

MOTORWORLD

B U L L E T I N

Edition 56 / 19. Januar 2018

56



HISTORY SPEED LIFESTYLE



MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG



12



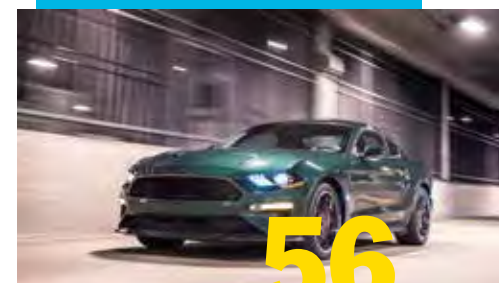
22



62



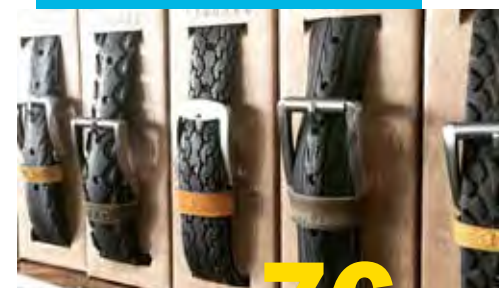
48



56



46



76

INHALT CONTENT

IMPRESSUM IMPRINT

WIEDER AM START! BACK ON THE GRID AGAIN!

Zum Auftakt ins neue Jahr erweitert die Motorworld Group ihren Wirkungsradius im Bereich automobiler Events: Das beliebte Oldtimertreffen HistoriCar in Duisburg wird Teil der stetig wachsenden Gruppe und geht am 5. und 6. Mai 2018 erstmals als Motorworld HistoriCar Duisburg an den Start.

To kick off the new year, the Motorworld Group is expanding its activities in the automotive event sector: The popular classic car meeting HistoriCar, held in Duisburg, will become part of the steadily growing group, and will take place for the first time under the name Motorworld HistoriCar Duisburg on May 5-6, 2018.

4

MOTORWORLD Bulletin
„History Speed Lifestyle“

Publisher:

MOTORWORLD Trademark
Management AG
Marktplatz 4, CH-9004 St. Gallen
Schweiz
Fon: +41 71 227 84 84
E-Mail: info@motorworld.ch

Handelsregister des Kantons St. Gallen
UID: CHE-430.224.658

Production:

Classic-Media-Group Munich

Verantw. i.S.d. Pressegesetzes:
Désirée Rohrer (CMG)

Chefredaktion:
Kay Mackenneth

Resortleitung / Redaktion:
Sybille Bayer
Sophia Sommer

Erscheinungsweise:
14 tägig
Auflage: 30.000
ISSN 2198-3291

Anzeigen-Kontakt:
strecker@cmg-munich.de
0171/ 15 26 358

Alle Inhalte dieses digitalen E-Papers unterliegen dem Copyright der MOTORWORLD Trademark Management AG & CMG München 2017. Jegliche Formen der Vervielfältigung, Veröffentlichung oder Vorführungen im öffentlichen Bereich sind untersagt. Das digitale Speichern zu privaten Zwecken ist erlaubt.

JETZT SCHON EIN BESUCHERMAGNET

Noch ein Grund mehr, sich auf die Motorworld Zeche-Ewald Ruhr zu freuen: Das Besucherzentrum Hohenward in Herten wurde für drei weitere Jahre mit dem Siegel „ServiceQualität Deutschland“ ausgezeichnet.

Yet another reason to look forward to Motorworld Zeche Ewald – Ruhr: The Hohenward Visitor Centre in Herten has been awarded the "ServiceQualität Deutschland" seal of approval for a further three years.

18

MASERATI MEXICO

Die Geschichte des Maserati Mexico beginnt mit einem Crash. Senior Barosso, der mexikanische Besitzer eines Maserati Allemano 5000 GT aus dem Fuhrpark des ehemaligen Mexikanischen Präsidenten Adolfo Lpez Mateos hatte einen Unfall und brachte seinen geliebten Sportwagen nach Italien zu Maserati in die Reparatur. In der Werkstatt entdeckte Barosso den von Frua gebauten Prototypen des 2+2 Coupés.

The history of the Maserati Mexico began with a crash. Senior Barosso, the Mexican owner of a Maserati Allemano 5000 GT from the fleet of former Mexican President Adolfo Lpez Mateos had an accident and brought his beloved sports car to the Maserati repair shop in Italy. In the workshop Barosso discovered the prototype of the 2 + 2 Coupé built by Frua.

12

- MOTORWORLD Region Stuttgart, ein Projekt der Dünkel Investment GbR
- MOTORWORLD München, ein Projekt der Freimann Besitz GmbH & Co. KG
- MOTORWORLD Köln Rheinland, ein Projekt der Butzweilerhof Nicolaus Otto Park GmbH & Co. KG
- MOTORWORLD Zeche Ewald Ruhr, ein Projekt der Zeche Ewald Entwicklungs GmbH & Co. KG
- MOTORWORLD Classics Berlin, ein Projekt der MoWo Messe- und Veranstaltungen GmbH & Co. KG
- MOTORWORLD Manufaktur, ein Projekt der Insel 1 GmbH & Co. KG

MOTORWORLD, eine Marke der
MOTORWORLD Trademark Management AG.



MOTORWORLD HISTORICAR

5. + 6. Mai 2018

WIEDER AM START!

**Oldtimer-Veranstaltung im
Landschaftspark Duisburg Nord:
Motorworld HistoriCar Duisburg**

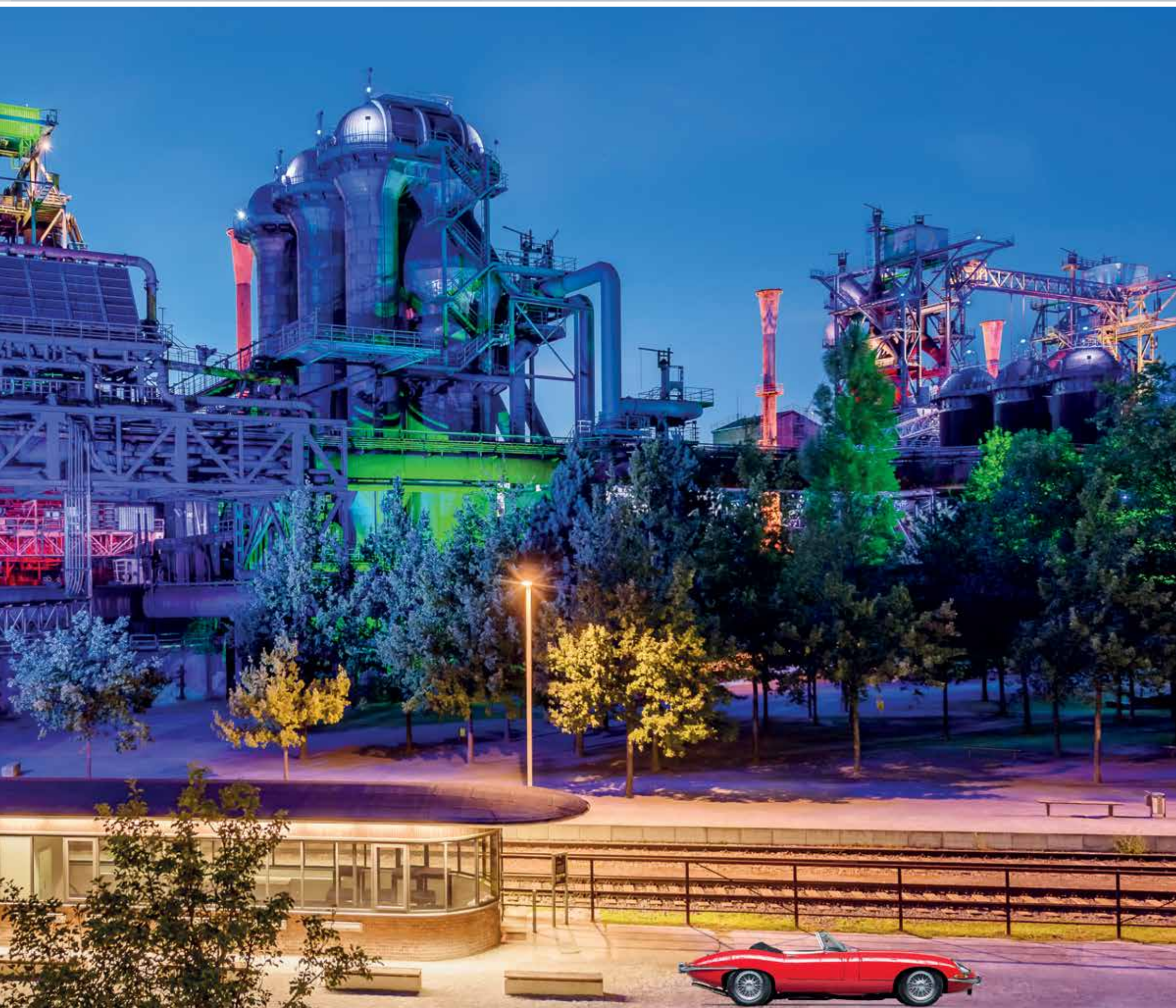
BACK ON THE GRID AGAIN!

**Classic car event in
Duisburg-Nord Landscape Park:
Motorworld HistoriCar Duisburg**



PKW • LKW • Motorrad • Ersatzteile • Restaurierungen • Modelle • Literatur • Clubs





EIN EVENT KLASSISCHER KRAFTFAHRZEUGE IM RUHRGEBIET.

A CLASSIC VEHICLES EVENT IN THE RUHRGEBIET

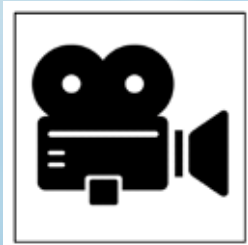
Zum Auftakt ins neue Jahr erweitert die Motorworld Group ihren Wirkungsradius im Bereich automobiler Events: Das beliebte Oldtimertreffen HistoriCar in Duisburg wird Teil der stetig wachsenden Gruppe und geht am 5. und 6. Mai 2018 erstmals als Motorworld HistoriCar Duisburg an den Start. Viel Erfahrung und mobile Leidenschaft legt die Motorworld Group in die Waagschale, um dieses über das Ruhrgebiet hinaus bekannte Oldtimerevent fortzusetzen und in die Zukunft zu führen. Mit diesem Zuwachs ergänzt die Gruppe die eigenen Messe- und Eventformate – Motorworld Classics Berlin im Norden, Motorworld Classics Bodensee und Motorworld Oldtimertage Fürstenfeld im Süden – um die perfekte Achse im Westen. Auf dem Gelände des Landschaftsparks Duisburg-Nord wird nun mit der Motorworld HistoriCar Duisburg das Motto – Raum für mobile Leidenschaft – zusätzlich an Kraft gewinnen.

To kick off the new year, the Motorworld Group is expanding its activities in the automotive event sector: The popular classic car meeting HistoriCar, held in Duisburg, will become part of the steadily growing group, and will take place for the first time under the name Motorworld HistoriCar Duisburg on May 5-6, 2018. The Motorworld Group will be investing a wealth of experience and mobile passion to continue this classic car event, which has made a name for itself well beyond the Ruhr region, and to lead it into the future. With this augmentation, the Group is adding the perfect axis in the west to its own trade fair and event formats – Motorworld Classics Berlin in the north, and Motorworld Classics Bodensee and Motorworld Oldtimertage Fürstenfeld in the south. The Group motto – Space for mobile passion – will now gain an additional impetus with Motorworld HistoriCar Duisburg at the Duisburg-Nord Landscape Park.



