatten viel Spass an dem Abend und konnten viele Informationen mitnehmen.

Seit geraumer Zeit laufen die Planungen für unsere Mehrtagestour im Juni, die uns nach Besançon führt. Unser SB Kurz und seine liebe Claudia bereiten nun schon für uns eine zweite Tour vor, was mit viel Arbeit, vielen Kilometern und viel Orga zu tun hat. Dafür werden die zwei dann aber durch Begeisterung ganz sicher „entlohnt“, wenn wir schöne Strassen im Französischen und Schweizer Jura befahren werden, Museen besichtigen dürfen und auch

Ein kleiner Überblick vom TAF "Treffen alter Fahrzeuge"





Drei Fahrzeuge von SB, die bei der Bergfahrt Königstuhl teilnahmen

und Fahrerinnen „heiss“ sind auf die Saison, die ja nun beginnt. Zum Glück gibt es hier in der Region ja einige regelmässig wiederkehrende Treffen wie das „H.O.T.“, die Benzingespräche am Technikmuseum Speyer oder auch z.B. die Oldtimertreffen in Seidenbuch im Odenwald. Und eigentlich trifft man immer überall SB, kommt mit anderen Autofans ins Gespräch, knüpft Kontakte und gewinnt hier und da auch mal neue Mitglieder. Die Wochenenden sind auf jeden Fall gerettet.

Selbstverständlich stand für einige SB der Besuch der Retro-Classics in Essen auf dem Programm, wo man sich in gemütlicher Runde gerne am ASC-Stand traf, sehr nett verwöhnt wurde und man sich vom „Overflow“ der vielen ausgestellten Fahrzeuge erholen konnte.

Eine grosse Aktion auf einer der grössten Regionalmessen, dem Maimarkt Mannheim mit regelmässig mehr als 250.000 Besuchern, wird ebenfalls seit Wochen von uns mit vorbereitet. Unter dem Motto „140 Jahre Automobil“ werden hier auf ca. 400 Quadratmetern u.a. ganz besondere Fahrzeuge präsentiert, die in unserer Region produziert wurden... „Made in Kurpfalz“.

Eine tolle Auswahl, die es sicher in dieser Breite so schnell nicht mehr geben wird, soll Besucher in ihren Bann ziehen und zu Gesprächen anregen. Hintergrund ist, dass seitens der Stadt Mannheim (als Erfinderstadt des Automobils) leider insgesamt sehr sehr wenig zu diesem Thema passiert (was wohl auch der heutigen Zeit geschuldet sein mag), aber einer der drei Organisatoren der Schau glücklicherweise erreichen konnte, dass man auf dem Maimarkt eine halbe Halle plus Freigelände zu Verfügung erhielt, die nun seit einigen Wochen geplant, durch Netzwerk bestückt werden kann und die Rahmenbedingungen wie Einteilung von Standpersonal, Pressearbeit oder auch andere Ideen eine einzigartige Schau bieten wird. Auch sind hier natürlich mehrere SB unserer LG mit ihren seltenen, besonderen oder einzigartigen Fahrzeugen vertreten. Als interessanten Punkt der Schau werden wir täglich zweimal Demonstrationsfahrten mit einer Replika des Patent-Motorwagens durchführen, was sicher zu vielen erstaunten Gesichtern führen wird.

Zu dieser Sonderschau werden wir nach Eröffnung des Maimarktes (25.04. bis 05.05.2026) einen detaillierten Be-

richt mit Fotos nachreichen für das nächste SCHNAUFERL.

Und natürlich besonders in Fokus stand unsere diesjährige MHV, die uns im 99. Jahr des Bestehens unserer LG ins „nächste Jahrhundert“ begleitet. Neben den vorgegebenen Punkten lt. Satzung gab es nun dieses Jahr mehrere Anträge zu einem Thema, welches seit ein paar Jahren mehr und mehr hochkam. Nun wurde abgestimmt, und das Ergebnis lautet (nach 99 Jahren): Ab sofort können Damen in der Traditionslandesgruppe aufgenommen werden, sprich künftig gibt es auch Schnaufferldamen in der LG 1.

Die übrigen Punkte während der MHV wurden harmonisch den anwesenden Mitgliedern präsentiert und ohne irgendwelche Probleme abgehandelt.

Nun freuen wir uns alle auf die kommende Saison, die hoffentlich lange dauert und uns viel Freude bereiten wird!

Und wie immer, unser Clubleben ist stets aktuell zu verfolgen auf Facebook und Instagram, jeweils unter @asc.lg.tradition!



Besuch der Retro-Classics in Essen, hier die SB von Böltzig, Hübner und König am Gemeinschaftsstand des ASC, ADAC und der FIVA

# BEFOURTY

## YOUNG PEOPLE DRIVING OLD CARS



**Die Veranstaltung „BeForty – Junge Leute unter 40 und Autos vor Baujahr 1940“ fand in diesem Jahr bereits zum 15. Mal statt und zog zahlreiche Automobilenthusiasten nach Winchester in die Grafschaft Hampshire. Teilnehmer reisten aus vielen Ländern an, darunter aus Frankreich, Großbritannien, Deutschland, den Niederlanden, Luxemburg sowie sogar aus Italien und Portugal. Diese internationale Mischung verlieh der Veranstaltung eine besondere Atmosphäre.**

Auch Deutschland war stark vertreten: Vom ASC nahmen die Teams

Westpfahl, Schramm, Auge, Dürkes und Kurz teil. Die BeForty steht dabei nicht nur für die Begeisterung für Vorkriegsfahrzeuge, sondern vor allem für den Spaß unter Gleichgesinnten. Ein besonderes Highlight ist, dass für die kreativsten Streiche täglich kleine Trophäen vergeben werden.

Bereits am Freitag trafen die Teilnehmer ein. Einige, die mit der Fähre angereist waren oder schon am Donnerstagabend England erreicht hatten, nutzten die Gelegenheit für eine erste Ausfahrt und einen Museumsbesuch. Am Nachmittag begann der offizielle Teil mit einer Begrüßung im Hotel, dem zentralen Treffpunkt der Veranstaltung. Die historischen Fahrzeuge wurden auf der Wiese vor

dem Hotel geparkt und bildeten eine eindrucksvolle Kulisse. Bei Drinks, Musik und angeregten Gesprächen entstand sofort eine lebendige Stimmung – umgeben von zahlreichen Pre-War-Cars. Nach dem Abendessen verlagerte sich das Geschehen in die Hotellobby, wobei ein Austin Seven symbolisch vor dem Eingang „mitfeierte“. Der Abend klang bei weiteren Gesprächen aus.

Der Samstag begann um neun Uhr bei zunächst regnerischem Wetter, das sich jedoch schnell besserte. Schon nach kurzer Zeit schien die Sonne bis zum Abend. Die Route führte über malerische, aber anspruchsvolle B-Roads, auf denen größere Fahrzeuge wie ein Bentley teilweise rangieren



mussten, um enge Kurven zu meistern. Die Schlaglöcher waren dabei so groß, dass ein Austin Seven darin hätte verschwinden können.

