

AUSGABE 04/2026



DAS SCHNAUFERL

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

Monaco Historic

57. Frühlingsausfahrt

140 Jahre Automobil





AUTOMOBIL VETERANEN CLUB AUSTRIA
Mitglied der F.I.V.A.

11. Int. AVCA Motorfahrer – Wertungsfahrt um den Ehrenpreis der Melanie Gräfin Khevenhüller – Metsch Erdödy

VORANKÜNDIGUNG

Teilnahmeberechtigung

Automobile und Motorräder bis einschließlich Baujahr 1918

Veranstaltungsort

SPA RESORT GEINBERG
A 4943 GEINBERG 5 VILLEN & RESTAURANT
TBG Thermenzentrum Geinberg BetriebsgmbH
www.sparesortgeinberg.at

Zeitplan: 25.08.2027 bis 29.08.2027

Mittwoch 25.08.2027

ab 14 Uhr Eintreffen der Teilnehmer

Donnerstag 26.08.2027 bis Samstag 28.08.2027

Fahrtage auf ausgesuchten Strecken, welche den Baujahren der Fahrzeuge sowohl im Schwierigkeitsgrad, wie auch in der Streckenlängen angepasst ist

Sonntag 29.08.2027

individuelle Abreise nach dem Frühstück

Voranmeldung

Die Teilnehmerzahl ist mit 40 Fahrzeugen begrenzt.

Trotz der rigorosen Eingrenzung oder gerade deshalb, dass nur Automobile und Motorräder bis zum Baujahr 1918 gemeldet werden können, ist die MFWF schon von Anfang an immer ausgebucht. Um sich einen Startplatz zu sichern, ist es zweckmäßig jetzt schon eine Voranmeldung vorzunehmen. Diese kann online auf der Webseite des AVCA – www.avca.at - unter Veranstaltungen/Motorfahrer Wertungsfahrt vorgenommen werden. Nach Fertigstellung der endgültigen Ausschreibung im Herbst 2026 ist dann das Nennformular nachzureichen.

Mit freundlichen Grüßen der Veranstaltungsorganisator
Helmut Czajka

AVCA z.H. Michael Böck, 1013 Wien, Hietzinger Kai 67

Editorial

Uwe Brodbeck

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



Liebe Schnauferldamen, liebe Schnauferlbrüder,

es ist schon erstaunlich, welche traditions-trächtigen Veranstaltungen der Allgemeiner Schnauferl-Club Deutschland e.V. in seiner nunmehr 126 Jahre alten Geschichte aufzählen kann. Das Stiftungsfest oder auch Hummeressen genanntes Event jeweils zu Beginn eines Jahres gibt es seit 74 Jahren. Die ASC- Deutschland-Rallye findet heuer in Rothenburg ob der Tauber zum 67mal statt und ist damit eine der ältesten Rallye der Welt. Auch die Frühlingsausfahrt der Landesgruppe Westfalen-Süd zieht seit nunmehr 57 Jahren stets viele treue Oldtimer-Besitzer nach Siegen. Und für die hartgesottenen Fahrerinnen und Fahrer gibt es seit 55 Jahren die Winter-Rallye „Rund um Schotten“, bei der die Teilnehmer mit Schlamm, Kälte und ab und an mit Schnee zu kämpfen haben.

Diese Liste ließe sich noch ergänzen, wenn man auch die kleineren Veranstaltungen in den 16 Landesgruppen dazu zählen würden, die teils auch seit Jahrzehnten stattfinden und auch eine treue und über die Jahre gewachsene Fangemeinde haben. Und natürlich zählen auch die Events der Messingautos zu den etablierten Fahrten, wobei man besonders die Bertha-Benz-Fahrt und das Ein- und Zwei-Zylinder Kriterium nennen muß, die ja im Zweijahres-Rhythmus abwechselnd stattfinden und neben der London-Brighton-Fahrt zu den Säulen der automobilen Frühgeschichte zählen.

Ich glaube, es gibt wenige Automobilclubs weltweit wenn überhaupt, die auf eine solche Tradition schauen können. Das macht stolz. Aber zur Tradition gehört auch Zukunft. Deshalb haben wir die ASC-Youngtimer-Rallye ins Leben gerufen, die nunmehr mit stetigem Zuspruch von jungen Menschen zum vierten mal veranstaltet wird, diesmal von der Landesgruppe Hessen. Auch die Ernennung einer Jugendbeauftragten gehört dazu, denn ohne Jugend keine Zukunft. Aber es sieht gut aus. Die Zahl der jungen und jüngeren Mitglieder wächst, und es gibt immer mehr Events, bei denen junge Teilnehmer mit großer Begeisterung die alten Autos durch die Lande bewegen. Jüngstes Beispiel ist die

Reise nach England unter dem Motto „Junge Fahrer und alte Autos“. Siehe Bericht in diesem Heft.

Ein großes Dankeschön an die Landesgruppe Tradition, die den Mannheimer Maimarkt dazu benutzt hat, die 140jährige Geschichte des Benz-Dreirades und damit den Ursprung oder auch Urknall der automobilen Geschichte publikumswirksam in Szene zu setzen. In den Tagen des stark besuchten Maimarktes war die Ausstellung in einer großen und nur für Oldtimer reservierten Halle ein Publikumsmagnet, und vor allem die Mitfahrt auf dem Benz-Dreirad mit „Bertha Benz“ am Hebel genossen nicht nur der Oberbürgermeister von Mannheim und viele andere örtliche Prominenz. SB Lars Kahl war alle Tage vor Ort und ein gefragter Gesprächspartner, wenn es um Auskünfte über die ausgestellten Exponate ging. Siehe auch sein Bericht in diesem Heft.

Der ASC-D sitzt in einigen politischen Gremien, die auch über die Zukunft unseres Hobby mit entscheiden. Beispiel: Wie lange dürfen wir noch auf öffentlichen Straßen fahren? Ein Thema, das immer wieder diskutiert wird. Deshalb sind Aktionen wie jetzt auf dem Maimarkt wichtig, um Sympathien für diese Kulturgüter zu bewahren und neue zu bekommen. Auch die Frühlingsausfahrt in Siegen und viele andere Aktionen unserer 16 Landesgruppen sind Mosaiksteine bei den Bemühungen in Politik und Wirtschaft um den Erhalt des jetzigen Status. An einem schönen Sonntagmorgen mit einem Oldtimer durch die Landschaft zu cruisen, ist doch immer wieder ein schönes Gefühl. Und so sollte es auch bleiben.

Mit den besten Schnauferlgrüßen

INHALT



Titelbild:

Imposante Kulisse bei der 57 Frühlingsausfahrt der LG Westfalen-Süd

Foto: SB Professor Thomas Heupel

- 4** LG 10 – 57. Frühlingsausfahrt
- 8** LG 1 – Spargelausfahrt 2026
- 10** Pista & Pilotti – Hillclimb Pferdsfeld
- 12** Legenden im Leitplankenschengel – 15. Grand Prix de Monaco Historique 2026
- 15** 53. BELMOT OLDTIMER-GRAND-PRIX
- 16** Die Messingklasse Italiens
- 18** LG 1 – 140 Jahre Patent-Motorwagen
- 20** LG 2 – Die Berliner schauten in den Himmel
- 22** Neues von der FIVA
- 23** LG 4 – Einladung zur 4. ASC Youngtimer Rallye Nachruf Jörg Steenbuck
- 24** LG 11 – Jahresauftakt im mondänen Ambiente
- 25** LG 16 – Der Hämmerli-Cup von Lech
- 26** Hisso und Isotta, Isotta und Hisso Teil 2 der Geschichte
- 28** Markt / Geburtstage und Neu-Mitglieder
- 29** Buchtipp: Wundercar collection BMW E3
- 30** Anschriften der Landesgruppen

57. FRÜHLINGSAUSFAHRT

Die Frühlingsanfahrt des ASC Westfalen-Süd brachte die Pioniere des Automobils am zweiten Maiwochenende nach Siegen.



Ankommen der Gäste auf dem unteren Schlossplatz am Samstag, Blick vom „Dicken Turm“

Es gibt Automobile – und es gibt Zeiteugen. Immer wenn sich am zweiten Maiwochenende in Siegen die historischen Fahrzeuge der sogenannten „Schnaufer!“ versammeln, dann geht es um weit mehr als Technik auf vier Rädern. Es ist eine Reise in die Anfänge der Mobilität, in eine Epoche, in der Messing glänzte, Motoren atmeten und jede Fahrt ein kleines Abenteuer war. Die Frühlingsanfahrt der Landesgruppe Westfalen-Süd, zählt seit Jahrzehnten zu den besonderen Veranstaltungen für Liebhaber besonders früher Oldtimer. Fahrzeuge aus der Messing-Ära – vielfach über 100 Jahre alt – prägten das Bild und machten Siegen für einige Tage zu einem lebendigen Museum auf Rädern.

Die 57. ASC-Frühlingsanfahrt vom 8. bis 10. Mai 2026 hat einmal mehr eindrucksvoll bewiesen, dass historische Automobile weit mehr sind als technische Zeiteugen vergangener Jahrzehnte: Sie verbinden Generationen, wecken Emotionen und schaffen Gemeinschaft. Bei bestem Frühlingswetter verwandelte sich der Untere Schlossplatz in Siegen bereits am frühen Morgen in einen lebendigen Treffpunkt für Oldtimerfreunde, Technikbegeisterte und zahlreiche Zuschauer aus der gesamten Region. Schon vor dem offiziellen Start nutzten viele Besucherinnen und Besucher die Gelegenheit, die Fahrzeuge aus nächster Nähe zu bestaunen, Erinnerungen auszutauschen und mit den Fahrerinnen und Fahrern ins Gespräch zu kommen.