Veranstaltungsort waren und bleiben die 35.000 qm große Fläche im Landschaftsparks Duisburg-Nord sowie die zusätzlich 7.000 qm große Halle der Kraftzentrale des ehemaligen Stahlwerks. 2005 wurde die Veranstaltung ins Leben gerufen und entwickelte sich bis 2015 zu einem beliebten Oldtimer-Szenetreff für die ganze Familie. Nach einer zweijährigen Pause lädt das Event 2018 nun als Motorworld HistoriCar Duisburg alle Liebhaber und Fans der klassischen Mobilität ein, in industriehistorischer Atmosphäre mobile Raritäten in all ihrer Vielfalt sowie einen großen Teilemarkt zu erkunden. Die Motorworld HistoriCar Duisburg bietet außerdem ein Verkaufsplatz für private Anbieter sowie ein weiträumiges Innen- und Außengelände, auf dem nicht zuletzt zahlreiche Clubs, Oldtimer-Händler und die Gastronomiemeile, einen würdigen Auftritt finden. Neben Old- und Youngtimer werden auch historische Zweiräder ihren Platz finden.

The 35,000 sqm-large area and the hall with an additional 7,000 square metres, which used to be the power supply station for Duisburg's former steel mill, will continue to serve as the venue for the event. Launched in 2005, by 2015 the event had developed into a popular classic car scene meeting place for all the family. After a two-year break, the 2018 event, now named Motorworld HistoriCar Duisburg, will be inviting enthusiasts and fans of classic mobility to discover automotive rarities in all their diversity, together with a large parts market, in historical industrial surroundings. Motorworld HistoriCar Duisburg also offers a sales area for private vendors, as well as spacious indoor and outdoor areas where numerous clubs, classic car dealers and a great selection of eateries will find a worthy setting. Alongside classic cars and classics-to-be, historical two-wheelers will also find their place here.



Klicken Sie das
Symbol um das
Video zu sehen.

Tap the symbol to
see the video

OLDTIMER MESSE
MOTORWORLD
Classics
BERLIN



 Messe Berlin

5. - 7. OKT 2018

WWW.MOTORWORLD-CLASSICS.DE
INFO@MOTORWORLD-CLASSICS.DE

FOTO: DER DEHME



Für Aussteller, Besucher und Fans
der mobilen Szene ist die Histori-
Car lebendiger Szene-Treffpunkt
mobiler Leidenschaft.

*HistoriCar is a vibrant meeting pla-
ce of mobile passion for exhibitors,
visitors and motoring scene fans
alike.*

Website:

www.motorworld-HistoriCar.de

Facebook:

<https://www.facebook.com/motorworldhistoricar>

MOTORWORLD
BULLETIN

MASERATI MEXICO

Die Geschichte des Maserati Mexico beginnt mit einem Crash. Senior Barosso, der mexikanische Besitzer eines Maserati Allemano 5000 GT aus dem Fuhrpark des ehemaligen Mexikanischen Präsidenten Adolfo López Mateos hatte einen Unfall und brachte seinen geliebten Sportwagen nach Italien zu Maserati in die Reparatur. In der Werkstatt entdeckte Barosso den von Frua gebauten Prototypen des 2+2 Coupés. Barosso war wohlhabend, aber sparsam und schlau. Um für den Neuwagen den mexikanischen Einfuhrzoll zu umgehen, ließ er die Karosserie des Prototypen auf das Fahrgestell seines 5000 GT aufbauen. Auf diese Art und Weise erhielt das „Coupé“ seine Typenbezeichnung Mexiko und Barosso sparte sich ein nettes Sümmchen.

The history of the Maserati Mexico began with a crash. Senior Barosso, the Mexican owner of a Maserati Allemano 5000 GT from the fleet of former Mexican President Adolfo López Mateos had an accident and brought his beloved sports car to the Maserati repair shop in Italy. In the workshop Barosso discovered the prototype of the 2 + 2 Coupé built by Frua. Barosso was wealthy, but thrifty and smart. To circumvent the Mexican import duty for the new car, he had the body of the prototype build on the chassis of his 5000 GT. In this way, the „coupe“ got its type designation Mexico and Barosso saved a nice penny.



FOTOS: Kay MacKenneth

12 Ausgabe 56/ 2018

MOTORWORLD
BULLETIN

Klicken Sie das
Symbol um das
Video zu sehen.

*Tap the symbol to
see the video*



Maserati hatte bereits zuvor für den Aga Khan in Zusammenarbeit mit dem Autohaus König mit einem viersitzigen Zweitürer auf der Basis des Maserati Mistral experimentiert, aber das Ergebnis war unbefriedigend und man ließ die Idee erst einmal ruhen. Gezeichnet wurde der Maserati Mexico von einem eher unbekannten Designer bei Frua namens Virginio Vairo. Doch entgegen der Befürchtungen kam die eher nüchtern anmutende Gestaltung kam bei der Präsentation des Prototypen auf dem Turiner Automobilsalon 1965 sehr gut an. Maserati entschied sich dafür die Serienproduktion des Mexiko zu starten.

Maserati had previously experimented for the Aga Khan in cooperation with the car dealership König, to design a four-seating two-door based on the Maserati Mistral, but the result was unsatisfying and the idea was put down.

The Maserati Mexico was designed by a rather unknown designer at Frua called Virginio Vairo. But contrary to the fears, the rather sober-looking design was well accepted at the presentation of the prototype at the 1965 Turin Motor Show. Maserati decided to start the series production of the Mexico.





Für die Serienproduktion überarbeitete Maserati das 2+2 Coupé nochmals und designte eher eine 2-Türige 4-sitzige Limousine, die nun nur noch wenig an ein Coupé erinnert. Doch wirkt der Entwurf nun wesentlich gefälliger und eleganter als der des Quattroporte. Die Kundschaft war begeistert von der sportlichen Anmut des Mexico. Die beiden Doppelauspuffrohre und Borani Speichenräder sorgen außerdem für das sportliche Antlitz des Mexico.

Unter der langen Motorhaube wirkt ein 4,7 Liter V8 Motor mit 300 PS bei 5000 U/min. Damit erreicht der sportliche Viersitzer eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 240 km/h. Ein Fünfganggetriebe überträgt die Kraft auf die Hinterachse.

For series production Maserati revised the 2 + 2 Coupé again and designed more of a 2-door 4-seater sedan, which now only slightly reminiscent of a coupe. But the design now looks much more pleasing and elegant than the Quattroporte. The clients were enthusiastic about the sporty grace of the Mexico. The two twin exhaust pipes and Borani spoke wheels also provide the sporty face of the Mexico.

Under the long bonnet acts a 4.7-liter V8 engine with 300 hp at 5000 rpm. This gives the sporty four-seater a top speed of about 240 km / h. A five-speed gearbox transmits the power to the rear axle.

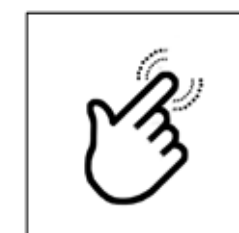




Elektrische Fensterheber, ein verstellbares Lenkrad und getönte Scheiben gehörten zur Serienausstattung. Besonders stolz war man bei Maserati auf die serienmäßige Klimaanlage, die es damals noch nicht einmal in einem Rolls Royce gab. Der geräumige Innenraum wirkt sehr luxuriös. Leder- ausstattung, Holzapplikationen und eine edle Armaturen-Batterie runden das Bild purer Eleganz ab.

Electric power windows, an adjustable steering wheel and tinted windows were standard equipment. Maserati was particularly proud of the standard air conditioning system that did not even exist in a Rolls Royce back then. The spacious interior is very luxurious. Leather upholstery, wood applications and a noble mixer battery complete the picture of pure elegance.

Lesen Sie mehr | Read more
on **Luxury-Cars.TV**





Noch ein Grund mehr, sich auf die Motorworld Zeche-Ewald Ruhr zu freuen: Das Besucherzentrum Hohenward in Herten wurde für drei weitere Jahre mit dem Siegel „ServiceQualität Deutschland“ ausgezeichnet.

Das Zentrum ist Teil des Geländes der Zeche Ewald, auf dem derzeit ein weiterer Motorworld-Standort entsteht. Der Tourismusverband NRW zertifiziert somit, dass ständig und nachhaltig am Service gearbeitet wird.

Ab 2019 wird es noch mehr Gründe geben, das ehemalige Zechengelände zu besuchen: Denn dann eröffnet die Motorworld Zeche Ewald-Ruhr, die dem erfolgreichen Konzept des Pilotprojektes Motorworld Region Stuttgart folgt. Der faszinierende Standort umfasst inkl. der denkmalgeschützten Gebäude und Neubauten über 60.000 qm und wird alles bieten, was das automobiler Herz begehrt: Glasboxen zum Einstellen und Präsentieren, Servicehändler, Werkstätten, Shops, Hotels, Gastronomie und außergewöhnliche Tagungsräume sowie Eventflächen.

Yet another reason to look forward to Motorworld Zeche Ewald – Ruhr: The Hohenward Visitor Centre in Herten has been awarded the “ServiceQualität Deutschland” seal of approval for a further three years.

The centre is part of the Ewald Colliery site, where a further Motorworld location is currently under development. The North Rhein-Westphalia Tourism Association certifies with this seal of approval continuous and sustainable improvements in the service provided by the centre.

From 2019, there will be even more reasons to visit the former colliery. This is when Motorworld Zeche Ewald – Ruhr will be opening, which follows on from the successful concept behind the Motorworld Region Stuttgart pilot project. The fascinating site covers over 60,000 square metres, including the listed and new buildings, and will be offering everything the automotive heart desires: glass boxes for parking and displaying private vehicles, service dealers, workshops, shops, hotels and eateries, together with exceptional conference rooms and event areas.



anfiction

ARTCURIAL PARIS
VOLANTE COLLECTION





Hispano-Suiza K6 Berline Pillarless



Die weltweit größte Sammlung von Automobilen, die mit einer französischen Vanvooren Karosserie ausgestattet wurden, gehört zur Volante Sammlung in Kirchzarten bei Freiburg. Die genaue Zahl der noch existierenden Vanvooren Karosserien ist unbekannt, man schätzt die Zahl aber bei 150. Davon befinden sich 9 Fahrzeuge im Besitz des Sammlers Martin Waltz, der die Volante Sammlung zusammen gestellt hat. Jetzt wird diese Vanvooren Sammlung während der Rétromobile in Paris Artcurial versteigert. Alles begann mit dem Fund einer Hispano Suiza-„Ruine“ mit Vanvooren Karosserie in der Schweiz. Martin Waltz gelang es, das Fahrzeug zu kaufen und zu restaurieren. In den kommenden acht Jahren suchte er nun Vanvooren Karosserien, besuchte Sammler, Museen, Historiker und auch Archive und legte das größte Register für Fahrzeuge mit Vanvooren Karosserien an. Aus diesem Fundus soll in der Zukunft ein Buch über die Karosseriefirma veröffentlicht werden.

The world's largest collection of automobiles, bodied with a French Vanvooren coachwork, belongs to the Volante collection in Kirchzarten near Freiburg. The exact number of remaining Vanvooren bodies is unknown, but the number is estimated at 150. Of these, 9 vehicles are owned by the collector Martin Waltz, who has put together the Volante collection. Now this Vanvooren collection will be auctioned at Artcurial during the Rétromobile in Paris. It all began with the discovery of a Hispano Suiza-„ruin“ with Vanvooren body in Switzerland. Martin Waltz managed to buy and restore the vehicle. For the next eight years he searched for Vanvooren bodies, visited collectors, museums, historians and also archives and created the largest register for vehicles with Vanvooren coachworks. A book about the coachbuild company is planned to be published by him in near future.



Panhard & Levassor Type X14



Unter den Fahrzeugen, die aus der Sammlung versteigert werden, ist ein absolut original erhaltener und un restaurierter Panhard & Levassor Type X14 7-Sitzer, der einst nach Argentinien ausgeliefert wurde und dort bis in die 1990er Jahre blieb. 1995 wurde das Fahrzeug in England bei einer Auktion versteigert. Das Fahrzeug wurde nur sehr wenig gefahren und wurde von allen Vorbesitzern behutsam im Originalzustand erhalten. Es ist eines der ältesten Fahrzeuge mit Vanvooren Karosserie, dass noch fahrbereit ist.