Der erste Stopp war bei Vintage Bentley, wo die Teilnehmer spannende Einblicke in Fahrzeuge und Werkstätten erhielten. Anschließend stand ein geplanter Beifahrerwechsel an, bei dem neue Teams gebildet wurden und Gemeinsamkeiten gefunden werden mussten.

Zur Mittagspause ging es weiter zu Walter Hale Restorations. Dort konnten beeindruckende Fahrzeuge wie



Amilcar, Bugatti und Frazer Nash bestaunt werden. Natürlich durfte auch ein klassisches Fish & Chips nicht fehlen.

Am Nachmittag führte eine koordinatenbasierte Aufgabe die Teilnehmer

zum Goodwood Motor Circuit, wo sie mit Champagner empfangen wurden und die Rennstrecke besichtigen konnten. Zurück im Hotel begann der wohl unterhaltsamste Teil des Tages: Mit abwischbaren Stiften wurden die Autos mit humorvollen Sprüchen verziert.



Am Abend stand das Motto „quintessentially British“ im Mittelpunkt. Die Teilnehmer erschienen in besonders kreativen Kostümen – darunter Figuren aus Teletubbies, Darstellungen der Royal Mail als Postbote und Briefkasten sowie klassischer britischer Countryside-Style mit Tweed und traditionellen Outfits. Während des Abendessens wurde erneut ein Austin Seven auf die Tanzfläche gefahren. Der Abend war geprägt von Tanz, Gesprächen und ausgelassener Stimmung.

Am Sonntagmorgen starteten die Teilnehmer etwas müde, aber pünktlich zur letzten Ausfahrt. Die Route führte durch den South Downs National Park. Nach einem gemeinsamen Mittagessen in einem typischen Pub endete die Veranstaltung gegen 15 Uhr. Viele Teilnehmer traten anschließend die Heimreise an, während einige noch länger in England blieben, um die Zeit bis zum Goodwood Members' Meeting zu überbrücken.



Die BeForty bot auch in ihrem 15. Jahr eine gelungene Mischung aus Fahrspaß, Gemeinschaft und britischem Flair und bleibt für alle Beteiligten ein unvergessliches Erlebnis.

Text und Fotos: SD Henrietta Schramm



# DAS AUTOMUSEUM DR. CARL BENZ

Ein Interview mit SB Winfried A. Seidel, Gründer des Automuseums Dr. Carl Benz in Ladenburg; über sein Museum und die Veterama.

## Was war Deine ehemalige Initialzündung zum Thema Oldtimer?

Als ca. 12jähriger Steppke wohnte ich in Bielefeld, in der Nähe unseres Hauses war ein Schrottplatz. Dort beobachtete ich immer, wie mit einer Art Abrissbirne Autos platt gemacht wurden. Ein Lieblingsauto hatte ich, als das verschrottet werden sollte, wollte ich es kaufen, der Preis hätte 50 DM betragen, die mir aber damals mein Vater nicht geben konnte. Mein Vater erklärte mir, dass die Schrottautos eingeschmolzen werden und aus dem neuen Stahl wieder Autos gebaut werden. Und immer, wenn ich dann einen neuen Mercedes sah, dachte ich daran, dass in diesem Auto auch ein Anteil von meinem „Lieblingsauto“ steckt.

Als ich später ein Spielwarengeschäft in Ladenburg hatte, war ich auf dem Weg nach Nürnberg zur Spielwarenmesse, als ich bei Mosbach in einem Acker ein Auto entdeckte, es war ein Adler Trumpf junior. Ich hielt an einer nahegelegenen Tankstelle, und siehe da, der Tankstellenbesitzer war der Eigentümer. Ich bot 500 DM, woraufhin er mich sozusagen für verrückt erklärte. Für den Tag war es das dann, aber ich schrieb ein paar Tage später einen Brief an die Tankstelle und bot erneut freundlich diese 500 DM. Kurz darauf kam der Anruf: Das Auto muss dort weg, weil die Straße erweitert wird. Gesagt, getan, mit einem Abschleppseil das Auto nach Hause geholt in die Scheune eines Freundes. Dieses Auto habe ich übrigens heute noch.

## Ist daraus die Idee zur VETERAMA entstanden?

Der Adler war der Beginn meiner Oldtimerleidenschaft, kurz danach erschien eine Anzeige für einen Mercedes 170 SD aus dem Baujahr 1953. Diesen konnte ich für 1.500 DM kaufen. Zu dieser Zeit hatte ich durch den Adler und dessen Restaurierung bereits ein kleines Netzwerk (wie man heute sagt), darunter auch zur Familie Benz, besonders eine Freundschaft zu Carl Benz jr. Im Laufe der Zeit wuchs die Menge der Kontakte, und immer wieder mal war hier und dort der Wunsch nach einem Ersatzteil entstanden. Bei einem Treffen der MB-Freunde in Trendelburg, an dem damals ca. 50 Personen mit ihren Fahrzeugen teilnahmen, wurde das Thema Ersatzteilverversorgung immer akuter. Woraufhin ich mir Gedanken und einen 10-Punkte-Plan machte, wie man diese Leute zusammenbringen könnte. 1972 fand unter meiner Leitung das MVC-Veteranentreffen in Ladenburg statt, und die Teilnehmer wurden gebeten, nicht benötigte Teile doch mitzubringen und „aus dem Kofferraum heraus“ zu verkaufen (oder auch zu tauschen). Als dann für den Maimarkt Mannheim eine Halle zum Thema Oldtimer geplant war, tat ich mich als Automann mit dem Zweiradmann Walter Metz zusammen, und wir beschlossen, die Halle (in der sich auch der Bierausschank befand) mit Oldtimern zu bestücken. Und so fand dann zehn Tage lange die Oldtimermesse in ständiger Bierlaune statt. Dabei entstand auch die verfeinerte Idee einer Oldtimer- und Teilemesse. 1975 fand dann die erste richtige Veterama (zuerst hieß diese zwei Jahre lang Mannheimer Fugger-Messe, der



Gründer und Betreiber: SB Winfried Seidel

Name wurde uns dann verboten) statt mit damals 50 Ausstellern und ca. 1.000 Besuchern. Einer der ersten Aussteller war übrigens damals der Hitler-Tagebuch-Fälscher Konrad Kujau. Heute, nach 50 Jahren, ist die Veterama europaweit die größte Messe ihrer Art. Und nun, nach 50 Jahren Veterama, findet der Generationenwechsel statt, Julia und Marcel Seidel führen das erfolgreiche Konzept fort und entwickeln es weiter.

## Kannst Du selbst „schrauben“?

Meine Berufsausbildung war Fernmeldemonteur, und eine Art Grundausbildung konnte ich damals in den Dürrkopp-Werken absolvieren. Schrauben wurde damals zu meiner Erfüllung, wenn mal alte Technik wiederbeleben konnte.