„Es ist immer wieder beeindruckend zu sehen, mit wie viel Herzblut die Teilnehmer ihre historischen Fahrzeuge bewegen und pflegen“, betonte ein Besucher am Startbereich auf dem Unteren Schlossplatz. „Man spürt sofort, dass hier nicht nur Autos präsentiert werden, sondern gelebte Geschichte!“

Besonders beeindruckend war in diesem Jahr die außergewöhnlich hohe Zahl an Vorkriegsfahrzeugen, die an der Frühlingsanfahrt teilnahmen. Viele Automobile aus der sogenannten „Messing-Ära“ und den frühen Jahrzehnten des Automobilbaus sorgten entlang der Strecke für Begeisterung. Fahrzeuge, die heute nur noch selten im öffentlichen Straßenbild zu sehen sind, rollten mit sichtbarer Leidenschaft gepflegt durch Siegerland und Westerwald und erinnerten an eine



Siegerehrung auf dem unteren Schlossplatz am Sonntag, große Resonanz bei den Sieger Bürgerinnen und Bürgern.

Zeit, in der Autofahren noch echtes Abenteuer bedeutete. Dass diese historischen Fahrzeuge nicht nur museal erhalten, sondern tatsächlich bewegt und erlebt werden, machte den besonderen Reiz der Veranstaltung aus. Gerade die älteren Automobile verlangten ihren Fahrerinnen und Fahrern dabei einiges an Aufmerksamkeit, technischem Verständnis und fahrerischem Können ab – Eigenschaften, die von den Zuschauern immer wieder mit großem Respekt honoriert wurden.

„Gerade die Vorkriegsfahrzeuge machen den besonderen Charakter dieser Veranstaltung aus“, erklärte der Sportreferent Thorsten Flick. „Diese Automobile wollen wirklich gefahren werden – jede Fahrt ist ein Erlebnis.“ Und gerade für diese Fraktion der „Messingfahrzeuge“ hatte Thorsten Flick eine kürzere Strecke in der längeren Gesamtstrecke konzipiert.

Erfreulich und bemerkenswert zugleich war die starke Beteiligung junger Fahrerinnen und Fahrer. Viele der

historischen Fahrzeuge wurden von jungen Menschen gesteuert oder begleitet, die mit großer Begeisterung und bemerkenswertem Engagement das Hobby Oldtimer für sich entdeckt haben. Damit zeigte die Veranstaltung eindrucksvoll, dass die Leidenschaft für historische Automobile keineswegs nur ein Thema älterer Generationen ist. Vielmehr wächst auch bei jungen Erwachsenen das Interesse an authentischer Technik, mechanischer Handarbeit und entschleunigter Mobilität.

Besonders sichtbar wurde dies auch beim gemeinsamen Festabend, bei dem sich ein großer Tisch jugendlicher Fahrerinnen und Fahrer sowie junger Erwachsener bildete. Dort wurde lebhaft über Fahrzeuge, Restaurierungen, technische Besonderheiten und gemeinsame Erlebnisse auf der Strecke diskutiert. Viele Teilnehmer lobten ausdrücklich diese generationenübergreifende Atmosphäre, die den ASC seit Jahren auszeichnet und die auch in Zukunft eine wichtige Grundlage für den Fortbestand der historischen Fahrkultur sein wird.

„Dass so viele junge Menschen mit Begeisterung historische Fahrzeuge fahren, ist vielleicht das schönste Signal dieses Wochenendes“, sagte der Präsident der Landesgruppe Wolfgang Krämer deutlich bewegt beim Festabend. „Das zeigt, dass unser Hobby Zukunft hat.“

Bereits der Auftaktabend in der traditionsreichen Irlé Brauerei entwickelte sich zu einem besonderen Höhepunkt der Veranstaltung. Die Teilnehmer wurden dort herzlich empfangen und konnten in geselliger Atmosphäre einen gelungenen Einstieg in das Veranstaltungswochenende erleben. Die Irlé Brauerei, gegründet im Jahr 1693, gilt als die älteste Brauerei Siegens und blickt auf eine lange regionale Tradition zurück. Bis heute steht das Familienunternehmen für handwerkliche Braukunst, regionale Verbundenheit und Siegerländer Gastlichkeit. Die historische Umgebung der Brauerei passte hervorragend zum Charakter der Frühlingsanfahrt und bot den idealen Rahmen für zahlreiche Gespräche, Begegnungen und das Wie-



Marcus Wenzel mit „Kinderwagen“ Overland vor der Irlé Brauerei



Wunderschöner Bentley eines Kölner Schnauferbruders



Alvis Speed 25 eines Siegener Schnauferbruders



Wanderpokale "Güldenes Krönchen" für Gesamtsieger und Landesgruppensieger. Magnum Flaschen der Irle Brauerei für die Spaß-Sonderprüfung „Sportlichen Teil“ Siegerin Franzl Auge



Familie Auge auf Renault. Fahrerinnen Franzl und Kathi Auge



Siegerehrung auf dem Schlossplatz, Sieger des güldenen Krönchen: Olaf Fett-Charrier und Stephanie Charrier (rechts) und Zweitplatzierte Jan Ebener und Natalie Ebener-Volk, überreicht durch Daniel Müller (Sparkasse, links), Tristan Vitt (Bürgermeister, rechts) und Vorstand der Landesgruppe Westfalen-Süd.

dersehen vieler Teilnehmerinnen und Teilnehmer.

„Die Verbindung von regionaler Tradition, Gastfreundschaft und historischen Fahrzeugen hat hervorragend zusammengepasst“ freute sich Vizepräsident Prof. Dr. Thomas Heupel. „Der Abend bei der Irle Brauerei war ein wunderbarer Auftakt.“

Im Mittelpunkt des eigentlichen Fahrtages stand erneut das bewährte Konzept „Zwei Gruppen – zwei Routen – ein Ziel: Siegen“. Während die älteren und langsameren Fahrzeuge eine rund 85 Kilometer lange Strecke absolvierten, führte die Route der jüngeren und leistungsstärkeren Fahrzeuge über etwa 150 Kilometer durch die reizvolle Mittelgebirgslandschaft der Region. Beide Gruppen konnten zwischen unterschiedlichen Streckenvarianten wählen und passierten zahlreiche Orte, in denen viele Zuschauer die historischen Automobile begeistert begrüßten.

Besonders stimmungsvoll präsentierten sich erneut die landschaftlich reizvolle Durchfahrt durch das Buchheltal. Dort bot sich den Zuschauern ein eindrucksvolles Bild: Historische Automobile verschiedenster Epochen bewegten sich in gemächlichem Tempo durch die kurvenreiche Landschaft und sorgten vielerorts für spontane Fotostopps und begeisterte Reaktionen. Immer wieder wurde deutlich, wie sehr die Veranstaltung inzwischen zum festen Bestandteil des regionalen Veranstaltungskalenders geworden ist.

Großen Zuspruch fanden auch die Mittagsrasten in Weißenberg sowie am Golfhotel Wiesensee bei Stahlhofen. Dort herrschte reger Betrieb, und viele Besucher nutzten die Gelegenheit, die Fahrzeuge ausführlich zu betrachten, Details zu fotografieren oder mit den Besitzern über Technik, Geschichte und Restaurierungsarbeiten zu sprechen. Gerade bei den Vorkriegsfahrzeugen zeigte sich die enorme Bandbreite automobilentwicklung und die Leidenschaft, mit der die Besitzer ihre Fahrzeuge erhalten und pflegen.

Ein weiterer Höhepunkt war die Durchfahrt in Burbach-Holzhausen im Rahmen der dortigen 700-Jahrfeier. Gegen 13.30 Uhr wurden alle Fahrzeuge vorgestellt und von zahlreichen Zuschauerinnen und Zuschauern begeistert empfangen.

Die Verbindung aus regionalem Ortsjubiläum und traditionsreicher Oldtimerveranstaltung verlieh diesem Streckenabschnitt eine ganz besondere Atmosphäre. Viele Besucher säumten die Straßen, applaudierten den vorbeifahrenden Fahrzeugen und nutzten die Gelegenheit, die automobilen Zeitzeugen aus nächster Nähe zu erleben.

„So viele historische Fahrzeuge auf einmal erlebt man hier nur selten“, meinte ein Zuschauer in Holzhausen begeistert. „Das war ein echtes Highlight unserer Jubiläumsfeier.“

Am Ende kehrten die Fahrzeuge wieder auf den Unteren Schlossplatz

nach Siegen zurück, wo zahlreiche Besucher die Teilnehmer im Ziel begrüßten. Viele Gespräche drehten sich bereits um ein Wiedersehen im kommenden Jahr. Die 57. ASC-Frühlingsanfahrt hat eindrucksvoll gezeigt, dass die Faszination historischer Automobile ungebrochen ist – und dass insbesondere die Begeisterung junger Fahrerinnen und Fahrer Hoffnung macht, dass diese besondere Kultur des automobilen Erbes auch in Zukunft lebendig bleiben wird.

Ein würdiger Abschluss des Veranstaltungswochenendes fand am Sonntagmorgen mit der feierlichen Siegerehrung auf dem Unteren Schlossplatz in Siegen statt.

Gemeinsam mit zahlreichen Teilnehmerinnen, Teilnehmern und Gästen nahmen auch Bürgermeister Tristan Vitt sowie Daniel Müller von der Sparkasse Siegen an der Ehrung teil und übergaben die Preise an die erfolgreichen Teams.

Besonders hervorzuheben ist dabei, dass alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit einem Ehrenpreis ausgezeichnet wurden – ein Zeichen der Wertschätzung für die Leidenschaft, den Einsatz und die oftmals weiten Anreisen mit den historischen Fahrzeugen.