Among the vehicles auctioned off the collection is an absolutely original and unrestored Panhard & Levassor Type X14 7-seater, which was once delivered to Argentina and remained there until the 1990s. In 1995, the vehicle was auctioned in England. The vehicle was driven very little and was carefully preserved by all previous owners in their original condition. It is one of the oldest vehicles with Vanvooren body that is still ready to drive.



Martin Waltz ist Liebhaber wahrer Originalität. Eine Komplettrestauration in einen Zustand besser als Neu käme für ihn niemals in Frage. Vielmehr verwendet er sein gesamtes Wissen in eine substanzerhaltende Instandsetzung des originalen Zustands, um weitere Schäden oder einen Verfall entgegen zu wirken und den unrestaurierten Zustand zu konservieren. So auch bei dem Alvis Speed 20, dessen Chassis 1935 zu Vanvooren ausgeliefert wurde. Im gleichen Jahr wurde das Fahrzeug mit der äußerst eleganten Cabriolet-Karosserie auf dem Pariser Automobilsalon gezeigt. Das Fahrzeug wurde anschließend von einem bekannten französischen Anwalt erworben und blieb bis 1966 in dessen Besitz. Serge Pozzoli, Gründer des Magazins „Le fanatique de l'Automobile“, war der nächste Eigentümer. Nach seinem Tod behielt die Familie das Fahrzeug und verkaufte es 2012 über einen Händler an Martin Waltz. Drei Jahre lang arbeitete Martin Waltz an der substanzerhaltenden Instandsetzung des Alvis. Mit einem Skalpell trug er vorsichtig die einst aufgetragene zweite Lackierung ab und legte den originalen Lack frei. Die Innenausstattung wurde repariert und konserviert. Der Alvis Speed 20 ist ebenfalls ein perfektes Exemplar für Originalität.

Martin Waltz is a lover of true originality. A complete restoration to a condition better than new would never be in question for him. Rather, he uses all his knowledge in a substance-preserving repair of the original state, to counteract further damage or deterioration and to preserve the unrestored state. As with the Alvis Speed 20, whose chassis 1935 was delivered to Vanvooren. In the same year, the vehicle with the extremely elegant convertible body was shown at the Paris Motor Show. The vehicle was subsequently acquired by a well-known French lawyer and remained until 1966 in his possession. Serge Pozzoli, founder of the magazine „Le fanatique de l'Automobile“, was the next owner. After his death, the family kept the vehicle and sold it in 2012 through a dealer to Martin Waltz. For three years, Martin Waltz worked on the substance-preserving restoration of the Alvis. With a scalpel, he carefully took the once applied second paint job and released the original paint. The interior was repaired and preserved. The Alvis Speed 20 is also a perfect example of originality.

Alvis Speed 20SD Cabriolet



MOTORWORLD Classics

B O D E N S E E

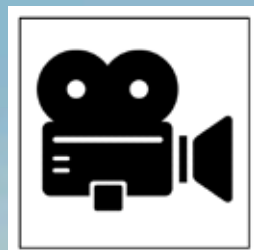
2018

25. - 27. MAI

MESSE FRIEDRICHSHAFEN

motorworld-classics-bodensee.com

Klicken Sie das
Symbol um das
Video zu sehen.



Tap the symbol to
see the video



DER NAME ÄNDERT SICH,
DIE LEIDENSCHAFT BLEIBT.



Ab 2018 wird aus der Klassikwelt Bodensee die Motorworld Classics Bodensee.

Bugatti T57 Cabriolet



Der Bugatti T57 aus der Volante Sammlung, Baujahr 1939, wurde mit einer von zwei Vanvooren Karosserien, die auf einem Bugatti T57 aufgebaut wurden, ausgestattet. Der Bugatti war über lange Zeit hinweg ein echtes Rätsel, auch für Bugatti-Kenner. Die Karosserie für einen Bugatti T57C wurde bereits 1938 von Vanvooren für den Pariser Automobilsalon gefertigt. Nach dem Pariser Automobilsalon wurde das Vanvooren-Cabriolet an den in den 1920er Jahren berühmten Tennisspieler Jean Washer in Belgien ausgeliefert. Während des Zweiten Weltkriegs wurde das Cabriolet von der Deutschen Wehrmacht beschlagnahmt und teilweise für den militärischen Einsatz umgebaut. Zwischen 1944 und 1950 wurde die Karosserie vermutlich auf ein neues Chassis von 1936 gesetzt und ein neuer Motor eingebaut. Ein übliches Vorgehen in dieser Zeit, wenn die Technik schwer beschädigt war. Glücklicherweise fand Waltz bei den Nachkommen der Vorbesitzer einige Fotos des ursprünglichen Zustands der Karosserie. So konnte der Bugatti in den ursprünglichen Zustand von 1938 zurückversetzt werden.

The Bugatti T57 from the Volante collection, built in 1939, was equipped with one of two Vanvooren bodies, which were built on a Bugatti T57. The Bugatti was a mystery for a long time, even for Bugatti connoisseurs. The bodywork for a Bugatti T57C was already made in 1938 by Vanvooren for the Paris Motor Show. After the Paris Motor Show, the Vanvooren Cabriolet was delivered to the famous tennis player Jean Washer in Belgium in the 1920s. During the Second World War, the convertible was confiscated by the German Wehrmacht and partially rebuilt for military use. Between 1944 and 1950, the body was probably put on a new chassis from 1936 and a new engine installed. A common practice at this time, when the technology was badly damaged. Fortunately, Waltz found some photos of the original condition of the body in the descendants of the previous owners. So the Bugatti could be restored to its original state of 1938.

Delahaye 135 M Coupé



Auch zur Versteigerung kommt das allerletzte Fahrzeug das 1950 das Vanvooren Werk in Courbevoie verlassen hat, der Delahaye 135M. In den 1970er Jahren war der Delahaye im Besitz des vierfachen Rallye Weltmeisters Bernhard Consten. Die Metallic Nitro-Lackierung des Fahrzeugs ist ein Einschichtlack mit echten Metallic Flocken, wie ursprünglich ausgeliefert. Der Delahaye wurde zwischendurch von einem Besitzer in Blau umlackiert und das große Schiebdach durch eine Plexiglasscheibe ersetzt. Martin Waltz ließ auch dieses Fahrzeug so weit wie möglich in den originalen Zustand zurückversetzen und erhielt dabei alle originalen Teile und das patinierte Lederinterieur. Das Estimate für dieses außergewöhnliche Fahrzeug liegt bei 250.000 bis 350.000 Euro.

Also for auction comes the very last vehicle that left the Vanvooren plant in Courbevoie in 1950, the Delahaye 135M. In the 1970s, the Delahaye was owned by four-time rally world champion Bernhard Consten. The metallic nitro livery of the vehicle is a single coat with real metallic flakes, as originally delivered. The Delahaye was repainted in between by an owner in blue and the large sunroof was replaced by Plexiglas. Martin Waltz also had this vehicle restored as far as possible to its original condition and kept all the original parts and the patinated leather interior. The estimate for this extraordinary vehicle is between 250,000 and 350,000 euros.

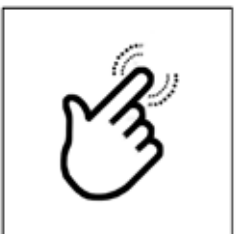
Horch 853 Sport Cabriolet



Auch aus der Volante Sammlung stammt das außergewöhnliche 1937 Horch 5 Liter 853 Cabriolet im unrestaurierten Zustand. Der Horch weist gerade einmal 20.000 Kilometer auf dem Tacho aus. Er stammt aus Norwegen und wurde im zweiten Weltkrieg durch die Deutsche Wehrmacht konfisziert. Nach Beendigung des Zweiten Weltkriegs wurde der Horch an den norwegischen Kronprinz Olav übergeben, der ihn für die Siegerparade in den Straßen von Trondheim einsetzte.

Also from the Volante collection comes the extraordinary 1937 Horch 5 liter 853 Cabriolet in unrestored condition. The Horch points out just 20,000 kilometers on the odometer. It originates from Norway and was confiscated during World War II by the German Wehrmacht. After the end of the Second World War, the Horch was handed over to the Norwegian Crown Prince Olav, who used the Horch for the victory parade in the streets of Trondheim.

**Lesen Sie mehr | Read more
on Artcurial.com**





ATELIER DE CARROSSERIE



1888 begann Achille Vanvooren in Courbevoie, einem kleinen Vorort von Paris, mit dem Bau von Kutschen. Wie bei vielen Karosserie Firmen entwickelte sich aus dem Kutschenbau etwa ab 1900 auch der Bau von Automobilkarosserien. In kürzester Zeit war Vanvooren für seine hervorragende Qualität bekannt. Achilles Vanvooren zog sich 1921 aus dem Geschäft zurück und übergab die Leitung des Karosseriebau-Unternehmens an den technischen Leiter Marius J. Daste. 1923 erwarb Daste die Lizenzrechte an der britischen Weymann Leichtbauweise, bei der ein Rahmen aus Holz mit einem Kunstlederüberzug für ein geringeres Gewicht des Fahrzeugs sorgt.

In 1888, Achille Vanvooren began building coaches in Courbevoie, a small suburb of Paris. As with many bodywork companies, the construction of automobile bodies developed from the coach building from about 1900. Within a short time Vanvooren was known for its excellent quality. Achilles Vanvooren retired from the business in 1921 and handed over the management of the coachbuilding shop business to the technical director Marius J. Daste. In 1923 Daste acquired the licensing rights to the british Weymann lightweight construction, in which a frame made of wood is covered with a synthetic leather to ensure a lower weight of the vehicle.

1929 stellte Vanvooren eine absolute Neuheit vor. Daste hatte mit Hilfe seines neuen Partners Romeé de Prandières einen halbstarren Karosserieaufbau mit Blechen auf einem Holzrahmen entwickelt, die sich durch eine ganz besondere Neuerung hervorhoben. Zwischen dem Chassis und dem Karosserieaufbau aus Holz wurden Silentbloc Gummi-Lager eingesetzt. Diese eliminierten vor allem Fahrgeräusche und sorgten auch dafür, dass sich die Karosserie bei Unebenheiten auf den rauen Straßen nicht so stark verzieht und somit Risse in der Karosserie weitestgehend verhindert werden. Nachdem diese technische Innovation 1930 auf dem Pariser Automobilsalon mit dem Preis der wichtigsten Neuerung ausgezeichnet wurde, erwarben rund 40 Karosseriebauunternehmen die Lizenz für den Silentbloc.



Vanvooren stellte zwischen 1910 und 1950 Karosserien für die namhaftesten Luxus-Automobilmarken her, darunter Hispano-Suiza, Mercedes-Benz, Panhard & Levassor, Bugatti, Ballot, Bentley und Rolls Royce, aber auch Einzelstücke für Alvis, Cadillac oder Graham-Paige.

1943 wurde das Werksgebäude von Vanvooren durch ein Bombardement zerstört. Dabei gingen fast alle wichtigen Unterlagen und Aufzeichnungen des Unternehmens verloren. Heute lassen sich die meisten Fahrzeuge nur noch über die Chassis Nummern bei den jeweiligen Zulieferern zurückverfolgen. Nach einem groben Wiederaufbau konnte das Werk Vanvooren 1947 die Arbeit wieder aufnehmen. Doch die Aufträge gingen drastisch zurück, denn viele Automobilhersteller hatten ihr Geschäft nach dem Krieg in andere Bahnen geleitet oder produzierten ihre Karosserien fortan als Serienkarosserien im eigenen Werk. Es blieben nur ein paar vereinzelte Privataufträge und einige Aufträge der untergehenden Marke Delahaye. 1950 musste Vanvooren seine Werkstore endgültig schließen.

Derzeit laufen Bemühungen einer Initiative mit Unterstützung der französischen Regierung, die Schöpfungen der wichtigsten Karosseriebaubetriebe des Landes aus der Vorkriegszeit, darunter natürlich auch Vanvooren, als Weltkulturerbe einstufen zu lassen.



