

MOTORWORLD

BULLETIN

Edition 82 / 1. Februar 2019

82



HISTORY SPEED LIFESTYLE





4



26



44



18



90



34



64

INHALT CONTENT

SOUTH AFRICA HISTORIC GRAND PRIX

Der Journalist Brud Bishop hatte 1934 die Idee, auf den traumhaften Küstenstraßen bei East London an der südlichen Küste Südafrikas, einen Grand Prix zu veranstalten. Die Teilnehmer sollten sechs Runden mit ihren Rennfahrzeugen absolvieren.

In 1934 the journalist Brud Bishop had the idea, to organize a Grand Prix on the beautiful coastal roads at East London on the southern coast of South Africa. The participants should complete six laps with their racing cars.

18

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

Ressortleitung / Redaktion:
Sybille Bayer
Sophia Sommer

Erscheinungsweise:
14 tágig
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.

MOTORWORLD CLASSICS BERLIN TRIFFT BOOT & FUN MOTORWORLD CLASSICS BERLIN MEETS BOOT & FUN

Vom 20. bis zum 24. November 2019 wird Besuchern ein außergewöhnliches Erlebnis zwischen historischen Automobilen und klassischen Booten Halle an Halle geboten. Die Oldtimer-Messe MOTORWORLD Classics Berlin findet in diesem Jahr erstmals parallel zur Boots- und Freizeitmesse BOOT & FUN BERLIN in den Messehallen unter dem Funkturm statt. Mit den beiden Veranstaltungen wird auf dem Berliner Messegelände die Mobilität auf Straßen und Wasserwegen zusammengebracht.

On November 20-24, 2019, visitors will be offered, hall after hall, an exceptional experience between historic automobiles and classic boats. This year, for the first time the classic car trade fair MOTORWORLD Classics Berlin will be taking place parallel to the BOOT & FUN BERLIN boat and leisure trade fair in the exhibition halls in the shadow of the radio tower. The two events will bring together mobility on roads and waterways at Berlin's exhibition centre.

14

- 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 Berlin, ein Projekt der Insel 1 GmbH & Co. KG
- MOTORWORLD Manufaktur Rüsselsheim, ein Projekt der ACTIV-IMMOBILIEN GmbH & Co. KG, Schemmerhofen
- MOTORWORLD Manufaktur Region Zürich, ein Projekt der MA Kempthal Besitz AG
- MOTORWORLD Manufaktur Metzingen, ein Projekt der HAM Besitz GmbH & Co. KG
- MOTORWORLD Classics Bodensee, ein Projekt der: Messe Friedrichshafen GmbH

MOTORWORLD, eine Marke der
MOTORWORLD Trademark Management AG.

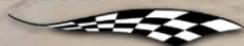
IMPRESSUM IMPRINT



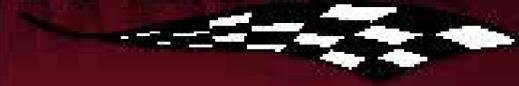
RALLYE DAKAR

Das Abenteuer begann 1977. Thierry Sabine ging mit seinem Motorrad in der libyschen Wüste während der Rallye Abidjan-Nizza in der Wüste verloren. Nach dem Motto „Vom Sand gerettet“ kehrte er nach Frankreich zurück, fasziniert von diesen traumhaften Landschaften. Er hat sich selbst versprochen, dass er diese Entdeckung mit so vielen wie möglich teilen möchte und setzte sich ein einziges Ziel: ein Maximum an Menschen an die Unermesslichkeit der Wüste heranzuführen. Dies führte ihn zu seiner außergewöhnlichen Reise mit Ursprung in Europa. Die Route führte nach Algier, bevor Sie Agadez durchquerte und schließlich nach Dakar führte. Der Plan wurde schnell Realität. Die Rallye Paris-Dakar eröffnete eine unbekannte neue Welt, wie sie ihr Schöpfer, der Pionier Thierry Sabine sie gesehen hatte. Sein Motto: „Eine Herausforderung für diejenigen, die sie fahren. Ein Traum für diejenigen, die zurückbleiben.“ Afrika, ein facettenreicher Kontinent, bot tatsächlich die perfekte Kulisse. Am 26. Dezember 1978 startete die erste Rallye Paris Dakar am Place du Trocadéro /Paris. Das war vor 40 Jahren ...

The adventure began in 1977. Thierry Sabine got lost on his motorcycle in the Libyan desert during the Abidjan-Nice rally. "Rescued from the sands" in extremis, he returned to France defeated by these dreamlike landscapes. He then promised himself that he would share this discovery with as many as possible and lived for a single goal: take a maximum number of people into the immensity of this sand. This led him to imagine an extraordinary journey originating in Europe. The route would then continue to Algiers before crossing Agadez and ultimately leading to Dakar. The plan quickly became a reality. The Paris-Dakar rally opened up an unknown world, one in which its creator, Thierry Sabine, was seen as a true pioneer. His motto then would be: "A challenge for those who go. A dream for those who stay behind." Africa, a multi-faceted continent, in fact offered the perfect elixir, combining dreams with the world of competition. On 26 December 1978, the first ParisDakar took off from the Place du Trocadéro. That was 40 years ago...



» IAA Heritage by
MOTORWORLD



THE MAGIC OF VINTAGE CARS

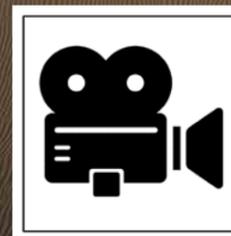


12.-22. SEPTEMBER 2019
FRANKFURT/MAIN · HALLE 4



Klicken Sie das
Symbol um das
Video zu sehen.

Tap the symbol to
see the video



FOTOS: Rallye Dakar



541 Teilnehmer und 334 Fahrzeuge - 137 Motorräder, 26 Quads, 130 Autos (einschließlich 30 SxS) und 41 Lkw - konnten am Ende der technischen und administrativen Abnahme die 41. Ausgabe der Dakar starten.

Vor dem Start des Rennens werden die Fahrer und Crews während der Ehrung in Lima von den Fans begeistert empfangen. Die Feier findet am Strand von Magdalena statt, wo über 100.000 Besucher an den drei Tagen zahlreiche Aktivitäten in der Feria Dakar genossen hatten.

541 competitors and 334 vehicles –137 motorbikes, 26 quads, 130 cars (including 30 SxS) and 41 trucks— were cleared to start the 41st edition of the Dakar at the end of the technical and administrative scrutineering.

Before the start of the race, the drivers, riders and crews will get a big send-off from the fans during the podium ceremony in Lima. The celebration will take place on Magdalena beach, where over 100,000 visitors flocked to enjoy a wide range of activities in the Feria Dakar over the last three days.

OLDTIMER MESSE
MOTORWORLD
Classics
 B E R L I N

LANGE NACHT
 AB 18.00 UHR
20. NOV 2019
 DER OLDTIMER



NEU! JETZT ZEITGLEICH MIT:
BOOT & FUN
 BERLIN

20. - 24. NOV 2019

MESSE UNTERM FUNKTURM

Messe Berlin

WWW.MOTORWORLD-CLASSICS.DE



Es ist nicht überraschend, dass Nassal Al-Attiyah vor dem Ende der letzten Etappe seine dritte Dakar in Pisco mit seinem Auto gewann. Der Katarer war auf Rang zwölf hinter Carlos Sainz, siegte allerdings die letzte Special Prüfung in seinem Toyota mit 9' Vorsprung und holte damit den Sieg in der Fahrzeugkategorie. Drei Jahre nachdem Toby Price der erste australische Dakar-Sieger auf einem Motorrad geworden war, konnte er sich erneut durchsetzen und kämpfte gegen die zunehmenden Schmerzen, die durch eine Schädelhautverletzung verursacht wurden, die vor Beginn der Rallye nicht ganz verheilt war. Trotz fast zwei Stunden Vorsprung auf seinen Landsmann Jeremías González Ferioli, absolvierte der Argentinier Nicolas Cavigliasso die Rallye mit Vollgas, um mit seinem Quad einen neunten Sieg zu erringen. Der russische LKW-Fahrer Eduard Nikolaev gewann seine vierte Dakar in Lima, nachdem er bereits 2013, 2017 und 2018 Titel gewonnen hatte.

Unsurprisingly, in light of the lead Nassal Al-Attiyah had going into the last stage, he won his third Dakar in Pisco with his car. The Qatari was Twelfth to finish 9' behind Carlos Sainz at the finish of the last special and offers Toyota its first victory in the car category. Three years after becoming the first Australian winner of the Dakar on a motorcycle, Toby Price has triumphed again, fighting against the increasing pain caused by a scaphoid injury that was not quite healed before the start of the rally. Despite a lead of almost two hours over his countryman Jeremías González Ferioli, the argentinean Nicolas Cavigliasso completed the rally at full throttle to pick up a ninth victory with his quad. The Russian truck driver Eduard Nikolaev won his fourth Dakar in Lima following on from his titles obtained in 2013, 2017 and 2018.