Bürgermeister Tristan Vitt würdigte in seinem Grußwort insbesondere die Bedeutung der Veranstaltung für die Region: „Die ASC-Frühlingsanfahrt verbindet automobilen Kultur, ehren-

amtliches Engagement und regionale Gemeinschaft auf ganz besondere Weise. Solche Veranstaltungen bereichern unsere Stadt und das gesamte Siegerland.“ Daniel Müller von der Sparkasse Siegen ergänzte: „Es freut uns sehr, eine Veranstaltung unterstützen zu können, die Tradition, Technikbegeisterung und generationsübergreifendes Miteinander in dieser Form zusammenbringt.“

Als bestes Team wurde das Team Olaf Fett-Charrier und Stefanie Charrier auf einem MGB ausgezeichnet. Der beste Teilnehmer aus den Reihen des ASC war Lars Langanki auf einem Porsche 911.

Großer Dank galt im Rahmen der Veranstaltung auch den Hauptspon-

soren und Unterstützern der diesjährigen Frühlingsanfahrt. Besonders die Sparkasse Siegen, die Herkules Maschinenfabrik sowie Classic Data trugen maßgeblich zum Gelingen der Veranstaltung bei. Classic Data setzte zudem bereits ein Zeichen für die kommende Frühlingsanfahrt und stiftete einen Startplatz für das Folgejahr, der unter den Teilnehmerinnen und Teilnehmern verlost wurde und für große Freude sorgte.

„Die Unterstützung unserer Partner und Sponsoren ist für eine Veranstaltung dieser Größenordnung von unschätzbarem Wert“, betonte Helmut Langner Schatzmeister der ASC Landesgruppe Westfalen-Süd. „Ohne dieses Engagement wäre eine solche Frühlingsanfahrt nicht möglich.“

Auch organisatorisch verlief die Veranstaltung äußerst erfolgreich. Die Teilnehmer lobten die sorgfältige Streckenplanung, die gute Betreuung entlang der Route sowie die angenehme und freundschaftliche Atmosphäre während des gesamten Wochenendes. Der Austausch unter den Teilnehmern, die gegenseitige Unterstützung und die gemeinsame Begeisterung für historische Fahrzeuge machten erneut deutlich, warum die ASC-Frühlingsanfahrt seit Jahrzehnten einen festen Platz im Veranstaltungskalender vieler Oldtimerfreunde besitzt.

Text und Fotos: SB Professor Thomas Heupel

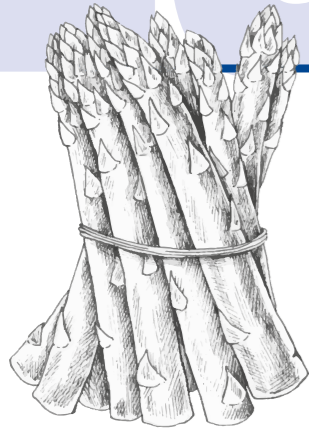


Ansprache des neuen und sehr jungen Bürgermeisters Tristan Vitt. Zusammen mit Daniel Müller (Sparkasse Siegen) und Wolfgang Krämer (Präsident der Landesgruppe Westfalen-Süd)



Festsaal im Haus der Siegerländer Wirtschaft, Festabend

SPARGELAUS-FAHRT 2026



Die Spargelausfahrt 2026 der ASC-Landesgruppe „Tradition“ war mit 105 Teilnehmern und 55 Fahrzeugen hervorragend besucht und bot alles, was eine klassische Frühjahrsausfahrt ausmacht: schönes Wetter, besondere Fahrzeuge und eine harmonische Stimmung.

Bei strahlendem Sonnenschein begrüßte SB Schultz die Teilnehmer im Museum Autovision. Die Ausstellung bildete einen eindrucksvollen Startpunkt mit der zweitgrößten Bugatti-Sammlung Europas und weiteren zahlreichen historischen Fahrzeugen bis zurück in die 1930er-Jahre. Passend zum Jubiläum 140 Jahre Mercedes-Benz – Erfindung des Automobils waren mehrere schöne Benz-Fahrzeuge vertreten. Über Adenauer, Pagode, Strich-8 und R107 zeigte sich die ganze Bandbreite klassischer Mercedes-Modelle.

Die anschließende Tour führte durch den malerischen Kraichgau, geprägt von blühenden Rapsfeldern, sanften Hügeln und abwechslungsreichen Straßen. Die Strecke war von SB Lochbühler hervorragend geplant und verlief vollkommen problemlos. Das sonnige Wetter, die entspannte Atmosphäre und die große Vielfalt an Fahrzeugen machten die Fahrt zu einem echten Genuss.

Erfreulich war zudem die engagierte Teilnahme des Schnauf-erl-Nachwuchses, der eindrucksvoll zeigte, dass die Tradition lebendig weitergeführt wird. Den stimmungsvollen Abschluss bildete das gemeinsame Essen auf dem Spargelhof Böser. Bei bester Laune, guten Gesprächen und hervorragendem Essen klang ein rundum gelungener Tag harmonisch aus.

Text: SB Johannes Struck/SD Julia Struck-Rombach
Fotos: SD Annika Rombach



ASC - SHOP

Bestellformular



Namensschild aus Messing 61 x 10 mm

Preis pro Stück:

39,00 € inkl. MwSt.

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



BESTELLUNG

Stück

Gravur

Clip-Befestigung

Gesamtbetrag

für Damen rechts - für Herren links

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



Ganz viel Veteran Cars, ganz viel London
Komfortbusreise, 29. Okt. – 2. Nov. 2026

PISTA & PILOTI

HILLCLIMB PFERDSFELD

25.04.2026

Tolle Rennsportatmosphäre in Pferdsfeld – ASC-Trophy 2026 begeistert beim Pista&Piloti Hillclimb.

Ursprünglich, unmittelbar und voller authentischer Rennsportmomente: Beim Pista&Piloti Hillclimb auf dem ehemaligen NATO-Fliegerhorst Pferdsfeld bot die ASC-Trophy erneut eine Bühne für historische Rennfahrzeuge und ihre Teams. Auf dem weiten Vorfeld, untermalt vom typischen Klangbild früherer Motorsporttage, präsentierte sich ein buntes Starterfeld – neben den diversen Alfas der 60&70er auch zahlreiche Vorkriegsfahrzeuge und besondere „Specials“.

Mehr als 120 Fahrzeuge bildeten ein familiäres Fahrerfeld, das im 30 Sekunden Abstand den rund 2,5 km langen Kurs über weite Teile des ehemaligen Flugplatzgeländes in Angriff nahm. Und es waren nicht nur „alte Hasen“, die die abwechslungsreiche Strecke unter die Räder nahmen. Beim Hillclimb dürfen Fahrer bereits ab 16 Jahren in Begleitung an den Start gehen und das taten sie auch sehr erfolgreich: Gesamtsieger wurde der erst 19-jährige Leander Mund auf Alfa Romeo Giulia Super.

Anders als bei klassischen Rennen wird beim Hillclimb nicht gegeneinander gefahren: Jedes Fahrzeug startet einzeln und versucht, eine zuvor selbst festgelegte Sollzeit möglichst exakt zu treffen. Gewertet wird die Gleichmäßigkeit – im Mittelpunkt

stehen fahrerische Präzision und vor allem die Freude an den Fahrzeugen. Für Zuschauer und Teilnehmer wurde das zum Erlebnis: Röhrende Motoren, knackige Gangwechsel und so manch quietschender Reifen beim Start sorgten für Stimmung wie einst bei den klassischen Flugplatzrennen.

Die Siegerehrung fand vor der beeindruckenden Kulisse des ehemaligen Flugzeughangars statt. Wo früher Jagdbomber vom Typ F 4F Phantom der Luftwaffe abgestellt waren, überreichte der Präsident der LG Hessen, Ulf Appel, die ASC-Trophy 2026 an SB Christian Jacoby. Im Jaguar D-Type fuhr SB Jacoby unter allen ASC-Teilnehmern die gleichmäßigsten Zeiten.

Neben den Ergebnissen prägte auch 2026 der Geist des fairen Miteinanders das Geschehen – ein Marken-



zeichen der Veranstaltung und der ASC-Trophy.

Wer historischen Motorsport in seiner unmittelbarsten Form erleben möchte, findet in Pferdsfeld eine außergewöhnliche Kulisse – und in der ASC-Trophy ein Format, das fahrerische Präzision, technische Vielfalt und sportlichen Respekt verbindet.

Text: SB Nico Beilharz
Fotos: SB Nicole Beilharz, SB U. Appel,
SB A. Tschörner



LEGENDEN IM LEITPLANKENDSCHUNGEL



Der 15. Grand Prix de Monaco Historique 2026 bot wieder Oldtimer-Sport vom Feinsten.



Der Geruch von hochoktanigem Benzin und der Klang von Rennmotoren zog vom 24. bis 26. April 2026 erneut durch die Straßenschluchten von Monte Carlo. Der 15. Grand Prix de Monaco Historique verwandelte das Fürstentum in ein lebendiges Motorsportmuseum.

Das Wochenende war geprägt von packenden Duellen und meteorologischen Kapriolen. Den Auftakt machte die Serie A2, in der Mark Shaw auf seinem Scarab F1 von 1960 eine fehlerfreie Vorstellung lieferte und den Sieg souverän nach Hause fuhr. In der Serie A1 für Vorkriegswagen gab es eine faustdicke Überraschung: Patrick Blakeney-Edwards triumphierte in einem Frazer-Nash und verwies die favorisierten Bugattis auf die Plätze.

Besonders emotional wurde es in der Serie E (1973–1976). Als der Himmel über dem Port Hercule seine Schleusen öffnete, verwandelte sich der Asphalt in eine Eisfläche. Stuart Hall behielt im McLaren M23 die Nerven und siegte in einem Rennen, das schließlich aufgrund der widrigen Bedingungen hinter dem Safety Car beendet

werden musste. Es war Halls zweiter Erfolg des Tages, nachdem er bereits in der Serie G (1981–1985) auf einem March 821 dominiert hatte.

