



DAS SCHNAUFERL

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

Der ASC beim Club Teuf-Teuf
Mercedes-Benz-Rennwagen
Klimaschutz durch eFuels
75 Jahre Landesgruppe Hessen



Young- und Oldtimerwandern mit dem ADAC Nordrhein

ADAC NORDRHEIN
YOUNGTIMER TOUR




ADAC EIFELRUNDFAHRT
Oldtimerwandern mit dem
ADAC Nordrhein



Weitere Informationen unter:
oldtimerwandern-nordrhein.de | motorsport-nordrhein.de

Editorial

Uwe Brodbeck

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



Liebe Schnauferldamen, liebe Schnauferlbrüder,

die letzten Auktionsergebnisse in verschiedenen Fachzeitschriften und auch die fast täglichen Berichte von den großen Auktionshäusern haben mich schon erstaunt. Unser Partner Classic Data hat dazu auch eine Geschichte in diesem Heft verfaßt. Meine persönlichen Erfahrungen mit zum Verkauf angebotenen Oldtimer aus dem Freundeskreis sind eindeutig: Ein Jaguar XK 150 in Topzustand steht seit zwei Jahren bei einem Händler zum Verkauf, einige Porsche 911 und auch 356 sowie ein AC Bristol sind lange bei Händlern, ohne daß es überhaupt eine Anfrage gibt. Bei den Vorkriegsfahrzeugen sieht es ähnlich aus, oder sie werden weit unter Wert dann letztendlich verkauft. Auch ein wunderschön gepflegter VW Samba Bus, früher ein Leckerbissen auf dem Markt, ist praktisch unverkäuflich – seit Monaten keine Reaktion auf den angebotenen Vielsitzer.

Was immer geht, sind die sehr teuren Autos und hier besonders die Modelle aus Modena. Ein Auktionar sagt mir unlängst, Autos ab 500 000 Euro sind leichter zu verkaufen als Oldtimer in einem günstigeren Preisniveau. Und er fügte hinzu: "Was jetzt besonders gut geht, sind junge und teure Sondermodelle von den bekannten Herstellern wie Aston Martin, Bugatti, McLaren, Pagani, Koenigsegg und anderen Kleinschmieden."

Warum der Markt vor allem bei den Vorkriegswagen seit einiger Zeit so schwächelt, kann mir niemand mit Gewißheit sagen. Wächst hier eine neue Generation von Oldtimer-Freunden heran, die

Autos mit Leistung wollen und denen die ganz alten Fahrzeuge fremd oder vom Fahren her zu anspruchsvoll sind?

Dem widerspricht eigentlich die Tatsache, daß wir vom ASC-D und auch von anderen Oldtimer-Clubs erfahren und hören, daß gerade sehr junge Menschen sich zu den ganz alten Fahrzeugen hingezogen fühlen und diese mit Freude und Begeisterung bei Rallyes bewegen.

Vielleicht ist es ein immer wiederkehrender Trend, daß gewisse Dinge plötzlich nicht mehr so interessant sind und andere Themen Vorrang haben. Denken Sie an die Miniröcke, an die Schlaghosen und viele andere Trends, die kommen und gehen.

Und alles hat wie immer zwei Seiten. Wer jetzt seinen oder mehrere Oldtimer verkaufen will oder sogar muß, hat Probleme. Und wer jetzt einen Oldtimer sucht und kaufen will, kann mit hoher Wahrscheinlichkeit viele Euros sparen. Ich hoffe, Sie gehören zur zweiten Kategorie.

Ihre Meinung würde mich interessieren
(brodbeck.uwe@t-online.de)

Mit den besten Schnauferlgrüßen

INHALT



Titelbild:

34. Schnauferl-Rallye des Club Teuf Teuf

Foto: SB Wolfgang Presinger

4

34. Schnauferl-Rallye des Club Teuf Teuf

6

Die Classic Days 2025

8

Generationenhaus auf Achse

10

Immer Jünger, stärker, teurer / Betrachtung über die Auktionen von Classic Data

12

Klimaschutz durch eFuels

14

Adler Flieg (Adler Veteranen Fahrzeuge)

16

50 Jahre Veterama Mannheim

17

Messing im Schwarzwald

18

LG 2 / Berlin-Brandenburg eine Hochzeit und ein Ofenmuseum

21

LG 4 / Hessen: Ländliche Lebensart trifft klassische Kraftwagen

22

LG 4 / Hessen
75 Jahre Jubiläumsausfahrt im Rheingau

24

LG 9 / Westfalen
Herbstausfahrt durch das schöne Sauerland

26

Malte Jürgens: Damals war's...
Teil 2: Die grossen weissen Wagen

30

Marktplatz / Geburtstage
Anschriften der Landesgruppen



34. SCHNAUFERL-RALLYE DES CLUB TEUF-TEUF (VCCF)

IN COMPIÈGNE, PICARDIE VOM 04.10. - 05.10.2025

Unterwegs in der ländlichen-hügeligen Picardie mit frühen Automobilen bis Baujahr 1905



In diesem Jahr feiern unserer französischen Freunde vom Club Teuf-Teuf, auch „Veteran Car Club of France“ (VCCF) genannt, ihr 90-jähriges Jubiläum, so daß alle Teilnehmer der immer Anfang Oktober stattfindenden Ausfahrt gerne gefolgt sind.

Die alljährlich Rallye geht über eineinhalb Fahrtage von Samstagmorgen bis Sonntagmittag. Die meisten Teams treffen jedoch bereits im Laufe des Freitags ein. Als Fahrerlager dient der Sportpark von Choisy-au-Bac, einer kleinen, charmanten Vorortgemeinde von Compiègne.



Am Start waren diesmal nahezu 40 Teilnehmerteams aus sieben europäischen Ländern (F, B, NL, UK, D, A, CH) mit bekannten Edelmarken wie z.B. Panhard & Levasoir sowie weitere noch immer bekannte Marken längst vergangener Tage. Die allermeisten Teilnehmer haben die topographisch anspruchsvollen Fahrstrecken an beiden Fahrtagen mit ihren „alten Kisten“ bravourös gemeistert.

Auch der ASC war wieder mit einem starken Aufgebot von sieben Teams vertreten, nämlich mit Christoph Schmidt und Slawa Bader (BENZ Velo 1896), Bobby und Helga Krämer (Lacoste & Batmann 1903), Heinz, Dominik und Christina Ridder (Cadillac 1903), Christoph und Therese Hasler (De Dion Bouton 1900), Lukas und Rita Oberholzer (gemeldet mit De Dion Bouton 1903), Andreas u. Jocelyne Melkus (Oldsmobile curved dash 1902) sowie Wolfgang Presinger und Werner Fuchs (Covert 1903).





Aufgrund von Wetterunbilden am ersten Fahrtag begann die Ausfahrt mit gewisser Verspätung.

Starker, stürmischer Regen verzögerte den Start um eine Stunde und reduzierte somit die Fahrdistanz der Vormittags-Tour entsprechend, wobei sich das Wetter über den Tag hinweg merklich besserte. Die Strecke führte uns bei farbenfrohem Herbstwetter durch ländlich attraktive Landschaften. Bei überwiegend verkehrsberuhigtem Fahren wechselten sich kleine Straßen und Landwirtschaftswege ab mit saf-

tigen Wiesen und hügeligen Wäldern. Zwischenstopps wurden eingelegt in Schlössern oder auch Rathäusern.

Der Sonntag begann üblicherweise mit der Fahrzeugaufstellung vor dem Palais de Compiègne, einer klassizistischen Schlossanlage, wobei dieses Schloß nach Versailles und Fontainebleau zu den wichtigsten Herrscherresidenzen Frankreichs zählt. Dieses Palais konnte für eine Stunde besichtigt werden und beherbergt mehrere interessante Ausstellungen und Exponate; so u.a. den Wagonwagen, in dem am

11. November 1918 der Waffenstillstandsvertrag zwischen dem Deutschen Reich sowie Frankreich und Großbritannien unterzeichnet wurde, der den 1. Weltkrieg beendete.

Danach ging's in einer einstündigen Fahrt zum Endziel, der aus dem Mittelalter stammende Schloßanlage Pierrefonds.

Prägend für diese Veranstaltung ist immer auch das köstliche, französische Essen und die kredenzten Getränke aus nationaler Produktion: Champagner und Rotweine. Im ehemaligen Kurhaus des Thermalbads von Schloß Pierrefonds fand das traditionell opulente Mittagsmahl statt, gleichzeitig Veranstaltungsausklang der „Rallye des Ancêtres 2025“ statt. Für die meisten Teams ging's danach zügig zurück zum Trailerpark nach Choisy-au-Bac, um dort die Oldies aufzuladen und nach einer wiederum sehr eindrucksvollen und erlebnisreichen Ausfahrt die Heimreise anzutreten – für manch einen über 1.000 km.

Text und Fotos: SB Wolfgang Presinger



DIE CLASSIC DAYS 2025

DAVC-Landespräsident und Schnauferlbruder Friedhelm Steinhaus
über die Classic Days im Rittergut Birkhof.



Vom 1. bis 3. August war es wieder soweit. Das kleine Oldtimerparadies öffnet seine Tore für all diejenigen, für die altes, seltenes und gepflegtes Blech Kunst ist. Wir waren ein Teil der knapp 30000 Gäste auf dem neuen Areal beim Neustart dieser Traditionsveranstaltung.

Das bewusste miterleben in Charme und Style macht es für viele zum „Ascot“ des Sehen und gesehen werden. Wir und der ASC waren auch in diesem Jahr hier wieder Teil des Ganzen und haben uns mit den Nachbarn vom DAVC und den KultTimern gemeinsam in Szene gesetzt. Bereits beim Aufbau und dem Bestücken unseres Pagodenzelt es war es hilfreich, doch ein paar Augen und Hände zusätzlich zu haben. Traditionell ist der Freitag auf dem Festi-

valgelände der „ruhige“ Tag. Hier wurde sich noch sortiert und auf die „Racing Days“ am Samstag und Sonntag vorbereitet. Allein die Kommunikation mit den anderen Clubs und Ausstellern macht den Freitag zu einem der wertvollsten Tage der Classic Days. Natürlich sind auch hier immer wieder Themen wie die Zukunft der Clubs und deren Altersstruktur und das Thema wie wird die Zukunft des Verbrenners aussehen im Fokus. Hier sind dann auch die Aspekte und Erfolge der verschiedenen Organisationen von Interesse und können in das aktuelle Clubleben eingearbeitet werden.

Hier war natürlich unsere Landesgruppe, die sich in den letzten Jahren deutlich „verjüngt“ hat, mit ihren Ansätzen (die Jugend dort abzuholen wo

sie steht) ganz weit vorne. Über Workshops, Familientage und Veranstaltungen, wo die Kinder und Jugendlichen nicht nur betreut (wenn überhaupt) sondern ein Teil des Ganzen sind, fanden breite Zustimmung.

