

PRESSEMITTEILUNG 1/7/2026

22. ASC-Classic-Gala Schwetzingen

Automobil-Lifestyle, Kultur, Kunst und Sonderschauen zu sportlichen Jubiläen

Vom 28. bis 30. August 2026 ist der Schlossgarten von Schwetzingen bei Heidelberg wieder Treffpunkt der 160 schönsten Oldtimer der letzten 125 Jahre - ASC-Classic-Gala Schwetzingen ist der traditionsreichste internationale deutsche Concours d'Elegance in einem Schlossgarten, wie immer gemäß FIVA-Reglement.

Was 2001 mit dem ersten „European Concours d'Elegance“ begann, hat sich zu einem weltweit beachteten internationalen Concours d'Elegance Automobile entwickelt.

Einmalige Zeitreise durch die Automobilgeschichte

Ob Dampf- der Elektroauto, Motorkutsche oder Wirtschaftswunder-Kleinwagen oder auch Staatskarossen und clevere Einzelentwicklungen - CLASSIC-GALA SCHWETZINGEN 2026 zeigt für den familienfreundlichen Eintrittspreis von nur 9 Euro zzgl. 2.- € Servicegebühr - wie sich das Automobil entwickelt hat und dass Design ein wichtiges Kriterium ist. Dank des günstigen Eintritts ist dieses besondere Event für jedermann zugänglich – eine einmalige Gelegenheit, automobile Exzellenz in einem der schönsten Schlossgärten Europas zu erleben.

Eine internationale Jury prämiert die schönsten und seltensten Fahrzeuge, während die Besucher in stilvollem Ambiente flanieren und staunen. Die ASC-Classic-Gala Schwetzingen ist mehr als ein Wettbewerb – sie ist ein gesellschaftliches Ereignis, das Automobilkultur, Kunst und Lebensart vereint. Ausgezeichnet als „**One of the Greatest Concours**“ durch *The Concours Year*, setzt die ASC-Classic-Gala Schwetzingen Maßstäbe in der Welt der Automobilveranstaltungen.

Im kreisrunden Barockpark mit mehr als 300 Metern Durchmesser präsentieren darüber hinaus ausgewählte Marketender Automobilia, stilgerechte Bekleidung, Literatur, Modellautos und Accessoires. Dazu gibt es Live-Jazz mit „4 to the bar“ und kulinarische Inseln im Park verwöhnen die Zuschauer. Im Südflügel stellen namhafte Künstler ihre automobilbezogenen Werke aus und nebenan spielt ein Pianist.

Im US-Car-Concours mitten zwischen den Straßenkreuzern finden Square-Dance Shows und Elvis-Liveauftritte statt, während es BBQ und US-Burger gibt.

Flanieren, genießen und in Ruhe Automobilgeschichte erleben, das geht bei Classic-Gala Schwetzingen auf unnachahmliche Weise: 2025 kamen mehr als 28.000 begeisterte Besucher.

CLASSIC-GALA
SCHWETZINGEN
Int. Concours d'Elegance

28. – 30. August 2026
www.classic-gala.de

Ihr Kontakt bei Rückfragen:
Joh. Hübner und
Wolfgang Gauf
Tel. +49 (0)176 31689676
oder 0152 246 123 11
Fax +49 (0)6031 169 98 79
Email
office@classic-gala.de

22nd CLASSIC-GALA SCHWETZINGEN

International Concours d'Elegance Automobile
28 – 30 August 2026, Schwetzingen Palace



Jubiläen und Ehrenmarken

Auch in 2026 gibt es wichtige Jubiläen, Sonderthemen und Automobil-Highlights, die Schwetzingen unvergleichlich machen:

100 Jahre Maserati – Eleganz, Geschwindigkeit und Rennsport

Genau 1926 stellten die Brüder Alfieri, Bindo, Ernesto und Ettore Maserati mit dem Tipo 26 Achtzylinder ihr erstes Automobil fertig – höchst ambitioniert mit Reihen-Achtzylinder. Aus der Fabrik für Zündkerzen und Autoelektrik wurde ein Automobil-Unternehmen. Mit dem Tipo 26 entstand der erste echte Maserati-Rennwagen, der bei der Targa Florio in Sizilien auf Anhieb seine Klasse bis 1500ccm gewann.