Ein weiterer Protagonist des Wochenendes war Michael Lyons. In der Serie D (1966–1972) kontrollierte er das Feld von der Spitze aus und sicherte sich später auch in der Serie F (1977–1980) den Sieg.

Tragisch verlief das Wochenende hingegen für den ehemaligen F1-Piloten Jean Alesi: Er setzte im Training seinen historischen Ferrari 312B3 am Ausgang des Tunnels gegen die Leitplanken. Obwohl sein Team Methusalem Racing den Wagen über Nacht aufwendig reparierte, konnte Alesi aufgrund technischer Probleme am Renntag letztlich nicht starten.

Ein neues Kapitel: Die Turbo-Ära hält Einzug. Das technologische Novum

des Jahres 2026 war die offizielle Integration der Turbo-Fahrzeuge in die Serie G (1981–1985). Zum ersten Mal schossen die Feuerspucker der frühen 80er Jahre durch den Tunnel. Der Kontrast zwischen dem hochfrequenten Pfeifen der Turbos und dem tiefen Grollen der Saugmotoren bot eine akustische Kulisse, die es so beim Historic GP noch nie gegeben hatte. Stuart Hall sicherte sich hier auf einem March 821 seinen zweiten Sieg des Wochenendes und bewies, dass diese PS-Monster auch Jahrzehnte später nichts von ihrer Faszination verloren haben.

Prominenz im Paddock: Stars hautnah. Nicht nur auf der Strecke, auch daneben war die Dichte an Motorsport-Größen beeindruckend. Die Scuderia Ferrari stand anlässlich ihres Fokus-Wochenendes besonders im Rampenlicht. Die Legende Jacky Ickx führte die „Cavallino Classic Monaco Ferrari Parade“ an und steuerte sicht-





lich gerührt seinen 1968er Ferrari 312 F1 durch die Kurven, in denen er einst Geschichte schrieb.

Im Paddock wurden zudem zahlreiche bekannte Gesichter gesichtet, darunter ehemalige F1-Größen wie Mark Webber, David Coulthard und Martin Brundle, die das Event für Expertengespräche und Fan-Meetings nutzten. Sogar Fußballstar Paul Pogba ließ es sich nicht nehmen, die Zielflagge für Stuart Hall zu schwenken und den historischen Motorsport gebührend zu feiern.

Fazit: Der Grand Prix de Monaco Historique 2026 hat bewiesen, dass die Leidenschaft für mechanische Perfek-



tion ungebrochen ist. Trotz zunehmender Elektrifizierung der modernen Automobilwelt zeigt dieses Event, dass der Erhalt dieses Kulturguts essenziell bleibt. Die Kombination aus dem fahrerischen Risiko der Piloten, der Hingabe der Mechaniker im Fahrerlager am Quai Antoine 1er und der un-



vergleichlichen Kulisse macht diesen GP zum Pflichttermin für jeden Klassik-Fan. Monaco 2026 war nicht nur eine Rückschau, sondern ein lautstarkes Versprechen: Die Legenden leben – und sie sind schneller als je zuvor.

Text und Fotos: SB Matthias Niedermüller



Die Klassensieger und Ergebnisse im Überblick:

Serie	Kategorie (Zeitraum)	Sieger	Fahrzeug
A1	Vorkriegswagen (vor 1939)	Patrick Blakeney-Edwards	Frazer-Nash
A2	Frontmotor-GP (vor 1961)	Mark Shaw	Scarab F1
B	Heckmotor-GP 1500 (1961–65)	Joseph Colasacco	Ferrari 1512 F1
C	Sportwagen (1952–1957)	Richard Wilson	Maserati 250S
D	F1 3 Liter (1966–1972)	Michael Lyons	Surtees TS9
E	F1 3 Liter (1973–1976)	Stuart Hall	McLaren M23
F	F1 3 Liter (1977–1980)	Michael Lyons	Hesketh 308E
G	F1 3 Liter (1981–1985)	Stuart Hall	March 821



Motor
Klassik

LETZTE FREIE
STARTPLÄTZE!

7. bis 9. August 2026

53. BELMOT- OLDTIMER-GRAND-PRIX

DER OLDTIMER GRAND PRIX AM NÜRBURGRING
ZÄHLT SEIT JAHRZEHNEN ZU DEN GROSSEN FIXPUNKTEN
IM EUROPÄISCHEN KLASSIKER-KALENDER.

Wenn in der Eifel die Motoren angelassen werden, geht es nicht nur um Rennsport, sondern um die besondere Atmosphäre eines Wochenendes, an dem Benzingeruch und Zeitgeschichte zusammenfinden. Auf der Strecke liefern sich Tourenwagen, Sportprototypen und Formel-Rennwagen packende Duelle.

Ein besonderer Höhepunkt ist der Lesercorso der Zeitschrift Motor Klassik. Leserinnen und Leser bringen ihre Klassiker bis Baujahr 2006 an den Ring und werden Teil der Bühne des Oldtimer Grand Prix. Vom liebevoll erhaltenen Alltagsklassiker bis zum seltenen Exoten – der Corso ist so vielfältig wie die Szene selbst. Wer mitfährt, erlebt den Nürburgring aus einer Perspektive, die sonst nur Aktiven vorbehalten ist: einmal über die Asphaltstrecke rollen, vorbei an Tribünen und Zuschauern. Der Lesercorso mit seiner Runde auf der Grand-Prix-Strecke und am Sonntag auf der legendären Nordschleife ist mehr als ein gemeinsamer Ausflug.

Die Startgebühr pro Fahrzeug beträgt 359 Euro und beinhaltet einen Parkplatz auf dem Gelände, zwei Wochenendtickets und zwei Rennpullover.


MOTORKLASSIK LESERCORSO

150 Fahrzeuge
bis maximal
Baujahr 2006

Anmeldeschluss:
3. Juli 2026



Kontakt und weitere Informationen: Event Team Motor Presse Stuttgart
Tel. +49.(0)711.182-1845 | E-Mail: ogp@motorpresse.de
www.event.motorpresse.de/motor-klassik-lesercorso-oldtimer-grand-prix/

ZUR  -BUCHUNG

DIE MESSINGKLASSE ITALIENS

SB Dr. Helmut Schmidt über die Anfangszeit der automobilen Geschichte in Italien.



Brixia Züst 10 HP, Bj. 1909, 3 Zylinder, 1386 ccm, 55 km/h

Die industrielle Revolution wäre ohne die Erfindung des Automobils nicht denkbar. Am Anfang standen die Disruptionen in der Textilindustrie und bei den Werkzeugmaschinen, am Ende des 19. Jahrhunderts begann mit der industriellen Herstellung der Kraftfahrzeuge das Zeitalter der Groß-

betriebe in Europa und damit die 3. Industrielle Revolution.

Allein in Italien gab es bis 1918 125 Automobilmarken mit der entsprechenden Anzahl der Fabriken, was man sich im Rückblick kaum mehr vorstellen kann. Davon sind heute gerade noch übrig FIAT, Alfa Romeo,

Lancia und Maserati; keine Marke ist mehr selbstständig, der Newtimer Ferrari ausgenommen. Sie gehören alle zu Stellantis und niemand weiß, wie lange sie noch die Kühlerhauben zieren werden. Der italienische Markt ist im Weltmaßstab ein Kaufladen, der sich für FIAT und Co. irgendwann nicht mehr rechnete.

Dieser Beitrag möchte einige italienische Marken der automobilen Urzeit in Erinnerung rufen, nämlich der Messingklasse mit Baujahren bis 1910. Die Marke FIAT ist der Ursprung der italienischen Automobilität, die bis heute überleben konnte. Gegründet wurde sie am 11. Juli 1899 von neun Unternehmern, darunter Giovanni Agnelli. 1916 errichteten sie das Automobilwerk in Lingotto und machten so Turin zur Industriestadt, es folgten Fabriken in der Türkei, Spanien, Russland, Polen, Argentinien und Brasilien. Zu Beginn der 70er Jahre war FIAT der größte Automobilkonzern in Europa, bis VW und Renault in wenigen Jahren FIAT in die Defensive drängten. 2021 fusionierten FIAT-Chrysler und die PSA-Gruppe zur Stellantis N.V., so verlor FIAT seine Selbständigkeit. Sein Marktanteil in Deutschland betrug zuletzt noch 2%.

Fast genauso alt wie FIAT war die Marke Ceirano. Das Unternehmen „Ceirano Fabbrica Automobili“ wurde 1901 von den Gebrüdern Giovanni Battista und Matteo Ceirano in Turin gegründet, ihr erstes Modell hatte „cinque cavalli“, also fünf PS, das schnellste, produziert 1903, immerhin 16 PS. Das Unternehmen fusionierte 1925 mit S.C.A.T. und damit verschwand eine der ersten italienischen Marken. 1906 eröffnete Giovanni Battista Ceirano außerdem zusammen mit seinem Sohn Giovanni Ernesto die „Società Ceirano Automobili Torino“, die S.C.A.T., die sich auf Sportfahrzeuge konzentrierte. Spitzenmodelle hatten sechs Zylinder und bis zu 4712 ccm bei 35 PS. Ceirano und SCAT fusionierten 1925; ihre Produktion endete 1930.