## Wie kommt man auf die Idee, ein Museum zu eröffnen?

Los ging es mit diversen Autos wie dem Adler, 170 SD, 170 SA Cabrio usw., bis alle Stellplätze bei Freunden dann mal belegt waren. 1984 konnte ich in einer alten Tabakscheune, die es ja hier in der Gegend noch recht häufig gibt, meine erste Auto-sammlung präsentieren. Als der Platz auch hier zu eng wurde, ging es an den Neubau zu einer Halle und einem Fertig-





Industrieromantik pur



Erinnerungen an die AVUS



Es geht auch sportlich zu im Museum

haus im Gewerbegebiet. Hier hatte mir übrigens damals Eberhard Layher während eines Besuchs bei mir gut zugeredet, das Projekt in Angriff zu nehmen. Und dann ergab sich die Möglichkeit, die Fabrikhallen der Firma Benz Söhne zu übernehmen, die ausgezogen waren und die Halle brachlag. Daraus wurde dann das heutige Automuseum Dr. Carl Benz, das 2005 eröffnet wurde und auch schon ein 20-jähriges Jubiläum feiern kann.

### Was zeichnet das Museum Dr. Carl Benz besonders aus?

Einzigartig ist die Tatsache, dass sich das Museum in einem Gebäude befindet, in dem tatsächlich ehemals Autos unter dem Namen Benz produziert wurden. Natürlich spielt auch der Name des Museums eine Rolle. Wir haben mittlerweile Besucher aus der ganzen Welt, auch aus Japan, USA usw.

### Wie sieht die Unterstützung durch den Förderverein des Museums aus?

Der Förderkreis des Museums, dessen Vorsitzender SB Michael Reul seit Jahren ist, bringt die Freunde des Museums zusammen, generiert Mitgliedsbeiträge, die dem Museum zugute kommen. Der Förderkreis unterstützt das Museum in besonderer Masse. Genauso steht der Förderverein bei Veranstaltungen mit Rat und Tat zur Seite, organisiert diese und ist dadurch wirklich eine große Hilfe.

### Gibt es im Museum ein paar ganz besondere/aussergewöhnliche Fahrzeuge?

Wir haben zwei Benz -Söhne -Autos, einen 10/22 Sportwagen von 1911 und einen 8/20 Tourenwagen von 1924. Sie stehen zusammen mit ihren Brüdern auf dem Benz-Platz, auf der Allee stehen die Mercedes-Fahrzeuge, Aber natürlich stehen hier viele verschiedene Benz bzw. Mercedes -Fahrzeuge, außerdem eine Rennsportausstellung (dort stehen die Rennfahrzeuge in Startaufstellung) und Motorräder. Und in einer weiteren Sonderausstellung präsentieren wir die Erfindung des Zweirades durch Carl Friedrich Drais von Sauerbronn und dessen

Entwicklung und Evolution. Viele Gegenstände aus dem Nachlass der Familie Benz zeigen wir in einer Vielzahl von Vitrinen.

### Der „Mercedes-Stern“?

Man hatte sich ja bei Mercedes-Benz entschieden, die bundesweit vorhandenen Sterne an markanten Stellen abzubauen, auch in Mannheim, nachdem der Mietvertrag für die Position auf einem Hochhaus nicht verlängert wurde. Nach dem Abbau konnten wir den Stern bekommen. Wir haben ihn komplett restauriert und mit LED-Beleuchtung versehen. Heute steht er in exponierter Stelle auf unserem Gelände.

### Gibt es seitens des Museums besondere Events?

Neben Veranstaltungen wie dem Museumsfest, dem Weihnachtsmarkt, der Carl Benz Classic finden ständig auch Präsentationen, Filmaufnahmen, oder auch ein traditioneller Glühweinabend für die Freunde des Museums statt.

### Wie sieht die Zukunft des Automobils aus Deiner Sicht aus?

Das Automobil selbst ist unverzichtbar für den Personen- und Warentransport und ermöglicht auch ein hohes Maß an Freiheit. Hier sollte aber die Antriebstechnik an sich offen entwickelt werden (Wasserstoff, E-fuels usw.) und nicht – wie jetzt geschehen – eine einseitige Entwicklung zum E-Auto erfolgen. Die Batterietechnik selbst wartet auf jeden Fall auf eine bahnbrechende Erfindung zur Weiterentwicklung. Deutsche Ingenieure haben das Automobil erfunden, weiterentwickelt und verbessert... warum gibt man denen nicht die Freiheit, weiterzudenken, um die Zukunft des Automobils zu sichern?

### Du bist seit 25 Jahren SB im ASC, was hat Dich damals bewegt, SB zu werden?

Zu den Anfangszeiten der Bertha Benz Fahrt war ich für den MVC einer der beiden Veranstalter, der ASC war der zweite. Im Laufe der Jahre wurde ich vom ASC (damals ESB Dieter Herrmann) angesprochen, ob ich nicht Schnaufferbruder im

ASC werden will. Dem Wunsch habe ich gerne entsprochen, und man muss sagen, ich bin jetzt 25 Jahre dabei. In dieser Zeit hat sich der ASC vom (fast) reinen Gesellschaftsclub doch mittlerweile in einen etwas legereren Club entwickelt, was ich persönlich sehr gut finde.

### Gibt es aktuell noch besondere News, Artefakte, Erinnerungsstücke ?

Neben vielen einzigartigen Stücken wie z.B. einer goldenen Taschenuhr von Carl Benz oder einem Originalstrafzettel von Richard Benz gibt es ganz viele Erinnerungsstücke an die Familie Benz. Ganz aktuell konnten wir weitere sehr seltene und einzigartige Stücke aus einem Nachlass erwerben, die bei einer Hausauflösung auftauchten.

Das Interview führte SB Lars Kahl, mit dabei war auch SB Michael Reul vom Förderverein, der das Dr. Carl Benz-Benz Museum seit vielen Jahren begleitet und unterstützt.

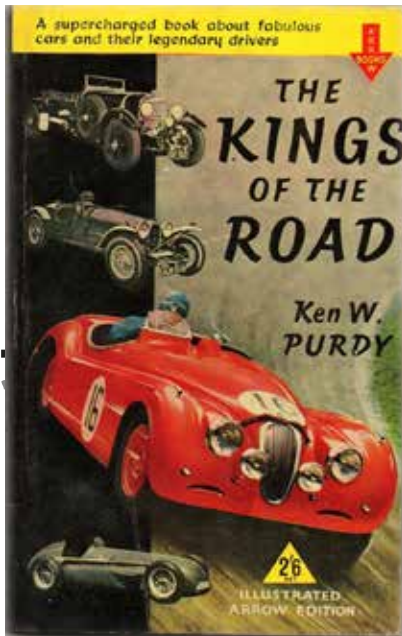
Persönliche Bemerkung von SB Lars Kahl: „Von meiner Seite kann ich wirklich nur einen Besuch in diesem Museum in Ladenburg empfehlen. Alle Infos zu Öffnungszeiten und Veranstaltungen findet man auf der Seite:

[www.automuseum-ladenburg.de](http://www.automuseum-ladenburg.de)



Ein gutes Team: SB Winfried Seidel und SB Michael Reul vom Förderverein

# HISSO UND ISOTTA, ISOTTA UND HISSO



Der amerikanische Journalist Ken W. Purdy hat zu Beginn der 1950er Jahre ein Art Märchenbuch für die Liebhaber von schönen und interessanten Autos geschrieben. SB Malte Jürgens, langjähriger Chefredakteur von „Motor Klassik“, hat darin gestöbert und einen Artikel über die Marken Hispano-Suiza und Isotta Fraschini ins Deutsche übersetzt. Viel Spaß beim Lesen.