Joan Barreda legte eine Zeit auf der Eröffnungsetappe der Dakar vor, indem er für eine so kurze Etappe (84 km) einen beträchtlichen Abstand zwischen sich und seinem Verfolger Pablo Quintanilla legte: 1'34". Es brachte ihm den 23. Sieg seiner Karriere bei der Rallye, während der Argentinier Nicolás Cavigliasso eine noch größere Lücke von fast 4 Minuten gegenüber seinem Landsmann Jeremías González Ferioli aufbrach. In der Kategorie Automobil begann Nasser Al Attiyah wie schon im vergangenen Jahr mit einem Sieg bei der Sonderprüfung zwischen Lima und Pisco, brachte seine Ehrenrolle auf 32 Etappensiege und ließ nur Ari Vatanen (Startnr. 50) und Stéphane Peterhansel (41) vorbei. Der Fahrer aus Katar wird die zweite Etappe mit einem Vorsprung von 1: 59 über Carlos Sainz beginnen. Beim SxS-Rennen erinnerte der Titelverteidiger an die Neuankömmlinge, wer der Boss der Kategorie ist, und der Etappensieg ging an Reinaldo Varela vor Chaleco López. Ähnlich war die Situation im Truckrace, die Etappe gewann Eduard Nikolaev in seinem Kamaz, aber nur 18 Sekunden vor dem Niederländer Ton Van Genugten.

Joan Barreda set the stopwatches buzzing on the opening stage of the Dakar by putting a significant distance for such a short stage (84 km) between himself and his closest pursuer Pablo Quintanilla: 1'34". It brought him the 23rd victory in his career on the rally, while Argentinean Nicolás Cavigliasso opened up an even bigger gap, of almost 4 minutes, over his countryman Jeremías González Ferioli. In the car category, Nasser Al Attiyah began with a win, like last year, on the special between Lima and Pisco, bringing his roll of honour to 32 stage victories and leaving him behind only Ari Vatanen (with 50) and Stéphane Peterhansel (41). The Qatari driver will start the second stage with a lead of 1'59" over Carlos Sainz. In the SxS race, the title holder reminded the newcomers just who the boss of the category is, with the stage victory going to Reinaldo Varela in front of Chaleco López. The situation was similar in the truck race, with the stage won by Eduard Nikolaev in his Kamaz, but only 18 seconds ahead of Dutchman Ton Van Genugten.





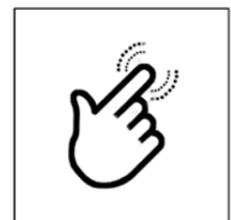
Sébastien Loeb hat am Tag zuvor mit Vorsicht gewarnt, dass er den Löwen auf seinem Peugeot 3008 an diesem langen Dienstag in San Juan de Marcona brüllen lassen werde. Der Mann aus dem Elsass machte nicht den geringsten Fehler und hielt sich gegen das fantastische Comeback von Nani Roma, der nur 8 Sekunden hinter Loeb im Ziel lag. Auf dem vierten Platz übernahm Giniel de Villiers das Kommando über die Gesamtwertung, in der Stéphane Peterhansel nach einem Verlust von fast 20 Minuten in einer Düne nach hinten stürzte. Diese Schwierigkeiten wurden von Chaleco López nur für seine zweite Etappe in einer SxS brillant ausgehandelt, wodurch er die hervorragende Ehrenrolle (3. Platz in 2013 und 2014), die er 5 Jahre nach seinem letzten Einsatz auf dem Bike startete, hinzufügen konnte. Matthias Walkner kann sich auch schon über eine verbesserte Siegerquote freuen.

After caution the day before, Sébastien Loeb unleashed his talent to let the lion on his Peugeot 3008 roar this Tuesday on the long special finishing in San Juan de Marcona. The man from Alsace did not make the slightest mistake and held out against the amazing comeback by Nani Roma, who was timed at just 8 seconds behind Loeb on the finishing line. In 4th place, Giniel de Villiers took command of the general standings in which Stéphane Peterhansel plummeted downwards after losing almost 20 minutes stuck in a dune. Such difficulties were brilliantly negotiated by Chaleco López for only his second stage in an SxS, allowing him to add to the excellent roll of honour (3rd overall in 2013 and 2014) which he started on a bike, 5 years after his last appearance on the Dakar. Matthias Walkner can also already boast an improved victory count.

Der Österreicher war seiner Rolle als Titelverteidiger treu geblieben und schlug Ricky Brabec mit 22 Sekunden nach einem hervorragenden Duell zwischen den beiden Männern auf der gesamten Etappe. In Position 3 führte Joan Barreda weiterhin die Gesamtwertung an. Im Quad-Rennen wurde Nicolás Cavigliasso dank des zweiten Etappensiegs des argentinischen Piloten in derselben Wertung stark dominieren. Beim Truck Race gab es auch zwei Etappensiege in Folge, als Eduard Nikolaev wieder hinter seinem Kamaz-Rad siegte.

The Austrian was faithful to his role as title holder and beat Ricky Brabec at the death by just 22 seconds at the end of a superb duel between the two men throughout the stage. In 3rd, Joan Barreda still leads the general standings. In the quad race, the same classification is heavily dominated by Nicolás Cavigliasso thanks to the Argentinean rider's second successive stage win. In the truck race, there were also two stage wins in a row, as Eduard Nikolaev triumphed again behind the wheel of his Kamaz.

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



MOTORSPORT
TOTAL.COM





Vom 20. bis zum 24. November 2019 wird Besuchern ein außergewöhnliches Erlebnis zwischen historischen Automobilen und klassischen Booten Halle an Halle geboten. Die Oldtimer-Messe MOTORWORLD Classics Berlin findet in diesem Jahr erstmals parallel zur Boots- und Freizeitmesse BOOT & FUN BERLIN in den Messehallen unter dem Funkturm statt. Mit den beiden Veranstaltungen wird auf dem Berliner Messegelände die Mobilität auf Straßen und Wasserwegen zusammengebracht.

Ab diesem Jahr wird durch die Zusammenlegung der BOOT & FUN und der MOTORWORLD Classics die Fortbewegung per Boot und Auto kombiniert. Das bietet den Gästen die Möglichkeit, ganz bequem in neue Erlebniswelten zwischen edlen Holzverkleidungen, glänzenden Autolacken und poliertem Chrom einzutauchen.

Das Beste aus zwei Welten

„Die Welt der klassischen Mobilität zu Lande und spannende Exponate für Mobilität auf dem Wasser unter einem Dach – das ist eine perfekte Kombination“, ist Meike Poweleit von der MOTORWORLD überzeugt. „Sowohl für die Besucher als auch für die Aussteller gibt es zahlreiche Schnittstellen zwischen Booten und Automobilen“, ist sich Daniel Barkowski, Projektleiter der BOOT & FUN der Messe Berlin sicher. „Wer Benzin im Blut hat, wird von der Kombination aus historischen Booten und Automobilen begeistert sein“, schwärmt Barkowski weiter.

Die Oldtimer-Messe MOTORWORLD Classics Berlin ist nicht nur etwas für Fahrzeugliebhaber und -sammler, sondern liefert mit ihrem besonderen Konzept Interessantes für Fachbesucher und Unterhaltung für ein breites Publikum. Neben den extravaganten Oldtimern und dem einzigartigen Ambiente der MOTORWORLD Classics Berlin ist für Autofans die diesjährige Sonderausstellung von Automobilen mit edler Erdmann & Rossi Karosserie ein ganz besonderes Highlight.

On November 20-24, 2019, visitors will be offered, hall after hall, an exceptional experience between historic automobiles and classic boats. This year, for the first time the classic car trade fair MOTORWORLD Classics Berlin will be taking place parallel to the BOOT & FUN BERLIN boat and leisure trade fair in the exhibition halls in the shadow of the radio tower. The two events will bring together mobility on roads and waterways at Berlin's exhibition centre.

As of this year, the merger of BOOT & FUN and MOTORWORLD Classics will combine movement by boat and car. This gives visitors the opportunity to comfortably immerse themselves in new experience worlds between precious wood panelling, glistening car paintwork and polished chrome.

The best of both worlds

„The world of classic mobility on land and thrilling exhibits of mobility on water under one roof – that's a perfect combination,“ says Meike Poweleit of MOTORWORLD. „There are numerous interfaces between boats and automobiles for both visitors and exhibitors,“ explains Daniel Barkowski, project manager of BOOT & FUN at Messe Berlin. „Visitors with petrol in their blood will be enthralled by the combination of historic boats and automobiles,“ enthuses Barkowski.

The classic car trade fair MOTORWORLD Classics Berlin is not just an event for vehicle lovers and collectors. With its distinctive concept, it also provides interesting information for trade visitors and entertainment for a wide audience. Alongside the extravagant classic cars and the unique ambience of MOTORWORLD Classics Berlin, this year's special exhibition of cars sporting a classy Erdmann & Rossi body will be an exceptional highlight for automobile fans.





FOTOS: Motorworld Classics Berlin / Boot & Fun, Messe Berlin



Die BOOT & FUN BERLIN präsentiert im Zentrum von Europas größtem Binnen- und Wassersportrevier eine beeindruckende Marken- und Modellvielfalt. Das Spektrum reicht vom modernen Motorboot über spektakuläre Segelyachten bis hin zu eindrucksvollen Hausbooten. Hier lassen Wassersportbegeisterte das Ende der Saison ausklingen und informieren sich gleichzeitig über die neuesten Trends der kommenden Saison sowie angesagte Wassersportarten. Vom Wakeboarding, Tauchen, Fliegenfischen, SUP-Yoga oder Kajak und Kanu fahren, ist auf der Messe alles live mitzuerleben. In der Klassikerhalle der BOOT & FUN kann eine einzigartige Sammlung von Klassikern aus Holz, Chrom und genietetem Stahl wie Riva und Boesch sowie von längst vergessenen Werften wie Engelbrecht oder Beelitz bewundert werden.