S.C.A.T. 15/20 HP, Bj. 1908, 4 Zylinder, 2722 ccm



Bianchi Tipo C 20-30 HP, Bj. 1909, 4 Zylinder, 4396 ccm, 90 km/h

1853 gründete der Ingenieur Giovanni Ansaldo in Genua die Gio. Ansaldo & C. als Technologie- und Rüstungskonzern in den Bereichen Verkehrsmittel, Wehrtechnik und Stahlindustrie; in dem Werk entstand 1854 die erste italienische Dampflokomotive. Das erste der Automobile hatte das Baujahr 1906, die Serienproduktion vor allem von Luxuswagen begann dann erst in den 20er Jahren. Ansaldo belegte mit seinem berühmten Rennfahrer Tazio Nuvolari in Konkurrenz zu Alfa Romeo stets erste Plätze bei den Grand-Prix-Rennen und den Concorsi d'Eleganza. 1993 wurde Ansaldo als eigenes Unternehmen aufgegeben und Teil von Finmeccanica.

Die Fabbrica Automobili Brixia-Züst war eine schnell verglühete Stern-



Ceirano 5 HP, Bj. 1901, 1 Zylinder, 639 ccm, 45 km/h



FIAT 16/20 HP, Bj. 1903, 4 Zylinder, 4179 ccm, 65 km/h

schnuppe am italienischen Auto-Himmel. 1906 von der Muttergesellschaft Züst in Brescia (= Brixia) gegründet, konzentrierte man sich auf Drei- und Vierzylindermodelle mit Hubräumen bis zu 4942 ccm. 1914, gerade einmal nach acht Jahren, endete die Produktion schon wieder – Pioniergeist ohne Erfolg. Wer würde heute noch ein Auto-Werk gründen? 1885 begann Edoardo Bianchi in Mailand mit einem Geschäft zur Reparatur und Herstellung von Fahrrädern und wurde 1935 Marktführer der biciclette in Italien. 1899 folgte die Herstellung von Automobilen, 1914 betrug die Jahresproduktion 45.000 Fahrräder, 1.500 Motorräder und 1.000 Automobile der Marke Bianchi. 1946 starb Edoardo Bianchi bei einem Autounfall mit der Folge des wirtschaftlichen Niedergangs des Unter-

nehmens, das 1955 unter Aufgabe seiner Marke mit FIAT fusionierte.

Diese Oldtimer der Messingklasse sind zu bewundern in den sehenswerten Automobil-Museen von Turin und Villafranca bei Verona – must have seen für alle Schnauferldamen und Schnauferlbrüder..

Fotos: SB Dr. Dr. Helmut Schmidt



Ansaldo PF-1VA, Bj. 1906, 1 Zylinder, 850 ccm, 45 km/h

140 JAHRE PATENT-MOTORWAGEN

Der ASC-D feierte auf dem Maimarkt in Mannheim die Geburtsstunde des Automobils..



Im Jahr 1886 erhielt Carl Benz in Mannheim sein Patent für den Motorwagen, damit war im Grund die Basis für die Massenmotorisierung geschaffen, besonders dann, als Bertha Benz 1888 ihre weltweit bekannte Fahrt nach Pforzheim unternahm und das Automobil damit so richtig bekannt machte. In Mannheim – als Erfinderstadt des Automobils – konnte nun dieser Geburtstag im Rahmen einer Sonderausstellung ausgiebig gefeiert werden. Was war geschehen ?

Der OB der Stadt Mannheim, Christian Specht, auf Tour mit Bertha Benz

Die größte Regionalausstellung für Verbraucher, die aktuell 256.000 Besucher an zog, ist der Maimarkt Mannheim und der findet bereits seit über 400 Jahren statt. Ein Oldtimerfan, Walter Heffner, erreichte über seinen Kontakt zur Ausstellungsgesellschaft, dass eine Hallenfläche von knapp 400 Quadratmetern und eine weitere Freifläche von 200 qm zur Verfügung gestellt wurde, um den Geburtstag des Patentmotorwagens ausgiebig präsentieren zu können. Die Idee war geboren, jetzt ging es an die Planung. Dazu holte er sich Dietrich Conrad, seines Zeichens Automobilhistoriker und Buchautor, sowie Lars Kahl von der LG Tradition ins Boot.

Gemeinsam diskutierte, plante, nutzte man Kontakte in der Szene, um ein rundes Paket schnüren zu können. Eine der Grundideen dazu war, dass man besonders Fahrzeuge „Made in Kurpfalz“ (immerhin gab es anfangs der 1900er Jahre in Mannheim und Ludwigshafen mehr als 10 bisher bekannte Automobilhersteller) präsentieren wollte, aber genauso den Brückenschlag vom Anfang der Automobilität hin zum allerneuesten E-Fahrzeug, dem Mercedes GLB, darstellen wollte. Und hier nutzen dann natürlich Kontakte zu verschiedenen Oldtimerclubs und Museen. Also ging es an die Flächenplanung, die Ideen zur Dekoration und die

Kontaktaufnahme zu Besitzern der geplanten Fahrzeuge. Dies gestaltete sich doch sehr erfolgreich und somit konnten 15 Fahrzeuge plus ein Nachbau der Draisine (in Bezug auf die Mobilität der Vorreiter als Lauftrad) fest in die Sonderausstellung geplant werden.

Ein Nachbau des Patent-Motorwagen konnte ebenfalls durch SB Suchy organisiert werden, um damit zu festen Terminen auf dem Außengelände Demonstrationsfahrten für das interessierte Publikum anbieten zu können. Walter Heffner übernahm die Generalplanung, um auch z.B. Einfahrtscheine, Tagespässe, Informationen für die Mes-

selektion zu organisieren. Dietrich Conrad gestaltete einige Banner, die Werbeplakate enthielten von ehemals hier in der Gegend ansässigen Automobilproduzenten. Ebenso entwarf er einen schönen (und begehrten) Aufkleber, den die Besucher als Andenken mitnehmen durften. Hiervon wurden 1.000 Stück gedruckt, die viel schneller als gedacht weggingen. Die drei Organisatoren hielten jeweils Kontakt mit Clubs und Museen sowie Fahrzeugbesitzern, damit sichergestellt war, dass die passenden Fahrzeuge termingerecht in die Ausstellungshalle verbracht werden konnten. Die Clubs und Museen durften sich ebenso schön präsentieren. Lars Kahl machte breitgestreut per Facebook, Instagram und Internet immer wieder auf die kommende Ausstellung aufmerksam, zusätzlich gestaltete Dietrich Conrad eine Website zur Ausstellung. Auf dieser waren viele Details zu den einzelnen Fahrzeugen zu finden, incl. zeitgenössischen Fotos dazu. Zu jedem ausgestellten Fahrzeug gab es auch einen Titel, der mit einem kleinen Augenzwinkern gestaltet wurde. Den Ausstellungskatalog gibt es übrigens online auf dieser Seite: www.mannopolis.com/maimarkt !

Es war insgesamt eine organisatorische Meisterleistung, eine Ausstellung, die es in dieser Form wohl so schnell nicht mehr geben wird, binnen ca. fünf Wochen auf „die Räder zu stellen“. Aber der Aufwand hatte sich in jeder Hinsicht gelohnt. Auch durch verschiedene Presseartikel, Berichte im Internet usw., erreichten die drei Macher der

Ausstellung ein wirklich äußerst hohes Besucherinteresse. Und da hier nicht das „typische“ Oldtimerpublikum vertreten war, ist der Erfolg noch höher zu bewerten, denn die Reaktionen der Besucher sprachen Bände. Alle mehrköpfigen Standbesetzungen hatten in den elf Tagen der Ausstellung genug zu tun. Waren es einfach nur Fragen zu den Fahrzeugen, waren es Geschichten von Besuchern, waren es sogar Zeitzeugen wie z.B. eine Nachfahrin der Familie Ihle, oder auch mal Diskussionen zum Thema E-Mobilität.....reden konnte man mehr als genug. Aber dadurch ergaben sich schöne Kontakte, die es zu vertiefen gilt, um unser gemeinsames Thema aktuell zu halten. Ab und zu konnte man sogar Tipps geben, wenn es um Fragen nach einer Werkstatt, zum Erhalt des H-Kennzeichens oder auch den Verkauf oder Kauf eines Oldtimer ging.

Die Worte „hätte“ und „weisst Du noch“ hatten wir in den elf Tagen sehr, sehr oft gehört. Ein ganz besonderer Bonbon waren die Demonstrationsfahrten mit dem Patent-Motorwagen, die stilgerecht von Inge Grohe als Bertha Benz und SB Suchy mit seiner Frau Jutta als Tankwarte immer wieder für Begeisterung sorgten. So konnten dabei auch im Rahmen von Presserundgängen, Rundgängen von Bürgermeistern usw. einige hochkarätige Mitfahrer ein paar Runden auf dem Freigelände genießen. Selbst ein Bürgermeister der amerikanischen Partnergemeinde von Wiesloch (die Stadt mit der ersten Tankstelle der Geschichte, nämlich der

Stadt-Apotheke) durfte Platz nehmen und war ebenfalls mehr als begeistert. Filmaufnahmen, Fotosessions oder auch eine Hörfunkaufnahme waren an der Tagesordnung.

Die teilnehmenden Partner und Unterstützer der Sonderausstellung waren dann auch am Ende der Veranstaltung mehr als zufrieden, es war einfach eine tolle Sache, die hier auf die Räder gestellt wurde. Ganz viele Besucher lobten die Idee und die Präsentation und wünschten sich dies schon für das kommende Jahr. Ein dickes Los kam auch persönlich vom OB der Stadt Mannheim, Herrn Christian Specht.

Wir als Team der Veranstaltung können uns „nur“ ganz GROSS bedanken bei der Mannheimer Ausstellungs-Gesellschaft, namentlich bei Jan Goschmann, sowie bei allen Helfern, Unterstützern, Standbesetzungen, Transporteuren und Fahrzeugeigentümern für das außerordentliche Engagement. Ein Vorteil der Veranstaltung war dann noch der Punkt, dass man innerhalb der ausstellenden Clubs bestehende Kontakte sehr vertiefen konnte. Es war ein tolles Miteinander, das allen Beteiligten Spaß machte. Aber genauso bedanken wir uns bei den vielen Besuchern. Wir hatten viel Spaß, aber auch platte Füße und beanspruchte Stimmbänder. Aber der Erfolg entschädigte uns dafür, das konnten wir dann am letzten Tag abends gemeinsam mit einem Gläschen Sekt begießen.