## TEIL I

Historisch gesehen, haben sich sechs Länder mit der Produktion von Automobilen besonders hervor getan: Amerika, Großbritannien, Frankreich, Deutschland, Italien und Belgien, in dieser Reihenfolge. Die restlichen etwa 3000 Hersteller haben zu ihrer Blütezeit früher oder später das Gesamtangebot mit einigen achtbaren Modellen belebt: Österreich etwa baute einige sehr respektable Automobile, zum Beispiel bei Steyr, und in der Tschechoslowakei gehörten die Tatra mit ihren Heckmotoren zur Standard-Motorisierung.

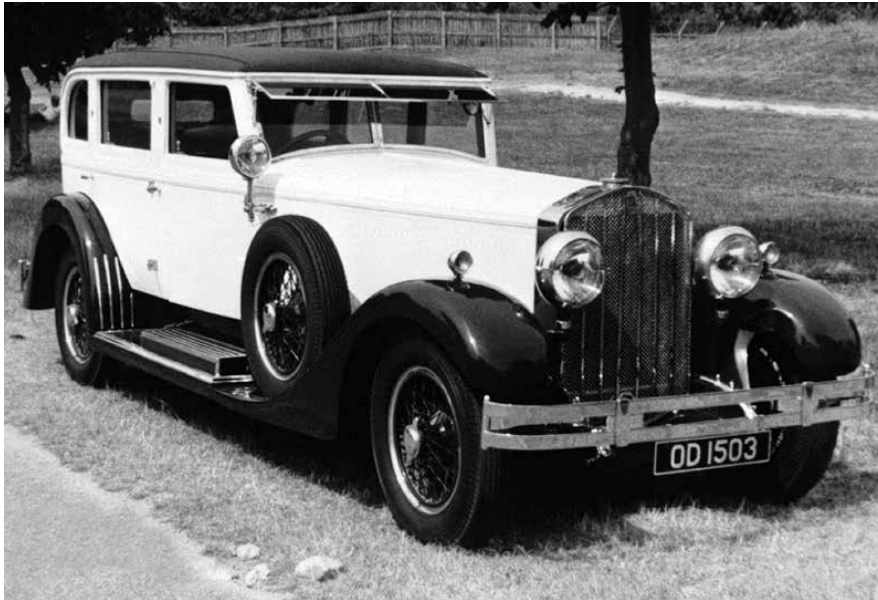
In der Schweiz wurde 1898 der Martini gebaut, dem weitere Typen folgten, und selbst Japan mischte schon früh im Automobilbau mit – nicht mit besonders flotten Modellen, aber, immerhin, mit Autos. Nur eine klassische Marke erschien dagegen in Spanien: Hispano-Suiza. Wie schon der Markenname nahelegt, handelte es sich um eine Länder übergreifende Kooperation. Technik und Design



stammten aus der Schweiz, die Finanzierung aus Spanien. Treibende Kraft hinter dem Projekt war der Schweizer Ingenieur Marc Birgkit. 1904 hatte er genügend spanische Investoren angeworben, um in Barcelona ein Unternehmen zu gründen, und damit nahm die Geschichte von Hispano-Suiza Fahrt auf.

Das erste Auto der neuen Marke zeigte Birgkit 1906 in Paris, und bis in die späten 1930er Jahre sollten von da an Luxuswagen dieses Namens entstehen. Ein „Hisso“ war dabei nie ein Allerweltsauto und zählte zu den wirklich

raren Modellen im normalen Verkehr. Das ist im Grunde verwunderlich, denn andere nicht eben berühmtere Konstruktionen wurden in sichtlich größerer Anzahl gepflegt und lange erhalten. Einer der Gründe dafür mag darin liegen, dass Hispano-Suiza nie ernstlich am Motorsport und besonders an Rennen interessiert war. Der Ruhm, der an großen Marken wie Bentley, Bugatti, Alfa Romeo und anderen haftete, erwuchs aus den Siegen auf Landstraßen und Rennpisten und war mit Sicherheit ein Grund, diese ruhmreichen Renn- und Sportwagen zu erhalten. Die noch existierenden Hispano-Suiza werden heute



Isotta Fraschini 8A / Werksbild

aber ebenfalls hochgeschätzt und aufwändig gewartet.

Einige Rennen fuhren „Hissos“ in den Jahren vor dem ersten Weltkrieg, aber wenn nicht alles täuscht, hatte das Werk nie ein tatsächliches Interesse am sportlichen Wettkampf. Die Teilnahme an wenigstens einem einzigen Rennen schien mehr Pflicht als Vergnügen. Birgkit hatte 1906 in Paris zwei Vierzylinder-Modelle präsentiert, denen schon ein Jahr später ein Sechszylinder folgte. Motoren mit einem halben Dutzend Zylindern, zuerst von Napier kommerziell gefertigt, blieben fortan das Lieblings-Layout des Schweizer Konstrukteurs.

Sie trugen zum guten Ruf der neuen Luxus-Marke bei; schon das rollende

Chassis kostete 1000 Englische Pfund, was kurz nach dem Zweiten Weltkrieg etwa 5000 US-Dollar bedeutete. Der konkurrierende Rolls-Royce war da 50 Pfund preiswerter.

1909 rief der spanische König Alfonso der XIII. mit dem Catalan-Cup ein Autorennen nahe Sitges bei Barcelona ins Leben, das insgesamt 226 Meilen umfasste. Eine Runde maß 17,5 Meilen. Hispano, einzige spanische Marke, musste dabei gegen ein Feld von Lion-Peugeots antreten, gegen Sizaire-Naudin, Demeester, Le Gui, Werner und De Dion-Bouton. Einer der Lion-Peugeots gewann, aber es wurde trotzdem ein Erfolg für Hisso: Der Team-Pilot Pilliverde kam als Zweiter nach sieben Stunden, 55 Minuten und 29 Sekunden ins Ziel. Bis auf die bei-

den Erstplatzierten waren alle anderen Konkurrenten ausgefallen.

Hispano-Suiza zog aus diesem Erfolg den Mut, im Jahr 1910 am Coupe de l'Auto teilzunehmen. Der Italiener Zucarelli gewann das Rennen für kleinere Wagen auf seinem Hisso, einem Vierzylinder mit T-Zylinderkopf und einem ohrenbetäubenden Krach. Dafür verantwortlich waren die kurzen Stummel der Auspuffanlage, die nur einen Fingerbreit aus der Motorhaube ragten.