Am Samstag und Sonntag wurde das Rittergut dann mit echtem technischem Leben erfüllt, denn die „Rennstrecke“ wurde in Angriff genommen.

Unterschiedlichste Gruppen und Klassen wurden nacheinander „frei gelassen“. Natürlich war hier der Lauf an dem dann bis zu sieben American LaFrance Rennwagen mit ihren mächtigen bis zu 14.5 l Hubraum Motoren am Start waren, für den Niederrhein unüberhörbar.

Bereits bekannte Abteilungen wie Je-



wels in the Park, Stars & Stripes, Charme & Style oder die Fahrzeuge des Wirtschaftswunders wurden durch weitere wie das Gelände-Wagenareal oder das „Nostalgic Journeys“ in dem gemütlichen und beeindruckenden Campingplatz erweitert.

Das Wetter war doch an allen Tagen deutlich überwiegend trocken von oben, aber selbst wenn mal ein paar Tropen fielen, gingen alle damit gut vorbereitet und nostalgisch professionell um. Niemand hat das Areal wegen des Wetters frühzeitig verlassen. Vor unserem Zelt, welches sich auch direkt an der Rennstrecke befand, konnte dann geparkt und gepicknickt werden. Es war ein sehr buntes und friedliches Miteinander die ganzen Tage.

Das es natürlich auch etwas zum verbessern gibt, ist klar, denn wenn man mit einem solchen „Zirkus“ in eine andere Stadt zieht, ändern sich Ansprechpartner, Anwohner, Behörden und Zuständigkeiten, Befindlichkeiten von Kritikern (die es einfach immer gibt) und viele mehr.

Unter diesen Vorzeichen kann man dem zwei „Mann“ Orgateam Gabriele Triesch und Marcus Herfort danke sagen für das erreichte und Mut zusprechen, für das was da noch kommt.



GENERATIONENHAUS AUF ACHSE

8. Oldtimer-Cabrio-Ausfahrt



Bestes Herbstwetter empfängt die Klassiker im Hof des Generationenhauses in Heslach

Zum 8. Mal organisierte der Rotary Club Stuttgart-Wildpark eine Oldtimer-Cabrio-Ausfahrt für die Bewohner des Generationenhauses im Stuttgarter Stadtteil Heslach, die traditionsgemäß von vielen ASC-Mitgliedern unterstützt wird.

Tradition ist auch das Stichwort für die diesjährige Ausgabe, die wie immer am zweiten Samstag im Oktober anberaumt war. Weil das Gros der knapp 30 Klassik-Fahrer schon lange dabei ist – manche von Anfang an – und auch viele Bewohner des Generationenhauses langjährige Beifahrer sind, haben sich längst Freundschaften entwickelt, nicht nur unter den Fahrern, sondern auch zwischen Fahrern und Beifahrern – da wird manch ein Pilot sogar eifersüchtig, wenn ein Bewohner des Ge-

nerationenhauses nach etlichen Jahren im Porsche dann doch mal schauen möchte, wie denn ein Jaguar MkII so fährt. Denn der Name Cabrio-Ausfahrt wird inzwischen nicht mehr so wörtlich genommen, und auch wegen des kühlen Wetters haben sich einige Oldtimer mit Dach der Ausfahrt angeschlossen.

Endlich sind dann alle Copilotinnen und Copiloten in den Autos verzurrt, eine angesichts mancher wirklich schwer eingeschränkten Beweglichkeit der Personen nicht ganz einfache Aufgabe, für deren Bewältigung dem fachkundigen Pflegepersonal großer Respekt gebührt – und los geht's. In diesem Jahr wies das Roadbook von Heslach aus Richtung Rotwildpark, dann über Schloss Solitude nach Gerlingen und in einer Schleife wieder zurück.

Eine knappe Stunde ist man so unterwegs, eskortiert von Stuttgarter Motorrad-Polizisten, die auch alle Kreuzungen abschirmten, sowie zwei Autos aus dem Polizeimuseum, so dass das Feld ungehindert rollen kann. Am Ende gibt es wie immer Live-Jazzmusik und Rennwurst, man verabredet sich mit den Generationenhaus-Bewohnern für das kommende Jahr, und das war's: Insgesamt etwa drei Stunden, ein vergnüglicher Samstagnachmittag, der den Menschen in der Einrichtung viel bedeutet.

„Den Bewohnern mit ihrem schweren Schicksal ein wenig Abwechslung zu bringen, macht gleichermaßen demütig wie froh“, sagt ASC-Präsident Uwe Brodbeck zum Abschluss.

Text und Fotos: SB Hans-Jörg Götzl



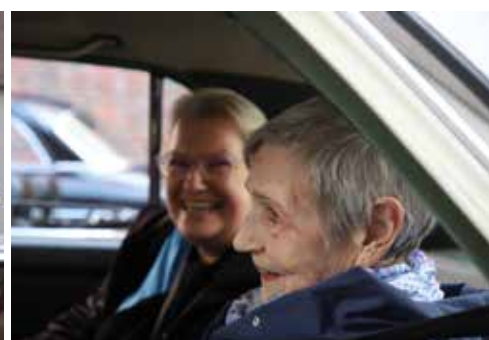
Gut gerüstet: Beifahrerin im Porsche 356 Speedster



Klaus Hagenlocher und seine Beifahrerin im Mercedes-Cabriolet



Jaguar-Fahrer unter sich bewundern die Form des XJ6 Coupé



Fröhliche Gesichter überall. Viele langjährige Teilnehmer der Oldtimer-Cabrio-Ausfahrt rekrutieren sich aus den Reihen der ASC-LG Württemberg-Hohenzollern, darunter auch ASC-Präsident Uwe Brodbeck samt Initiatorin Dr. Patricia Scholten, der ehemalige Mercedes-Museumschef Max Gerrit von Pein und auto motor und sport-Chefredakteurin Birgit Priemer. Für reibungslosen Ablauf sorgt die Motorrad-Polizei

IMMER JÜNGER – IMMER STÄRKER – IMMER TEURER

Monterey, Pebble Beach und Carmel – ein Blick auf die High-End-Auktionen der Monterey Car Week der letzten zehn Jahre zeigt: Immer mehr junge Supersportwagen drängen in den Klassiker-Markt. Eine Betrachtung der Auktionen von Classic Data.



Für 7,4 Millionen Dollar verkauft: Bugatti Divo von 2020

Wer Mitte August nach Monterey im US-Bundesstaat Kalifornien reist, landet im Epizentrum der Klassik-High-Society, in der Monterey:Car Week. Jeweils eine Woche lang werden täglich bis zu 50 Klassiker-Termine zelebriert: Luxus-Oldie-Ausfahrten, Auktionen, mehrere Concours d'Elégance und seit 1957 Rennen auf dem Laguna Seca Raceway.

Wer Mitte August nach Monterey im US-Bundesstaat Kalifornien reist, landet im Epizentrum der Klassik-High-Society, in der Monterey:Car Week. Jeweils eine Woche lang werden täglich bis zu 50 Klassiker-Termine zelebriert: Luxus-Oldie-Ausfahrten, Auktionen, mehrere Concours d'Elégance und seit 1957 Rennen auf dem Laguna Seca Raceway.

Die Wurzeln der riesigen Show reichen bis 1950 zurück: Damals jagten Enthusiasten ihre Renn- und Sportwagen über provisorische Rennstrecken nahe des legendären 17-Mile-Drive und präsentierten edle Klassiker am Pebble-Beach-Golf Club. Mit Phil Hill,

dem späteren Formel-1-Weltmeister als Promoter, wuchs die Szene rasch. In den 1980ern kamen Auktionen hinzu, die bald das dritte Standbein der „Monterey Car Week“ wurden.

Rick Cole war Pionier: Er veranstaltete als einer der ersten großen Abendauktionen im Marriott Hotel ... Seit Ende der 1990er folgten weitere großen Häuser: RM Sotheby's 1997 mit der

Übernahme der Monterey Sports Car Auction, Bonhams 1998 in der Quail Lodge Golf Course Auktion bei Carmel, Gooding & Company 2004 mit den offiziellen Pebble-Beach Auctions, Mecum 2009 mit der „Daytime Auction“ im Hyatt Regency. Danach gab es einige bemerkenswerte weitere Jahresringe.

2015: Vor zehn Jahren erzielten die drei Auktionshäuser gigantische Umsätze von 295 Millionen Euro. RM Sotheby's setzte mit 140 Mio. ein Ausrufezeichen, Gooding folgte mit 115 Mio., Bonhams mit 40 Mio.*

Die Verkaufsquoten waren hoch, das Top-Los war ein 1959er Ferrari 250 LM für 15,8 Mio. bei RM Sotheby's. Unter den insgesamt 390 Angeboten des Trios befanden sich immerhin 13 Youngster im Alter von zehn Jahren oder darunter.

2022: das bisherige Rekordjahr. Nach der pandemiebedingten Pause im Jahr 2021 explodierte die Nachfrage.



Irrer Preis: Ferrari LM für 15,8 Millionen Dollar versteigert



Ford GT 40 MK II von 1966: für unglaubliche 12,6 Millionen Dollar versteigert



Porsche 959 S von 1988: für 4,5 Millionen den Besitzer gewechselt

RM Sotheby's übertraf die 220-Millionen-Euro-Marke, Gooding überschritt erstmals 100 Mio., Bonhams lag bei knapp 30 Mio – die Käufer ließen insgesamt 353 Euro liegen – wobei RM Sotheby's allein mehr als die Hälfte der Rekordsumme einstrich. 486 Klassiker standen zum Verkauf mit einem Anteil von 16 Losen die zehn Jahre oder jünger waren.

2025 wirkte geerdeter, aber keineswegs schwach. RM Sotheby's verkaufte Sammlerfahrzeuge für 148 Millionen Euro, Gooding für 109 Mio., Bonhams für 38 Mio. RM überraschte mit einem Ferrari 2025er Daytona SP3 „Tailor Made“ für 22,4 Mio., Charity). Gooding (seit der Übernahme durch Christie's im Herbst 2024 unter dem Namen Gooding Christie's) punktete mit einem 1961er Ferrari 250 GT SWB California

Spider Competizione für 21,8 Mio., Bonhams mit einem 2020er Bugatti Divo für 7,4 Mio. Verkaufsquoten zwischen 81 und 88 Prozent zeugen von Stabilität – bei einer Gesamtsumme von 295 Millionen Euro – exakt so viel wie vor zehn Jahren. „Gemischtwarenladen“ Mecum brachte es übrigens mit rund 500 Fahrzeugen auf 45 Mio. Interessanter Top-Seller: Porsche 718 RSK für 3,2 Mio.