Text und Fotos: SB Lars Kahl



Eine schöne und seltene Präsentation in Halle 39 auf dem Maimarkt Mannheim



Die drei "Macher" der Veranstaltung, von links: Lars Kahl (ASC LG 1), Dietrich Conrad (Automobilhistoriker und Buchautor) und Walter Heffner

DIE BERLINER SCHAUTEN IN DEN HIMMEL

Die Landesgruppe Berlin/Brandenburg war bei ihrer Ausfahrt in einem Observatorium und lernte einiges dazu.



ASC Instruktionen zum Anfahren 2026

Ein neues Ziel musste her. Ein unbekanntes Automuseum gibt es im Einzugsbereich der LG 2 schon lange nicht mehr. Warum also sich nicht einmal nach oben orientieren?

Im Dorf Lindenberg im Oder-Spreeland gibt es seit rund 140 Jahren ein

Meteorologische Observatorium, das heute vom Deutschen Wetterdienst betrieben wird. Nebenan, in einer liebevoll restaurierten historischen Ballonhalle, liegt der Ursprung des Museums für Meteorologie und Klima. 1911 wurde hier der Deutsche Luftwariendienst gegründet, der Vorläufer der Flugsicherung. Schon Jahrzehnte davor ließ man hier Drachen steigen, um Erkenntnisse über Wind und Temperaturen in der Höhe zu gewinnen. So

hält man hier unglaublicherweise seit 1909 den Höhenweltrekord eines seilgeführten Drachens mit 9740 Metern.

9,7 Kilometer Leine, das muss man sich mal klarmachen! Um vergleichbare Daten zu erlangen, wird heutzutage vier Mal täglich zu festen Zeiten ein Ballon mit Messgeräten losgelassen, also ohne Leine gestartet. Die Messdaten werden ständig zur Bodenstation gefunkt. Der mit Gas gefüllte Ballon platzt dann in über 30 Kilometer Höhe, weil sich das Gas in dem Ballon durch den immer niedriger werdenden atmosphärischen Druck ausdehnt, bis der Ballon platzt. Der Ballondurchmesser wächst dabei von etwa zwei auf über zehn Meter an. Die Messgeräte sind dann verloren, was aber niemanden zu stören scheint. Zu einem solchen Ballonstart waren wir um 12:45 Uhr verabredet.

Gestartet wurde unser Anfahren fast pünktlich um 10:00 Uhr am Sonntag, den 12. April. Als Treffpunkt war ein Parkplatz der Supermarkt Kette EDEKA vereinbart, von wo aus wir schon oft gestartet waren. Die ersten dort eintreffenden Teilnehmer durften aber dann feststellen, dass der Parkplatz seit kurzem mit Kamera überwacht wird und außerhalb (!) der Öffnungszeiten, also auch am Sonntagvormittag, nur 15 Minuten Aufenthalt gestattet sind. Bei Überschreitung wird eine Strafzahlung von 40,- € fällig. Was für eine Geldschneiderei, denn am Sonn-



Ein FORD?, Nein! Ein Opel mit Heckwinde



Wetterdrachen im Museum Lindenberg

tag kann ja dort kein Kunde behindert werden. Also schnell umdisponieren und darin haben die Organisatoren ja Routine, denn irgendwas ist immer. Trotzdem kamen wir fast pünktlich im Museum an.

Natürlich hatten wir auch eine Führung gebucht. Sie begann im 1936 gebauten Windenhaus, denn damals wurden Wetterballons und Drachen mit Winde hochgezogen. Vorläufer davon waren in den 1910er und 20er Jahren Automobile, auf denen Winden montiert waren. Ein solches Fahrzeug war auch auf einem Schwarz-Weiß-Foto zu sehen, und der Museumsführer stellte den Wagen als FORD vor. Diese Behauptung hielt allerdings dem geballten Fachwissen eines Schnaufferbruders nicht stand. Er konnte belegen, dass es sich um einen OPEL handelt. Gegen 12:35 Uhr verließen



Der Wetterballon startet

alle das Museum, um im Freien den Start des Wetterballons pünktlich zu erleben. Der Ballon wurde maschinell mit Gas gefüllt, und bei Erreichen des vorgesehenen Gasdrucks gibt ihn die Füllstation frei und er entschwebt unter den Blicken hochgerichteter Hälsen gen Himmel. Nach wenigen Minuten war er schon nicht mehr sichtbar, und unser Oldtimertross fuhr mit neuen Erkenntnissen und ausreichend geistiger Nahrung zum Gasthof Lutter in Lindenberg, um das Defizit an körperlicher Nahrung auszugleichen. Dies gelang bei einem sehr günstigen Preis-Leistungsverhältnis ausgezeichnet. Abschließender Programmpunkt war



SB H. Dreps mit stilvollem Auftritt

ein erneuter Besuch bei unserem SB Hans Freiling, der uns mit seiner Frau erwartete, um auf seinem Anwesen stolz seine rund 30 Fahrzeuge starke Sammlung zu präsentieren. An dieser Stelle ein herzlicher Dank an alle Organisatoren und Gastgeber, die das Anfahren 2026 zu einem tollen Erlebnis gemacht haben.

Text: SB Claus H. Wulff
Fotos: SD Ute Mattheus / SB Claus H. Wulff



NEUES VON DER FIVA



Der Oldtimer-Weltverband FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) informiert mit dem „EU-Update“ regelmäßig über aktuelle Themen in der EU-Gesetzgebung, die auch historische Fahrzeuge betreffen.

EU-Paket zur technischen Überwachung – Das Parlament treibt seine Positionierung voran

Am 5. Mai hat der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments seinen Standpunkt zu regelmäßigen technischen Überprüfungen von Fahrzeugen verabschiedet. Unter der Leitung von MdEP Jens Gieseke (EVP, Deutschland) sieht der Standpunkt des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments vor, die derzeitige Flexibilität bei der Häufigkeit der Überprüfungen für PKWs und Transporter, die älter als zehn Jahre sind, beizubehalten und sich dem Vorschlag der Europäischen Kommission für eine jährliche Überprüfung zu widersetzen, was im Einklang mit der Position der FIVA steht. Darüber hinaus wurde folgender

Änderungsantrag angenommen: Fahrzeuge dürfen nur anhand der technischen Anforderungen geprüft werden, die zum Zeitpunkt ihrer Erstzulassung, ihrer ersten Inbetriebnahme oder einer späteren Nachrüstung galten, wodurch die rückwirkende Anwendung neuerer Fahrzeugzulassungsnormen vermieden wird.

Bei Motorrädern befürworten die Europaabgeordneten jedoch obligatorische Prüfungen für schwere Motorräder und elektrisch angetriebene Motorräder. Die FIVA lehnt gemeinsam mit der FIM und der FEMA obligatorische EU-weite regelmäßige technische Überprüfungen für Motorräder ab, da einige Mitgliedstaaten

bereits über eigene, weniger aufwendige Prüfsysteme verfügen, beispielsweise auf der Grundlage von Straßenkontrollen, die sich aus Sicht der technischen Sicherheit als wirksam erwiesen haben.

In jedem Fall sind historische Fahrzeuge geschützt, da der Vorschlag auf der Grundlage der EU-Definition von „Fahrzeugen von historischem Interesse“ bereits das Recht der Mitgliedstaaten anerkennt, historische Fahrzeuge weiterhin von den regulären Prüfungen auszunehmen, denen normale Fahrzeuge unterliegen. Auf dieser Grundlage können die Mitgliedstaaten die Anforderungen und Intervalle anwenden, die sie für historische Fahrzeuge für angemessen halten. Das Dossier wird nun an das Plenum des Europäischen Parlaments weitergeleitet, das voraussichtlich noch in diesem Monat oder im Juni darüber abstimmen wird.

Im Rahmen des Verkehrstauglichkeitsspakets hat das Plenum des Europäischen Parlaments am 29. April zudem seinen Standpunkt zur Überarbeitung der EU-Vorschriften zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen für Fahrzeugzulassungsdokumente angenommen. Dies umfasst digitale Fahrzeugscheine als neues Hauptformat sowie gemeinsame Anforderungen für Fahrzeugzulassungsdokumente insgesamt. Die Mitgliedstaaten müssen weiterhin sicherstellen, dass physische Dokumente auf benutzerfreundliche und barrierefreie Weise verfügbar sind.



EINLADUNG ZUR 4. ASC YOUNGTIMER RALLYE



Schöne und interessante Autos bringen Menschen zusammen. Genau darum geht es bei der 4. ASC Youngtimer Rallye vom 18.–20. September 2026 in Frankfurt am Main, die in diesem Jahr von der Landesgruppe Hessen organisiert und veranstaltet wird.

Ein Wochenende für alle, die Lust haben zu fahren, sich auszutauschen und gemeinsam besondere Momente auf der Straße zu erleben. Keine starre Rallye. Kein Concours. Sondern ein modernes Automotive-Weekend mit Skyline Drive, kurvigen Landstraßen, guten Gesprächen und einer Community, die ähnlich tickt.

Was Sie erwartet:

- Golden Hour Drive durch die Frankfurter Skyline
- Rallyetag mit ausgewählten Etappen und besonderen Stopps
- entspannte Abende in außergewöhnlicher Atmosphäre
- automobiler Leidenschaft ohne Berührungsgänge

Zugelassen ist, was zur Idee passt – vom Vorkriegsfahrzeug bis zum modernen Klassiker. Wichtig ist nicht das Alter des Autos, sondern die Freude am Fahren.