Der Hisso war übrigens der erste Vierzylinder, der dieses Rennen gewinnen konnte. Vor 1910 wurden diese Wettbewerbe normalerweise von Voituretten gewonnen, deren riesige Einzylinder-Motoren wie Mammutbäume unter den Hauben standen. Die Vierzylinder-Hissos änderten die Voiturettes-Rennen wie später die Peugeots mit ihren kompakten, hochdrehenden Motoren die größeren Hubraumklassen dominierten.

Der spanische König kaufte nach dem Rennen eine Straßenversion des siegreichen Hissos, der danach als „Alfonso-Wagen“ in die Firmengeschichte einging. Ein Modell jener Baureihe zählt heute zu den seltensten Juwelen einer Sammlung klassischer Automobile. Nur ein halbes Dutzend Exemplare von diesem Typ sind heute noch bekannt, und mehr als zehn weltweit dürften es nicht mehr sein. Der Sammler D. Cameron Peck importierte einst seinen Alfonso-Wagen von Australien nach Chicago.

1911 trat Hispano bei keinem Rennen an, aber 1912 debütierte ein Dreiliter-Racer mit einem frühen Kompressor-Motor. Der litt allerdings noch an technischen Kinderkrankheiten und lief nie richtig, womit die sportlichen Ambitionen bei Hispano-Suiza, soweit vorhanden, ihr Ende fanden. Nach Ausbruch des Ersten Weltkriegs eröffnete das Unternehmen in Paris ein Zweigwerk, das zunächst als Filiale gedacht war, dann aber das Stammwerk bald überholte.

Während des Kriegs produzierte das Pariser Werk sehr zuverlässige, leistungsstarke V8-Flugmotoren. Mehr als jede andere Marke kamen sie auch zum Einsatz in den Luftflotten der Alliierten.



1930-Isotta-Fraschini-Tipo-8A-Engine2 / Foto: RM Sotheby's



Hispano Suiza H6B Werk 1

Ihre Teile und Maße wurden standardisiert, wodurch die Aggregate in 14 internationalen Lizenzwerken hergestellt werden konnten. Dazu gehörten neben Frankreich auch England, Italien und die Vereinigten Staaten von Amerika.

Nach dem Krieg präsentierte das Werk auf dem Pariser Salon ein neues Modell mit damals sensationeller Technik. Da war zunächst ein neuer Sechszylinder-Motor mit sechseinhalb Litern Hubraum und 135 PS, die bei 3500 Umdrehungen pro Minute anfielen. Seine Servo-Bremsen lagen außerhalb der Getriebeeinheit, und auch der Rest des Wagens demonstrierte erstklassige Technik und Details.

Erstmals schickte Hispano den Luxuswagen mit einem fliegenden Storch auf dem Kühler in den Verkauf, und dieses Firmenzeichen wurde danach bei allen Modellen und Typen der multinationalen Marke verwendet. Der Storch stammt vom Flugzeug des berühmten französischen Kampfpiloten Georges Guynemer, der im Weltkrieg 53 deutsche Piloten abschoß und dann auf geheimnisvolle Art und Weise 1917 vom Himmel über der Front verschwand. Sein Schicksal wurde nie aufgeklärt.

Die beiden bekanntesten Modelle von Hispano-Suiza waren der Monza und der Boulogne. Der Boulogne erinnert mit seinem Namen an das siegreiche Rennen um den Georges Boillot Cup 1923 in Boulogne, während der Monza bereits 1922 auf der gleichnamigen italienischen Rennbahn einen überragenden Klassensieg erzielte. Der Boulogne war ein jüngerer, größerer und schnellerer Wagen als der sportli-



Hispano Suiza H6B Werk 2

che Siegertyp und verfügte über einen gewaltigen Achtliter-Motor. 100 Meilen pro Stunde schüttelte er ganz lässig aus seinem monströsen Hubraum.

Die in Spanien gefertigten Barcelona-Modelle kamen wahlweise mit Vier- oder Sechszylinder-Motoren, während die größeren und luxuriöseren Versionen im Pariser Werk entstanden. Im Sammler-Dossier der berühmten Marke notieren die in Spanien gefertigten Modelle etwas höher, da sie die selteneren Objekte sind.

Wenn ein Jahr gesucht würde, um damit das Ende der Automobil-Welt unserer Väter zu markieren, wäre es wahrscheinlich das Jahr 1931. Es war das Jahr der großen Depression, Hitler war noch nicht im Amt, und auf dem Pariser Salon wurde ein neuer Hispano-Suiza gezeigt, der in allen seinen luxuriösen Elementen nur eine Botschaft trug: Hier ist ganz oben, denn nie hat ein edleres Auto den Luxusmarkt neu definiert.

Seine Spitzengeschwindigkeit und seine Beschleunigung ließen die Konkurrenz erblassen, wofür ein V12-Motor mit 220 PS verantwortlich war. Nahezu unendlich belastungsfähig, bot der Super-Hisso in jedem Winkel schiere Qualität und dabei eine Leichtigkeit des Lenkens, wie sie sich normalerweise nur in kleineren, viel leichteren Autos offenbart.

Dem technisch interessierten Publikum bot das Pariser Werk eine schier unglaubliche Schau: Der weltweit bekannte Auto-Journalist Charles Faroux, Erfinder etwa der 24 Stunden von Le Mans und des Formel-1-Grand Prix in Monaco, bestieg in Paris

den V12-Hisso, jagte ihn nach Nizza, machte kehrt und fuhr, zurück in Paris, ohne Zwischenstopp in den Schauraum des Werks. Dort parkte er noch im Staub der Straße über einem blütenweißen riesigen Papier. Dann begann das große Warten. Wann würde der erste Tropfen Öl aus Chassis oder Motor einen hässlichen Fleck auf die Unterlage tropfen? Das hochverehrte Publikum wartete vergebens.

Noch vor dem Ende des Qualitätsnachweises rollten zwei weitere Modelle der Marke in den Schauraum: ein makelloser Sechszylinder aus französischer Fertigung für 1900 Pfund und ein preiswerteres Exemplar aus Spanien.

Mehr gab es nicht. Zwar tauchten in den Jahren danach immer mal wieder Gerüchte über ein Comeback der Marke auf, aber fest daran zu glauben vermochten wohl nur die Wenigsten. Natürlich hofften die Franzosen auf einen rein französischen Hisso und nicht auf ein schweizerisch-spanisch-französisches Konglomerat. Doch die Fans hofften vergebens, und so holperte Hispano-Suiza dem steinigen Weg in die Vergessenheit entgegen. Damit war die bewunderte Marke nicht alleine. Sie folgte Lenoir und Abadal, Nordenfeldt und Hamlet, Duesenberg, Oppermann, Dunalistair, Jordan, Manchester und Malcolm, Ritz und Rickenbacher, Omega und Owen, Itala und Isotta Fraschini.