Deshalb feiert ASC-Classic-Gala Schwetzingen in Partnerschaft mit Maserati Deutschland 100 Jahre Maserati-Automobile mit den wichtigsten Modellen der Marke mit dem Neptuns-Dreizack. Die neuesten Modelle können sogar Probe gefahren werden.

Die goldene Ära des Grand-Prix-Rennsports

In den 1930er Jahren gehörte Maserati zu den führenden Rennwagenherstellern Europas, der 1929 mit dem Typ V 4 sogar einen Vierliter-16-Zylinder einsetzte. Besonders legendär wurde der Dreiliter-Maserati 8CTF der Ende der 1930er den internationalen Rennsport dominierte. Maserati trat damals gegen erfolgreiche Marken wie Alfa Romeo, Bugatti, Mercedes oder Auto Union an und entwickelte sich zu einem ernsthaften Wettbewerber. Kein Wunder, dass immer mehr Menschen einen Maserati für die Straße wollten und die A6-Modelle von Ghia, Pininfarina, Touring, Vignale oder Zagato begründeten den italienischen Gran-Turismo-Stil.

Von der Rennstrecke auf die Autobahn

ASC-Classic-Gala zeigt mit einem 4CLT-Monoposto und einem 8 CM typische Maserati-Formelwagen und den Beginn der Serien GT-Wagen mit dem 3500 GT. Die eleganten Touring-Coupés und der Vignale-Spider kombinierten für 1978 Kunden aus aller Welt bis 1964 die Sechszylinder-Rennmotor-Technik aus dem 250 F mit Alltagstauglichkeit. Dem 3500 GT folgten 1963 gleich drei neue Modelle: der von Vignale gestaltete klassische Sebring, der ähnlich motorisierte Mistral mit futuristischer Fruea-Karosserie und der einzigartige Quattroporte, auf Anhieb schnellste Serienlimousine der Welt. Sie etablierten Maserati als Konkurrenten von Ferrari, Jaguar und Aston Martin und als Maserati 1967 mit dem Ghibli erstmals in die 280 km/h-Liga vorstieß, drängte Maserati mit dem von Giugietto Giugiaro bei Ghia entworfenen Achtzylinder Ferrari bis zum Erscheinen des Daytona auf Platz zwei. Hinzu kam 1969 der Maserati Indy als klassischer 2+2, der bis 1975 von 1.136 Kunden gekauft wurde. Die meisten dieser Maserati werden auf der Schlossterrasse von Schwetzingen stehen.

Maserati und Citroen

1968 übernahm Citroën die Mehrheit von Maserati und brachte innovative Technik und ganz neue Motorkonzepte ein. Der 1971 erschienene Maserati Bora war Maseratis erster Mittelmotor-Supersportwagen, dem 1972 mit fast identischer Karosserie der Merak mit einem Dreiliter V-6-Motor und vielen Citroen Gleichteilen folgte.

CLASSIC-GALA
SCHWETZINGEN
Int. Concours d'Elegance

28. – 30. August 2026
www.classic-gala.de

Ihr Kontakt bei Rückfragen:
Joh. Hübner und
Wolfgang Gauf
Tel. +49 (0)176 31689676
oder 0152 246 123 11
Fax +49 (0)6031 169 98 79
Email
office@classic-gala.de

22nd CLASSIC-GALA SCHWETZINGEN

International Concours d'Elegance Automobile
28 – 30 August 2026, Schwetzingen Palace