**NENNSCHLUSS
15.06.2026.**

Die Ausschreibung und das Nennformular finden Sie hier:
<https://www.asc-schnauerclub.de/termine/youngtimer-rallye/>

NACHRUF JÖRG STEENBUCK



Mit tiefer Trauer nimmt die ASC-Landesgruppe 3 Abschied von ihrem langjährigen Mitglied Jörg Steenbuck, der viel zu früh und völlig unerwartet aus dem Leben gerissen wurde. Jörg Steenbuck war ein leidenschaftlicher Enthusiast der Oldtimer-Szene, in der er sich bereits seit seiner Kindheit zu Hause fühlte. Seine umfassende Expertise für das Interieur klassischer Fahrzeuge und sein unermüdliches Engagement, diese originalgetreu auszustatten, machten ihn zu einem hochgeschätzten Mitglied unserer Gemeinschaft. Seine Kontakte reichten weit über die Grenzen Deutschlands hinaus und bereicherten auch die internationale Oldtimer-Community.

Wir werden Jörg Steenbuck als überaus freundlichen und warmherzigen Menschen in dankbarer Erinnerung behalten. Sein Verlust trifft uns alle tief – besonders aber seine Familie, der wir in dieser schweren Zeit unser aufrichtiges Mitgefühl aussprechen.

LANDPARTIE

JAHRESAUFTAKT IM MONDÄNEN AMBIENTE...

Die Landesgruppe Rhein-Ruhr e.V. mit vielen Oldtimern unterwegs in die neue Saison.



partie nicht nur abgelenkt, sondern auch im Rahmen von Gesprächen Begeisterung bei den Besuchern für unser Hobby geweckt werden.

Bedanken möchten wir uns ganz herzlich bei unseren Gastgebern und Initiatoren für ihre Gastfreundschaft und dem wirklich gelungenen Saisonauftakt.

Text: SB Rüdiger Herchenhahn
Fotos: SB Thomas Strankowski



Der Start in die Oldtimer-Saison 2026 startete fulminant, wolkenloser blauer Himmel, Sonnenschein und eine liebevoll und aufwändig inszenierte „Landpartie auf Gut Kump“, die die lange Wintersaison gleich vergessen ließ.

Rekordverdächtig war neben der Stimmung auch unser Aufgebot an Oldtimern. Mit fast vierzig ausgewählten Oldtimern, darunter auch einige Vorkriegs-Veteranen, konnte die Aufmerksamkeit der Besucher von dem mannigfaltigen Programm der Land-



DER HÄMMERLI-CUP VON LECH

Zum Abschluß der Skisaison 2025/2026 gab es wieder einen Riesenslalom und einen Slalom mit einem Oldtimer.



Wenn die Landesgruppe Oldtimer ASC-Lech-Arlberg eine Veranstaltung plant, ist sie meist mit viel Spaß verbunden. Vor einem Jahr wurde der Hämmerli-Cup zum Abschluß der Wintersaison ins Leben gerufen, jetzt an Ostern folgte der zweite Teil.

In Oberlech vor dem Hotel Montana des ASC-Mitgliedes und Olympiasieger Patrick Ortlieb mußte mit einer Pistenraupe aus den 70er Jahren ein Slalom gefahren werden. Nicht ganz einfach, denn die Raupe vom Hersteller Hämmerli besitzt ein Vierganggetriebe und zwei Handhebel zum

Steuern und ist somit nicht ganz einfach zu pilotieren. Und so endete auch manche Fahrt abrupt, weil die Fahrer unabsichtlich auch den Schneepflug absenkten und in einem Berg von Berg versanken. Als Ehrengast konnte die Landesgruppe den Gründer und Hersteller der Hämmerli-Pistenraupen begrüßen, der dem Treiben mit einem seiner Oldtimer mit sichtlich viel Spaß und Vergnügen verfolgte.

Auf der Terrasse des Hotels Montana im verschneiten Oberlech konnte man die Slalom-Künste der Schnauerlädmen und Schnauerlbrüder gut beobachten und auch nicht mit Applaus

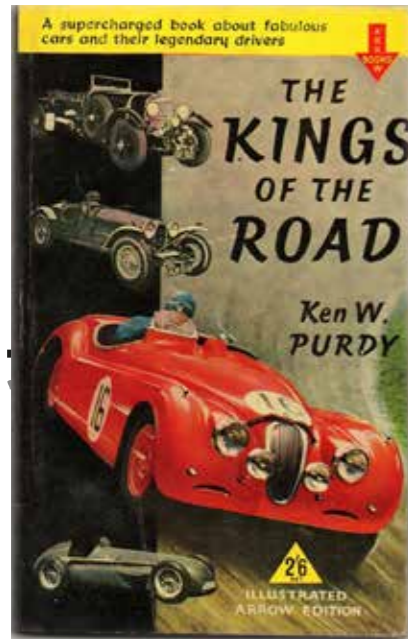
sparen, wenn mal eine Fahrt durch die Pylonen besonders erfolgreich gelungen war.

Vorausgegangen war ein Riesenslalom mit alten Skiern und möglichst auch alter Tracht, wobei im ersten Lauf eine Zeit gesetzt wurde, die im zweiten Lauf möglichst exakt wieder gefahren werden sollte. Alles in allem: Bei strahlendem Sonnenschein und noch genügend Schnee war es ein herrlicher Abschluß für die Mitglieder der Landesgruppe Oldtimer ASC-Lech-Arlberg. Fortsetzung folgt in 2027.

Text: SB Uwe Brodbeck
Fotos: Dietmar Humaus



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.

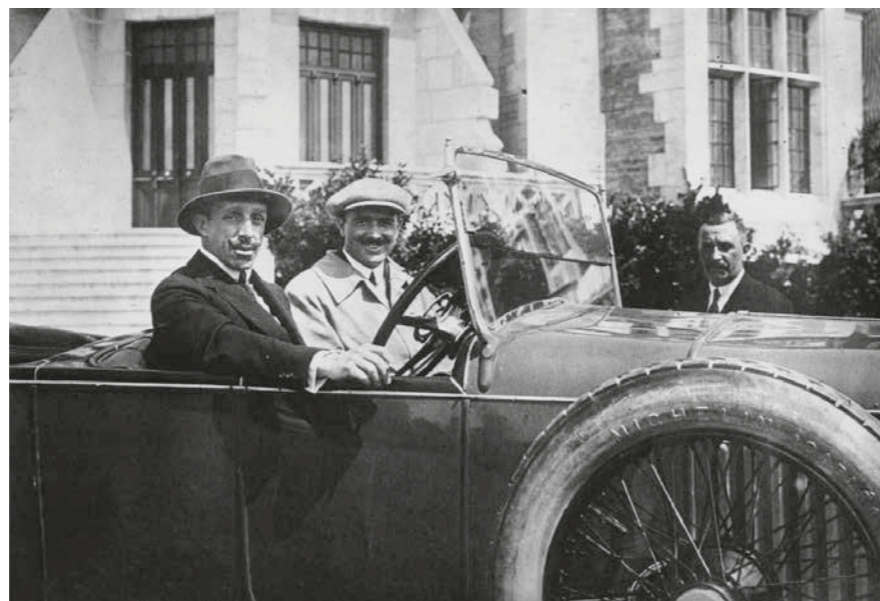


Cesare Isotta zählte zu Italiens Autopionieren wie sein Partner Oreste Fraschini und die Societa Milanese d'Automobili. Im Jahr 1900 stand Isotta-Fraschini voll im Betrieb. Das erste Auto, ein bescheidener Einzylinder, erschien 1901, ein größeres Modell folgte der italienischen Autoschau 1904. Isotta war jetzt auch für größere Fahrzeuge bekannt, und die gab es auf dem Pariser Salon von 1905 schon zu sehen, als Modell für 1906. Das war kräftig dimensioniert und mit einem Sechszylinder bestückt, der Radstand betrug 3,30 Meter.

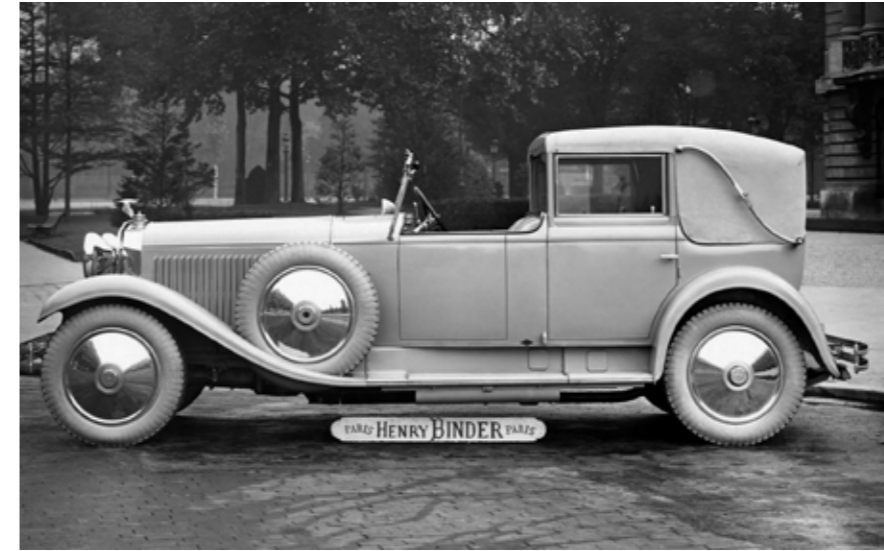
Eine nette Idee war die wassergekühlte Notbremse, und für technische

Experimente aller Art blieb Isotta-Fraschini auch künftig aufgeschlossen. Die Autos verfügten schon 1907 über einen Pressluft-Anlasser und stellten nur vier Jahre später das erste Vierrad-Bremssystem der Welt vor. 1914 beleuchteten die Isottas schon elektrisch ihren nächtlichen Weg, und 1920 ging der erste Reihenachtzylinder in die Serienfertigung.