In 1929, Vanvooren presented an absolute novelty. Daste, with the help of his new partner, Romeé de Prandières, had developed a semi-rigid bodywork with metal panels on a wooden frame, which featured a very special innovation. Silentbloc rubber bearings were used between the chassis and the wooden bodywork. These eliminated mainly driving noise and also ensured that the body does not distort to much when there are bumps on the rough roads and thus cracks in the bodywork are largely prevented. After this technical innovation was awarded with the prize for the most important innovation at the Paris Motor Show in 1930, around 40 coachbuilders acquired the license for the Silentbloc.

Between 1910 and 1950 Vanvooren manufactured bodies for the most prestigious luxury car brands, including Hispano-Suiza, Mercedes-Benz, Panhard & Levassor, Bugatti, Ballot, Bentley and Rolls Royce, but also unique pieces for Alvis, Cadillac or Graham-Paige.

In 1943, the factory building of Vanvooren was destroyed by a bombardment. Almost all important documents and records of the company were lost. Today, most vehicles can only be traced back to the respective suppliers via the chassis numbers. After a rough reconstruction, the plant was able to resume work in 1947 Vanvooren. But orders dropped drastically because many car manufacturers had their business after the war on other tracks or produced their bodies from then on as series bodies in-house. There were only a few isolated private orders and some orders from the departing brand Delahaye. In 1950 Vanvooren had to close his factory gates for good.

Efforts are currently being made to launch an initiative with the support of the French government to have the creations of the country's most important pre-war bodywork companies, including, of course, Vanvooren, classified as World Heritage Sites.





Als Radrennfahrer gewann Michael Teuber fünfmal Gold bei den Paralympics und holte 19 Weltmeistertitel. 2005 wurde er zum Laureus Botschafter ernannt und setzt sich seitdem unermüdlich für die Laureus Sport for Good Foundation Germany, Austria ein. Die gemeinnützige Stiftung wird auch von der Motorworld Group als Country Patron gefördert. Ziel der Stiftung: Benachteiligten Kindern und Jugendlichen dabei zu helfen, über den Sport Perspektiven in ihrem Leben zu entwickeln. Michael Teuber berichtet in dieser Ausgabe über sein Engagement für die Stiftung.

In meiner Zeit als Fußballprofi und Nationaltorwart habe ich vor allem eins gelernt: Toleranz! Beim Fußball gewinnt und verliert man als Team – Hautfarbe, Religion und Herkunft spielen dabei keine Rolle. Ich sehe es als Bereicherung an, neuen Kulturen zu begegnen und sie kennenlernen zu dürfen. Im Jahr 2003 bin ich durch meine Nominierung als „Laureus Weltsportler mit einer Behinderung“ das erste Mal mit Laureus in Kontakt gekommen. Drei weitere Nominierungen sollten folgen. Die Preisverleihungen an faszinierenden Orten wie Monaco, St. Petersburg, Abu Dhabi oder Rio de Janeiro waren großartige und spannende Momente für mich als Sportler. Aber von Anfang an hat mich besonders die Laureus Sport for Good Foundation interessiert. Ich war von der Idee fasziniert, dass sich die größten Sportlegenden unter dem Motto des verstorbenen Laureus-Schirmherren Nelson Mandela „Sport has the power to change the world“ zusammenschließen, um Kindern und Jugendlichen in sozialen Brennpunkten auf der ganzen Welt zu einem besseren Leben zu verhelfen.



Racing cyclist Michael Teuber won five gold medals at the Paralympics and 19 World Championship titles. In 2005, he was appointed a Laureus Ambassador, since when he has worked tirelessly for the Laureus Sport For Good Foundation Germany & Austria. The charitable foundation is also promoted by the Motorworld Group as Country Patron. The aim of the foundation is to help disadvantaged children and young people develop perspectives in their lives through sport. In this issue, Michael Teuber talks about his commitment to the foundation.

„In my time as a professional footballer and goalkeeper, I learned one thing above all else: tolerance! In football, you win and lose as a team – skin colour, religion and origin are irrelevant. I regard it as an enrichment to be able to encounter and get to know new cultures. I came into contact with Laureus for the first time in 2003 through my nomination as “Laureus Weltsportler mit einer Behinderung” (“Laureus World Sportsman with a disability”). Three further nominations were to follow. The award ceremonies in fascinating locations such as Monaco, St. Petersburg, Abu Dhabi or Rio de Janeiro were fantastic and thrilling moments for me as an athlete. But right from the outset, I was particularly interested in the Laureus Sport For Good Foundation. I was captivated by the idea that the greatest sports legends come together under the motto of the late Laureus patron Nelson Mandela – “Sport has the power to change the world” – to help children and young people in social flashpoints all over the world to lead a better life.





Von der Idee fasziniert

Als ich im Jahr 2005 zum Laureus Sport for Good Botschafter ernannt wurde, empfand ich dies als große Ehre, vor allem aber als persönliche Verpflichtung, mich aktiv einzubringen. Als Botschafter konnte ich in den letzten Jahren viele nationale Laureus Förderprojekte besuchen – etwa das Eishockeyprojekt „KICK on Ice“ in Berlin, das erlebnispädagogische Projekt „move&do“ in Stuttgart oder das Street- und Rollstuhlbasketballprojekt „Körbe für Köln“. Beim intensiven Kennenlernen der Projekte wird deutlich, dass es auch bei uns viele benachteiligte Kinder gibt, die unsere Hilfe dringend benötigen. Dem wird Laureus Sport for Good in Deutschland und Österreich mit derzeit 17 Projekten, die bereits über 50.000 Kinder und Jugendliche erreicht haben, gerecht. Eine stolze Zahl!

Captivated by the idea

When I was appointed a Laureus Sport for Good Ambassador in 2005, I regarded it not only as a great honour, but above all as a personal commitment to become actively involved. As an ambassador, in the past few years I have been able to visit many national Laureus projects, such as the ice hockey project "KICK on Ice" in Berlin, the educational learning project „move&do“ in Stuttgart, or the street and wheelchair basketball project "Körbe für Köln" ("Baskets for Cologne"). When one gets to know the projects intensively, it becomes clear that we also have many disadvantaged children here who urgently require our help. Laureus Sport for Good in Germany and Austria caters to this need with currently 17 projects, which have already reached more than 50,000 children and adolescents. An impressive number!





Zum Autor

Michael Teuber wurde 2005 zum Laureus Botschafter ernannt. Seitdem setzt er sich unermüdlich für Sport for Good ein und ist selbst Beispiel dafür, was trotz Handicap möglich ist. Als Radrennfahrer gewann Teuber fünfmal Gold bei den Paralympics und holte 19 Weltmeistertitel. Für seine Leistungen wurde er 4 Mal für den Laureus World Sports Award nominiert.

About the author

Michael Teuber was appointed a Laureus Ambassador in 2005. Since then, he has worked tirelessly for Sport for Good and is an example of what is possible despite a handicap. As a cyclist, Teuber won five gold medals at the Paralympics and 19 World Championship titles. He has received four nominations for the Laureus World Sports Award for his achievements.

Eines der bewegendsten Erlebnisse

Eines meiner bewegendsten Erlebnisse war der „Laureus Kilimandjaro Climb“ im Jahr 2010 mit Tennis-Legende und Laureus Academy Mitglied Martina Navratilova. Wir besuchten das MYSA-Fußball-Projekt in den Slums von Nairobi, das erste und inzwischen größte der derzeit über 100 Projekte von Laureus Sport for Good weltweit. Es war ein offensichtlicher Kontrast zwischen dem geregelten Betrieb von MYSA und dem Leben im Slum, der Heimat der Kinder. Der Erfolg der langjährigen Arbeit von Laureus Sport for Good wurde hier sehr deutlich. Den Projektbesuch verbanden wir mit der Besteigung des legendären Kilimandscharo. Martina, die damals gerade eine Krebserkrankung überstanden hatte und ich als Sportler „mit Handicap“ konnten zeigen, was mit Mut, Willen und Durchhaltevermögen möglich ist und so ein Beispiel geben. Darüber hinaus konnten wir mit der Aktion 100.000 englische Pfund an Spendengeldern für die Laureus Sport for Good Foundation einsammeln.

Die Kraft des Sports

Ein Rückblick zeigt die Bedeutung, die die Kraft des Sports für mich persönlich hatte: Im Jahr 1987 erlitt ich als 19-jähriger Sportler nach einem Verkehrsunfall eine inkomplette Querschnittlähmung, eine minimale Restfunktion war der Strohhalm, an den ich mich klammerte. Der Sport gab mir die Motivation, mich nicht aufzugeben und hart an mir zu arbeiten und gleichzeitig war er das Werkzeug für die Rehabilitation. Heute sitze ich nicht mehr im Rollstuhl, bin einer der wenigen Profisportler in der paralympischen Szene und habe durch den Sport viel Selbstbestätigung und Anerkennung erfahren. Der Sport hat mein Leben massiv positiv beeinflusst und mir geholfen, aus einer aussichtslosen Situation das Beste aus mir zu machen.

Ich bin von der Kraft des Sports überzeugt, er kann das Leben jedes einzelnen verändern und er kann damit auch die Welt ein Stück weit zum Guten verändern. Laureus Sport for Good nutzt diese Kraft des Sports für sozialen Wandel, dabei möchte ich mitwirken, darum bin ich Botschafter von Laureus.

One of my most moving experiences

One of my most moving experiences was the „Laureus Kilimanjaro Climb“ in 2010 together with tennis legend and Laureus Academy member Martina Navratilova. We visited the MYSA football project in the slums of Nairobi, the first and meanwhile largest of the 100 projects that Laureus Sport for Good at present organises worldwide. There was an unmistakeable contrast between the regulated setup of MYSA and life in the slums, the children's home. The success of the longstanding work of Laureus Sport for Good became exceedingly evident here. We combined our visit to the project with an ascent of the legendary Mount Kilimanjaro. Martina, who at that time had just recovered from cancer, and I myself as an athlete "with a handicap", were able to demonstrate what can be achieved with courage, a will and perseverance, and in doing so set an example. In addition, we raised £100,000 in donations to the Laureus Sport for Good Foundation.

The power of sport

A look back shows just how important the power of sport was for me personally: In 1987, as a 19-year-old athlete, I suffered incomplete paraplegia after a traffic accident. A minimal residual function was the straw to which I clung. Sport gave me the motivation not to give up and to work hard on myself, and at the same time it was my tool for the rehabilitation. Today, I no longer sit in a wheelchair, I am one of the few professional athletes in the Paralympic scene, and I have experienced a lot of self-affirmation and recognition. Sport has had a massively positive influence on my life, and helped me to make the most out of myself in a hopeless situation.

I am convinced of the power of sport. It can change the life of every individual, and in doing so also change the world a little bit for the better. Laureus Sport for Good uses this power to achieve social change. I would like to contribute to this effort, which is why I am a Laureus Ambassador.

Helfen Sie mit!

Spenden auch Sie für die gemeinnützigen Projekte von Laureus Sport for Good

Spendenkonto:

Laureus Sport for Good Foundation Germany, Austria

IBAN: DE70600700700171819607

BIC: DEUTDESSXXX

Kreditinstitut: Deutsche Bank Stuttgart

You can help as well!