Als Nachfolger des nur bis 1973 gebauten Ghibli kam 1974 der keilförmige Khamsin mit dem gläsernen Heck, bei dem sich das avantgardistische Design von Giugiaro mit einem 360 PS starken 5-Liter V-8 verband und trotzdem mit nur 421 Kunden in acht Jahren weit hinter den Erwartungen blieb – der Khamsin war ein Exot, der in Schwetzingen bewundert werden kann. 1975 übernahm der südamerikanische Industrielle Alejandro de Tomaso die Marke und führte mit dem 1977 präsentierten Kyalami und dem Quattroporte III das kantige Design der 70er Jahre ein, das beim Quattroporte großen Anklang fand.

Mit Turbo auf SL-Jagd

1981 erschien der Maserati Biturbo – ein kompaktes Luxus-Coupé mit Biturbo-Aufladung, das zunächst auf dem Markt bis 2-Liter die Luxussteuer vermied. Mit dem Spider kam auch ein 2,5-Liter V-6, ab 1988 sorgten 2,8-Liter und 250 PS für 230 km/h. Das Auto war einerseits technisch revolutionär, machte Maserati andererseits aber auch erstmals vergleichsweise erschwinglich. Die Biturbo-Generation mit ihren mehr als sechs Varianten bis zu Karif, Shamal und Ghibli II wird bei ASC-Classic-Gala vertreten sein.

Maserati Renaissance dank Ferrari

1993 übernahm FIAT die Marke Maserati, bis die auch zu FIAT gehörende Firma Ferrari die Kontrolle über die Marke bekam und zum Debut den kompakten Quattroporte IV präsentierte, dem Altmeister Marcello Gandini eine zeitlos elegante Form gab. Die neue Ära als Top-Sportwagen-Marke leitete 1998 der neue Maserati 3200 GT ein, berühmt durch seine bumerangförmigen Rückleuchten, dessen 3,2-Liter V-8 satte 368 PS leistete. Ab 2001 gab's sogar 4254 ccm und einen Spyder und mit dem großen Maserati Quattroporte V knüpfte Maserati 2004 an seine Limousinen-Tradition an. Die Ferrari-Technik blieb meist verborgen, wurde aber beim Rennsport-Modell Maserati MC12 von 2004 besonders betont: der spektakuläre Kleinstseriensportwagen basierte technisch auf dem Ferrari Enzo und wurde zu einer Motorsportlegende, weil Maserati mit dem 630 PS-Nettuno-V-12 mehrfach die FIA-GT-Meisterschaft gewann und eindrucksvoll in den internationalen Rennsport zurückkehrte.

Der wieder von Ital-Design gestaltete Maserati Quattroporte gilt als eine der charaktvollsten Luxuslimousinen der Welt, der Maserati GranTurismo wurde als Nachfolger des GranSport von 2005 wegen seines V8-Klangs und seines Designs weltberühmt. Auch aus dieser Maserati-Zeit werden in Schwetzingen Meilensteine zu sehen sein.

Maserati war überzeugend die Marke von Künstlern, Aristokraten und Rennfahrern wie Juan Manuel Fangio, Stirling Moss, Carroll Shelby oder Lucky Casner. Zu den berühmten Maserati-Besitzern gehörten auch Frank Sinatra, Peter Sellers, Marcello Mastroianni oder Jay Kay, weil die Marke Exklusivität mit Understatement verbindet – Maserati ist weniger auffällig als Ferrari, aber ebenso emotional – bei ASC-Classic-Gala Schwetzingen kann man Maserati als Schlüssel zur italienischen Automobilkultur erleben.