## ENDE TEIL 1

**Das war der erste Teil der Geschichte. Teil 2 finden Sie in der nächsten Ausgabe.**

# Kühlerfiguren

Klassischer Automobile  
1909–1939



„Ägyptische Königin“, Steyr (Österreich),  
1926–1933

Wer heute an Kühlerfiguren denkt, hat glänzende Figuren vor Augen – kleine Skulpturen, die auf der Motorhaube thronen. Tatsächlich beginnt ihre Geschichte erstaunlich nüchtern: als Messinstrument. Um 1910 saßen auf vielen Kühlern sogenannte MotoMeter, gut sichtbar auf dem Kühlerdeckel montiert. Sie zeigten die Temperatur des Kühlwassers an – ein entscheidendes Detail in einer Zeit, in der Motoren schnell überhitzten. Zuvor kannte der Fahrer die Kühlwassertemperatur oft erst dann zuverlässig, wenn es zu spät war – im schlimmsten Fall, wenn der Kühler

explodierte. Die Position des MotoMeters auf dem Kühlergrill war daher kein Zufall: Der Fahrer sollte den Zustand seines Motors jederzeit im Blick haben.

Löwe, Peugeot (Frankreich),  
um 1912

Aus dieser funktionalen Lösung entwickelte sich binnen weniger Jahre ein eigenständiges Gestaltungselement. Hersteller und Besitzer begannen, die technischen Anzeigen zu individualisieren und mit Flügeln oder kleinen Figuren zu ergänzen. Was als Variation des Kühlerdeckels begann, wurde somit zur Bühne für Symbolik und Selbstdarstellung. Die Kühlerfigur war geboren – und mit ihr eine neue Form automobilier Identität.

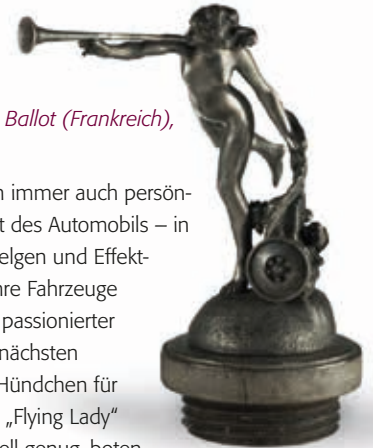


In den 1920er- und 1930er-Jahren erlebte die Kühlerfigur ihre Blütezeit. Sie wurde zum Markenzeichen im wörtlichen Sinne: unverwechselbar, aufgeladen mit Bedeutung. Die „Spirit of Ecstasy“ steht bis heute für Eleganz und Bewegung, der Stern von Mercedes-Benz für technische Souveränität. Auch hinter den vier Ringen – dem heutigen Logo von Audi – verbirgt sich eine wechselvolle Geschichte. Weniger bekannt ist, dass Audi bis 1939 ein anderes Markenzeichen führte: eine Eins auf einer stilisierten Weltkugel. Sie ging aus einem 1922 veranstalteten Wettbewerb mit rund 150 Entwürfen hervor und sollte sowohl die hohe Qualität als auch den Führungsanspruch des Herstellers in der Automobilwelt zum Ausdruck bringen.



„Audi 1“,  
Audi (Deutschland), 1923–1929

„La Renommée“, Ballot (Frankreich),  
1922–1928



Gleichzeitig waren Kühlerfiguren immer auch persönliche Statements. In der Frühzeit des Automobils – in einer Zeit vor Sportauspuff, Alufelgen und Effektlackierung – konnten Besitzer ihre Fahrzeuge individuell ausstatten. War man passionierter Hundefreund, fand sich an der nächsten Tankstelle vielleicht ein kleines Hündchen für den Kühler. Oder war selbst die „Flying Lady“ eines Rolls-Royce nicht individuell genug, boten etwa Glasfiguren von Lalique eine exklusive Alternative – bei Nacht sogar effektiv illuminiert. Zwischen Serienproduktion und künstlerischer Einzelanfertigung entstand so ein spannungreiches Feld, das bis heute Sammler fasziniert.

Mit strengeren Vorschriften zum Fußgängerschutz und veränderten Designanforderungen verschwanden die exponierten Figuren nach und nach aus dem Straßenbild. Zugleich verdeckten nun geschlossene, aerodynamisch optimierte Motorhauben den einst sichtbaren Kühlerdeckel – das eigentliche Podest dieser kleinen Kunstwerke. Was bleibt, ist ihre ikonische Wirkung – und die Erinnerung an eine Zeit, in der Gestaltung, Technik und Markenidentität unmittelbar zusammenfanden.



MotoMeter, De Dion-Bouton (Frankreich),  
1924–1930

Wer sich intensiver mit der Geschichte historischer Kühlerfiguren beschäftigen möchte, findet eine vertiefende Auseinandersetzung in meiner Publikation „Kühlerfiguren klassischer Automobile 1909–1939“. Text und Bilder: Matthias Dressler



„Ritter mit Lanze“, Willys Knight (USA),  
1927–1928



Weitere Informationen unter [www.kuehlerfiguren.de](http://www.kuehlerfiguren.de) oder per Mail an [info@kuehlerfiguren.de](mailto:info@kuehlerfiguren.de)

# COPPA EUROPA 2026

## WIND, STURM UND REGEN



**Die Coppa Europa zählt zu den wenigen „großen“ zentraleuropäischen Oldtimer-Orientierungsrallys. Die 20. Jubiläumsausgabe sollte etwas Besonderes werden, und das war sie auch.**

Hier treffen sich Rallyefreunde aus ganz Europa, was zur freundlichen und spannenden Atmosphäre beiträgt. Alleine im Organisationsteam sind drei Nationen vertreten: Niederlande, Belgien und Deutschland. So kam auch der größere Teil der Teams aus diesen Ländern, aber auch aus Österreich, Griechenland, UK, Norwegen, Dänemark und der Schweiz. Insgesamt gingen rund 100 Fahrzeuge an den Start, der traditionell in Maastricht ist.

Die Klasse „Coppa GT“ ist für jüngere Sport- und Prestige-Fahrzeuge ab Baujahr 1986 gedacht und Teams, die erste Erfahrungen im Ori-Sport sammeln wollen. Dann folgt „Coppa Touring“ für „-richtige“ Oldtimer mit einer leichteren Aufgabenstellung. Die Kategorien „-Coppa Sport“ und „Coppa Super“ sind dann die jeweils anspruchsvolleren Klassen. Hier liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit bei 49,9 km/h, ebenso bei den Gleichmäßigkeitsprüfungen. Es bleibt also nicht viel Zeit für Fehler in der Navigation, will man den Schnitt schaffen. Zum Glück sind großzügige Karenzzeiten vorgesehen.

Das Wetter zeigte sich Ende März von seiner „apriligen“ Seite. In der Nacht vor dem Start kam es zu heftigen Nieder-

schlägen und einem Temperatursturz. Am ersten Fahrtag, dem Donnerstag, war dann das Wetter so wechselhaft wie die unzähligen Grenzübertritte im Dreiländereck Niederlande, Belgien und Deutschland. Ganz unglaublich ein Blizzard, der uns in der Nähe von Spa ereilte und die Straße in wenigen Minuten in eine weiße Rutschbahn verwandelte. Schnee und Graupel peitschten horizontal heran und ließen alle unsere Scheiben in unserem Porsche 356 in Windeseile beschlagen. Der alte Kalauer, der einen Werbespruch für luftgekühlte Motoren auf die Schippe nimmt, hat sich einmal wieder bewahrheitet: „Luft kocht nicht! Luft gefriert nicht!“ ... Und Luft heizt auch nicht! Das Dauerwischen der Scheiben war zum Glück nach einer knappen Stunde vorbei und die Sonne kam wieder.