Make a donation to support the charitable projects run by Laureus Sport for Good

Donation account:

Laureus Sport for Good Foundation Germany, Austria

IBAN: DE70600700700171819607

BIC: DEUTDESSXXX

Bank: Deutsche Bank Stuttgart



5. markenoffenes Treffen
für Old- & Youngtimer, US Cars
Motorräder und Supercars

8. April 2018

10.00 bis 16.00 Uhr

in der MOTORWORLD München

Lilienthalallee 29

Am MOC / U-Bahn Freimann

Einfahrt für Oldtimer, Youngtimer,
Bikes und Supercars ist kostenlos

**EINTRITT
FREI**



MOTORWORLD München, ein Projekt der Freimann Besitz GmbH & Co. KG - MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG

JÜRGEN LEWANDOWSKI's BÜCHERECKE

„R“ STEHT HIER
FÜR „RACING“

Im vergangenen Jahr haben Dr. Thomas Gruber und Dr. Georg Konradshiem ja bereits für die Neuauflage ihres Basiswerks zum Thema Porsche Carrera RS einen Buchpreis der AUTO BILD und der Motorworld erhalten – und es sieht fast so aus, als ob es auch 2018 einen Preis für ihr neues Werk „Porsche 911 R“ geben könnte. Einmal mehr hat das Team – diesmal mit Christoph Mäder ergänzt – sich intensiv einem Thema gewidmet: Dem vor 50 Jahren in kleinsten Stückzahlen gefertigten Porsche 911R und dem 2016 präsentierten neuen 911R, von dem die 991 produzierten Exemplare innerhalb weniger Stunden verkauft waren. Ein interessanter Gegensatz, denn Porsche benötigte von 1967 an mehrere Jahre, um die 20 Exemplare des damaligen 911R an zahlungskräftige Kunden zu bringen. Doch damals war der 911R mit einem Preis von knapp 50.000 Mark mehr als doppelt so teuer wie der 911S – und mit seinem 210 PS starken Sechszylinder (der direkt aus dem Carrera 6 stammte) ein faszinierender Appendix der Elfer-Geschichte, der sich sogar auf den Renn- und Rallye-Strecken gut schlug: Sieger

bei der Corsica-Rallye und der Tour de France unter Gerard Larrousse. Und das, obwohl der Super-Porsche gegen die großvolumigen Prototypen antreten musste. Berühmt wurde der 911R aber auch, als er 1967 in Monza erfolgreich eine größere Anzahl von Langstrecken-Rekordfahrten absolvierte.



Kein Wunder, dass Porsche zum 50. Geburtstag des nahezu vergessenen Super-Cars ein neue 911R-Serie auflegte, die mit ihren 500 PS und einem handgeschalteten 6-Gang-Getriebe die Wünsche derjenigen, die es gerne etwas „down to basic“ haben, perfekt erfüllte. Auf knapp 400 Seiten beantwortet dieses Buch praktisch alle Fragen rund um die beiden 911R-Varianten – ergänzt mit mehr als 700 Bildern und Illustrationen ist dieser auf 500 Exemplare Band bereits am Tag seiner Auslieferung ein Klassiker und ein Basiswerk. Die Wertsteigerung ist garantiert.

Christoph Mäder / Dr. Georg Konradshiem / Dr. Thomas Gruber, *Porsche 911R*, TAG-Verlag, Sieveringer Straße 153, A 1190 Wien, www.tag-books.com, € 387,-.

WARM-UP 5

LAMBORGHINI MUSEUM

Das Lamborghini Museum in Sant'Agata Bolognese blickt auf ein außergewöhnliches Jahr zurück. Dank der Rekord-Besucherzahl aus der ganzen Welt konnte 2017 der Meilenstein von 100.000 Besuchern erreicht werden.

The Lamborghini Museum in Sant'Agata Bolognese ended an extraordinary year, thanks to the record-breaking number of visitors from all over the world, which reached the 100,000 milestone in 2017.





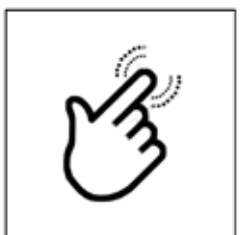
Dieser große Erfolg für das Lamborghini Museum ist nicht nur der jüngsten Neugestaltung des gesamten Ausstellungskomplexes zu verdanken, der eine reiche Sammlung historischer und aktueller Modelle aufweist, sondern auch der Ausstellung über den großen Ayrton Senna und der zunehmenden Anziehungskraft des „Raging Bull“ bei Liebhabern und Touristen aus der ganzen Welt.

Als die Senna gewidmete Ausstellung zu Ende ging, wurde das Museum komplett neu organisiert. Jetzt folgt Lamborghinis gesamte Geschichte mit einer Klassifizierung der Modelle nach ihrem Motortyp, bis hin zum Urus und zu den beiden Autos an den Wurzeln seiner Entstehung: dem LM002 und dem extrem seltenen Cheetah.

This major success for the Lamborghini Museum is due not only to the recent restyling of the entire exhibition complex, which boasts a rich collection of historic and current models, but also to the exhibition on the great Ayrton Senna and to the increasing attraction of the Raging Bull brand among aficionados and sightseers from all over the world.

When the exhibition dedicated to Senna came to a close, the Museum was completely reorganized. It follows Lamborghini's entire history with a classification of models according to their engine type, right up to the Urus and to the two cars at the root of its creation: the LM002 and the extremely rare Cheetah.

**Lesen Sie mehr | Read more
on [Luxury-Cars.TV](https://www.luxury-cars.tv)**

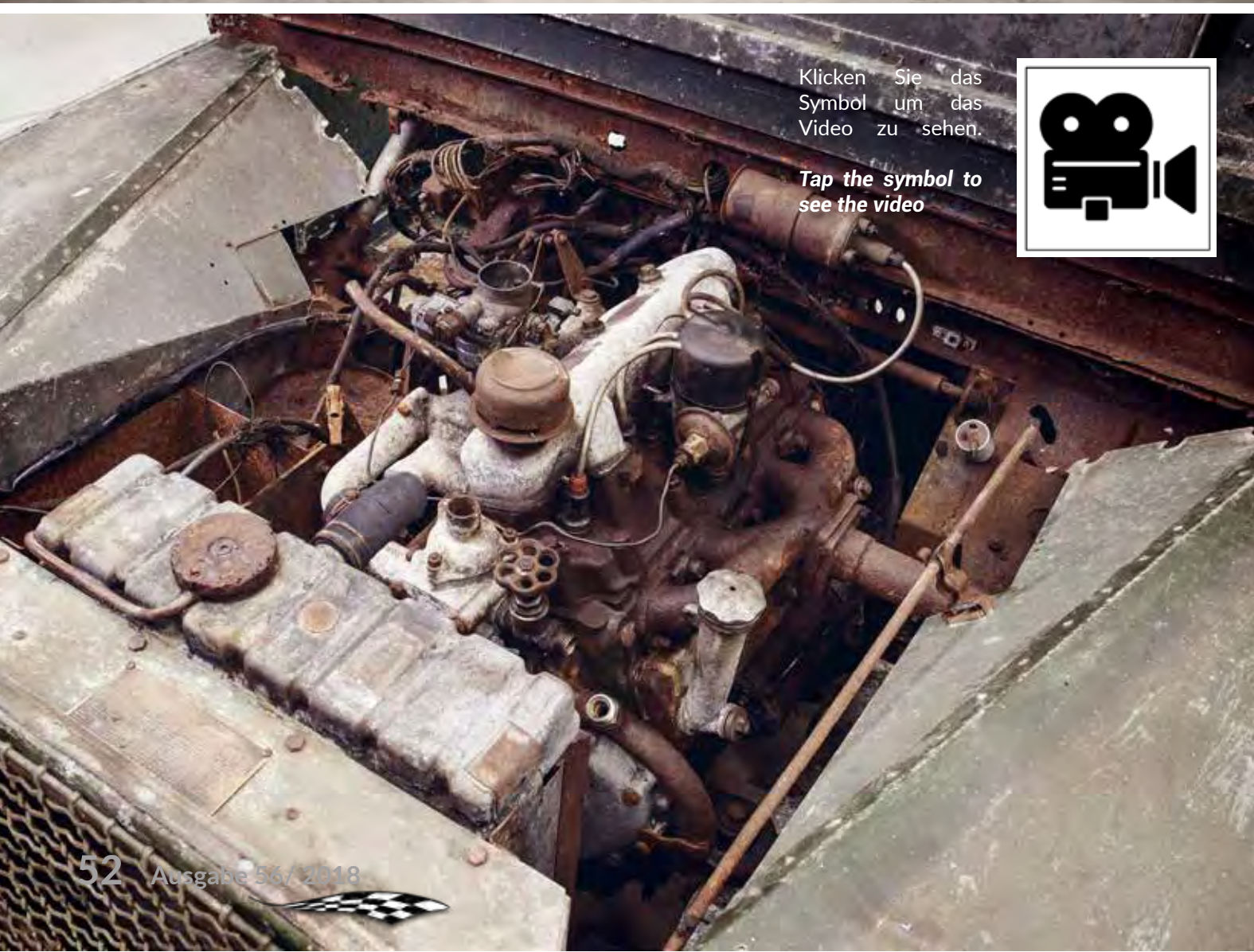


PROTOTYPE

Land Rover feiert 2018 sein 70-jähriges Jubiläum und startet mit einem einzigartigen Restaurierungsprojekt: dem Original-Launch-Land Rover - einem der drei Land Rover, die 1948 auf dem Amsterdamer Automobilsalon vorgestellt und vor der Serienproduktion hergestellt wurden.

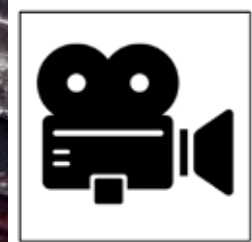
Land Rover will celebrate its 70th anniversary year throughout 2018, starting with a unique restoration project: the original launch Land Rover – one of the three pre-production Land Rovers shown at the 1948 Amsterdam Motor Show launch.





Klicken Sie das
Symbol um das
Video zu sehen.

Tap the symbol to
see the video



Jahrelang blieb der Verbleib dieses Launch-Land-Rovers im Dunkeln. Das Ausstellungsfahrzeug der Amsterdamer Messe war in den 1960er Jahren das letzte Mal unterwegs. Danach verbrachte es 20 Jahre in Wales, bevor es als Restaurierungsprojekt gekauft wurde. Danach blieb es unvollendet in einem Garten. Nach der überraschenden Entdeckung nur wenige Kilometer außerhalb von Solihull, Großbritannien - wo das Auto zum ersten Mal gebaut wurde - haben die Experten von Jaguar Land Rover Classic monatelang in Firmenarchiven recherchiert, um die Eigentümer zu recherchieren und ihre Herkunft zu bestätigen.

Tim Hannig, Direktor Jaguar Land Rover: „Dieser Land Rover ist ein unersetzliches Teil globaler Automobilgeschichte und ist genauso historisch wichtig wie ‘Huey’, der erste Vorseerien-Land Rover. Die liebevolle Restaurierung hier in Classic Works, wo wir sicherstellen können, dass er wieder genau so zusammengesetzt wird, wie er sein soll, ist der perfekte Start für Land Rovers 70. Jubiläumsjahr.“

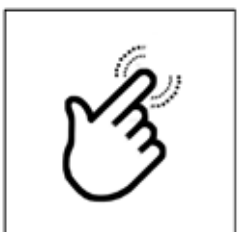
Das Jaguar Land Rover Classic-Team wird einen speziellen Ablauf zur Restaurierung des Launch-Fahrzeugs einhalten. Es weist eine Reihe von Besonderheiten auf, die für die 48 vor der Serienproduktion produzierten Land Rover einzigartig sind, wie zum Beispiel dickere Aluminiumlegierungen in Karosserieteilen, ein verzinktes Chassis und eine abnehmbare Heckwanne. Die Patina seiner Bestandteile wird erhalten bleiben, einschließlich der ursprünglichen hellgrünen Farbe, von 1948.

For years the whereabouts of this launch Land Rover was a mystery. The demonstration vehicle from the Amsterdam show was last on the road in the 1960s, after which it spent 20 years in a Welsh field before being bought as a restoration project; it then lay languishing unfinished in a garden. Following its surprise discovery just a few miles outside of Solihull, UK – where the car was first built – the experts at Jaguar Land Rover Classic spent months researching in company archives to unravel its ownership history and confirm its provenance.