**CLASSIC-GALA
SCHWETZINGEN**
Int. Concours d'Elegance

28. – 30. August 2026
www.classic-gala.de

Ihr Kontakt bei Rückfragen:
Joh. Hübner und
Wolfgang Gauf
Tel. +49 (0)176 31689676
oder 0152 246 123 11
Fax +49 (0)6031 169 98 79
Email
office@classic-gala.de

22nd CLASSIC-GALA SCHWETZINGEN

International Concours d'Elegance Automobile
28 – 30 August 2026, Schwetzingen Palace



Passione Dino - erstmals Alle zusammen

Classic-Gala Schwetzingen zeigt gemeinsam mit der Dino-IG die wichtigsten Varianten der Autos mit dem Namen Dino. Die drei Modelle hingen technisch und historisch eng zusammen, erfüllten aber unterschiedliche Rollen. Der gemeinsame Nenner war der von einer Konstruktion des Ferrari-Sohnes Alfredo Ferrari ("Dino") inspirierte V6-Motor.

Der 1967 erschienene 206 GT war der erste Serien-Sportwagen der Dino-Reihe. Er hatte einen 2,0-Liter-V6 mit Aluminiumblock, etwa 180 PS, eine Aluminiumkarosserie und relativ geringe Stückzahlen.

Er trug bewusst nicht den Ferrari-Schriftzug, sondern nur das Dino-Logo, weil Enzo Ferrari mit dem V-6 angeblich eine neue Kundengruppe ansprechen wollte.

1969 folgte der Dino 246 GT, also 2,4-Liter-6-Zylinder aus Gusseisen statt Aluminium und 195 PS. Das Coupé hatte eine Stahlkarosserie (mit wenigen Aluminiumteilen), war deutlich alltagstauglicher und wurde in wesentlich höheren Stückzahlen gebaut.

Die ab 1966 gebauten FIAT Dino waren hingegen Frontmotor-Sportwagen, die als Bertone-Coupé und Pininfarina-Spider verkauft wurden. Der Grund für ihre Existenz war der Motorsport:

Damals verlangte das Reglement der FIA Group 4, dass Ferrari für den Einsatz des neuen V6-Motors in Rennwagen eine bestimmte Anzahl von Serienmotoren produzierte. Ferrari war dafür zu klein. Daher vereinbarte Ferrari mit FIAT, dass auch FIAT den V6 in einem Straßenauto verwendet, um auf die nötigen Stückzahlen zu kommen. Die Produktion der V-6-Motoren erfolgte bei FIAT. Doch der Motorsport-Weltverband merkte sehr wohl, dass der V-6 bei Ferrari in der Mitte, bei FIAT aber vorn eingebaut war, die Dino 206 galten also trotz der Finte von Ferrari als Prototypen.

Obwohl der Motor eng verwandt war, unterschieden sich die Fahrzeuge grundlegend.

Der 2,4-Liter-V6 des FIAT Dino und des Dino 246 GT waren für ihre unterschiedlichen Einsatzzwecke jeweils unterschiedlich abgestimmt. Der Ferrari-Dino war klar auf sportliche Fahrleistungen ausgelegt, während der FIAT Dino mehr Wert auf Laufkultur und Reisetauglichkeit legte.

La passione Dino zeigt am Hirschbrunnen bei Classic-Gala Schwetzingen einen originalen Dino 206 S als Bergrennwagen, alle Varianten des Dino und des FIAT Dino, sowie den Nachfolger Dino 308 GTB und den Lancia Stratos, der ebenfalls den Dino-V-6 in Wagenmitte hat.

Sieger mit 90 - Die Geschichte des BMW 328

Die sportlichen Erfolge des legendären BMW 328 definierten eine ganze Marke - ohne ihn wäre BMW vermutlich nie zum Inbegriff für sportliches Fahren geworden.