Unser erstes Abendziel war Saarbrücken. Von dort ging es am nächsten Morgen über kleine Sträßchen Richtung Nordvogesen, über den Rhein und von dort in den Südschwarzwald. Hier empfing uns wieder richtiger Winterzauber mit tief verschneiten Tannen unter blauem Himmel. Die Organisatoren hatten tolle Sträßchen ausgesucht, die viel Fahrfreude gaben. Das Etappenziel Pforzheim erreichten wir auf nassen Straßen lange nach Sonnenuntergang, was mit der 6-Volt-Elektrik des Porsche eine ganz eigene Herausforderung war. Am Schlußtag (Samstag) führte uns die Strecke bei Sonnenschein durch das Würmtal nach Tiefenbronn und ins Heckengäu, quasi heimatliches Terrain für

mich. Meine Begeisterung wurde riesig, als die Rallyepfade rund um Wüstenrot über kleinste Sträßchen im Schwäbischen Wald gingen. Denn die gehören zu meiner vor Jahren ausgearbeiteten Lieblingstour durch den Schwäbischen Wald. Mein Beifahrer wirkte etwas konsterniert, als ich ihm über Kilometer den Streckenverlauf samt Steigungen und Gefällen voraussagte. Leider fand dann die ursprünglich geplante weitere Fahrt durch den Welzheimer Wald ein Ende, weil das Hotel in Aalen sehr kurzfristig nicht mehr zur Verfügung stand. So schwenkten wir nordwärts, durchquerten den Odenwald und fuhren südlich von Frankfurt auf die Autobahn, um unser Quartier in Oberursel zu erreichen. Drei schöne Rallyetage lagen hinter uns, dementsprechend lebhaft und fröhlich ging es bei der Siegerehrung zu.

Die nächste „Coppa“ findet in der ersten Märzhälfte 2027 statt, Zielort wird Dresden sein. Bekanntermaßen sind Landschaft und Straßen in Ostdeutschland sehr schön und nicht zu verkehrsreich. Für eine Veranstaltung dieser Güte ist das Preis-Leistungsverhältnis sehr anständig. Die Verpflegung ist sehr gut, die Etappenhotels (üblicherweise 4-Sterne-Häuser) ebenfalls. Alle Essen und drei Übernachtungen sind im Nenngeld enthalten.

Weitere Informationen finden Sie unter [www.coppa-europa.org](http://www.coppa-europa.org)

Text: SB Carl-Michael Emer  
Fotos: Coppa Europa



**12. – 14. JUNI 2026**  
**MESSE FRIEDRICHSHAFEN**



## Liebe Schnaufferldamen und Schnaufferlbrüder,

die Klassikwelt Bodensee wird vom 12. bis 14. Juni 2026 eine Sonderschau "vergangene Marken" zeigen. Das sind Fahrzeuge von Firmen wie Adler oder Alvis, über Borgward, Bristol, Delage, Delahaye, DKW oder auch Facel-Vega, Frazer-Nash oder auch Maybach, sowie fast vergessene Marken bis zum Ende des Alphabets mit Vauxhall, Wanderer oder Wolseley. Wäre das nicht eine schöne Gelegenheit, Schätze aus den Garagen der ASC-Mitglieder zu zeigen, die nicht so einen weiten Weg zum Bodensee haben?

Ich unterstütze die Messe bei der Suche nach geeigneten Exponaten und wende mich deshalb mit der Frage an Sie, ob Sie nicht Ihre Mitglieder über diese

Sonderschau informieren und zum Mitmachen einladen wollen?

Wir möchten gern auch einen Schwerpunkt auf Vorkriegs-Automobile legen, sind aber auch an den 50er bis 70er Jahren interessiert.

Die Fahrzeuge würden in der Sonderschau umfriedet und bewacht stehen und von mir etwa drei Mal pro Tag durch Moderation vorgestellt. Es dürfen auch Fahrzeuge sein, die zum Verkauf stehen.

SB Johannes Hübner

## MARKTPLATZ

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 VH**

**targa911@mein.gmx**



DAS ORIGINAL!

## OLDTIMER OILS

SINCE 1915



[www.oestol.de](http://www.oestol.de)

MADE IN GERMANY



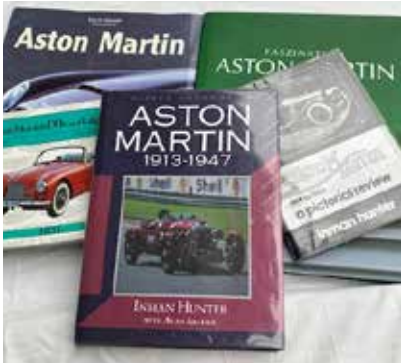
## Für ASC Mitglieder

„Das Schnaufferl“ steht für Mitglieder des Allgemeiner Schnaufferl-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.

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

Mitglied Nr. 722/14

## ZU VERKAUFEN



### Sammlung Aston Martin Bücher

**Hunter:** Aston Martin 1914-1940  
a pictorial review, 1976

**Hunter/Archer:** Aston Martin  
1913 -1947, 1992

**Whyte:** Aston Martin DBs und Lagon-  
da, Collector's Guide Band VIII, 1989,

**Noakes:** Faszination Aston Martin  
ISBN 1-40547-900-0

**Schlegelmilch/Lehbrink:**

Aston Martin, ISBN 3-8290-4832-7

**bitte Angebot an  
m-barie@t-online.de**

Mitglied Nr. 4355/11

## ZU VERKAUFEN



### Mercedes-Benz 380 SL

US-Reimport, Erstzul. 1981. Fahr-  
zeug war 2021/22 mit H Kennzeichen  
in D zugelassen, Investitionsbedarf lt.  
Werkstattdurchsicht ca. 11.000 Euro

**Preisvorstellung 15.000,- €**

**Nähere Infos:**

**ulrjunker@t-online.de**

Mitglied Nr. 3041/5

## ZU VERKAUFEN



### DB 300 S Cabriolet A W188 Traum-Oldtimer in Niedersachsen

BJ 5/1954, 6-Zylinder, 110 KW, 2975  
ccm Hubr., TÜV 5.2027, Ledersitze und  
Kofferset blau

**Preis: VB**

**Tel. 0171-670 00 34**

Mitglied Nr. 3371/6

## ZU VERKAUFEN



### Porsche 924 S

150 PS, Bj. 08.1985, TÜV 10.27, Aus-  
stelldach abnehmbar, seit 21 Jahren in  
unserer LG 6 mit viel Freude gefahren,  
H-Kennz., aus Altersgründen zu ver-  
kaufen.