Tim Hannig, Jaguar Land Rover Classic Director, said: “This Land Rover is an irreplaceable piece of world automotive history and is as historically important as ‘Huey’, the first pre-production Land Rover. Beginning its sympathetic restoration here at Classic Works, where we can ensure it’s put back together precisely as it’s meant to be, is a fitting way to start Land Rover’s 70th anniversary year.

The Jaguar Land Rover Classic team will follow a dedicated process to restore the launch vehicle, which has a lot of special features that are unique to the 48 pre-production Land Rovers that were produced prior to the mass production vehicles, such as thicker aluminium alloy body panels, a galvanised chassis and a removable rear tub. The patina of its components will be preserved, including the original Light Green paint applied in 1948.

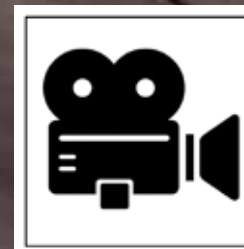
**Lesen Sie mehr | Read more
on Luxury-Cars.TV**



FORD MUSTANG BULLIT

Klicken Sie das
Symbol um das
Video zu sehen.

Tap the symbol to
see the video





Ein Filmklassiker feiert Jubiläum – und Ford feiert mit. Vor 50 Jahren donnerte Steve McQueen als „Bullitt“ in einem Ford Mustang durch die Straßen von San Francisco. Zum Geburtstag bringt Ford eine Sonderedition des Kultautos auf den Markt. Auf der North American International Show 2018 (NAIAS) in Detroit stellt der Autohersteller die Sonderedition der Öffentlichkeit vor.

Ausgestattet ist der „Bullitt“ mit einem 5.0 Liter V8 Motor mit 481 PS und ein Drehmoment von 569 Nm, was ihn auf eine Höchstgeschwindigkeit von 163 mph bringt. Für die NAAS hat sich Ford etwas besonderes einfallen lassen: Auch McQueens Original-1968-Mustang-GT aus dem Film, steht auf dem Display.

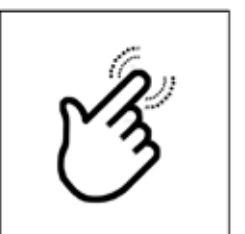
Die „Bullitt“-Sonderedition ist stark an das Original angelehnt: Dazu gehören die Lackierung in der Farbe Dark Highland Green, ein Schaltknopf in Form einer Billard-Kugel, ein Sechsgang-Getriebe (kein Automatik) und reduzierte Chrom-Applikationen am Kühlergrill und an den Fenstern. Die Reifen sind auf 19-inch-Aluminium-Felgen gezogen. „Dieser ‚Bullitt‘ ist wie Steve McQueen“, sagt Mustangs Chef-Designer Darrell Behmer, „einfach nur cool“.

A classic film celebrates its anniversary - and Ford is celebrating with. Fifty years ago, Steve McQueen raced in a Ford Mustang the streets of San Francisco as „Bullitt“. For the birthday Ford offers a special edition of the iconic car on the market. At the 2018 North American International Show (NAIAS) in Detroit, the company is presenting a special edition to the public.

The „Bullitt“ is powered with a 5.0 liter V8 engine that will deliver at least 481 hp and 569 Nm of torque, pushing it to a top speed of 163 mph. For the NAIAS, Ford has come up with something special: McQueen's original 1968 Mustang GT from the film is also shown on display.

This „Bullitt“ special edition is strongly based on the original: These include the paint in the color Dark Highland Green, a gear shifter with a white cue ball as a shift knob, a six-speed transmission (no automatic). Other are subtle chrome accents around the grille and front windows, and classic torque thrust 19-inch aluminium wheels. „This ‚Bullitt‘ is as Steve McQueen was,“ says Mustang chief designer Darrell Behmer, „effortlessly cool.“

**Lesen Sie mehr | Read more
on [Luxury-Cars.TV](#)**



SPOTTED! NEW LIFESTYLE MAGAZINES



The leading magazine for classic cars. The smell of rubber, old leather and gasoline or a trip in the sunset. Life is too short to drive bad mass cars. We are thrilled by the best stories and people, who are driving special cars.

WWW.COLLECTORSCARWORLD.COM



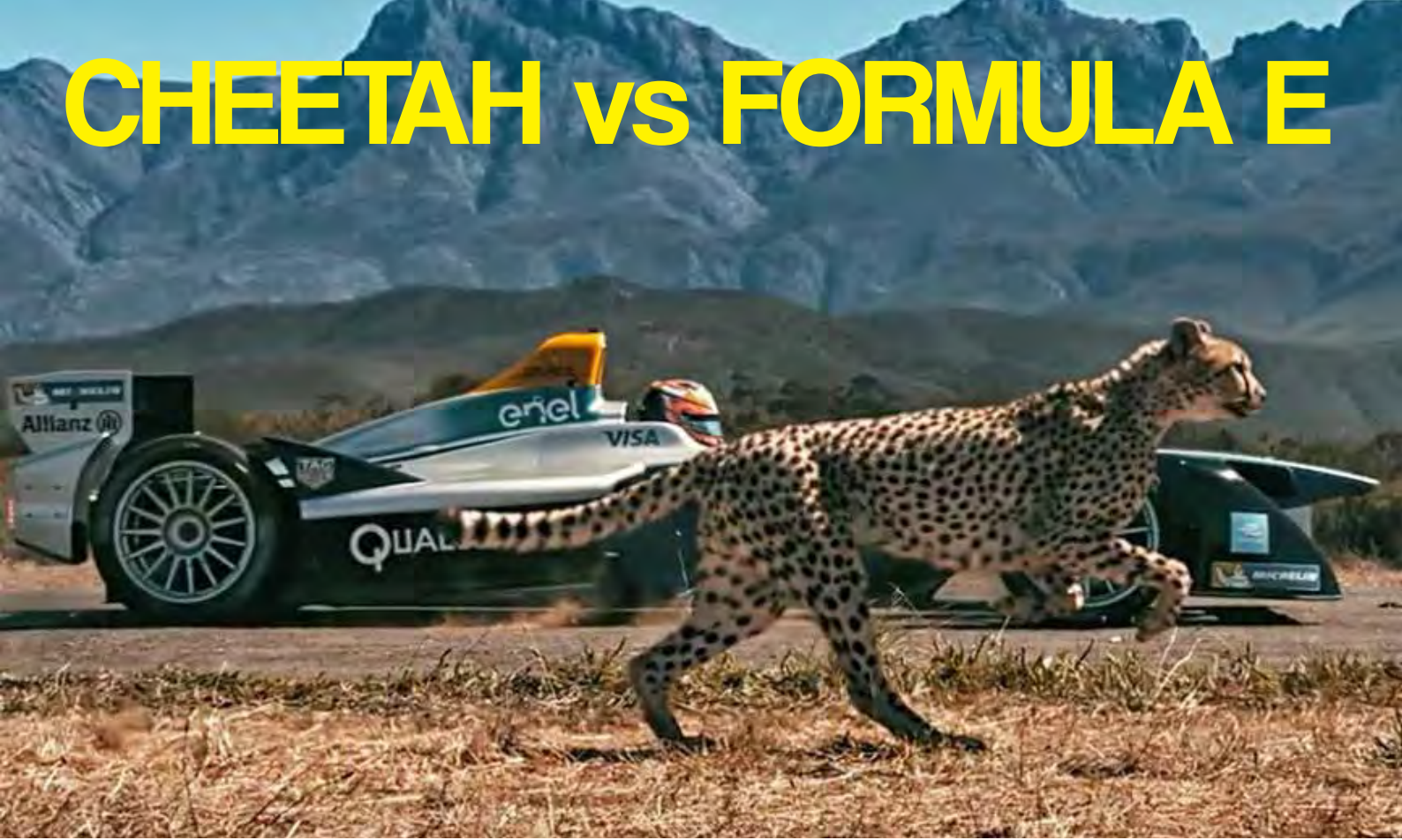
VINTAGESTYLE fully indulges the passion for the golden decades, from the roaring twenties to the groovy seventies, blended with modern classic style and inspiration. History is an unerring teacher!

WWW.VINTAGESTYLE.EU



We enjoy pretty much all of them. We are petrolheads and greasemonkeys. The fascination of leaving your everyday life behind, while riding on a bike and creating special moments for yourself is what drives us.

WWW.GLORIOUSMOTORCYCLES.COM



CHEETAH vs FORMULA E

Der Gepard (Cheetah) zählt zu den schnellsten Sprintern in der Tierwelt. Er erreicht eine Spitzengeschwindigkeit von fast 110 km/h und beschleunigt in 3 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Was liegt da näher, als einen neuen Formula E-Rennwagen gegen einen Cheetah antreten zu lassen.

Um die kommende FIA Formula E All-electric Race Serie zu bewerben, ließ man Formel E Rennfahrer Jean-Eric Vergne am Steuer eines elektrifizierten Spark-Renault SRT_01E Rennwagens gegen den kraftvollen Cheetah antreten.

Ein hartes Kopf an Kopf Rennen auf der kurzen Strecke. Doch geht es bei dem Rennen in dem Film nicht um die Geschwindigkeit. Vielmehr soll auf die positive Auswirkung des Formula E- Rennens auf das Klima und die Umwelt hingewiesen werden. Es leben weltweit nur noch rund 7100 Cheetahs in Afrika und Asien. Sie haben in den letzten Jahrzehnten rund 91 % ihres Lebensraums verloren.

The cheetah is one of the fastest sprinters in the animal world. It reaches a top speed of almost 110 km / h and accelerates from 0 to 100 km / h in 3 seconds. What could be better than having a new Formula E race car compete against a Cheetah?

To promote the forthcoming FIA Formula E all-electric race series, Formula E racer Jean-Eric Vergne was dropped off at the wheel of an electrified Spark-Renault SRT_01E race car against the powerful Cheetah.

A tough head to head race on the short stretch. But the race in the movie is not about speed. Rather, it should point out to the positive impact of the Formula E race on the climate and the environment. There are only about 7100 cheetahs living in Africa and Asia worldwide. They have lost about 91% of their living space in recent decades.

Klicken Sie das Symbol um das Video zu sehen.

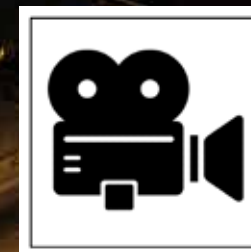
Tap the symbol to see the video



G-KLASSE DNA G-CLASS

Klicken Sie das
Symbol um das
Video zu sehen.

Tap the symbol to
see the video



Mit der weltweit größten Installation aus Kunstharz rückt Mercedes-Benz die Weltpremiere der neuen G-Klasse am 14. Januar 2018 in den Fokus der North American International Auto Show (NAIAS) in Detroit. Unübersehbar schmückt ein riesiger bernsteinfarbener Kubus aus 44,4 Tonnen Kunstharz den Eingang zur Cobo Hall, der Ausstellungshalle der NAIAS. Darin eingeschlossen ist eine G-Klasse aus dem ersten Produktionsjahr 1979.

With the world's biggest installation of synthetic resin Mercedes Benz is putting the world premiere of the new G-Class on 14 January 2018 in the spotlight at the North American International Auto Show (NAIAS) in Detroit. A gigantic amber-coloured cube made of 44.4 tonnes of synthetic resin is adorning the entrance to Cobo Hall, the NAIAS exhibition hall. Encased in it is a G-Class from the first production year, 1979.

Die Inszenierung ist Sinnbild für die Zeitlosigkeit der Offroad-Legende und eine bewusste Anlehnung an das Naturphänomen von in Bernstein konservierten Insekten. So wie deren Erbgut ist auch die DNA der ersten G-Klasse dauerhaft bewahrt und wird von Generation zu Generation weitergegeben. Diese Gene stecken auch in der neuen G-Klasse und tragen die charakteristischen Eigenschaften der langlebigsten Baureihe von Mercedes-Benz in die Neuzeit: ikonisches Design, unverwüstliche Überlegenheit im Gelände und außergewöhnlicher Fahrkomfort auf der Straße. „Der Bernstein-Kubus bringt die Einzigartigkeit der G Klasse auf den Punkt“, so Dr. Gunnar Güthenke, Leiter Produktbereich Geländewagen bei Mercedes-Benz.