Eröffnet werden beide Messen im stimmungsvollen abendlichen Rahmen. Die „Lange Nacht der Oldtimer“ sowie die „Gala der Boote“ finden jeweils am Mittwoch, 20. November 2019, ab 18 Uhr statt.

Das Beste aus zwei Welten spiegelt sich auch in der Architektur der Ausstellungshallen wieder. So findet die fünfte Ausgabe der MOTORWORLD Classics in den historisch imposanten Hallen im nördlichen Teil des Berliner Messegeländes statt, während sich die BOOT & FUN in den modernen und lichtdurchfluteten Hallen im südlichen Teil befindet.

Informationen zu den Messen finden Sie unter www.motorworld-classics.de und www.boot-berlin.de

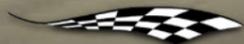
BOOT & FUN BERLIN presents an impressive variety of brands and models in the centre of Europe's largest inland and water sports region. The spectrum ranges from stylish motorboats to spectacular sailing yachts and impressive houseboats. Here, water sports enthusiasts can round off the end of the season, and learn about the latest trends for the coming season, as well as fashionable forms of water sport. From wakeboarding, diving, fly fishing and SUP yoga, through to kayaking and canoeing, everything can be experienced live at the fair. In the BOOT & FUN classics hall, visitors can revel in an unrivalled collection of classic exhibits made of wood, chrome and riveted steel, such as Riva and Boesch, as well as from long forgotten shipyards like Engelbrecht or Beelitz.

Both fairs will commence in an atmospheric evening setting. The opening events „Lange Nacht der Oldtimer“ and the „Gala der Boote“ will both be taking place from 6 p.m. on Wednesday, November 20, 2019.

The best of both worlds is also reflected in the architecture of the exhibition halls. Accordingly, the fifth edition of MOTORWORLD Classics will be taking place in the historically impressive halls in the northern section of Berlin's ExpoCenter, while BOOT & FUN will be accommodated in the modern, light-flooded halls in the southern area.

For information about the trade fairs, please visit www.motorworld-classics.de and www.boot-berlin.de

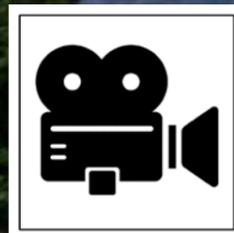
SOUTH AFRICA HISTORIC GRAND PRIX





Klicken Sie das Symbol um das Video zu sehen.

Tap the symbol to see the video



Der Journalist Brud Bishop hatte 1934 die Idee, auf den traumhaften Küstenstraßen bei East London an der südlichen Küste Südafrikas, einen Grand Prix zu veranstalten. Die Teilnehmer sollten sechs Runden mit ihren Rennfahrzeugen absolvieren. Zwei reiche Brüder, Whitney und Michael Straight, aus den USA hörten von diesem Vorhaben und waren so begeistert, dass sie zusammen mit ihrem Freund Dick Seaman mit einem eigenen Flugzeug von London aus ihre Rennwagen nach Süd Afrika brachten.

40.000 Zuschauer kamen 1935 in den kleinen Küstenort East London, um den allerersten Grand Prix zu sehen. Der Grand Prix war ein riesen Erfolg. Zwar setzte das Rennen für ein Jahr aus, wurde aber 1936 erneut veranstaltet. Dieses Mal kämpften sogar Hersteller wie Auto Union und brachten ihre Teams an den Start. Es etablierten sich noch weitere Grand Prix Strecken in Süd Afrika. Eine Strecke bei Kapstadt und die zweite rund um Johannesburg. Der zweite Weltkrieg brachte allerdings die Rennaktivitäten zum Stillstand. Ab den 60er Jahren bis 1994 fanden jährlich Formel 1 Rennen auch in Süd Afrika statt.

In 1934 the journalist Brud Bishop had the idea, to organize a Grand Prix on the beautiful coastal roads at East London on the southern coast of South Africa. The participants should complete six laps with their racing cars. Two rich brothers, Whitney and Michael Straight, from the US, heard about this and were so excited that they and their friend Dick Seaman took their own cars from London to South Africa to participate.

40,000 spectators came to the small coastal town of East London in 1935 to see the very first Grand Prix. The Grand Prix was a huge success. Although the race ended for a year, but was held in 1936 again. This time, even manufacturers like Auto Union came and brought their teams to the start. It established still further Grand Prix races in South Africa. A track near Cape Town and the second around Johannesburg. The Second World War, however, brought the racing activities to a standstill. From the 60s to 1994, Formula 1 races were held annually in South Africa.



Mit Sport eine bessere
 Zukunft für bedürftige Kinder
 und Jugendliche schaffen.

Helfen Sie mit einer Spende!
 Jeder Euro zählt:

Laureus Sport for Good Foundation Germany, Austria
 IBAN: DE70 6007 0070 0171 8196 07
 BIC: DEUTDE33XXX
 Kreditinstitut: Deutsche Bank Stuttgart
 www.laureus.de/spenden



An diese Historie knüpft der zehntägige South Africa Historic Grand Prix an, der Anfang Dezember 2018 stattfand. Im Teilnehmerfeld befanden sich 24 Fahrzeuge, die auf eine Historie des ursprünglichen Grand Prix in East London zurückblicken können. Insgesamt nahmen 150 Fahrzeuge an der rund 1000 Kilometer langen Fahrt von East London nach Val de Vie bei Kapstadt teil. Gefahren wurde auf den Traumstraßen entlang der südlichen Küste. Zwischendurch wurden Abstecher auf die Rennstrecke, wie zum Beispiel der Prince George Rennstrecke unternommen.

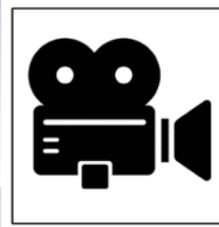
Die Fahrer waren begeistert von den atemberaubenden Landschaften, die Zuschauer begeistert von den sehr seltenen Monoposti und Rennwagen aus der Vorkriegsära. Selten sieht man an einer einsamen Tankstelle mitten in der Einöde Süd Afrikas einen Grand Prix Scuderia Ferrari Alfa Romeo P3 an der Zapfsäule.

This is the story of the ten-day South Africa Historic Grand Prix, which took place in early December 2018. In the field of participants there were 24 vehicles, which can look back on a history of the original Grand Prix in East London. A total of 150 vehicles took part in the approximately 1000-kilometer journey from East London to Val de Vie near Cape Town. They followed the dream roads along the southern coast. In between, trips were made to the racetrack, such as the Prince George racetrack.

The riders were thrilled with the breathtaking scenery and the spectators were enthusiastic about the very rare monoposti and racing cars from the prewar era. Rarely can you see a Grand Prix Scuderia Ferrari Alfa Romeo P3 at the petrol pump at a lonely gas station in the middle of the desert of South Africa.

Klicken Sie das Symbol um das Video zu sehen.

Tap the symbol to see the video



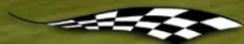
Der Höhepunkt der Rallye war der Einlauf der Boliden in der Parkanlage des Val de Vie Lifestyle Estates. Hier fand am letzten Tag die Grand-Prix-Gartenparty statt. Sicherlich kann man diesen Event unter den prestigeträchtigsten Events der Welt einordnen, denn die ausgestellten Fahrzeuge waren sicherlich entsprechend einzuordnen. Jedes Der Grand-Prix Fahrzeuge hat eine echte Renngeschichte. Auf dem Feld waren ERA Rennwagen, eine Maserati 8CM, Bugatti, Aston Martins und MGs zu sehen. Die Besucher konnten die Fahrzeuge hautnah besichtigen. Jedes der Fahrzeuge wurde einzeln vorgestellt und in Fahrt präsentiert. Die Idee des Veranstalters ist es, auch andere Äras der Motorsportgeschichte in Süd Afrika als Revival aufleben zu lassen. Dies könnte zukünftig einige vielversprechende Eventmöglichkeiten bieten.

The highlight of the rally was the entrance of the cars in the park of the Val de Vie Lifestyle Estates. The Grand Prix garden party took place on the last day. Surely you can classify this event among the most prestigious events in the world, because the exhibited vehicles were certainly classified accordingly. Each of the Grand Prix vehicles has a real racing history. The field featured ERA racing cars, a Maserati 8CM, Bugatti, Aston Martins and MGs. Visitors could visit the vehicles up close. Each of the vehicles was presented individually and presented in motion. The idea of the organizer is to revive other eras of motorsport history in South Africa as a revival. This could offer some promising event possibilities in the future.

FOTOS: South Africa Historic Grand Prix



DAYTONA 24 HOURS





Zum vierten Mal fand im November 2018 das Historic Sportscar Racing Daytona 24 Stunden Rennen auf dem Daytona International Speedway in Florida statt. Die Strecke ist 3,45 Meilen lang und die Teilnehmer fuhren in unterschiedlichen Klassen. Am Ende gab es sechs unterschiedliche Gesamtsiege. Jeder der Sieger erhielt eine bei dem französischen Luxusuhrenhersteller B.R.M. gefertigte Sonderedition eines Chronographen.