Wer die Tabelle aufmerksam studiert, für den kristallisieren sich zwei Erkenntnisse heraus: Die Ergebnisse der diesjährigen Auktionen gleichen denen des Jahres 2015. Ergo: In den letzten zehn Jahren ist der High-End Markt stabil geblieben. Mindestens genauso wichtig: Immer mehr „junge Gebrauchte“ aus der Riege der sogenannten Hypersportwagen penetrieren die Klas-

siker-Szene. Wer die Tabelle gründlich studiert, findet eindeutige Belege. Vor allem Bonhams fällt auf: sieben „junge Gebrauchte“ erreichen die Riege der zehn Höchstpreise von 2025. Da stellt sich die Frage, ob der Begriff „Klassiker“ gerade auf dem Weg ist, sich neu zu definieren. Und noch eine andere Frage drängt sich auf: Was kann jemand beispielsweise mit einem Bugatti Chiron Super Sport 330+ anfangen, der mit seinen 1578 PS rund 480 km/h schnell ist, aber schon an mittelhohen Randsteinen scheitert ...

Fußnote:
*alle Preisangaben in Euro,
zum jeweiligen Tageskurs
umgerechnet



Bonhams, Gooding und RM Sotheby's in Monterey: Junge Gebrauchte auf dem Vormarsch

Auktionshaus	Lots ¹⁾			Verkäufe ²⁾			Gesamtsumme ³⁾			Durchschnittspreis ⁴⁾			Top Ten ⁵⁾		
				2015	2022	2025	2015	2022	2025	2015		2025			
Bonhams	109 (2)	140 (5)	100 (33)	93 (85 %)	120 (85 %)	100 (88 %)	40	27	38	0,4	0,2	0,4	0	0	7
Gooding Christie's	129 (2)	155 (6)	182 (15)	115 (89 %)	132 (85 %)	148 (81 %)	115	104	109	1,0	0,8	0,7	1	0	1
RM Sotheby's	152 (9)	191 (5)	155 (14)	129 (85 %)	169 (89 %)	134 (87 %)	140	222	148	1,0	1,3	1,1	1	0	3

Anzahl der angebotenen Autos, in Klammern: Zahl der Autos, die zum Auktions-Zeitpunkt zehn oder weniger Jahre alt waren; ²⁾ Anzahl der während der Auktion oder unmittelbar danach verkauften Autos, in Klammern: prozentualer Anteil; ³⁾ Gesamtsumme der Verkaufspreise verkaufter Autos inkl. Premium des jeweiligen Auktionshauses in Mio. Euro, umgerechnet zum jeweiligen Tages-Wechselkurs, gerundet auf volle Mio.; ⁴⁾ Durchschnittspreis der verkauften Autos inkl. Premium des jeweiligen Auktionshauses in Mio. Euro, umgerechnet zum Tages-Wechselkurs, gerundet auf volle Hunderttausend Euro; ⁵⁾ Anzahl der Autos unter den Top Ten, die zum Auktions-Zeitpunkt zehn oder weniger Jahre alt waren.

KLIMASCHUTZ

durch eFuels

Ein Beitrag von eFuel Alliance.e.V. zum Thema klimaneutral mit Oldtimern zu fahren.



Mit eFuels problemlos nach Brighton: ASC-Team Presinger/Trentinaglia mit dem Cover von 1903

Wer Oldtimer fährt, der sucht das Unmittelbare. Den körperlichen Einsatz beim Lenken gepaart mit dem Klang und Geruch des Auspuffes. Fahren ist hier Selbstzweck. eFuels erhalten dieses Nostalgiegefühl der Oldtimer, ohne Eingriff in das ursprüngliche Fahrerlebnis.

Die durch erneuerbaren Strom, Wasser und CO² hergestellten eFuels sind im Aufbau sowie in der Energieleistung chemisch identisch zu fossilen Kraftstoffen und daher mit heutigen Verbrennungsmotoren kompatibel. Das ermöglicht sowohl die Betankung als auch die Beimischung von eFuels, ohne Umrüstung in Neu- und Bestandsfahrzeuge sowie Flugzeugen, Schiffen und Land- und Baumaschinen. Pilotanlagen sind bereits in Südamerika und Europa in Betrieb. Restriktive EU-Regulierungen erschweren derzeit den industriellen Hochlauf und die Verwendung von eFuels. Bei der Produktion gilt es durch Skaleneffekte breite Anwendungsfelder zu schaffen, umso schnelle Preissenkungen zu ermöglichen. Eine effiziente und schnelle Verkehrswende kann nur in Kombination von eFuels und elekt-

rifizierten Antrieben realisiert werden. Faktische Technologieverbote können nicht die Antwort sein.

Bestandsflotte durch eFuels dekarbonisieren

eFuels stellen die einzige Möglichkeit dar, Bestandsfahrzeuge klimaneutral zu betreiben. Sie sind somit der zentrale Hebel zur Dekarbonisierung der 200 Millionen Fahrzeuge in der EU sowie der 1,4 Milliarden Fahrzeuge weltweit. Die EU-Kommission erwartet, dass 2040 noch rund die Hälfte der Pkw-Bestandsflotte Verbrenner sein wird.

Kostenunterschied am Zapfhahn im Cent-Bereich

Eine Reinbetankung mit 100 Prozent eFuels ist durch die chemische Ähnlichkeit von eFuels zu fossilen Brennstoffen nicht von Beginn an notwendig. Die Beimischungsquote kann über die kommenden Jahre an die Geschwindigkeit des Markthochlaufs angepasst und damit für Verbraucher bezahlbar gemacht werden. Schon eine Beimi-

schung von fünf Prozent eFuels in den europäischen Kraftstoffmarkt, das wären 25 Milliarden Liter, würde jährlich 60 Millionen Tonnen CO² einsparen. Das entspricht den Emissionen von 40 Millionen Pkw in einem Jahr. Der Unterschied im Tankpreis liegt im Cent-Bereich. Zahlreiche Studien belegen, dass mit ausreichend politischer Ambition, technologischem Fortschritt und sinkenden Kosten für erneuerbare Energien Produktionspreise für erneuerbaren Kraftstoffen unter zwei Euro pro Liter erreicht werden können. Das macht eFuels wettbewerbsfähig. Berechnungen zeigen, dass eine achtprozentige Beimischung von eFuels im Jahr 2030 zu Kraftstoffpreisen von 1,99 bis 2,06 Euro für Benzin und 1,88 bis 1,96 Euro für Diesel führen kann. Mit der geplanten Senkung der Energiesteuer für eFuels wäre die finanzielle Belastung nochmals geringer.

Produktion in Ländern mit Überschusspotential

Zur Herstellung von eFuels braucht es große Mengen an zusätzlichem erneuerbarem Strom, der realistischerweise weder in Deutschland noch in der EU allein produziert werden kann. Besonderes Augenmerk liegt daher auf Ländern wie Chile. Chile will Energieexporteur werden und bis zu 70-mal mehr Energie zu produzieren, als das Land verbraucht. Konzentrieren wir uns bei der Produktion klimafreundlicher Kraftstoffe auf Länder mit einem Überschusspotenzial an erneuerbaren Energien, steigt durch die Produktion in wind- und sonnenreichen Regionen die Effizienz von eFuels.

Eine industrielle Produktion von eFuels gibt es noch nicht. Zahlreiche Anlagen haben bereits die endgültige Investitionsentscheidung erreicht und befinden sich entweder im Bau oder sind bereits in Betrieb. Die größte und wohl bekannt-

„Tue Gutes und rede darüber“

Seit Mai 2023 ist der Allgemeiner Schnauperl-Club Deutschland e.V. Fördermitglied der eFuel alliance e.V. – denn..... „eFuels sind die globale Lösung für eine globale Herausforderung“. Dies bedeutet für unser Oldtimer-Hobby, daß wir bei Nutzung von eFuels nicht mehr Teil des Problems, sondern Teil der Lösung sind. Die europaweit agierende eFuel alliance, die sowohl in Berlin als auch in Brüssel mit Büros etabliert ist, setzt sich für klimaneutrale flüssige Kraft- und Brennstoffe einsetzt. Mit eFuels nämlich können Fahrzeuge und Anlagen schon heute und auch in Zukunft weltweit klimaneutral genutzt und betrieben werden.

Die eFuel alliance ist eine Interessengemeinschaft von mittlerweile 170 Verbänden, Verbraucherorganisationen und Unternehmen aus der ganzen Welt, die sich für passende politische Rahmenbedingungen für die Produktion und Verwendung von eFuels aus erneuerbaren Energien einsetzt. Ziel ist, die politische Akzeptanz und regulative Berücksichtigung von eFuels als bedeutenden Beitrag zum nachhaltigen Klimaschutz sowie deren Gleichbehandlung mit anderen Klimaschutztechnologien im Sinne der Technologieoffenheit. Somit setzt sich die eFuel alliance für die Kraftstoffe ein, die wir künftig benötigen, um ohne motorische Umbauten oder Adaptionen unsere Oldies auch weiterhin fahren zu können. Nicht der Motor stellt hinsichtlich Klimaschutz das Problem dar, sondern der aktuelle genutzte, fossile Kraftstoff.

Wir, der ASC, werden uns bei diesem Verband aktiv in die Gremienarbeit einbringen und berichten darüber in regelmäßigen Abständen.

teste Produktionsanlage ist das Haru Oni-Projekt von HIF Global in Chile, an dem Porsche beteiligt ist. Hier werden 130.000 Liter eGasoline pro Jahr produziert.

Politische Rahmenbedingungen ungenügend

Für den Markthochlauf braucht es klare Signale aus der Politik. Erstens schaffen verlässliche Vorgaben zum Anteil erneuerbarer Kraftstoffe in der Erneuerbaren-Energien-Richtlinie (REDIII) Planungssicherheit. Zweitens erleichtert eine Reform der Energiesteuerrichtlinie, die klimafreundliche Alternativen nicht benachteiligt, die Einführung. Drittens setzen praktikable Regeln für den Einsatz von erneuerbarem Strom und CO₂-Quellen durch die Überarbeitung der Delegierten Rechtsakte 27 und 28 Investitionen frei. Und viertens sollten alle Anwendungsbereiche für erneuerbare Kraftstoffe offenstehen, einschließlich des Straßenverkehrs, damit Koppelprodukte in der Produktion genutzt werden, Preise sinken und eFuels für Klassiker wie Neufahrzeuge verfügbar werden.

Text: Jan Wehrhold/eFuel Alliance e.V.



Macht immer wieder Werbung für e-Fuels: Prinz von Bayern mit seinem BMW 3.0 CSL
Foto: Arturo Rivas



DER OLDTIMERMARKT IN EUROPA
Technorama®
www.technorama.de  



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

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

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



ADLER FLIEG

Den Adler als Markenzeichen für Kraft und Stärke benutzten vor dem Krieg viele Automobilhersteller.