Wie viele italienische Hersteller hielt man auch bei Isotta-Fraschini Rennsport für eine notwendige Werbemaßnahme, und obwohl I-F es nie ganz an die Spitze schaffte, erntete man doch einige respektable Erfolge. Trucco gewann 1908 auf einem Isotta



Alfonso XIII in Hispano Suiza / Foto: Getty-Images



Hispano Suiza H6C Cabriolet de ville by binder / Werksbild

die Targa Florio, und schon ein Jahr zuvor hatte ein Isotta-Trio die Plätze sieben, neun und zehn belegt. Im gleichen Jahr belegte Lytle beim Vanderbilt Cup den zweiten Rang, und 1925 sowie 1926 holte jeweils Isotta-Fraschini den Sieg bei der Targa Abruzzo.

Wie jede andere große Firma für Automobilbau verlegte sich auch Isotta im Ersten Weltkrieg auf militärische Produktion, überwiegend im Flugzeugbau und bei den Schwermaschinen. Nach dem Krieg wieder mit zivilen Produkten beschäftigt, erschien mit dem neuen Typ 8 ein großes, bestens verarbeitetes Modell, das den bis heute andauernden guten Ruf des Unternehmens begründete. Der Reihenachtzylinder besaß hängende Ventile (OHC) und einen Radstand von 3,62 Metern, solide und stabil nach allen Regeln des Maschinenbaus entwickelt und gefertigt. Bis 1925 blieb der 8 Standardmodell, dann folgte ihm der 8A. Diese Baureihe war die in Amerika am weitesten bekannte Visitenkarte der Italiener, und rund 500 Exemplare wurden davon verkauft.

Ihr Chassis trug meistens einen Limousinen- oder Town-car-Aufbau, für den meist Castagna, Fleetwood oder Le Baron beauftragt wurden. Es entstanden nicht besonders viele Tourenwagen, dafür aber ein paar wirklich hübsche Cabriolets und gut proportionierte Roadster. Ich selbst fuhr lange einen 8A mit Town-car-Karosserie von Fleetwood, das war ein riesiger schwarzer Kasten, mit einem Kühler und allen Lampen sowie einem Wind-

schuttscheiben-Rahmen aus glänzendem Messing. Ich nutzte den Isotta lange als tägliches Transportmittel, immer darauf bedacht, bloß nicht den Spritverbrauch zu kalkulieren.

Eines Abends spielte er eine wirklich unwürdige Rolle. Meine Frau wollte den vorhin beschriebenen Gloria-Swanson-Film sehen, und was sie nicht wusste, war die Mitwirkung eines Isotta 8A. Ich wusste das genau und schlug vor, für den Acht-Meilen-Trip in die Stadt unser schwarzes Monster zu nehmen. Ich dachte, meine Frau fände das sehr amüsant. Sie stimmte mit Rücksicht auf mich zu, aber als der Film zu Ende war, hatten wir beide nicht mit den Massen gerechnet, die plötzlich den 8A umringten und bestaunten. Jetzt, dachten die Massen, gibt es gleich einen großartigen PR-Stunt. Wir mussten sie enttäuschen.

Um den Kinotrip mit dem Abend-sport zu verbinden, fiel dem 8A etwa in der Mitte eines meilenlangen Anstiegs ein, mit leerem Tank stehen zu bleiben. Wenn er aber Benzin, Kühlwasser und Öl hatte, lief er unerschütterlich, und das mit einer stillen, unerschütterlichen Würde, wie sie kaum ein anderes Auto hatte.



Die markante Kühlerfigur – der Storch

Besonders bequem war der 8A nicht mit seiner harten Federung und den strammen Stossdämpfern. Dafür entschädigte das Interieur mit seinem grauen Polsterstoff, den Walnussholz-Einlagen und den sechs Seidenvorhängen an den Fenstern. Was der 8A an Komfort vermissen ließ, machte er durch Stil und Anmut wieder mehr als wett.

Nach dem Frieden von 1945 kam das Gerücht auf, Isotta-Fraschini würde ein neues Modell lancieren, mehr den Bedürfnissen der Nachkriegsjahre angepasst als die alten Schlachtschiffe – einen Kleinwagen wie den Fiat Topolino. Doch nichts geschah. 1947 wollte I-F in Paris eigentlich ein neues Auto vorstellen, doch mit dem 8C kam nichts anderes als ein modellgepflegter 8B aus den 30er Jahren. Stolz der Name: Monterosa. Das Aufsehen erregende neue Modell besaß einen V8-Motor im Heck, Fünfgang-Getriebe und Einzelrad-Aufhängung.

Laurence Pomeroy von der englischen Zeitschrift „Motor“ beschrieb eine Probefahrt als „die beste Straßenlage bei hohem Tempo, die er je getestet habe“. Und Pomeroy ist damals wirklich alles gefahren, was Räder hatte. Bis auf einige Test- und Probefahrten kam Monterosa allerdings nicht mehr auf die Straßen. 1949 ging Isotta-Fraschini in der Insolvenz unter.

ENDE

Text: SB Malte Jürgens
Fotos: Motor Presse Stuttgart

Für ASC Mitglieder

„Das Schnaferl“ steht für Mitglieder des Allgemeinen Schnaferl-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

ZU VERKAUFEN

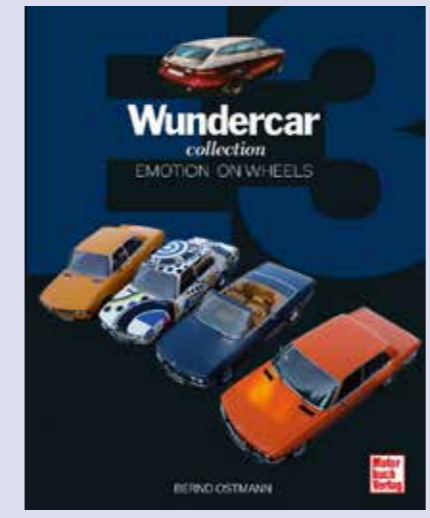


Porsche 944 S2 Cabrio
EZ 5/1989, blau, 3.0 L, 211 PS, 225.000 km, TÜV 4/202, unfallfrei, werkstattgepflegt, Verdeck erneuert, Saison-Kennzeichen, Standort Stuttgart
VB 25.000,- €
Tel. 0171 3762462



Dieser Bereich ist nur in der gedruckten Version sichtbar.

WUNDERCAR
collection
BMW E3



Bernd Ostmann ist ehemaliger Chefredakteur von »auto motor und sport« und einer der führenden Automobiljournalisten Deutschlands.

Ein Anwalt und seine Vision. Christian Zschocke transformiert den legendären BMW E3 in eine faszinierende Wundercar-Kollektion. Jedes Fahrzeug ist ein Unikat, das die Gene der Ikone von 1968 völlig neu interpretiert. Dieser exklusive Bildband enthüllt sie alle: das Art-Car »New Horizon«, den sportlichen »Inka«, den Gruppe-1-Rennveteranen und das elegante Cabriolet »California«, das an ein Riva-Boot erinnert. Die Krönung: ein Shooting Brake, gezeichnet von BMW-Designlegende Paul Bracq. Ein Gesamtkunstwerk aus Design und Emotion, für das sogar eigene Musikstücke komponiert wurden. Eine automobile Passion, die keine Grenzen kennt.

- Außergewöhnliche Sammlung, die die Herzen von Autofans höher schlagen lässt
- Jedes Wundercar repräsentiert eine Emotion
- Nach der Philosophie des Besitzers gefertigt

Erscheinungstermin	28.09.2026
Bestellnummer	04893
EAN	9783613048935
ISBN-13	978-3-613-04893-5
Erscheinungsjahr	2026
Ausgabe	1
Medium	Buch
Seiten	208
Illustrationen	150
Einbandart	Schutzumschlag
Format (BxH in mm)	245x315
Verfügbarkeit	Neuheit, Artikel wird nachgeliefert

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

Oldtimer-Pflegeprodukte seit 1988

Petzoldt's



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 (drloh@drloh.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
Auchtertstr. 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.allgemeinerschnaufferl.club
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.allgemeinerschnaufferl.club

Bezirksgruppe Freiburg
Vorsitzender Toni Schlegel
Selzenstraße 17 · D-79280 Aur
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-ig-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: uthlein@t-online.de
www.niedersachsen.asc-schnaufferlclub.com

6. Gründungslandesgruppe Nordbayern e.V.
Präsident Jürgen Klätte
Klostergasse 7 · D-91541 Rothenburg ob der Tauber
Tel: 09861-92530 (priv.) · 09861-874743-0 (geschftl.)
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

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)

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 Ahlefelder
Kraepelinweg 35 · D-44287 Dortmund
Tel: 0231 454371 · Mobil +49 172 6408802
E-Mail: holger@holger-ahlefelder.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: renete.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

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. 05/2026 erscheint im Juli 2026
Anzeigenschluss: 17. Juni '26
Redaktionsschluss: 17. Juni '26

ALLGEMEINER SCHNAUFERL-CLUB E.V. (ASC)

GERÜNDET 1900



Club-Accessoires



Cashmereschal
49,00 €



Clubschleifen
27,00 €



Damenvierecktücher
20,00 €



Clubkrawatten hellblau/dunkelblau
30,00 €



Clubkrawatten traditionell
25,00 €



Clubnadeln
22,00 €



Autostander - 33,00 €



Tischwimpel - 20,00 €



Autoplakette (emalliert)
48,00 €



Autoaufkleber 3D (Hinterglas)
2,00 €



Autoaufkleber (Vorderglas)
1,00 €

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



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