For the fourth time, the Historic Sportscar Racing Daytona 24 hours was held in November 2018 at the Daytona International Speedway in Florida. The track is 3.45 miles long and the participants rode in different classes. At the end there were six different overall victories. Each of the winners received one from the French luxury watch manufacturer B.R.M. manufactured special edition of a chronograph.

FOTOS: HSR Daytona 24 Hours



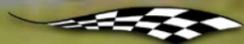
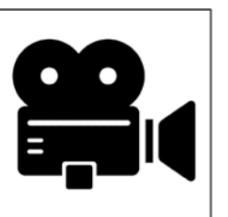


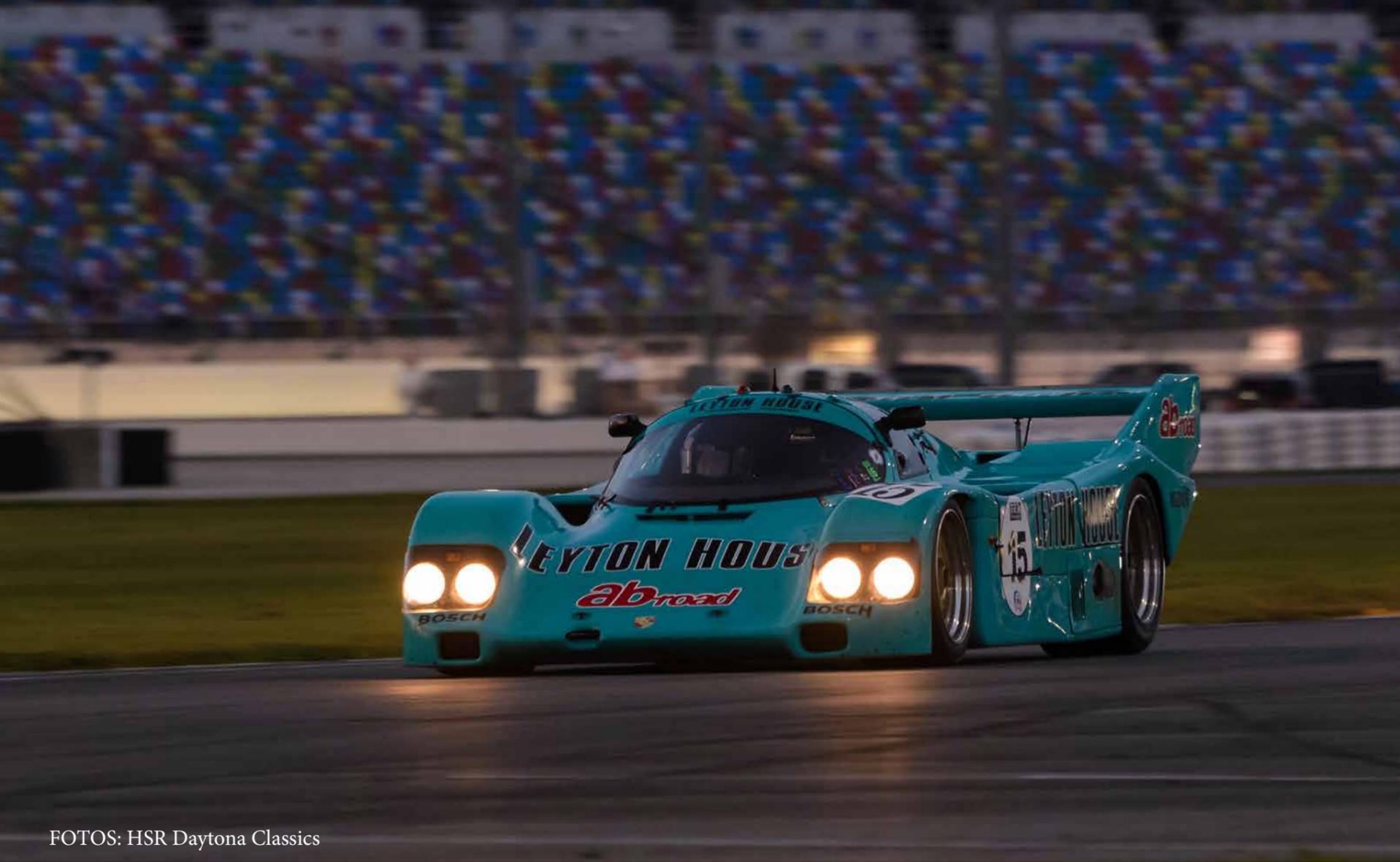
Den Gesamtsieg des 24 Stunden Rennens holte sich 2018 das Team Jim Cullen und Franz Beck in der Gruppe A mit ihrem 1968 Lola T70. Zum zweiten Mal in Folge siegte das Team Harrold und Wheeler in ihrem roten Chevron B23/36 Baujahr 1979 in der Chevron Gruppe der HSR Classic Daytona. Auch das Team Tommy Dreelan und Aaron Scott mit ihrem Celtic Speed Porsche 962 von 1987 konnten in der Gruppe C ihren zweiten Sieg in Folge einfahren. Weitere Wiederholungssieger war das Team Mike Gaulke und Thomas Merrill in der Gruppe F mit dem Porsche 911 JWE Motorsports von 1974.

The overall victory of the 24-hour race was won in 2018 by team Jim Cullen and Franz Beck in Group A with their 1968 Lola T70. For the second time in a row team Harrold and Wheeler won in their red chevron B23 / 36 built in 1979 in the Chevron Group of the HSR Classic Daytona. The team Tommy Dreelan and Aaron Scott with their 1987 Celtic Speed Porsche 962 were able to clinch their second victory in a row in Group C. Other repeat winners were Team Mike Gaulke and Thomas Merrill in Group F with the 1974 Porsche 911 JWE Motorsports.

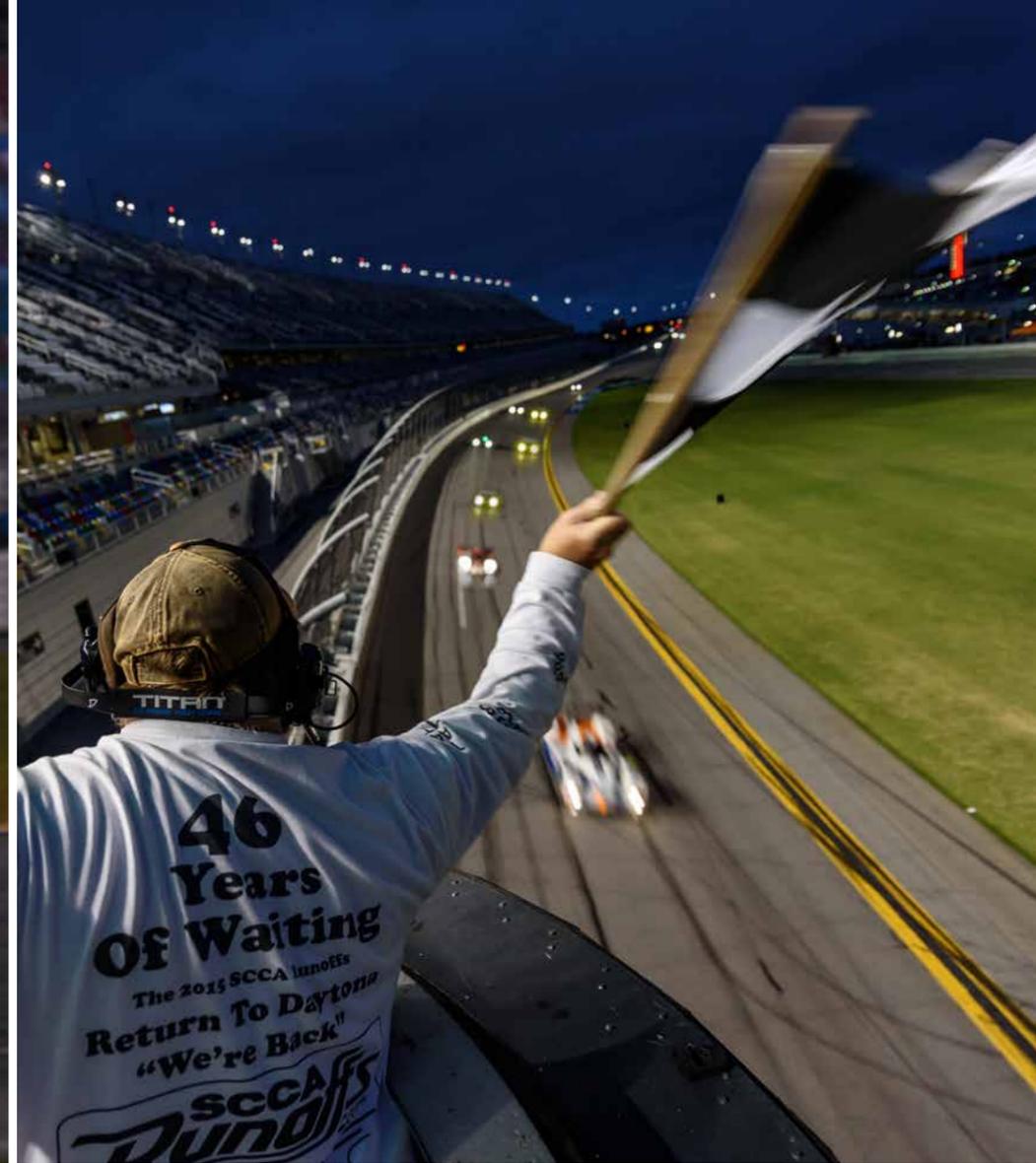
Klicken Sie das Symbol um das Video zu sehen.