Scheunenfund mit einem nach rechts blickendem Adler

Adler flieg. Das ist nicht nur der Schlachtruf der Deutschen Handballnationalmannschaft, sondern kann auch das Motto sein, wenn es um Adler Veteranen Fahrzeuge geht, wobei diese selten die Bodenhaftung verlieren. Den Adler als Symbol für Kraft, Eleganz und Stärke benutzten einige Autohersteller, nicht nur die Adlerwerke in Frankfurt/Main, sondern auch andere Autohersteller, z.B. in den USA Duesenberg, Cole oder Case, in Italien Bianchi, in Frankreich Chenard & Walcker und in Österreich Austro Fiat.

Im August dieses Jahres hielt der Adler Motor Veteranen Club (AMVC) anlässlich eines Vorkriegsoldtimertreffens im Zittauer Gebirge ein Markentreffen ab und präsentierte gleich ein Dutzend Fahrzeuge. Am Informationsstand des Clubs entspann sich nun ein Gespräch über die Frage, wann eigentlich der reliefartig geprägte Adler, der seit Erscheinen des Adler Trumpf als Emblem auf den Rippen der Kühlerverkleidung sitzt, nach rechts und wann nach links schaut. Fakt ist, dass es ihn tatsächlich in beiden Versionen

gab. Die lustigste Theorie lautete, dass er bei den nach England ausgelieferten Fahrzeugen nach links schaut. Die weniger lustige Theorie postuliert, dass die Firma Adler nach der Machtergreifung durch die Nazis gezwungen wurde, den Adler nur noch nach rechts blicken zu lassen. Ist aber kurios, denn der Adler auf den Insignien der Nazis schaut nach links im Gegensatz zum Reichsadler davor. Eine Inspektion zwischen den vor Ort ausgestellten Adler Modellen ergab, dass auf einigen Fahrzeugen, die deutlich nach 1933 gebaut worden waren, der Adler nach links schaut.

Allerdings konnte man bei diesen Fahrzeugen nicht sagen, ob nicht z.B.

im Zuge einer Restauration das Adleremblem getauscht wurde. Herhalten musste also das einzige nicht restaurierte Fahrzeug, ein Scheunenfund eines Adler Trumpf. Und hier blickt er nach rechts. Ein Einzelbeispiel kann aber noch keine Theorie beweisen und so kam man auf die Idee, die zeitgenössischen Verkaufsprospekte auszuwerten. Zu Zeiten des Adler Trumpf wurden die Fahrzeuge gezeichnet und gemalt, obwohl es die Fotografie schon lange gab, wenn auch nur in schwarz/weiß. Die gemalten Bilder erlauben einfach ein idealisiertes, farbenfrohes Fahrzeug darzustellen, was viel ansprechender wirkt

Der von der Firma Adler beauftragte Zeichner war fast immer Bernd Reuters. Reuters hatte offensichtlich diesbezüglich keine Vorgaben erhalten, denn seine künstlerisch überaus wertvollen Bilder sind an dieser Stelle verschwommen. Offen bleibt, ob es Absicht und damit ein stiller Protest gegen den Zeitgeist war oder doch nur



Adler Car Badge von 1917



Adler Kühlersammlung



Adler Reklameschild von 1917 (Bodenfund)

künstlerische Freiheit. Der Organisator des AMVC stellte dann fest, dass es schriftliche, zeitgenössische Unterla-

gen zu dieser Frage nicht gibt, so dass wir weiter rätseln dürfen.

Das war aber noch lange nicht die einzige Frage zu Adler-Emblemen. Gesucht wurde nämlich noch das erste emaillierte Adler-Emblem, welches 1916/1917, also während des ersten Weltkrieges, seinen Weg auf den damals gebauten Spitzkühler fand. Ich rede nicht vom bekannten und noch in vielen Exemplaren erhaltenen nur schwarz/weiß emaillierten Emblem aus den zwanziger und dreißiger Jahren, sondern von seinem Vorgänger, welches schwarz/weiß/rot, also in den Farben des Kaiserreiches emailliert war. 1916 wurde das Design dieses Emblems patentiert und spätestens 1917 wurde es verbaut und hing bis ca. 1920 an den Spitzkühlern. Wegen der katastrophalen wirtschaftlichen und politischen Lage während und direkt nach dem Ersten Weltkrieg wurden nur sehr wenige Adler Fahrzeuge mit diesem Emblem verkauft. Und so kommt es, dass es sowohl in der Sammlung des Ausstellers als auch in

meiner eigenen Sammlung fehlte, ja bis ich am Sonntagabend wieder in Berlin war und eine Mail vorfand, in der mir genau dieses Emblem angeboten wurde. Zufälle gibt es, die gibt es gar nicht.

Das Emblem ist ein sog. Bodenfund, befand sich also Jahrzehnte im Erdreich und wurde jetzt mittels Metall-detektor aufgespürt und geborgen. Der Zustand ist grottenschlecht, also genauer gesagt erdreich schlecht, und die Ecken links und rechts oben mit den Befestigungslöchern sind abgebrochen. Trotzdem war und bin ich begeistert, dieses Emblem jetzt in meine Sammlung integrieren und zeigen zu können, weil es mit das seltenste Adleremblem überhaupt ist. Die Frage, ob überhaupt und wenn ja, wie es restauriert werden soll, ist noch nicht abschließend geklärt genauso wenig wie die Frage, wann der Blech-Adler vom Trumpf nach links oder rechts schaut.

Text und Fotos: SB Claus Hinrich Wulff



Das Ziel für Klassikertouren & Vereinsausflüge

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



VETERAMA MANNHEIM



Ein halbes Jahrhundert VETERAMA – und kein bisschen leiser und mit vielen Höhepunkten.

Zum 50. Jubiläum feierte Europas größter Markt für Oldtimer, Youngtimer und Ersatzteile in Mannheim ein Wochenende der Superlative.

Strahlender Sonnenschein, zufriedene Händler und ein deutlich spürbarer Besucherstrom machten die Veranstaltung vom ersten bis zum letzten Tag zu einem besonderen Erlebnis. Bereits am Freitag füllten sich die 260.000qm Verkaufs- und Ausstellungsfläche auf dem Maimarktgelände bis auf den letzten Platz. Über 1.500 Stände mit mehr als 4.000 Ausstellern aus ganz Europa präsentierten ihre automobilen Schätze, ob Auto, Motorrad, Fahrrad, seltene Teile, oder Zubehör für die eigene Werkstatt, bis hin zu originellen Sammlerstücken. Dass die VETERAMA auch nach fünf Jahrzehnten nichts von ihrer Anziehungskraft verloren hat, zeigte der beeindruckende Besucheranstieg von rund 30% gegenüber dem Vorjahr. Dieser enorme Zulauf führte zwar zeitweise zu Wartezeiten an den Eingängen und im Straßenverkehr, tat der Stimmung aber keinen Abbruch – im Gegenteil: Die Begeisterung der Besucher war überall spürbar. Zwischen den Marktständen herrschte geschäftiges Treiben, es wurde gefeilscht, ge-



fachsimpelt und immer wieder auch spontan gekauft. Viele Händler berichtetet von sehr guten Verkäufen. Für unsere 1.500 Stände gab es eine 50 Jahre Plakette, die als Andenken für eine tolle Veranstaltung gilt.

Neue Akzente und bewährte Klassiker

Ein besonderes Highlight in diesem Jahr war die Tuning Ausstellung von DS Automotive in Halle 2, die erstmals mit einem eigenen Bereich vertreten war. Sie verband Klassik und Moderne und zeigte, dass automobile Leidenschaft Generationen verbindet. Die Präsentation der Tuning-Szene fand großen Anklang und erweiterte das Spektrum der VETERAMA auf spannende Weise. Ebenso stark vertreten waren die Clubs in Halle 1, die aufwendig gestaltete Stände und Sondermodelle zum Jubiläum auffuhren. Mit viel Liebe zum Detail präsentierten sie Fahrzeuge und Dokumente der Clubgeschichte und trugen wesentlich zur besonderen Atmosphäre der VETERAMA bei.

Stimmungshöhepunkt am Samstagabend

Am Samstagabend erreichte das Jubiläumswochenende seinen emotionalen Höhepunkt. Bei Livemusik und ausgelassener Stimmung feierten Be-



sucher und Händler und Freunde der Szene das 50-jährige Bestehen der VETERAMA. Es war ein Abend mit tollen Begegnungen, Erinnerungen, Gesprächen – ein würdiger Moment, um fünf Jahrzehnte VETERAMA Revue passieren zu lassen.

Auch der Marktplatz war durchgängig ein Publikumsmagnet. Die Show Arena bot über das Wochenende eine tolle Vielfalt. Es gab zahlreiche Verkaufsgespräche, die für viel Zündstoff sorgten.

Die 50. VETERAMA Mannheim hat eindrucksvoll bewiesen, dass sie weit mehr ist als nur ein Teilemarkt – sie ist ein lebendiges Stück Kulturgut. Mit ihrer Mischung aus Fachkompetenz, Leidenschaft, Uneitelkeit und Gemeinschaft zieht sie seit Jahrzehnten Menschen aus ganz Europa an. Wer in Mannheim dabei war, erlebte ein Wochenende voller Geschichten, Emotionen und Begeisterung für das rollende Kulturerbe. Die VETERAMA bleibt auch nach 50 Jahren Treffpunkt für alle, die Benzin im Blut haben.

Die nächsten VETERAMA Termine 2026:

24. – 26.04.2026 Hockenheimring
09. – 11.10.2026 Maimarktgelände

MESSING

IM SCHWARZWALD

Nebel, Regen und Kälte und trotzdem ein schönes und unvergessliches Wochenende.



Christoph und Therese Hasler hatten die „Messing“-Gemeinde in den Hochschwarzwald nach St. Märgen eingeladen, und es fanden sich fast alle üblichen „Verdächtigen“ ein.



18 Fahrzeuge aus den Baujahren von 1902 bis 1927 trafen sich im Hotel „Zum Hirschen“ Donnerstag abends Ende September und blickten sorgenvoll zum Himmel, der sich immer weiter verdunkelte, was sich auch an den beiden Fahrtagen nicht wesentlich veränderte. Die Haslers hatten wieder einmal tolle Strecken ausgesucht. Die erste Tagesfahrt am Freitag umrundete Titisee. Der zweite Fahrtag führte Richtung Furtwangen und ließ uns auf

einem kleinen einspurigen Sträßchen das Urach-Tal befahren. Dies war der landschaftlich reizvollste Teil der Strecke und erforderte schon eine gewisse Übung in der Handhabung der alten Fahrzeuge, oder wie man heute sagt: es war eine Herausforderung für uns alle.