44,4 Tonnen Kunstharz in 90 Tagen gegossen

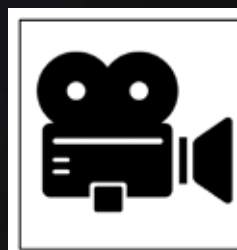
Der 280 GE von 1979 ist in einer dynamischen Position im Kubus eingeschlossen. Es entsteht der Eindruck, als wäre er im harten Geländeeinsatz, seinem natürlichen Habitat, mitten in der Bewegung von Kunstharz umflossen und festgehalten worden – so wie Insekten vor Millionen Jahren von Bernstein. Der Kubus ist 5,50 Meter lang, 2,55 Meter breit und 3,10 Meter hoch. Die Fertigung aus 44,4 Tonnen Kunstharz dauerte 90 Tage. Pro Tag wuchs der Würfel um rund drei Zentimeter in die Höhe. Im Anschluss an die Automobilmesse in Detroit wird der Cube mit der neuen G Klasse Markteinführung auch in weiteren Märkten zu sehen sein.

The installation symbolises the timelessness of the off-road legend and makes a conscious reference to the natural phenomenon of insects preserved in amber. Like their genetic material the DNA of the first G-Class has also been preserved and is handed down from generation to generation. These genes are also in the new G-Class and they are carrying through the characteristic properties of the longest-lived model series from Mercedes-Benz into modern times: an iconic design, indestructible superiority off the beaten track and exceptional ride comfort on the road. „The amber cube puts the uniqueness of the G-Class in a nutshell“, says Dr Gunnar Güthenke, Head of the Off-Road Vehicle product unit at Mercedes-Benz.

44.4 tonnes of synthetic resin cast in 90 days

The 280 GE from 1979 is enclosed in the square block in a dynamic position. It gives the impression that it has been engulfed by synthetic resin mid-stream when driving off-road, in its natural habitat, and captured – as insects were by amber millions of years ago. The square block is 5.50 metres long, 2.55 metres wide and 3.10 metres high. It took 90 days to make from 44.4 tonnes of synthetic resin. Every day the block grew by around three centimetres in height. Following the car show in Detroit the cuboid will also be on display in other markets with the new G Class market launch.

**Lesen Sie mehr | Read more
on Luxury-Cars.TV**



Klicken Sie das
Symbol um das
Video zu sehen.

**Tap the symbol to
see the video**





Werden Sie Teil einer MOTORWORLD

Sie handeln mit Oldtimern und Sammlerfahrzeugen, suchen eine Werkstattfläche für Restaurierung und Reparatur von Automobilen, oder Flächen für Lifestyle-Shops, mobilitätsaffine Dienstleistungen, Gastronomie?

Dann sichern Sie sich jetzt die attraktivsten Flächen in den neuen Motorworld-Standorten:

MOTORWORLD Köln-Rheinland
MOTORWORLD München
MOTORWORLD Zeche Ewald-Ruhr
MOTORWORLD Mallorca

MOTORWORLD Manufaktur Berlin
MOTORWORLD Manufaktur Metzingen

Erkunden Sie auf YouTube das erfolgreiche Konzept:
Motorworld Region Stuttgart

MOTORWORLD
RAUM FÜR MOBILE LEIDENSCHAFT
FAHRZEUGMARKT
SHOWROOMS

FACH-WERKSTÄTTEN
SERVICE-BETRIEBE
SPEZIALISTEN

RESTAURANTS
BARS
LOUNGES

GLAS
EINSTELLBOXEN

MODE
ACCESSOIRES
& LIFESTYLE

DIENSTLEISTER
SERVICE-AGENTUREN
HANDELSFÄCHEN
SHOPS

HANDEL & SERVICE: OLDTIMER
LUXUSFAHRZEUGE, SPORTWAGEN
MOTORRÄDER

Landschaftspark Duisburg-Nord



5. + 6. Mai 2018 Sa./So.

Oldtimerfachmesse und Teilemarkt für klassische Fahrzeuge und Restaurierungen



Ein Event klassischer Kraftfahrzeuge im Ruhrgebiet.



LKW • PKW • Motorrad • Ersatzteile • Restaurierung • Modelle • Literatur • Clubs

www.motorworld-historicar.de



Anfang Februar finden in Paris drei der größten Oldtimer Auktionen statt. Mittlerweile sind die Auktionen ein Highlight im jährlichen Auktionskalender und ein Muss unter interessierten Sammlern und Käufern. Auch in diesem Jahr haben die Auktionen einige Automobile Highlights in ihrem Programm. Der Auktions-Marathon beginnt am 7. Februar mit der Auktion von RM & Sotheby's. Das absolute Highlight dieser Auktion ist der Ferrari 166 MM Spider von 1953.

At the beginning of February, three of the biggest classic car auctions will take place in Paris. Meanwhile, the auctions are a highlight in the annual auction calendar and a must among interested collectors and buyers. Also this year, the auctions have some automobiles highlights in their program. The auction marathon starts on the 7. February with the auction of RM & Sotheby's. The absolute highlight of this auction is the Ferrari 166 MM Spider from 1953.





1953 Ferrari 166 MM Spider

Nur dreizehn Exemplare wurden 1953 von dem Ferrari 166 Mille Miglia gebaut. Das zum Verkauf stehende Fahrzeug wurde von Aurelio Lampredi gezeichnet und mutmaßlich sogar von Ferrari persönlich aufgebaut. Der Erstbesitzer brachte den Ferrari bereits 1953 zu dem Giro di Sicilia Rennen und wenige Wochen später auf der Mille Miglia mit der Startnummer 514 eingesetzt. Fahrer auf der Mille Miglia war Alberico Cacciari. Sein Beifahrer war Bill Mason, der Vater von Pink Floyd Drummer Nick Mason. In der Gesamtwertung wurde das Team 56er, in der Klassenwertung erreichten sie den dritten Platz. Im Verlauf des Jahres 1953 wurde das Fahrzeug noch auf mindestens zehn Rennen eingesetzt. Auch 1954 wurde der Ferrari mit der Chassis Nummer 0272 M auf der Mille Miglia eingesetzt. Nur dieses Mal als Spielfahrzeug für einen MGM Film mit Kirk Douglas in der Rolle des Rennfahrers. Danach ging das Fahrzeug in die USA, wo es mehrere Besitzer hatte.

1953 Ferrari 166 MM Spider

Only thirteen copies were built in 1953 by the Ferrari 166 Mille Miglia. The vehicle for sale was designed by Aurelio Lampredi and presumably built by Ferrari personally. The first owner brought the Ferrari already in 1953 for the Giro di Sicilia race and used a few weeks later on the Mille Miglia with the starting number 514th Driver on the Mille Miglia was Alberico Cacciari. His co-driver was Bill Mason, the father of Pink Floyd drummer Nick Mason. In the overall standings, the team was 56er, in the class standings, they reached the third place. During the year 1953, the vehicle was still used on at least ten races. Also in 1954, the Ferrari was used with the chassis number 0272 M on the Mille Miglia. Only this time as a toy vehicle for an MGM movie with Kirk Douglas in the role of the racer. After that, the vehicle went to the US, where it had several owners.



1965 ISO Grifo A3 / C

Ein weiteres Highlight in der RM & Sothebys Auktion ist der ISO Grifo A3/C aus dem prominenten Vorbesitz des französischen Rock'n Roll Stars Johnny Hallyday. Es ist das achte von nur zehn gebauten Exemplaren, die 1965 das Werk verließen. Der Tacho weist nur ganze 27,000 Kilometer auf und das Interieur ist noch im absolut originalen Zustand.

1965 ISO Grifo A3/C

Another highlight in the RM & Sothebys auction is the ISO Grifo A3 / C from the prominent prior possession of French rock ,n roll star Johnny Hallyday. It is the eighth of only ten built copies that left the factory in 1965. The speedometer only has a total of 27,000 kilometers and the interior is still in its original condition.





1965 Ferrari 275 GTB Alloy by Scaglietti

Gebaut wurde der begehrte Ferrari 275 GTB Chassis No. 08069 mit der langen Front 1965. Seine Karosserie ist komplett aus Aluminium gefertigt und in der Farbe Argento Metallizzato (106-E-1) lackiert. Außenhaut und Interieur in Nero (VM 8500) waren genau so, wie es heute präsentiert wird. Weithin als einer der größten Ferraris der 1960er Jahre, aufgrund seines atemberaubenden Designs und der perfekten Gewichtsbalance, bezeichnet, wird der 275 GTB immer eine große Anziehungskraft haben. Das Chassis 08069, das aus einer eindrucksvollen 40-jährigen Geschichte als originelles Beispiel hervorgegangen ist, bot die perfekte Grundlage für eine atemberaubende Restauration.

1965 Ferrari 275 GTB Alloy by Scaglietti

The coveted Ferrari 275 GTB chassis no. 08069 with the long front 1965. Its body is made entirely of aluminum and painted in the color Argento Metallizzato (106-E-1). The outer skin and interior in Nero (VM 8500) were just as presented today. Widely regarded as one of the biggest Ferraris of the 1960s, due to its stunning design and perfect weight balance, the 275 GTB will always be a magnet. The 08069 chassis, which emerged as an original example from an impressive 40-year history, provided the perfect foundation for a stunning restoration.



Bonhams im Grand Palais

Am 8. April findet im Grand Palais, in dem auch einst der Pariser Automobilsalon stattgefunden hatte, die Auktion von Bonhams statt. Ein Highlight bei dieser Auktion sind gleich vier Lamborghinis aus der Historie der italienischen Marke, der Lamborghini Miura, Lamborghini 400 GT, Countach und der Lamborghini Diablo VT.

Erstmals stehen gleich sechs Werks-Rallye-Fahrzeuge zum Verkauf. Das Highlight in dieser Gruppe ist der Lancia Delta S4 Gruppe B Rallye Wagen von 1986 im absoluten Originalzustand. Die Sitze sind von den Rallye Fahrern Markku Alan und Ilkka Kivimaki unterzeichnet. Sein Estimate liegt bei 580.000 Euro bis 780.000 Euro. Daneben stehen noch der 1975 Fiat Abarth Spider, einer von sieben Werksrennfahrzeugen, der 1988 Lancia Delta Integrale Group A 8V, ebenfalls im Originalzustand und auch der 1974 Fiat X1/9 Homologation Special zum Verkauf.

Bonhams in the Grand Palais

On April 8, the Bonhams Auction will take place at the Grand Palais, where the Paris Motor Show once took place. A highlight of this auction are four Lamborghinis from the history of the Italian brand, the Lamborghini Miura, Lamborghini 400 GT, Countach and the Lamborghini Diablo VT.

For the first time, six factory rally vehicles are for sale. The highlight of this group is the 1986 Lancia Delta S4 Group B Rallye car in absolute original condition. The seats are signed by the rally drivers Markku Alan and Ilkka Kivimaki. His Estimate is 580,000 euros to 780,000 euros. In addition, there are still the 1975 Fiat Abarth Spider, one of seven factory race cars, the 1988 Lancia Delta Integrale Group A 8V, also in its original condition and also the 1974 Fiat X1 / 9 Homologation Special for sale.





Artcurial

Den Abschluss der Auktionen macht das französische Auktionshaus Artcurial auf dem Gelände der Rétromobil. Neben der großen Vanvooren Sammlung kommen noch einige weitere Highlights zum Verkauf.

1938 Bugatti 57C Atalante

Nur 34 Exemplare des Atalante wurden auf Bugatti 57 und 57C Chassis aufgebaut. Sie zählen zu den elegantesten Fahrzeugen der Automobilgeschichte. Bei Artcurial kommt während der Retromobile in Paris das letzte gebaute Exemplar eines solchen Bugatti 57C Atalante mit einer Aluminium Karosserie zur Versteigerung. Das Fahrzeug wurde 1938 auf dem Genfer Automobilsalon präsentiert und anschließend in die Schweiz ausgeliefert. Nach zwanzig Jahren im Erstbesitz verkaufte der Besitzer das Fahrzeug in die USA, wo es im Besitz einiger Sammler war.