Tap the symbol to see the video





FOTOS: HSR Daytona Classics



Das Team Steve Cohen und Ray Snowdon schafften es zum ersten Mal in der vierjährigen Geschichte des HSR Daytona Classic Rennens, dass ein Prototyp den Klassensieg erreichte. Sie schafften es, sich mit ihrem Oldsmobile Aurora GTS Prototyp einen deutlichen Vorsprung in der Gruppe D herauszufahren.

Die B.R.M. Chronographenuhr in Gruppe B ging an Walo Bertschinger und die italienische Sportwagenrennlegende Arturo Merzario, die mit ihrer 1968 Corvette Roadster auf den ersten Platz in der GT Klasse und den dritten Platz in der Gesamtwertung einfuhr. Die zweite B.R.M. Chronographen-Uhr in Gruppe D wurde an Neil Primrose, dem Top-Sieger der Prototyp-Klasse, bei seinem Daytona-Debüt vergeben. Primrose, der Schlagzeuger der schottischen Rockband Travis, überwand einige frühe Ausfälle, um alle anderen Prototypen der Gruppe D in seiner Lola B2K / 40 zu überholen.

The team Steve Cohen and Ray Snowdon made it for the first time in the four-year history of the HSR Daytona Classic race that a prototype reached the class victory. They managed to get a clear lead in Group D with their Oldsmobile Aurora GTS prototype.

The B.R.M. Group B chronograph watch went to Walo Bertschinger and Italian sports car racing legend Arturo Merzario, who took first place in the GT class and third overall in their 1968 Corvette Roadster. The second B.R.M. Group D chronograph watch was awarded to Neil Primrose, the top winner of the prototype class, on his Daytona debut. Primrose, the drummer of the Scottish rock band Travis, overcame some early failures to overtake all other group D prototypes in his Lola B2K / 40.

INTERCLASSICS MAASTRICHT





FOTOS: InterClassics - Gerlach Delissen



Jedes Jahr bildet die InterClassics in Maastricht der Auftakt der Oldtimersaison in den Benelux Ländern. Sie ist auch gleichzeitig eine der führenden Messen in Europa. An vier Tagen kamen rund 33.000 Besucher auf die 26. Ausgabe der InterClassics. Auf 35.000 Quadratmetern findet der Oldtimer-Enthusiast was das Herz begehrt. Vor allem die bunte Mischung macht die Messe interessant. Hier findet man vom exklusiven Luxusoldtimer bis hin zum Einsteigermodelle unter 25.000 Euro unterschiedlichste Exemplare.

Every year, the InterClassics in Maastricht marks the start of the classic car season in the Benelux countries. It is also one of the leading trade fairs in Europe. On four days, around 33,000 visitors came to the 26th edition of InterClassics. On 35,000 square meters of vintage enthusiasts will find what their heart desires. Especially the colorful mixture makes the fair interesting. Here you will find from the exclusive Luxusoldtimer to entry-level models under 25,000 euros a variety of copies.

MOTORWORLD Classics

BODENSEE

2019

10. - 12. MAI
MESSE FRIEDRICHSHAFEN



WWW.MOTORWORLD-CLASSICS-BODENSEE.DE



In diesem Jahr stand die italienische Marke Lancia im Mittelpunkt der Messe. Die Höhepunkte aus der mehr als 100-jährigen Geschichte der Marke wurden in Zusammenarbeit mit dem Lancia Club der Niederlande und von Belgien sowie diversen Museen in einem beeindruckenden Ausstellungspavillon präsentiert, darunter der einzige erhaltene Lancia D23 Spyder Pininfarina, zur Verfügung gestellt vom Louwman Museum.

Gianni Lancia, ambitionierter Sohn des Gründers Vincenzo und nach dessen Tod 1937 Direktor der Automarke, fand, dass Lancia sich im Rennsport beweisen musste. Er entwickelte ein Rennwagen-Programm, in Zusammenarbeit mit dem damals schon sechzigjährigen Konstrukteur Vittorio Jano, der von Alfa Romeo zu Lancia gewechselt hatte. Nach dem 2. Weltkrieg baute Gianni einen Rennwagen, der auf dem neuen Aurelia GT basierte, das D20 Coupé. Beim Targa Florio gewann Lancia, doch in Le Mans scheiterten die Autos. Lancia beschloss, zwei D20er technisch anzupassen und sägte das Dach ab, um einen offenen Rennwagen zu erhalten. Das Ergebnis war der Lancia D23. Später wurden noch zwei D20er umgebaut und mit einer De Dion-Hinterachse versehen, die die Straßenlage erheblich verbesserte.

This year, the Italian brand Lancia was the focus of the fair. The highlights from the more than 100-year history of the brand have been presented in collaboration with the Lancia Club of the Netherlands and Belgium, as well as several museums in an impressive exhibition pavilion, including the only surviving Lancia D23 Spyder Pininfarina, provided by the Louwman Museum.

Gianni Lancia, ambitious son of the founder Vincenzo and after his death in 1937 director of the car brand, found that Lancia had to prove himself in racing. He developed a racing car program, in collaboration with the then sixty-year-old designer Vittorio Jano, who had switched from Alfa Romeo to Lancia. After World War II, Gianni built a race car based on the new Aurelia GT, the D20 Coupé. The Targa Florio won Lancia, but in Le Mans failed the cars. Lancia decided to technically adapt two D20s and sawed off the roof to get an open race car. The result was the Lancia D23. Later, two D20er were rebuilt and provided with a De Dion rear axle, which significantly improved the road holding.

MOTORWORLD
BULLETIN



Bereits bei seinem Renndebüt beim Grand Prix von Monza holte dieser Lancia D23 Spyder Pininfarina dank seines Fahrers Felice Bonetto den zweiten Platz. Beim schwierigen Carrera Panamericana-Rennen in Mexiko setzte das Lancia-Rennteam fünf Autos ein: zwei D23er, den bei der InterClassics gezeigten für Bracco und einen zweiten für Castellotti, sowie drei neue D24er für Fangio, Bonetto und Taruffi. Bei der vierten Etappe verunglückte Bonetto tödlich, was den letztendlichen 1-2-3-Sieg von Lancia überschattete: Fangio wurde Erster, Taruffi Zweiter und Castellotti mit seinem D23 Dritter. Bracco war mit einem abgebrochenen Hinterrad ausgeschieden. Die Farbe Blau ist für einen italienischen Rennwagen außergewöhnlich. In dieser Farbe startete das Auto 1953 in Monza. Dies ist der einzige erhaltene Original-Lancia D23, Baujahr 1953, zur Verfügung gestellt vom Louwman Museum und im Jahresthemenbereich der InterClassics Maastricht ausgestellt. Insgesamt waren 25 einzigartige Lancias zu sehen, darunter der Lancia Astura Pininfarina von 1938, der Lancia Delta HF Integrale Martini 5 von 1992 sowie der Lancia Aurelia B247 Spider von 1956.

Already in his race debut at the Monza Grand Prix, this Lancia D23 Spyder Pininfarina took second place thanks to his driver Felice Bonetto. In the difficult Carrera Panamericana race in Mexico, the Lancia racing team used five cars: two D23s, shown at the InterClassics for Bracco and a second for Castellotti, as well as three new D24ers for Fangio, Bonetto and Taruffi. On the fourth leg, Bonetto was deadly, overshadowing Lancia's eventual 1-2-3 victory: Fangio finished first, Taruffi second and Castellotti third with his D23. Bracco had left with a broken rear wheel. The color blue is exceptional for an Italian racing car. In this color the car started in Monza in 1953. This is the only surviving original Lancia D23, built in 1953, provided by the Louwman Museum and exhibited in the annual theme area of the InterClassics Maastricht. A total of 25 unique Lancias were on display, including the 1938 Lancia Astura Pininfarina, the 1992 Lancia Delta HF Integrale Martini 5 and the 1956 Lancia Aurelia B247 Spider.



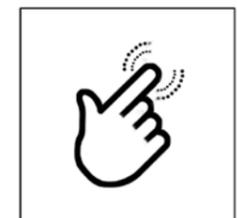


Das Angebot dieser Messe war sehr vielfältig, sowohl für Käufer als auch für Oldtimer-Liebhaber. Das britische Auktionshaus Coys veranstaltete seine größte Auktion in der Geschichte der InterClassics Maastricht. Unter anderem kam ein Oldtimer der Poplegende Phil Collins unter den Hammer. Die circa 300 Aussteller zeigten ihre schönsten und exklusivsten Classic Cars und alles, was damit zusammenhängt, von Komponenten bis zu Sammlerobjekten. Außerdem konnten die Besucher auf dem Circuit de Monte Carlo simracen. Dazu standen zwei hochwertige Full Motion-Rennsimulatoren bereit. Der fünffache Weltmeister im Simracen, Bono Huis aus Maastricht, trat live im Simracen gegen den niederländischen Profifahrer Xavier Maassen auf dem Circuit de Monte Carlo 1966 an, eine Premiere in der Welt der Oldtimer-Messen. Das Classic Car, mit dem dieses Rennen gefahren wurde, war der 1975er McLaren M23. Es gewann Bono Huis.