Besonders herausfordernd war der letzte Streckenteil am ersten Fahrtag über die Höhen des Hochschwarzwaldes, wo wir im dichtesten Nebel fahren mussten, was für unbeleuchtete Fahrzeuge nicht ungefährlich war. Trotzdem haben es alle Fahrzeuge wieder zum Hotel in St. Märgen geschafft. Besonders hervorzuheben ist die Leistung der Fahrzeugbesatzungen, die wie Jocelyne und Andreas Melkus sowie die Oberholzers ohne Verdeck im dauerhaften Nieselregen fahren mussten. Da kann man nur sagen: Großen Respekt! Das Fahrzeug der Familie Biekens war leider schon zu Beginn des ersten Fahrtages ausgefallen, weitere Ausfälle gab es aber erfreulicherweise nicht.

Ist das Wetter schön und fährt man auch noch pannenfrei, gehört die Ausfahrt dann zu den Erlebnissen, die irgendwann im großen Topf der Erinnerungen verschwinden. Aber eine

Ausfahrt durch den Hochschwarzwald mit Regen, Kälte und Nebel, die vergisst man bestimmt so schnell nicht. In dieser Kategorie würde ich die Ausfahrt „Messing im Schwarzwald 2025“ einordnen und nochmals Therese und Christoph sowie ihren Schweizer Helfern für diese tolle Organisation im Namen aller Beteiligten herzlich danken. Und damit sich die Haslers immer daran erinnern, wie ihr Opel und ihr De Dion-Bouton aussehen, haben wir ihnen auch gleich noch passende Bilder dazu malen lassen.

Text und Fotos: SB Dr. Wolfram Loh



LG 2

EINE HOCHZEIT UND EIN OFENMUSEUM

Die LG Berlin/Brandenburg feierte ihr zehntes Abfahren bei schönstem Wetter.



Oldtimer-Parade vor dem imposanten Ofen-Museum in Velten

Kann man denn schon im Februar wissen, wie das Wetter am dritten Wochenende im Oktober wird? Natürlich nicht, aber man kann auch Glück haben, und so fand das zehnte Abfahren hintereinander der LG Berlin/Brandenburg bei bestem Herbstwetter statt.

52 Teilnehmer fanden sich zum Start ein auf dem Treffpunkt, einem am Sonntag leerstehenden Supermarkt-Parkplatz in Spandau und erannten Petrus angesichts dieser Serie von besten Wettertagen zum Ehrenschnaufferlbruder. Noch bevor der Präsident zum Start mit seiner

Autohupe aus den zwanziger Jahren blies, holten ein Paar aus dem Kofferraum ihres Borgward Isabella Coupés Sektflaschen und Sektgläser heraus. Sie luden damit zu einem Hochzeitstrunk ein, denn sie hatten die Woche davor heimlich geheiratet. Glückwünsche folgten, Fotos wurden geschossen, es wurde gelacht und alle fuhren bestens eingestimmt durch gütigen scheinende, herbstliche Landschaften in Brandenburg nach Velten.

Dieser Ort im Nordwesten von Berlin ist als Ofenstadt bekannt, und schon viele hatten das Schild gesehen, welches zu einem Ofenmuseum führte,

aber fast keiner war bisher da gewesen. Ofenmuseum, was soll es denn da schon zu sehen geben? Die Antwort lautet nicht überraschend: Öfen; aber was für welche. Man glaubt es kaum, was seit den 1820er Jahren bis 1939 an Prachtexemplaren dort hergestellt wurde. Bis zu 43 Ofenhersteller mit ihren Fabriken in wunderschöner Industriebacksteinarchitektur wetteiferten über 100 Jahre lang um den schönsten (und preisgünstigsten) Ofen. 1905 wurde eine Rekordzahl von 100.000 Öfen für die schnell wachsende Großstadt Berlin produziert.

Die Einwohnerzahl von Velten wuchs von 500 im Jahre 1820 auf über 7000 bis zur Jahrhundertwende. Velten wurde zur Ofenhauptstadt Europas, auch mit entsprechenden Folgen für die Umwelt. Die damals herrschenden Luftverhältnisse wünscht sich niemand mehr zurück, wohl aber die Schmucköfen, die vor allem in den 1990er Jahren abgerissen, entsorgt und gegen Zentralheizungen getauscht wurden. Die Führung durch die historische Fabrik von A. Schmidt Lehmann & Co. mit den sieben Brennkammern und den schönsten geretteten Exemplaren war eindrucksvoll und lehrreich. Sieben Brennkammern sind es übrigens, da jeden Tag in der Woche gebrannt wurde und das Feuer nie ausgehen sollte.

Weiter ging es dann mir einer Führung durch das Hedwig Bollhagen Museum, welches auf demselben Museumsareal eingerichtet wurde. Hedwig Bollhagen ist die herausragende Persönlichkeit der Kunst- und Gebrauchskeramik-Geschichte. Bis heute wird Gebrauchskeramik mit ihren künstlerischen Motiven, insbesondere den blau-weißen Streifenmustern, produziert und ist weit bekannt. Natürlich schloss sich auch an das



Abfahren 2025 ein Besuch in der (benachbarten) Gastronomie an, die für nur 30.- € ein Menü mit z.B. Kürbissuppe, Forellenfilets und Mascarpone-Nachtisch anbot. Hier konnte man sich auch wieder aufwärmen, denn Petrus hatte zwar für strahlenden Sonnenschein gesorgt, für die niedrigen Temperaturen im Ofenmuseum konnte er aber nichts, und die sieben Brennkammern geben schon lange keine Wärme mehr ab.

Wer also mal an der Autobahnabfahrt Velten an der A10 vorbeikommt, einfach runter und rein ins Ofenmuseum; es lohnt sich bei jeder Außen- und Innentemperatur.

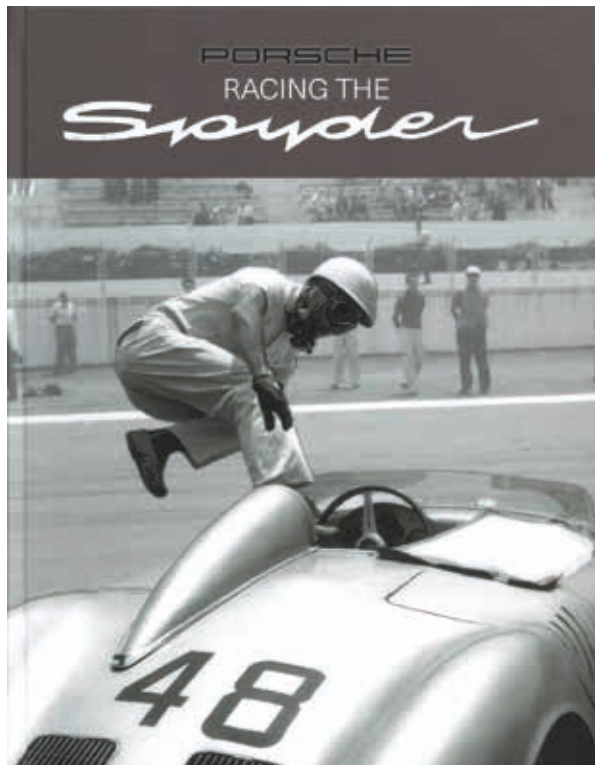
Text: SB Claus H. Wulff, Fotos: SB Claus H. Wulff und SD Ute Mattheus



Das Prachtstück im Ofenmuseum in Velten

RACING THE SPYDER

Deutsche Ausgabe



Der Porsche Spyder war ein Rennauto für alle Fälle. Ken Miles fuhr ihn im Stadtverkehr in Los Angeles. Für Wolfgang Graf Berghe von Trips war er das Sprungbrett zur Weltkarriere. Hans Herrmann errang im Spyder nicht nur die ersten wichtigen Klassen-Siege, er gab nach seinem schweren Formel 1-Unfall im Spyder auch ein beeindruckendes Comeback. Selbst bei der Damenwelt kam der kleine Sportler gut an. Ruth Levy Raymond befand: »Ich genoss das wundervolle Gefühl, in einem Auto zu sitzen, das mir auf den Leib geschneidert war«. Und Formel 1-Star Stirling Moss war sich vor der Targa Florio sicher: »Es war ein Morgen, an dem ich aufwachte und mir sicher war: Für das heutige Rennen hast du das ideale Auto.«

Erscheinungstermin	25.11.2025
Bestellnummer	32220
EAN	9783613322202
ISBN-13	978-3-613-32220-2
Erscheinungsjahr	2025
Ausgabe	1
Medium	Buch
Seiten	384
Illustrationen	250
Einbandart	Pappband mit Überzug
Format (BxH in mm)	250x310

Preis:
98,00 €



ASC - SHOP

BESTELLFORMULAR



Namensschild aus Messing 61 x 10 mm

Preis pro Stück:

39,00 € inkl. Mwst.

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



BESTELLUNG

Stück

Gravur

Clip-Befestigung

für Damen rechts - für Herren links

Gesamtbetrag

Ort, Datum

Unterschrift

Liefer-Rechnungsanschrift:

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

LG 4

HESSEN

LÄNDLICHE LEBENSART TRIFFT KLASSISCHE KRAFTWAGEN

Die Landpartie auf Schloss Büdingen ist jedes Jahr ein Highlight für die Liebhaber ländlicher Lebensart.



Auch in diesem Jahr nahm die LG Hessen an dieser traditionsreichen Veranstaltung teil und präsentierte einige klassische Fahrzeuge im exklusiven Schlosshof.

Das im 12. Jahrhundert auf Initiative Kaiser Barbarossas erbaute Schloss ist bis heute im Besitz der Familien der Fürsten zu Ysenburg und Büdingen.

Ursprünglich als staufische Wasserburg errichtet und im Laufe der Zeit um Renaissanceanbauten erweitert, bot es eine beeindruckende Kulisse für die ausgestellten Fahrzeuge und die zahlreichen Besucher. Für die Schnauferldamen und -brü-



der stand ein exklusiver ASC-Pavillon als zentraler Treffpunkt zur Verfügung, der zum geselligen Austausch einlud.

Organisator SB Manfred Fleischmann freute sich über die breite Palette an klassischen Fahrzeugen und daß sich einige der Besatzungen auch stilecht zum Thema „Landpartie“ eingekleidet hatten und der besonderen Atmosphäre noch eine extra Note verliehen. Die LG Hessen freut sich bereits auf die nächste Landpartie und wird den ASC wieder stilsicher vertreten.

Text: SB Nico S. Beilharz
Fotos: SB N. Beilharz, SB M. Fleischmann





JUBILÄUMSAUSFAHRT IM RHEINGAU



Empfang: Die LG Hessen steht Spalier – von der Ausfahrt zum Jubiläumsempfang.

Gefeiert wurde dieses besondere Ereignis im Rahmen der traditionellen Herbstausfahrt – und das in einer der schönsten Regionen Deutschlands: dem Rheingau.