Artcurial

The auctions are closed by the French auction house Artcurial on the grounds of Rétromobil. In addition to the large Vanvooren collection come a few more highlights for sale.

1938 Bugatti 57C Atalanta

Only 34 copies of the Atalante were built on Bugatti 57 and 57C chassis. They are among the most elegant vehicles in automotive history. At Artcurial, the last built specimen of such a Bugatti 57C Atalante with an aluminum body will be auctioned during the Retromobile in Paris. The vehicle was presented in 1938 at the Geneva Motor Show and then delivered to Switzerland. After twenty years of first ownership, the owner sold the vehicle to the US, where it was owned by several col-



1942 Alfa Romeo 6C 2500

Ebenfalls zur Versteigerung kommt der Alfa Romeo 6C 2500, mit dem Battista Farina 1942 persönlich von Turin zum Pariser Automobilsalon gefahren ist, um das Fahrzeug dem Publikum zu präsentieren. Ursprünglich wurde das Fahrzeug an die Mailänderin Giuliana Tortolli-Cuccioli verkauft und sollte auf ein angeliefertes Chassis aufgebaut werden. Farina gefiel die Karosserie so gut, dass er den Alfa Romeo noch vor der Auslieferung auf dem 1946er Genfer Automobilsalon ausstellte. Danach auch noch in Lausanne und Paris. Da Farina aufgrund der politischen Situation nach dem Krieg nicht zu dem Pariser Automobilsalon eingeladen war, parkte er das Fahrzeug zusammen mit einem weiteren Farina Prototypen, den sein Sohn Sergio Farina gefahren hatte, vor den Pariser Ausstellungshallen. Das Publikum und die Presse nahm das Design der Fahrzeuge sehr wohlwollend an und Farina wurde zu einem der führenden Karosserie Unternehmen Italiens. Farina kaufte den Alfa Romeo 6C 2500 seiner Kundin ab und brachte ihn auch noch zu diversen Concours D'Elegance Veranstaltungen, wo er in Turin die ACI Trophäe für das schönste Design erhielt. Der Alfa Romeo 6C 2500 wurde 1948 an den Vorstand von Austin in England verkauft. Er diente vermutlich danach als Vorlage für den Austin A90 Atlantic. Später fand man das Fahrzeug in den USA. Der Alfa Romeo war komplett zerlegt und teilweise stark umgebaut. In einer aufwendigen Restauration wurde er in den ursprünglichen Auslieferungszustand zurückversetzt.

1942 Alfa Romeo 6C 2500

Also on the auction is the Alfa Romeo 6C 2500, with which Battista Farina personally drove from Turin to the Paris Motor Show in 1942 to present the vehicle to the public. Originally the vehicle was sold to the Milanese Giuliana Tortolli-Cuccioli and should be built on a delivered chassis. Farina liked the body so much that he exhibited the Alfa Romeo before the delivery at the 1946 Geneva Motor Show. Then also in Lausanne and Paris. Since Farina was not invited to the Paris Motor Show because of the political situation after the war, he parked the car in front of the Parisian exhibition halls together with another Farina prototype, which his son Sergio Farina had driven. The audience and the press took the design of the vehicles very well and Farina became one of the leading bodywork companies in Italy. Farina bought the Alfa Romeo 6C 2500 from his client and also brought him to various Concours D'Elegance events, where he received the ACI trophy in Turin for the most beautiful design. The Alfa Romeo 6C 2500 was sold in 1948 to the Board of Austin in England. He probably served afterwards as a template for the Austin A90 Atlantic. Later, the vehicle was found in the USA. The Alfa Romeo was completely disassembled and partly heavily rebuilt. In an elaborate restoration, he was restored to its original state of delivery.



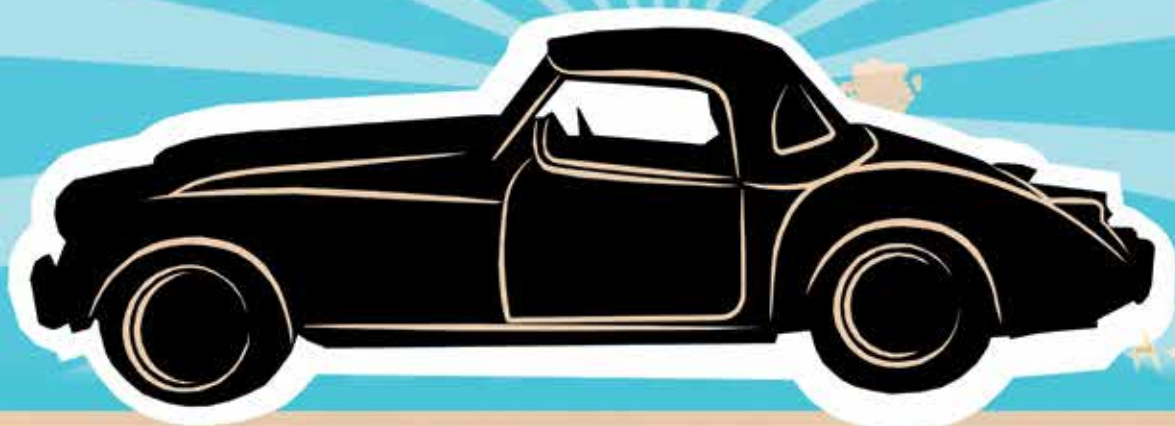
RECYCLING FASHION





3. INTERNATIONALER PRESERVATION CONCOURS

Im Rahmen des Warm Up 5 der MOTORWORLD München



Der erste internationale Concours für original erhaltene und unrestaurierte historische Automobile und Motorräder.

BERWERBEN SIE SICH JETZT !

Teilnahme und Eintritt frei

Sonntag 08. April 2018

10.00 bis 16.00 Uhr im Kohlebunker der MOTORWORLD München
Lilienthalallee 29, 80939 München

www.preservation-concours.com

Der 1. CFC Int. Preservation Concours entsteht in Kooperation mit:

MOTORWORLD
MÜNCHEN



CLASSIC-CAR.TV



Der Recycling-Gedanke findet auch immer mehr in der Mode unterschiedlichste Anwendungen. Die Firma Cingomma aus Italien verwertet zum Beispiel gebrauchte Fahrradreifen zu Mode Accessoires wie Taschen, Schlüsselanhänger oder vor allem Gürtel. Die Fahrradreifen werden in einem ausgereiften Recycling Prozess gründlich gereinigt und in Handarbeit weiterverarbeitet. Jeder Gürtel wird zu einem Unikat. Cingomma legt vor allem auf das Design der entstehenden Produkte großen Wert.

The idea of recycling is finding more and more applications in fashion. The company Cingomma from Italy, for example, Cingomma uses old bicycle tires for fashion accessories such as bags, key fobs or, above all, belts. The bicycle tires are thoroughly cleaned in a mature recycling process and further processed by hand. Each belt becomes unique. Cingomma attaches great importance to the design of the resulting products.

MOTORWORLD
BULLETIN



Die Gürtel mit ihren unterschiedlichsten Profilen werden zum Teil auch farbig weiterverarbeitet. Es entstehen Unisex Gürtel, bei denen jeder sein persönliches Design finden kann. So kann der Gürtel sowohl zum Anzug als auch zur legeren Jeans getragen werden. Ein Gürtel von Cingomma liegt preislich bei etwa 79 Euro.

The belts with their different profiles are also processed in color. The result is unisex belts, where everyone can find their own personal design. So the belt can be worn both to suit and casual jeans. A belt from Cingomma is priced at about 79 euros.

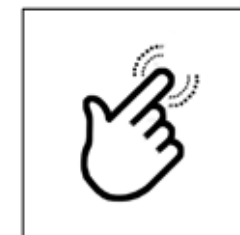


Die Cingomma Taschen oder Rucksäcke werden aus Luftschläuchen angefertigt. Dadurch ist der Inhalt der Taschen oder Rucksäcke auch gut vor Nässe geschützt und zugleich wirken die Objekte durch ihr sehr individuelles Design.

The Cingomma bags or rucksacks are made from air tubes. As a result, the contents of the bags or rucksacks are also well protected against moisture and at the same time the objects have a very individual design.



Lesen Sie mehr | Read more
on Herzbrand.com



DUCATI & LOCMAN CHRONOGRAPH

Ducati und Locman präsentieren ihre Uhrenkollektion – das Produkt ist das erste, das aus dem Anfang 2017 unterzeichneten Partnerschaftsvertrag entstanden ist.

Die neue Uhren-Kollektion drückt die High-Tech-Natur und den Wettbewerbsgeist der Welt des Motorradfahrens aus. Die Ducati Locman Uhr wurde nach einem innovativen Verfahren entwickelt und produziert, das hochwertiges Design mit Materialien wie Titan, Kohlefaser, AISI 316L Edelstahl und Silikon kombiniert, die für ihre unglaubliche Leichtigkeit und Widerstandsfähigkeit bekannt sind, aber auch für ihre angenehmen Texturen.

Das Modell vereint mit seinem einzigartigen und sportlichen Design Mensch und Technik. Das Tonneau-förmige Gehäuse aus gebürstetem Stahl mit polierten Details oder gebürstetem Stahl mit einer schwarzen PVD-Beschichtung ist bis zu einer Tiefe von 100 Metern wasserdicht und verfügt über ein selbstaufziehendes mechanisches Uhrwerk von S.I.O. (Scuola Italiana di Orologeria), das durch eine Kristallscheibe auf dem Titangehäuse oder einen Quarz-Chronographenmechanismus zu sehen ist. Das grau emaillierte Zifferblatt mit Sunray-Effekt oder in Kohlefaser hat das Ducati-Logo auf 6 Uhr und das Locman-Logo bei 3 Uhr. Die Ziffern, größer als normal, ermöglichen es dem Träger, auch in Extremsituationen die Uhrzeit problemlos zu erkennen. Das Armband aus perforiertem hypoallergemem Silikon wird mit zwei Laschenschrauben am Stahlgehäuse befestigt.

Ducati and Locman present their new watch to the public, the product is the first one born from the partnership agreement signed in early 2017.

The new collection of watches expresses the hi-tech nature and competitive spirit of the world of motorcycling. The Ducati Loc-man watch was designed and produced according to an innovative construction project that combines quality design with materials like titanium, carbon fibre, AISI 316L stainless steel and silicone, which are known for their incredible lightness and resistance to stress, but also for their pleasant textures.

This model, with its unique and sporty design, therefore brings together man and technology. The tonneau-shaped case, in brushed steel with polished details or brushed steel with a black PVD coating, is water-resistant to a depth of 100 meters and has a self-winding mechanical movement developed by S.I.O. (Scuola Italiana di Orologeria), which can be seen through a crystal pane on the titanium case-back, or a quartz chronograph mechanism. The grey enameled dial with sunray effect or in carbon fibre has the Ducati logo at 6 o'clock and the Locman logo at 3 o'clock. The hands, bigger than normal, enable the wearer to tell the time without any problem even in extreme situations. The strap, in perforated hypoallergenic silicone, is attached to the steel case using two lug screws.

Lesen Sie mehr | Read more
on [Luxury-Cars.TV](#)



MOTORWORLD

G R O U P

MOTORWORLD
REGION STUTTGART



MOTORWORLD
MÜNCHEN



MOTORWORLD
KÖLN | RHEINLAND



MOTORWORLD
ZECH E W A L D | RUHR



MOTORWORLD
Manufaktur
M E T Z I N G E N



MOTORWORLD
Manufaktur
B E R L I N



MOTORWORLD
MALLORCA



MOTORWORLD
HISTORICAR



MOTORWORLD
Classics
B O D E N S E E



MOTORWORLD
Classics
B E R L I N



www.motorworld.de

Raum für mobile Leidenschaft.