The offer of this fair was very varied, both for buyers and for classic car lovers. The British auction house Coys held its biggest auction in the history of the InterClassics Maastricht. Among other things, a vintage car of Pop legend Phil Collins came under the hammer. The approximately 300 exhibitors showed their most beautiful and most exclusive classic cars and everything connected with them, from components to collectors' items. In addition, visitors could simulate on the Circuit de Monte Carlo. These were two high-quality full-motion racing simulators ready. The five-time world champion in Simracen, Maastricht's Bono Huis, performed live at the Simracen against the Dutch professional racer Xavier Maassen at the Circuit de Monte Carlo in 1966, a premiere in the world of classic car fairs. The classic car with which this race was driven was the 1975 McLaren M23. It won Bono Huis.



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



BARNFIND

WHEELS



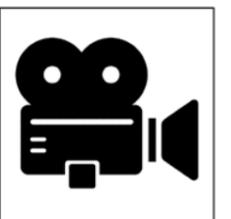


In Frankreich wurde vor kurzem eine sehr interessante Sammlung aufgelöst. Auf einem Gelände in Tarbes / Südfrankreich lagerten jahrzehntelang einige echte Raritäten, die am letzten Wochenende bei dem Auktionshaus Interencheres / Adam Encheres zur Versteigerung kamen. Das Besondere an den gefundenen Fahrzeugen ist, dass unter den 81 Klassikern einige echte Raritäten zu finden sind. Normalerweise finden sich bei solchen Sammlungen ein oder zwei außergewöhnliche Unikate. Bei dieser Auktion waren es aber tatsächlich mehrere durchaus seltene Automobile, die zur Versteigerung kamen. Darunter zum Beispiel ein Porsche 356 Type Pré A, Delage Type DM, Rolland Pilain Type 22 Serie II, Lamborghini Miura P400, Lancia Flaminia Coupé oder der Packard Type Clipper 846.

A very interesting collection was recently dissolved in France. On a site in Tarbes / Southern France some real rarities were stored for decades, which came to auction last weekend at the auction house Interencheres / Adam Encheres. The special feature of the vehicles found is that some real rarities can be found among the 81 classics. Normally one or two unique pieces are found in such collections. In this auction, however, there were actually quite a few rare cars that came to auction. These include, for example, a Porsche 356 Type Pré A, Delage Type DM, Rolland Pilain Type 22 Series II, Lamborghini Miura P400, Lancia Flaminia Coupé or the Packard Type Clipper 846.

Klicken Sie das Symbol um das Video zu sehen.

Tap the symbol to see the video





Viele der Fahrzeuge standen im Freien und wurden von der Natur überwältigt. Für die Auktion wurden die Fahrzeuge zum Teil vom Unkraut befreit und aus dem Gebüsch gezogen. Fast alle Fahrzeuge befinden sich in einem sehr desolaten Zustand und müssten aufwendig restauriert werden. Bei manchen Fahrzeugen sicherlich in Anbetracht des eigentlichen Wertes eher unrentabel, doch bei anderen Modellen durchaus eine lukrative Chance, günstig ein absolutes Unikat zu erwerben.

Der Lamborghini Miura brachte bei der Auktion einen Gesamterlös von 560.000 Euro. Zwei weitere Überraschungen ließen nicht lange auf sich warten. Der Porsche 356 Pre A erzielte ganze 48.000 Euro und der Jaguar E-Type 99.000 Euro.

Many of the vehicles were outdoors and were overwhelmed by nature. For the auction, the vehicles were partially freed from the weeds and pulled out of the bushes. Almost all vehicles are in a very desolate state and would have to be restored consuming. In some vehicles certainly considering the actual value rather unprofitable, but in other models quite a lucrative opportunity to buy cheap an absolute unique.

The Lamborghini Miura brought in the auction a total proceeds of 560,000 euros. Two more surprises were coming up. The Porsche 356 Pre A achieved a bit of 48,000 euros and the Jaguar E-Type 99,000 euros.



Ein ganz besonderes Highlight war auch der Hotchkiss J.A.G Grégoire von 1947. Laut der französischen Carte Gris ist dies der J.A.P Prototyp dieses Modells. Auf der Basis dieses Modells entstanden später bei Hotchkiss 247 Fahrzeuge dieses Modells. Ausgestattet ist dieses Fahrzeug mit einem Vierzylinder-Boxermotor. Das frontgetriebene Coupé präsentierte sich seinerzeit sehr luxuriös. Die Modelle waren sehr teuer und der Absatz lief nur schleppend. Daher wurde die Produktion dieses Modells sehr bald wiedereingestellt. Heute gibt es nur noch sehr wenige Exemplare.

A very special highlight was the Hotchkiss J.A.G Grégoire from 1947. According to the French Carte Gris this is the J.A.P prototype of this model. On the basis of this model emerged later at Hotchkiss 247 vehicles of this model. This vehicle is equipped with a four-cylinder boxer engine. The front-wheel drive coupe was very luxurious at the time. The models were very expensive and sales were sluggish. Therefore, the production of this model has been re-set very soon. Today there are only very few copies left.

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



GRAND PRIX ICE CHALLENGE

Erstausgaben haben ihren Reiz, noch dazu wenn diese historische Wurzeln haben. In den fünfziger Jahren galt Skijöring, also wenn ein Skifahrer von einem Auto an einem Seil gezogen wird, als gefährlichster Sport überhaupt. Porsche 550 Spyder, 356er und der superleichte von dem Rennfahrer Otto Mathé in den fünfziger Jahren konstruierte „Fetzenflieger“ kämpften damals schon in Zell am See um die Positionen.

First editions have their own charm, even if they do have historical roots. In the fifties, when a skier was pulled by a car on a rope, Skijöring was considered the most dangerous sport ever. Porsche 550 Spyder, 356er and the super lightweight „Fetzenflieger“ constructed by the racing driver Otto Mathé in the fifties fought for the positions in Zell am See.

FOTOS / TEXT: Tobias Aichele





Das junge Organisations-Duo Ferdinand Porsche, Urenkel des Firmengründers, und sein Studienfreund Vinzenz Greger stellen gleich in der Erstaussgabe des GP Ice Race vom 18. bis 20. Januar 2019 ein Motorsport-Spektakel ohne Beispiel auf die Beine – mit einer Promi-Dichte, die nur noch von Lord of March in Goodwood getoppt wird und einer unglaublichen Fahrzeug-Vielfalt: Schirmherr Striezel Stuck zirkelte den Auto Union Typ C-Rennwagen von 1938 um den Eis-Parcours, das Prototyp-Museum in Hamburg präsentierte den authentischen Fetzeflieger mit Fuhrmann-Triebwerk, Emanuele Maria Tabacchi den legendären 550 Spyder mit dem großen von Michael May konstruierten Spoiler, Le Mans-Sieger Marc Lieb einen privaten Porsche 924, Matthias Kahle den Skoda RS, Jochi Kleint den zweimotorigen VW Golf 2 Pikes Peak von 1987, Walter Röhrl den Audi Sport Quattro und Daniel Abt den Formel E-WM-Renner. Der VW-Konzern war also mit nahezu allen Marken vertreten und von den privaten Sammlern, bei denen Fahrspaß über dem Sammeln in beheizten Garagen steht, kam die Vielfalt.

The young organization duo Ferdinand Porsche, great-grandson of the company's founder, and his study friend Vinzenz Greger will set up a motorsport spectacle without precedent in the first edition of the GP Ice Race from 18 to 20 January 2019 - with a celebrity density, which is topped only by Lord of March at Goodwood and an incredible variety of vehicles: patron Striezel Stuck drove the Auto Union Type C racing car from 1938 on the ice track, the Prototype museum in Hamburg presented the authentic Fetzeflieger with Fuhrmann Engine, Emanuele Maria Tabacchi the legendary 550 Spyder with the large spoiler designed by Michael May, Le Mans winner Marc Lieb a private Porsche 924, Matthias Kahle the Skoda RS, Jochi Kleint the twin-engined VW Golf 2 Pikes Peak from 1987, Walter Röhrl Audi Sport Quattro and Daniel Abt the Formula E-World Cup racer. The VW group was therefore represented with almost all brands. Private collectors, for whom driving pleasure is above collecting in heated garages, brought the variety.





Das Team der Solitude GmbH, die PR- und Veranstaltungsagentur mit Sitz in der Motorworld Region Stuttgart, mit dem tollkühnen Skifahrer Rainer Kühlwein startete auf einem Porsche 911 L von 1968 in der Klasse Skijöring und wurde während der Veranstaltung für das beste Outfit gefeiert.

Für eine Erstveranstaltung lief alles erstaunlich rund. Befremdend war höchstens die gemischte Wertung: Wie soll ein Porsche 356 gegen einen allradgetriebenen Mitsubishi Evo 9 gewinnen? Dieser Mix wertete die richtigen Klassiker etwas ab und rückte dafür die Vielfalt und die Faszination der Neuzeit in den Vordergrund. Vielleicht der richtige Ansatz, um mehr und jüngere Zuschauer anzusprechen. Denn tatsächlich lockte das Event über 8.000 Besucher bei Dauerfrost hinter dem Ofen vor; auffällig war dabei auch, wieviel junge Menschen darunter waren und in Instagram ein wahres Feuerwerk an Fotos zündeten. Die Zukunft hat begonnen.

The team from Solitude GmbH, the PR and event agency based in the Motorworld Region Stuttgart, with the daring skier Rainer Kühlwein, started on a Porsche 911 L from 1968 in the Skijöring class and was celebrated during the event for the best outfit. Everything went surprisingly well for a first event.