Den Auftakt der Festlichkeiten bildete ein stilvoller Sektempfang auf Schloss Johannisberg, der historischen Wiege des Rieslings. Bei einer exklusiven Führung durch den imposanten Weinkeller konnten die Teil-

Im Jahr 2025 blickt nicht nur der ASC-Deutschland auf eine traditionsreiche Geschichte zurück – auch die Landesgruppe Hessen feierte ein bemerkenswertes Jubiläum: 75 Jahre automobile Leidenschaft, Gemeinschaft und Engagement.

nehmer nicht nur die jahrhundertealte Geschichte des Weinbaus erleben, sondern auch dem Jahrgang 2025 beim Gären lauschen – die frische Lese war erst wenige Tage zuvor eingebracht worden und blubberte nun fröhlich in Dutzenden Holzfässern. Auch außerhalb der Schlossmauern zeigte sich der Rheingau von seiner besten Seite: Trotz kühler Herbsttemperaturen genossen die Schnauferlbrüder und -damen den weiten Blick über die Rebhänge bis hin zum Rhein – ein perfekter Auftakt für ein gelungenes Wochenende.

Der Samstag stand ganz im Zeichen der Ausfahrt: Sportreferent Jochen Schramm hatte erneut eine reizvolle Strecke zusammengestellt, die durch die Täler des Taunus und entlang des Mittelrheins führte. Während sich am Morgen noch Nebelschwaden

über die Landschaft legten und für eine mystische Atmosphäre sorgten, zeigte sich am Nachmittag sogar die Sonne und tauchte die Region in goldenes Licht.

Den festlichen Glanzpunkt bildete dann der Jubiläumsabend im Waldhotel Rheingau. Präsident Ulf Appel verlas anerkennende Grußworte von Gesamtpräsident Brodbeck und blickte mit Stolz auf die zahlreichen Aktivitäten der LG Hessen in den vergangenen 75 Jahren zurück. Eine unterhaltsame Zeitreise präsentierte Vizepräsident Nico Beilharz in Form einer Tonbildschau – mit vielen historischen Fotos und charmanten Anekdoten ließ er die bewegte Geschichte der Landesgruppe lebendig werden. Für ein weiteres Highlight sorgte das VDP-Weingut August Eser. Das Besitzerehepaar moderierte persönlich



Hund: Bei diesem Roadbook kapitulierte selbst der beste Fährtenhund.



Loreley: „Die schönste Jungfrau sitzt, dort oben wunderbar...“



Fahrleiter Jochen Schramm hat gut gelacht: „Ein kurzer Abstecher nach Paris liegt doch bestimmt auch noch drin!“



Johannisberghof: Noch nie war eine Verspätung so deliziös – der Spätesereiter im Hof von Schloss Johannisberg.



Sind wir noch im Taunus oder ist das hier schon die Hochalpenstraße?

eine perfekt zum Dinner abgestimmte Weinbegleitung und begeisterte mit spannenden Einblicken in den Rheingauer Weinbau sowie mit ihren exzellenten Weinen. Das Jubiläum zeigte auf, wofür die LG Hessen steht: Freude am Fahren, an automobiler Historie sowie Genuss und Geselligkeit.

Text: SB Nico S. Beilharz
Fotos: SB Nico S. Beilharz, SB Wilhelm Grethe



„British Corner“ an der Loreley. Bentley, Alvis und Jaguar mit Crews.



Hier verdurstet keiner: die Lese 2025 im Keller des Schloss Johannisberg.

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

HERBSTAUSFAHRT DURCH DAS SCHÖNE SAUERLAND

Die traditionelle Herbstausfahrt der Landesgruppe Westfalen-Süd startete zunächst mit einem opulenten Frühstück im neu erbauten „kmd“ im siegerländischen Dahlbruch.



Frühstück als Vorstart

„Kulturelle Marktplatz Dahlbruch“ ist ein attraktives und modernes Kultur-, Sport- und Freizeitzentrum, das zum Anziehungspunkt für Menschen aus ganz Südwestfalen werden soll.

28 Teams hatten zuvor ihre schönen Oldtimer in Linie geparkt und einer letzten Kontrolle unterzogen. Vorbildlich prüfte Präsident „Bobby“ Krämer mit Hilfe eines Kompressors den Luftdruck der Pneus seinesnein, nicht Messingautos, sondern Zuffenhausener Boliden. Eine Herzenssache war die Begleitung der Teams durch viele

Kinder der jüngeren SB'S. Dass eine erfolgreiche Jugendarbeit bereits im Kindesalter beginnt, wird durch unseren Präsidenten stets betont.

Nach einigen wichtigen Hinweisen unseres ehemaligen Sportreferenten, Roland Strack, der als Fahrtleiter die Strecke mit viel Erfahrung und Professionalität zusammengestellt hatte, erhielt jedes der 28 Teams ein hervorragend gestaltetes Bordbuch. Schon begannen die einen oder anderen SB's darin zu blättern, um sich mit den vermuteten kleineren „Nickelichkeiten“ auseinanderzusetzen.

Gut gelaunt und konzentriert starteten die Teams in loser Reihenfolge ab 9.30 Uhr. Nach etwa fünf Richtungswechseln und kurzer Strecke wartete bereits die erste Sonderprüfung auf die Teilnehmer. Es galt eine Frage zur Vorfahrtsregelung im Kreisverkehr unter „Zeitdruck“ korrekt zu beantworten. Es war zu beobachten, dass im Hinblick auf die Validität der jeweiligen Antwort eine gewisse „Stimmung“ in den Fahrgastzellen entfacht wurde.



Der Präsident beim Luftdruck prüfen

Nun galt es, durch die herrliche Landschaft des Sauerlandes, über Kirchhundem, Saalhausen, Harbecke, Werpe, Wormbach und Ebblinghof bis spätestens 11.00 Uhr nach Ramsbeck zu gelangen. Dort leitete uns das Bordbuch zum Besucherbergwerk Ramsbeck.

Das Besucherbergwerk Ramsbeck bot uns eine Entdeckungsreise in ein 1974 stillgelegtes Erzbergwerk. Punkt 11.30 Uhr fuhr die Gruppe mit einer alten Grubenbahn 1,5 km tief in den Eickhoffstollen ein, wo 300 Meter unter Tage ein geführter Rundgang wartete. Auch unsere Kleinsten fuhren wie die Erwachsenen mit Schutzhelmen ausgestattet in den Stollen ein. Schon das Einfahren selbst war ein Erlebnis, welches von Enge, Lärm, Rumpeln und mäßiger Beleuchtung geprägt war. Ein Highlight war die Besichtigung einer riesigen unterirdischen Doppeltrommelfördermaschine. Diese wurde seinerzeit in Einzelteilen un-



Vor der Ausfahrt extra au Hochglanz gebracht



Die Kinder der Schnaufferclub-Familie passen auf

ter Tage gebracht und innerhalb von zwei Jahren zusammengebaut. Der fachkundige Führer unserer Gruppe erklärte, dass diese Maschine die größte ihrer Art in Europa ist. Auch die Vorführung eines Bohrwagens war nicht nur wegen des infernalischen Lärms äußerst eindrucksvoll. Schnell wurde realisiert, unter welchen unvorstellbaren Bedingungen die Kumpel acht Stunden am Tag, sechs Tage die Woche arbeiteten.

Gestärkt durch eine deftige Erbsensuppe setzten die Teams ihre Ausfahrt fort und gelangten über Remblinghausen, Herhagen, Reiste und Bremke zu den Sonderprüfungen 2 und 3. Hier war die Einschätzung des Fahrzeuggewichtes „in situ“ gefordert



Unerwarteter Zwischenstopp



Familie Krämer in Aktion

und ein festgelegter Abstand von 3,50 Meter vor einem Hindernis einzuhalten. Hierbei soll nicht unerwähnt bleiben, dass der Verfasser dieses Berichtes sein Team durch eine völlig verfehlte Abstandsschätzung auf den vorletzten Platz katapultierte.

Die wunderschöne Strecke ging nun über Eslohe, Cobbenrode, Bracht, Gleiersbrück, Herrntrop, Kirchhundem in Richtung des Ziel- und Ausgangsortes, Dahlbruch. Zwischenzeitlich hatte sich das bedeckte Wetter in einen Nieselregen verwandelt, der aber schnell vorüberging. Unser Präsident und sein fleißiges Helferteam ließen es sich nicht nehmen, die Teilnehmer durch einen im Bordbuch nicht benannten Zwischenstopp auf eine schön angelegte innerörtliche Parkfläche zu leiten und mit erfrischenden Getränken zu versorgen.

Schließlich in Dahlbruch angekommen, galt es dort die letzte Sonderprüfung „Bahnhof“ zu bestehen. Wer den Bahnhof gefunden hatte, parkierte sein Vehikel unter strengen Anweisungen auf einer großen Waage. Nun stellte sich heraus, ob die Schätzung des Fahrzeuggewichtes zutreffend war.

Nach einem unterhaltsamen Abendessen im „Haus der Siegerländer Wirtschaft“ nahte der Höhepunkt des Abends, die Siegerehrung. Zunächst wurde das Siegerteam unter den angereisten Gästen, Christian und Karin

Wimmer, mit dem begehrten Wanderpokal geehrt.

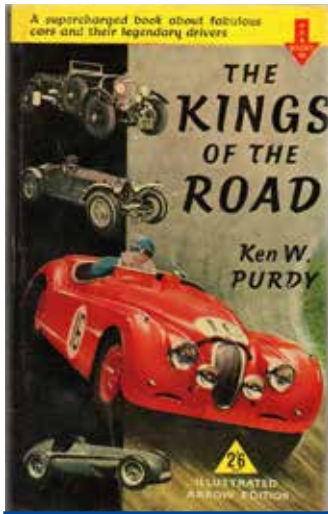
Die ersten drei Plätze der Landesgruppe Westfalen-Süd wurden ausschließlich durch unsere jüngeren Schnaufferbrüder erzielt. So freuten sich Team Simon Günther und dessen Mutter Susanne Günther über den 2. Platz und Team Maximilian Günther und Christian Günther über den 3. Platz. Für die erstmalige Teilnahme ein schöner Erfolg für die Familie Günther. Der Siegerpokal, ebenfalls ein Wanderpokal, ging an das Siegerteam Hendrik und Regina Scharf. Sie waren mit ihren beiden Kindern an diesem Tag unschlagbar.

Text: SB Frank Mertens
Fotos: SB Frank Mertens, SB Günter Graskamp



Bei der Siegerehrung: Präsident Bobby Krämer, Hendrik Scharf und Rallyeleiter Roland Strack

DAMALS WAR'S...