Kaum war der offene Zweisitzer 1936 erstmals auf der Straße, gewann dieses Versprechen auf Geschwindigkeit mit der langen Motorhaube, niedrige Silhouette, abgesenkte Türen und geschwungenen Kotflügeln mit dem damaligen Motorrad-

CLASSIC-GALA
SCHWETZINGEN
Int. Concours d'Elegance

28. – 30. August 2026
www.classic-gala.de

Ihr Kontakt bei Rückfragen:
Joh. Hübner und
Wolfgang Gauf
Tel. +49 (0)176 31689676
oder 0152 246 123 11
Fax +49 (0)6031 169 98 79
Email
office@classic-gala.de

22nd CLASSIC-GALA SCHWETZINGEN

International Concours d'Elegance Automobile
28 – 30 August 2026, Schwetzingen Palace



Weltmeister und BMW-Werksfahrer Ernst Henne das Eifelpokalrennen auf dem Nürburgring – die Motorsportwelt horchte auf.

Seine Stärke lag im intelligenten Zusammenspiel von Gewicht, Aerodynamik, Balance und Motorentechnik. Der Reihensechszylinder mit knapp zwei Litern Hubraum stammte vom 1,9-Liter Typ 319, doch BMW entwickelte für die 1971 ccm-Maschine einen raffinierten Zylinderkopf mit halbkugelförmigen Brennräumen und hängenden Ventilen, damals hochmodern. Serienmäßig 80 PS standen nur 830 Kilogramm Gewicht gegenüber, die Spitze lag bei etwa 150 km/h - 1936 war das genug, um auf Dauer schneller als viele deutlich größere Wagen zu sein. Der BMW 328 ist leicht, hat einen stabilen Rohrrahmen und ein exzellentes Fahrwerk mit Zentralverschluss-Rädern. Er fährt außergewöhnlich präzise, drehmomentstark und gutmütig. Unzählige Privatfahrer erzielten mit den 464 gebauten BMW 328 bis 1941 mehr als 350 Rennsiege – damit ist der BMW 328 bis heute der erfolgreichste Seriensportwagen der Welt.

1940 gewann das Duo Fritz Huschke von Hanstein und Walter Bäumer mit dem BMW 328-MM-Roadster bei der verkürzten Mille Miglia seine Klasse und erzielte einen sensationellen Gesamtschnitt von fast 167 km/h – auf öffentlichen Straßen wohlgerneht. Der Erfolg machte BMW endgültig international bekannt.

Der BMW 328 zog außergewöhnliche Fahrer an: neben Ernst Henne, einem der ersten Stars des BMW-Rennteam, waren dies Huschke von Hanstein, charismatischer Gentleman-Racer und später Motorsportchef bei Porsche, auch Adlige wie Alex von Falkenhausen, Richard von Frankenberg oder Walter Bäumer, ein talentierter Langstreckenpilot und Rudolf Schleicher – Entwickler und Rennfahrer zugleich. Auch nach dem Krieg wurden die Motoren des BMW 328 ständig verbessert und dienten später teilweise als Basis für neue Rennwagen wie den AFM, den Veritas von Ernst Loof, viele Monoposti und Lizenznehmer wie Frazer-Nash oder Bristol in England. So wurde der BMW 328 nach dem Krieg zum ersten Rennsportwagen, weil BMW seinen Motor auch im 501 „Barockengel“ weiterverwendete.

Die Sonderschau in Schwetzingen präsentiert den Ur-328 ebenso, wie ein einmaliges Coupé, dazu die Rennsport-Variante „Werkmeister-BMW“ und neben weiteren Modellen auch den 327/28 als Cabrio mit Rennmotor.

Sunbeam Venezia – der Brite im italienischen Maßanzug

Der 1963 präsentierte Sunbeam Venezia gehört zu den seltensten und elegantesten Fahrzeugen der britischen Rootes-Gruppe. Er verbindet britische Großserientechnik mit italienischem Karosseriebau und entstand in Zusammenarbeit mit der italienischen Karosseriefirma Carrozzeria Touring, denn Sunbeam hatte den Ruf, besonders extravagante Automobile anzubieten.

Der Venezia hat die Plattform des Sportwagens Sunbeam Alpine mit 218 cm Radstand. Der Name „Venezia“ wurde gewählt, weil das Fahrzeug in Venedig präsentiert wurde – spektakulär auf dem Markusplatz, wohin es sogar per Gondel transportiert wurde.