The only critic might be the mixed rating: How should a Porsche 356 win against a four-wheel drive Mitsubishi Evo 9? This mix valued the right classics a little bit and brought the diversity and fascination of modern times to the fore. Maybe the right approach to appeal to more and younger viewers. In fact, the event attracted over 8,000 visitors to the permafrost behind the stove; It was also striking how many young people were among the spectators and in Instagram a real firework of photos set off. The future has begun.

VINTAGE STONY



FOTOS: Vintage Stony

58 Ausgabe 82 / 2019



MOTORWORLD
BULLETIN



FOTOS: HSR Daytona 24 Hours



Seit zehn Jahren findet jeweils am Neujahrstag in Stony Stratford / Großbritannien auf dem historischen Marktplatz das Vintage Stony Oldtimer Treffen statt. Das ursprüngliche Konzept dieses Treffens beinhaltete Vorkriegsfahrzeuge und Motorräder. Allerdings haben sich über die letzten Jahre auch immer jüngere Klassiker dazugesellt und somit ist das Treffen heute eine sehr illustre Ansammlung an klassischen Fahrzeugen. Die Vorkriegsfahrzeuge versammelten sich vor allem auf dem Marktplatz. Fahrzeuge, die nach 1940 gebaut wurden, durften in den zulaufenden Straßen Parken. In den Pubs wurde gefeiert und es entstand eine sehr familiäre Atmosphäre. Die weiteste Anreise hatte ein Besitzer mit seinem Invicta Low Chassis.

For the last ten years, the Vintage Stony Classic Car meeting has been taking place on New Year's Day in Stony Stratford / Great Britain on the historic market place. The original concept of this meeting included pre-war vehicles and motorcycles. However, more and more younger classics have been added over the last few years and so the meeting is a very illustrious collection of classic vehicles today. The pre-war vehicles gathered mainly in the marketplace. Vehicles built after 1940 were allowed to park in the narrow streets nearby. People celebrated in the pubs and it was a very family atmosphere. The longest journey had an owner with his Invicta low chassis.



Das Neue Jahr wurde gegen Mittag mit einer einminütigen Kakophonie mit Motorengeräuschen und Hupen begrüßt. Darunter auch der Lotus 20 Formel Junior Rennwagen und der Lotus Elan Entwicklungswagen von Jim Clark. Motorrad Enthusiasten kommen bei dem Vintage Stony Treffen ganz und gar auf ihre Kosten. Zu sehen sind hunderte echte Vorkriegs-Raritäten. Darunter schöne Exemplare wie die 1932 Indian Scout, 1939 Ariel W/NG 350ccm, 1930 Norton Model 19 oder 1926 Morgan Aero. Als bestes unrestauriertes Motorrad wurde eine Brough Superior prämiert. Das älteste Fahrzeug am Marktplatz war das Dreirad Leon Bollée von 1896.

The New Year was greeted at noon with a one-minute cacophony of engine noise and horns. Including the Lotus 20 Formula Junior race car and the Lotus Elan development car by Jim Clark.

Motorcycle enthusiasts will get their money's worth at Vintage Stony eeting. You can see hundreds of real pre-war rarities. Including beautiful specimens such as the 1932 Indian Scout, 1939 Ariel W / NG 350cc, 1930 Norton Model 19 or 1926 Morgan Aero. The best unrestored motorcycle was awarded a Brough Superior. The oldest vehicle on the marketplace was the tricycle Leon Bollée from 1896.

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



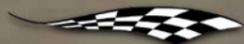
SORTIE DE GRANGE

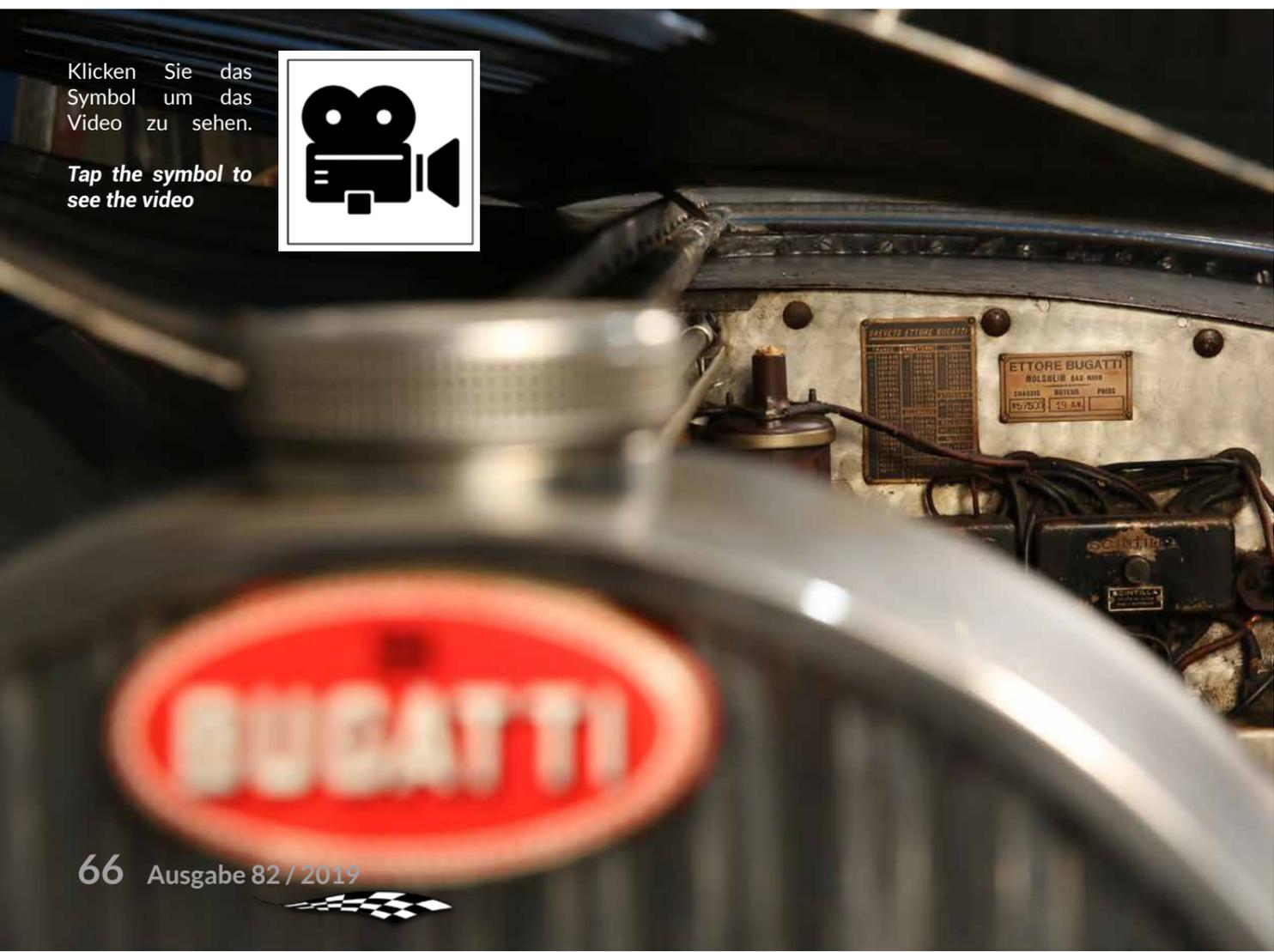
August Thomassen war eines von fünf Kindern, geboren 1923 in Maastricht. Sein Vater war Apotheker und seine Mutter französischer Herkunft lebte für die Malerei, Literatur, Musik und Kultur. Thomassens Vater war einer der ersten, der in Maastricht ein Auto fuhr, und seine älteste Tochter war die erste Frau, die einen Führerschein in der Stadt hatte! Samstags durfte der junge August seinen Vater im Auto begleiten und Medikamente in die umliegenden Dörfer liefern. Das Auto war auch im Mittelpunkt ihrer Ferien und brachte die Familie durch Frankreich. Automobile faszinierten August und er machte sein erstes Modell aus Holz, als er acht Jahre alt war. Es war eine Leidenschaft, die ihn nie verlassen hat.

Jahrzehntlang standen drei Bugattis und eine Citroen in einem ehemaligen Atelier. Thomassen hatte Angst, dass die Fahrzeuge gestohlen werden und hatte den Zugang zu dem Atelier mit schweren Sandsäcken zugestellt. Jetzt wurden die Türen geöffnet und die Fahrzeuge ans Tageslicht gebracht. Alle Fahrzeuge werden bei Artcurial während der Rétromobile in Paris zur Versteigerung gebracht.

August Thomassen was one of five children, born in Maastricht in 1923. His father was a pharmacist and his mother, of French origin, lived for painting, literature, music and culture. Thomassen's father was one of the first people to drive an automobile in Maastricht and his eldest daughter the first woman to have a driver's licence in the town! On Saturdays, young August was allowed to accompany his father in the car, delivering medications to the surrounding villages. The car was also a feature of their holidays, transporting the family to France. Automobiles held a real fascination for August and he made his first model of a car in wood when he was eight. It was a passion that never left him.