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

Mercedes-Benz Renn- und Sportwagen

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



Teil 2

DIE GROSSEN WEISSEN WAGEN



1908 Christian Lautenschlager als Sieger beim GP in Dieppe Frankreich

Christian Lautenschlager, ein stiernackiger Teufelskerl mit dem buschigsten Schnurrbart, der je auf einer Rennstrecke gesichtet wurde, trieb 1908 nach 768,6 Kilometern seinen 120pferdigen Mercedes als Sieger über die Ziellinie des französischen Grand Prix in Dieppe. Zu dieser Zeit tauchten die großen, in ihrer Rennfarbe mit einem

leicht abgetönten Weiß lackierten deutschen Rennwagen auch bei den amerikanischen Straßen- und Rundstrecken-Prüfungen auf.

Zum letzten großen Rennen vor dem Krieg wurde wiederum der französische GP, 1914 auf einem langen Straßen-Rundkurs nahe Lyon ausgetragen. Der Staub dieser Marathon-Prüfung schwebte noch in der Luft, als das Rennen schon den ehrenvollen Status einer Legende besaß. Die Deutschen zeigten hier erstmals die Qualitäten jener Rennaggregate, aus denen abgeleitet später die Motoren deutscher Kampfflugzeuge entstanden. Mercedes siegte im GP von Frankreich nach einer vom Teamchef festgelegten Strategie. Lautenschlager Erster, dahinter Wagner, dann Salzer. Einen Monat nach dem Rennen brach der Erste Weltkrieg aus.

Man kann dabei sagen, dass nur der glückliche Zugriff auf einen Merce-

des-Motor Amerika im Ersten Weltkrieg vor dem totalen Scheitern beim Bau eines zuverlässigen und starken Flugzeug-Antriebs bewahrt hat. Der weltberühmte Liberty-Motor war praktisch eine Blaupause des Motors, der alle Konkurrenz beim GP von Frankreich auf die Plätze verwiesen hatte. Bei Kriegsausbruch fanden sich noch zwei GP-Rennwagen in Frankreich. Einer davon wurde in die USA gebracht und gewann dort 1915 das 500-Meilen-Rennen von Indianapolis. Danach wurde sein Motor als Modell für die Liberty-Maschine abgekupfert. Da diese jedoch nur als Zweiventiler gebaut wurde und über einen viel filigraneren Zylinderkopf verfügte, war der Nachbau nicht so leistungsfähig wie das Original.

Nach der Niederlage von Deutschland musste sich auch die Daimler Motoren Gesellschaft mit den folgenden Turbulenzen auseinander setzen. Die enorme Inflation brachte den heimischen Markt praktisch zum Erliegen,



1914 Christian Lautenschlager in Lyon

und erst 1921 dachte man wieder an den Bau eines Rennwagens. Das war der sechszylindrige 28/95, der im Jahr seines Debüts Zweiter bei der Targa Florio wurde.

Man schrieb das Jahr 1934, 20 Jahre nach Beginn des Ersten Weltkriegs und fünf Jahre vor dem Zweiten, als sich Mercedes dazu entschloss, mit vollem Werkseinsatz wieder in die Königsklasse des Motorsports einzusteigen - die Grand-Prix-Rennen. Das Unternehmen firmierte nach der Fusion Mitte der goldenen Zwanziger Jahre mit dem ehrwürdigen Hersteller Benz unter Daimler- bzw. Mercedes-Benz und entwarf nacheinander Sportwagen, die bis heute als Top-Modelle ihrer Zeit bewundert werden: den S (Sport), den SS (Super-Sport), den

SSK (Super-Sport-Kurz) und den SSKL (Super-Sport-Kurz-Leicht).

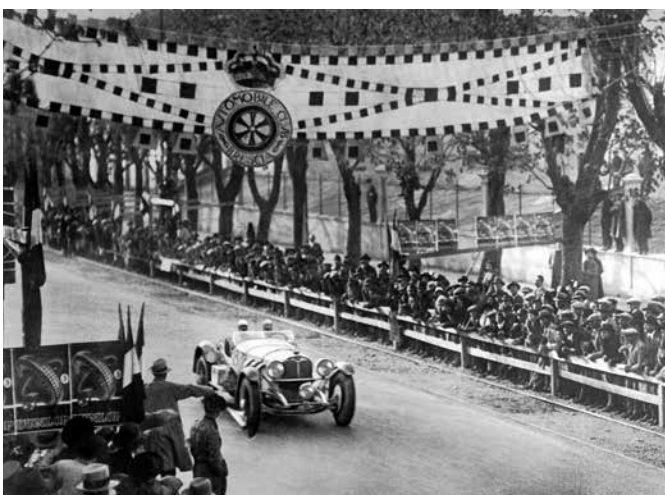
Das waren schlanke, knappsitzende, straff gefederte Roadster in der klassischen Tradition ihrer Jahre. Ihre Beschleunigung war einfach umwerfend, für viele Liebhaber selbst nach einer jahrelangen Erfahrung mit Hochleistungs-Automobilen heute immer noch unschlagbar. Die Kopfnuss, die ihnen ein SSK beim zügigen Losfahren verpasst hat, bleibt für nicht wenige das eindrucklichste Erlebnis, das ihnen ein Auto je beschert hat.

Später, in den Dreißiger Jahren, fertigte Mercedes-Benz eher konventioneller ausgelegte Modelle, etwa die Serie der 320. Dazu kamen die 500 K und 540 K, mechanisch ausgereifte, kom-

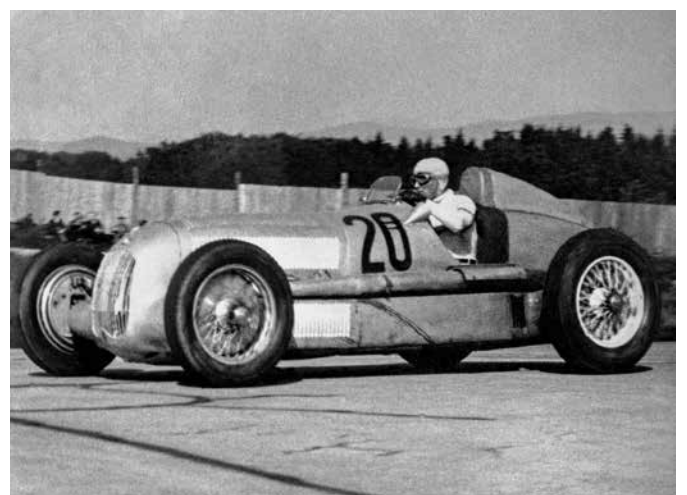
fortable Wagen. Selbst heutzutage ist ein guter 540 K ein höchst erstrebenswerter, sehr edler Besitz: groß, luxuriös, bequem und mit seinem Tempo von etwa 160 km/h schnell genug für die allermeisten Fälle.

1932 beschloss die internationale Motorsport-Behörde eine neue Formel für GP-Rennen: Ab 1934 betrug die Strecke 500 Kilometer oder 312 Meilen, und die Rennwagen durften leer nicht mehr als 750 Kilogramm beziehungsweise 1600 Pounds wiegen. Diese Formel galt bis 1937, und obwohl der Sinn der Änderungen die Spitzengeschwindigkeiten verringern sollte, wurden die Rennen mit der neuen Technik schneller als je zuvor.

Die Deutschen wollten sich da plat-



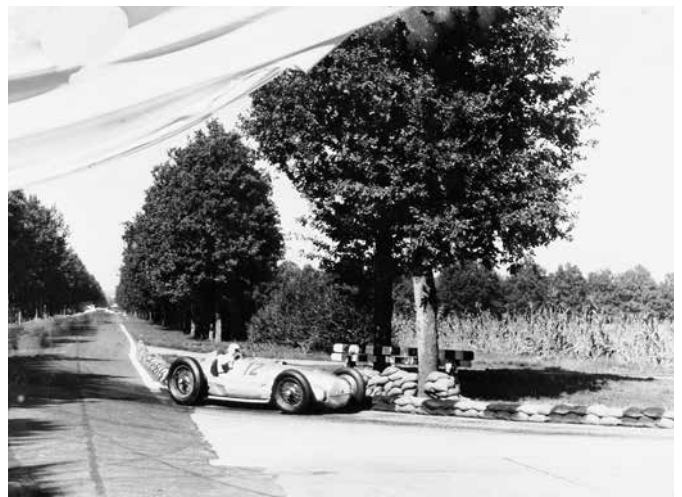
SSKL 1931 mit Caraccola beim GP in Deutschland



1934 Eifelrennen v. Brauchitzsch W25



1938 GP Deutschland



1938 GP in Italien / Caracciola

zieren, wo sie vor 1914 schon einmal waren: an der absoluten Spitze. Die Ingenieure entwickelten Motoren von 600 PS, und damit katapultierten sie die Aluminium-Rennwagen, in denen sie steckten, auf Geschwindigkeiten jenseits der 320 km/h.

Die Regelwächter des Motorsports zogen gewissermaßen die Handbremse an: Für 1938 und '39 beschränkten sie den Hubraum auf drei Liter für aufgeladene Triebwerke und 4,5 Liter für Saugmotoren ohne Kompressor. Um dem Leichtbau zu trotzen, wurden 750 Kilogramm nicht mehr als Maximalgewicht festgeschrieben, sondern als Minimalgewicht.

Es machte keinen Unterschied. Die Mercedes-Rennwagen siegten nach wie vor fast nach Belieben, und wenn Mercedes nicht Erster wurde, sprang der neue Auto-Union-Konzern in die frei gewordene Bresche. Fahrer an-

derer, langsamerer Marken konnten den deutschen nur dann eine lange Nase drehen, wenn sie in absoluter Top-Form waren. Tazio Nuvolari zauberte dieses Kunststück ein einziges Mal auf den Belag des Nürburgrings. Rex Mays tat es ihm auf Long Island fast nach, als er 1937 beim Vanderbilt-Rennen in einem Alfa Romeo immerhin den dritten Platz eroberte.

1934 waren die Kosten für einen erfolgreichen GP-Einsatz bereits so immens angewachsen, dass GP-Rennen keine Angelegenheit für Privatfahrer mehr waren – zu teuer. Rennen folgte auf Rennen die ganze Saison über, und die Monoposti mussten von Italien nach Deutschland reisen, dann nach Belgien, von dort aus nach Frankreich und dann nach Tripoli in Nordafrika. Selbst große Firmen waren auf staatliche Zuschüsse angewiesen. In den USA war das anders, denn dort gab es nur einen Grand Prix, Indianapolis.

Die deutsche Regierung lobte pro Jahr 500 000 Reichsmark für Unternehmen aus, die erfolgreich Grand-Prix-Rennwagen produzierten. Damit war ein Fünftel der Summe gedeckt, die Mercedes-Benz und die Auto Union pro Saison jeweils kalkulierte, zweieinhalb Millionen Reichsmark. Beide Firmen profitierten darüber hinaus von lukrativen Regierungsaufträgen und anderen Vorteilen für das Geschäft neben den Renneinsätzen.