**VB 13.500,- €**

**Juergen.Wachendorff@t-online.de**

Mitglied Nr. 4681/5

## ZU VERKAUFEN



### Chevrolet National AB, Bau- jahr 1928

17 Jahre lang in unserem Besitz. Wir  
haben viel Freude mit diesem zuverlässi-  
gen Oldtimer gehabt.

Siegerfahrzeug des Lech-Zugspitz-  
preis 2011, der ASC Deutschlandrallye  
2014 und der Herkomer Konkurrenz  
2022.

Verkauf in gute Hände gegen Gebot.

**0172/8382841**

**bettina.birnbaum@t-online.de**

Mitglied Nr. 3225/10

## ZU VERKAUFEN



### 1903 Oldsmobile Curved Dash Model R

5 HP, London-Brighton-Fahrzeug

**€ 45.000,00**

**0171/7781267**

**drloh@drloh.de**

Mitglied Nr. 1849/7

## ZU VERKAUFEN



### Mercedes-Benz 280 SL

EZ 03/1981, HU 10/2026, Cabriolet,  
Hardtop unbenutzt, 2717 ccm, 136  
kW, 4-Gang Schaltgetriebe, 205175  
km, silber-metallic, Leder grau, Ver-  
deck schwarz, Wurzelholz, Mittelarm-  
lehne, CD-Radio, neue Lichtmaschine,  
2 Vorbesitzer, mit Windschott

**VHB 19.800,- €, Standort Köln**

**Kontakt 0172 26 99 113**

## ZU VERKAUFEN



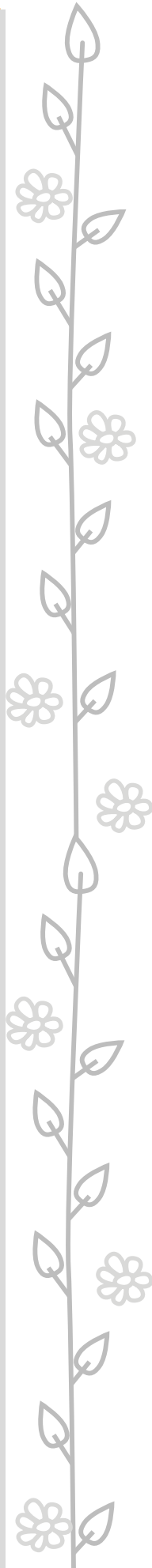
### Porsche 944 S2 Cabrio

EZ 5/1989, blau, 3.0 L, 211 PS,  
225.000 km, TÜV 4/202, unfallfrei,  
werkstattgepflegt, Verdeck erneuert  
Saison-Kennzeichen, Standort Stuttgart

**VB 25.000,- €**

**Tel. 0171 3762462**

Dieser Bereich  
ist nur in der  
gedruckten Version sichtbar.



DAS OLDTIMEREVENT IM NORDEN

# Technorama®

[www.technorama.de](http://www.technorama.de)  



## Hildesheim

30.+ 31. Mai 2026

30. Oldtimer-Teilemarkt und  
Historischer Motorsport

 Flugplatz Lerchenkamp 1, 31137 Hildesheim

Oldtimer-Pflegeprodukte  
seit 1988

*Petzoldt's*



[www.petzoldts.de](http://www.petzoldts.de)

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

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

## 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 Klätte (ojklätte@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 · 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)  
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:

Druckerei Raisch GmbH & Co. KG  
Auchterstr. 14 · D-72770 Reutlingen  
info@druckerei-raisch.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  
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.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 9555177 · Fax +49 6203 9302499  
E-Mail: lgtschnaufferlclub@t-online.de  
www.allgemeinerschnaufferlclub.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@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 Klätte  
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: ojklätte@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 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

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 Ahlfelder  
Kraepelinweg 35 · D-44287 Dortmund  
Tel: 0231 454371 · Mobil +49 172 6408802  
E-Mail: holger@holger-ahlfelder.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: 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. 04/2026 erscheint  
im Juni 2026**

**Anzeigenschluss: 20. Mai '26**

**Redaktionsschluss: 20. Mai '26**

# ALLGEMEINER SCHNAUFERL-CLUB E.V. (ASC)

GERÜNDET 1900



## Club-Accessoires



Cashmereschal  
49,00 €



Clubschleifen  
23,00 €



Damenvierecktücher  
20,00 €



Clubkrawatten - 25,00 €



Clubnadeln - 20,00 €



Autostander - 33,00 €



Tischwimpel - 20,00 €



Autoplakette (emailliert)  
45,00 €



Autoaufkleber 3D (Hinterglas)  
2,00 €



Autoaufkleber (Vorderglas)  
1,00 €

Porto & Versand: 7,50 €. Alle Artikel können Sie bei unserem Schatzmeister unter [drloh@drloh.de](mailto:drloh@drloh.de) bestellen.

# Inspirierende Tourenziele für Oldtimerfreunde: Neue Museumsbücher aus dem Motorbuch Verlag



Technik Museen Sinsheim & Speyer  
**Das große Museumsbuch**

Das brandneue Buch präsentiert die schönsten und wichtigsten Ausstellungsstücke der Technik Museen Sinsheim und Speyer: Autos, Eisenbahnen, Flugzeuge, Schiffe uvm. - in einem frischen Layout, mit neuen Bildern und Texten und spannenden Hintergrundgeschichten.

€ 14,95 | ISBN 978-3-613--4



Dieter Lammersdorf

**Museumstouren. Mehr als 350 der besten Oldtimer-Museen in Deutschland**

In diesem Band finden Sie über 350 der besten Automobil-, Motorrad-, Omnibus, Traktor-, Feuerwehr-, Fahrrad-, Motoren- und Nutzfahrzeugausstellungen Deutschlands in einem praktischen Museumsführer. Jede Sammlung wird ausführlich mit allen wichtigen Informationen präsentiert.

€ 19,95 | ISBN 978-3-613-04842-3



Jörg Walz

**Rallye Legenden - Zeitreise auf Asphalt, Schotter und Schnee**

Dieser Prachtband präsentiert in exklusiven Bildern und Texten die Ikonen des Rallye-Sports, die das Nationale Automuseum - The Loh Collection 2026 in einer unvergleichlichen Zusammenstellung zeigt. Auch auf die Geschichte des Rallye-Sports wird detailliert eingegangen.

39,90 € | ISBN 978-3-613-04846-1

Foto: Technikmuseum Sinsheim Speyer



HIER MEHR ENTDECKEN!

Überall, wo es Bücher gibt, oder unter  
[WWW.MOTORBUCH-VERSAND.DE](http://WWW.MOTORBUCH-VERSAND.DE)  
Service-Hotline: 0711 / 78 99 21 51



[www.facebook.com/MotorbuchVerlag](http://www.facebook.com/MotorbuchVerlag)  
[www.instagram.com/motorbuch.automotive](http://www.instagram.com/motorbuch.automotive)

**Motorbuch  
Verlag**