Geplant waren zunächst rund 300 Fahrzeuge, tatsächlich entstanden vermutlich nur etwa 145 bis maximal 200 Exemplare, bevor das Projekt wegen geringer Nachfrage und wirtschaftlicher Probleme von Touring eingestellt wurde.

**CLASSIC-GALA
SCHWETZINGEN**
Int. Concours d'Elegance

28. – 30. August 2026
www.classic-gala.de

Ihr Kontakt bei Rückfragen:
Joh. Hübner und
Wolfgang Gauf
Tel. +49 (0)176 31689676
oder 0152 246 123 11
Fax +49 (0)6031 169 98 79
Email
office@classic-gala.de

22nd CLASSIC-GALA SCHWETZINGEN

International Concours d'Elegance Automobile
28 – 30 August 2026, Schwetzingen Palace



Leider war der Venezia deutlich teurer als technisch ähnliche Rootes-Modelle und Wettbewerber, die Motorisierung war für den Preis wenig spektakulär und „die Gondel“ hatte starke Konkurrenz durch sportlichere GT nach Art des ALFA GT Junior. Bei Classic-Gala Schwetzingen sieht man erstmals fünf dieser seltenen Sportwagen.

Classicbid-Auktion für den guten Zweck

Das bekannte Fahrzeug-Auktionshaus Classicbid aus Grolsheim bei Bingen wird erstmals klassische Automobile in Schwetzingen live für einen guten Zweck versteigern.

Derzeit ist auch noch eine Einlieferung von Fahrzeugen bei Classicbid möglich – die Anmeldung erfolgt über die Internetseite www.classicbid.de

Kunstaussstellung mit C.A.R.

Die vom künstlerischen Kurator Curt-Achim Reich C.A.R. aus Bad Homburg zusammengestellte Kunstaussstellung mit den Werken namhafter Künstler und hoch qualifizierten Neu-Entdeckungen ist wieder das Forum der darstellenden Kunst mit automobiler Bezug. Curt-Achim Reich hat zuletzt meisterliche Scherenschnitte und neue Malerei einbezogen und wird an beiden Wochenend-Tagen zu einer Vernissage mit Musik und Bel Canto einladen (Sa. 16 Uhr / So. 14 Uhr)

Neue Partnerschaften – Villeroy & Boch Welt und Victor's Residenz-Hotels

Mit der Villeroy & Boch Welt und den Victor's Residenz-Hotels begrüßt die ASC-Classic-Gala Schwetzingen zwei neue Partner, die sich in diesem Jahr erstmals gemeinsam präsentieren. Die Kooperation vereint traditionsreiche Marken, die für Qualität, Gastlichkeit und zeitlose Eleganz stehen. Besucher dürfen sich auf inspirierende Einblicke in die Erlebniswelt von Villeroy & Boch sowie das exklusive Hotelangebot von Victor's freuen – ergänzt durch attraktive Gewinnspiele und Informationen für den nächsten Oldtimer-Ausflug oder Kurzurlaub.

Die beiden Hauptsieger des Concours d'Elegance 2026 erhalten als besondere Auszeichnung eine limitierte „La Boule“ von Villeroy & Boch.

Kontakt und Pressefotos:

Johannes Hübner, autoconsult, Friedberg

Gebrüder-Lang-Straße 24, 61169 Friedberg

Tel.: 06031/161 83 79, Fax: 06031/169 38 79

E-Mail: office@classic-gala.de

www.classic-gala.de

**CLASSIC-GALA
SCHWETZINGEN**
Int. Concours d'Elegance

28. – 30. August 2026
www.classic-gala.de

Ihr Kontakt bei Rückfragen:
Joh. Hübner und
Wolfgang Gauf
Tel. +49 (0)176 31689676
oder 0152 246 123 11
Fax +49 (0)6031 169 98 79
Email
office@classic-gala.de