Der W 25 war der erste der großen Mercedes-Benz-Boliden. Er siegte bei vier von zehn der großen Rennen. Im folgenden Jahr wurden es neun von elf. Die erste Motorenversion war ein 3,3 Liter großen Reihen-Achtzylinder, der 354 PS leistete. Zügig wurde er von einer 3,9-Liter-Version mit 430 PS bei 5300 U/min ersetzt. Damit zeigte sich der W 25 allerdings störrischer im Handling, weshalb er durch den W 125 abgelöst wurde. Der schöpfte aus



1939 GP in Tripolis



1939 GP Tripolis Lang

5,6 Litern Hubraum nicht weniger als 646 PS, die ihn auf immerhin 310 km/h katapultierten, einen sensationellen Rekordwert für einen Straßen-Rennwagen. Und mit einer etwas längeren Übersetzung wäre es noch schneller gegangen.

Die W 25 und 125 fuhren zwar auch auf geschlossenen Rundstrecken, doch lag ihr bevorzugtes Jagdrevier auf Topspeed-Kursen mit Autobahn- und/oder Schnellstraßen-Anteilen. Die Saison 1937 bietet einen aussage-

kräftigen Blick auf die großen weißen Giganten und ihre atemberaubenden Vorstellungen:

Für die Jahre 1938 und 1939 wurde der W 154 gefertigt. Sein aufgeladener V12-Kurzhubmotor durfte maximal über drei Liter Hubraum verfügen. Bei 8000 U/min standen 485 PS zur Verfügung. Später erhielt der W 154 ein zweistufiges Roots-Gebläse und mit ihm den berühmt gewordenen Code W 163. Ein Exemplar kam nach dem Krieg in die USA, wo es Don Lee 1947

und 1948 in Indianapolis an den Start brachte – leider erfolglos.

Der W 163 war ohne das Wissen der Werksmechaniker hoffnungslos verstellt. Seine technischen Vorteile wie etwa die schräg eingebaute Kardanwelle zum Senken des Schwerpunkts – der Fahrer hockte kaum ein Dutzend Zentimeter über dem Asphalt – kamen so nicht mehr zum Tragen.

Ende Teil 2

Fortsetzung im nächsten Heft

Datum	Rennen	Fahrer	Durchschnitt km/h
9. Mai	GP Tripoli	Lang (Mercedes)	217,4
30. Mai	Avusrennen	Lang (Mercedes)	261,4
13. Juni	Eifelrennen	Rosemeyer (Auto Union)	133,3
5. Juli	Vanderbilt Cup	Rosemeyer (Auto Union)	132,7
11. Juli	GP Belgien	Hasse (Auto Union)	167,3
25. Juli	GP Deutschland	Caracciola (Mercedes)	133,0
8. August	GP Monaco	v. Brauchitsch (Mercedes)	101,7
15. August	Coppa Acerbo	Rosemeyer (Auto Union)	140,8
22. August	GP Schweiz	Caracciola (Mercedes)	156,6
12. September	GP Italien	Caracciola (Mercedes)	131,7
26. September	GP Masaryk	Caracciola (Mercedes)	138,2
2. Oktober	GP Donington	Rosemeyer (Auto Union)	133,2

Liebe Schnaufferldamen und -herren,

die Stadt Landsberg am Lech veranstaltet im kommenden Jahr wieder die Herkomer Konkurrenz. Mit Veröffentlichung der Ausschreibung Ende Oktober 2025 dürfen wir Sie sehr herzlich einladen, sich und Ihre Begleiter und Begleiterinnen dazu anzumelden. Wir freuen uns, Sie und Ihren besonderen Oldtimer aus längst vergangenen Tagen den Landsbergern präsentieren und damit ein großes Stück Automobilgeschichte erlebbar machen zu dürfen. Ihr Oldtimer ist nicht jünger als Baujahr 1930? Dann gehört er unbedingt in das auf ca. 60 Fahrzeuge begrenzte Startfeld am Mutterturm, den Landsbergs Ehrenbürger Sir Hubert von Herkomer seiner Mutter gewidmet hat und bei dem 1905 alles begann. Lassen Sie sich von einem attraktiven Programm, von herrlichen Touren durch das oberbayerische und schwäbische Voralpenland überraschen. Schon heute freuen wir uns darauf, Sie wieder zu sehen, sind aber genauso gespannt und neugierig auf neue Gesichter und natürlich Ihren Oldtimer.

Alles Wissenswerte zur Veranstaltung sowie die Ausschreibung und Anmeldemodalitäten finden Sie unter www.herkomer-konkurrenz.de.

Selbstverständlich beantworten wir Ihre Fragen auch direkt:

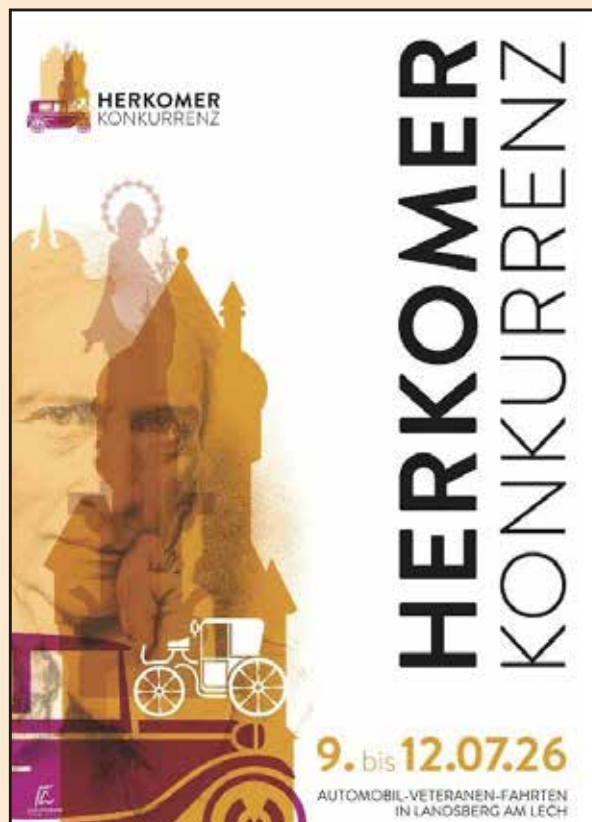
www.herkomer-konkurrenz@landsberg.de

Tel. +49 (0)8191 128397 (Heike Eisele) V

eranstalter: Stadt Landsberg am Lech,

Veranstaltungsbüro Herkomer Konkurrenz, Katharinenstraße 1, 86899 Landsberg am Lech

Nennungsschluss: 15.05.2026



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.

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

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

Mitglied Nr. 923/5

ZU VERKAUFEN



Porsche 911 T

2,2ltr., Baujahr 1970 im absoluten, un-restauriertem Originalzustand, WGA Note 2, wegen Sammlungsreduzierung
Weitere Details gern per Telefon, bzw. mail.

Preis: 140.000€ VHB

Rolf Richter

rolfrichter@outlook.com

Tel. +49 163 33 44 911

Mitglied Nr. 3082/11

ZU VERKAUFEN



Alfa Romeo Sprint 2600

145 PS; 6/1964, 81.747 km,
Motor und Technik revidiert

Preis: 39.900 €

dr.grzonka@t-online.de

ZU VERKAUFEN



Porsche 911

2ltr. Baujahr 1964 im vollrestauriertem Zustand, perfekt,
WGA Note 2+

Preis auf Anfrage

Rolf Richter

rolfrichter@outlook.com

Tel. +49 163 33 44 911

Herzlichen Glückwunsch

Die Redaktion von „Das Schnaufferl“ gratuliert Schnaufferlbruder Dr. Reinhard Bartels nachträglich sehr herzlich zu seinem Geburtstag, den er bereits am 24. September 2025 feierte. SB Dr. Bartels wurde an diesem Tag 95 Jahre alt. Wir wünschen dem Jubilar alles Gute und weiterhin viel Spaß und Freude mit dem ASC zusammen.

Techno Classica in Dortmund

Die seit 1989 stets in Essen im Frühjahr stattfindende Techno Classica ist umgezogen. In 2026 findet sie auf dem Gelände der Messe Dortmund statt, und zwar vom 24. bis 27. September. Auf insgesamt 42 000 Quadratmeter Innenfläche und 8 000 Quadratmeter Außenfläche wollen die Macher der Techno Classica ein breites Spektrum bieten. Um die vielen Messe-Termine im Frühjahr zu umgehen, wurde der weitgehend ausstellungsfreie Zeitraum im Herbst gewählt.

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

Das Schnaufferl

Ältestes Autler-Magazin Deutschlands seit 1901

Herausgeber:

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

Präsident:

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

Vizepräsidenten:

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

Sportpräsident:

Carl-Michael Emer (fulvius212@aol.com)

Schatzmeister:

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

Technischer Referent:

Hans Robert Schramm (schrammoldtimer@aol.com)

Referent Messing- und Vorkriegsfahrzeuge:

Wolfgang Presinger (w.presinger@gmx.de)

Beauftragter des Präsidenten für

Nachwuchs und Neue Medien:

Jochen Niemeyer (inido@t-online.de)

Geschäftsstelle & Anzeigenverwaltung:

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

Mitgliederverwaltung:

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

Redaktion:

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

Freie Mitarbeiter:

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

Gestaltung, Satz + Bildbearbeitung:

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

Druck:

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

Erscheinung:

10 x jährlich

Bezug:

Kostenlos für ASC-Mitglieder

Abo-Gebühr:

€ 40,-

Auflage:

2.000 Expl.

Anzeigenpreise:

Preisliste vom 01.01.2014

Die Landesgruppen

1. Traditionslandesgruppe e.V.

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

Geschäftsstelle: ASC Traditionslandesgruppe
Clubbüro c/o Automuseum Dr. Carl Benz
Ilvesheimer Straße 26 · D-68526 Ladenburg
Tel: +49 6203 955177 · Fax +49 6203 9302499
E-Mail: lgtschnaufferlclub@t-online.de
www.allgemeinerschnaufferlclub

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

2. LG Berlin-Brandenburg e.V.

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

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

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

4. LG Hessen e.V.

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

5. LG Niedersachsen e.V.

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

6. Gründungslandesgruppe Nordbayern e.V.

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

7. LG Rheinland e.V.

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

8. LG Südbayern e.V.

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

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

9. LG Westfalen e.V.

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

10. LG Westfalen-Süd e.V.

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

11. LG Rhein-Ruhr e.V.

Präsident Holger 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: rene.wentzel@yahoo.com

13. LG Hammonia e.V.

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

14. LG Württemberg-Hohenzollern e.V.

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

15. LG Bodensee e.V.

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

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

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

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

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)

**Schnaufferl Nr. 10/2025 erscheint
im Dezember 2025**

Anzeigenschluss:	18. November '25
Redaktionsschluss:	18. November '25



OLDTIMER OILS

SINCE 1915



www.ostol.de

MADE IN GERMANY