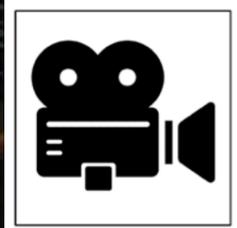
For decades, three Bugattis and a Citroen were in a former studio. Thomassen was worried that the vehicles would be stolen and had given access to the workshop with heavy sandbags. Now the doors were opened and the vehicles brought to light. All vehicles will be auctioned at Artcurial during the Rétromobile in Paris.





Klicken Sie das Symbol um das Video zu sehen.

Tap the symbol to see the video



August war ein ungewöhnliches Kind, das immer auf der Suche nach einem Abenteuer davonlief. Im Alter von neun Jahren fiel er von einer Brücke und lag drei Wochen im Koma. Er hatte auch Kinderlähmung und überlebte. Während seiner Teenagerzeit wurde er zum „Enfant Terrible“ der Familie. Während sein Bruder und seine Schwestern zur Universität gingen, verbrachte August lieber Zeit mit Handwerkern, Technikern und Mechanikern. Obwohl seine Familie es verboten hatte, führte ihn seine Faszination für Geschwindigkeit und Bewegung in den Radsport, in dem er viele Siege gewann. Seine Schwestern hielten seine Trophäen in ihren Schlafzimmern versteckt. Seine Eltern erlaubten ihm, die Schule mit 15 Jahren zu verlassen und sich der berühmten Autoschule in Den Bosch anzuschließen. Zu diesem Zeitpunkt begann er auch mit seinen Skulptur-Arbeiten.

Der Krieg brach aus. Sein älterer Bruder wurde ein Anführer im Widerstand. Eines Abends, als er den Menschen beim Überqueren der Grenze half, wurde er von den Deutschen entdeckt.

August was an unusual child who was always running off in search of an adventure. At the age of nine, he fell from a bridge and was in a coma for three weeks. Having also survived infantile paralysis and polio, he became the 'enfant terrible' of the family during his teenage years. While his brother and sisters went to university, August preferred to spend time with craftsmen, technicians and mechanics. Although his family forbade it, his fascination for speed and movement led him into cycle racing, in which he won many victories. His sisters kept his trophies out of sight in their bedrooms. His parents allowed him to leave school at 15 and join the famous Autoschool in Den Bosch. This was also when he first took up sculpture.

War broke out. His older brother was a leader in the resistance. One evening, while helping people cross the border, he was spotted by the Germans.

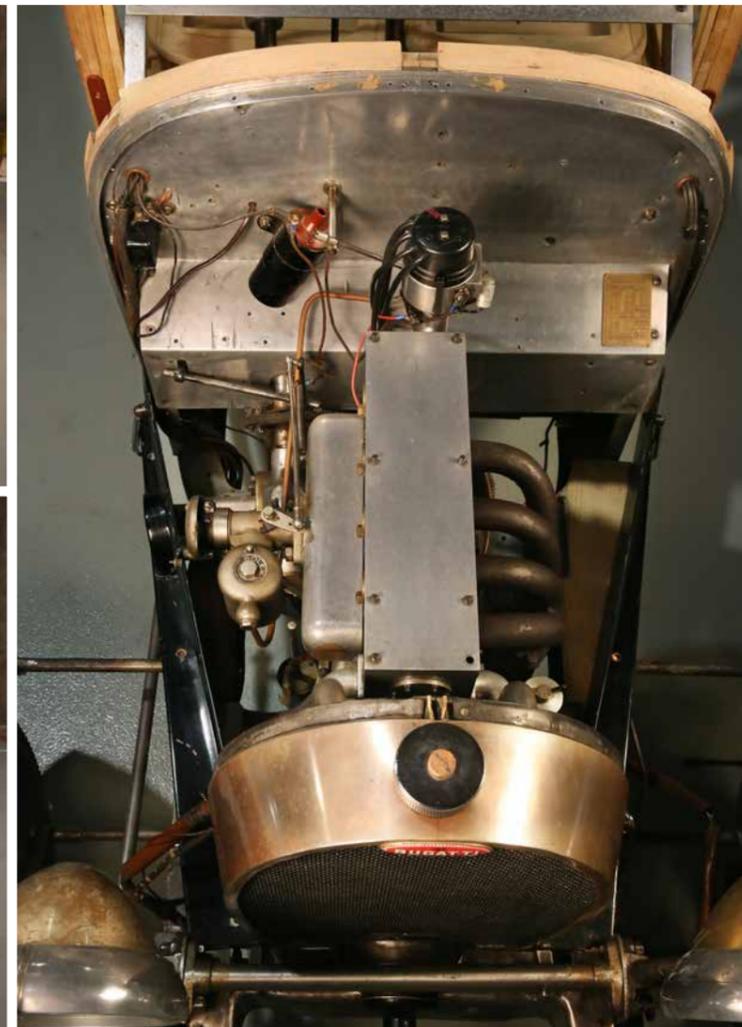
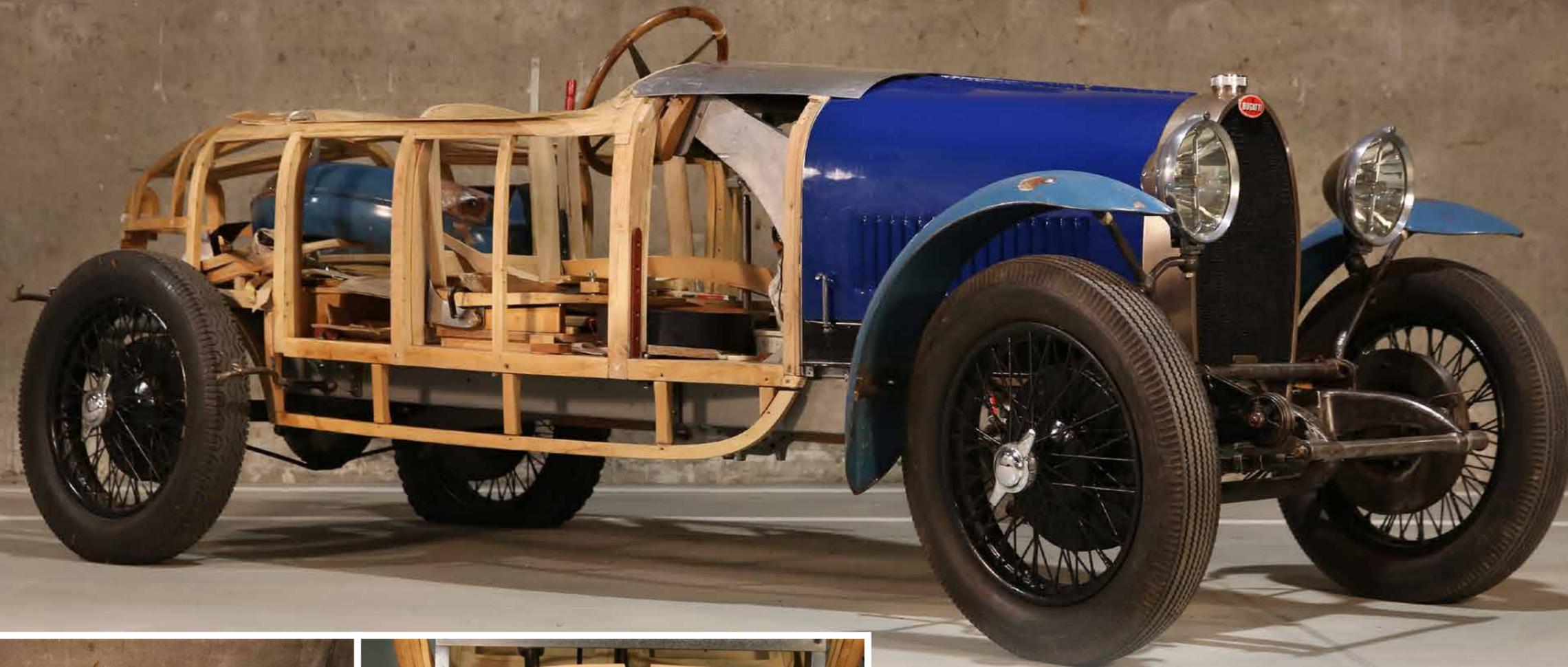


Nach dem Krieg baute er aus Ersatzteilen ein Motorrad und reiste fünf Monate lang durch Spanien. Er verbrachte drei Monate an der Akademie der Bildenden Künste in Madrid und im Prado, wo er begann, seine Bestimmung zu verstehen: die Schönheit der menschlichen Form durch Skulpturen zu studieren. Nach seiner Rückkehr aus Spanien wurde er an der Königlichen Akademie der Bildenden Künste in Brüssel zugelassen, wo er seinen Abschluss erhielt und einen ersten Preis für ein Porträt erhielt. Sein erster Auftrag war für zwei drei Meter hohe Skulpturen für die Biskuitfabrik „Liga“. Mit seinem Einkommen kaufte er ein Grundstück in Belgien und baute ein Atelier, in dem sein zukünftiger Bugatti T49 und T57 sowie der Citroën Trèfle fast 60 Jahre lang untergebracht wurden.

After the war, he built a motorcycle from spare parts and travelled around Spain for five months. He spent three months studying at the Academy of Fine Arts in Madrid and the Prado, where he began to understand his destiny: to study the beauty of the human form through sculpture. On his return from Spain, was admitted to the Royal Academy of Fine Art in Brussels, where he obtained his degree and won a first prize in portraiture. His first commission was for two sculptures three metres high for the 'Liga' biscuit factory. With his earnings he bought a piece of land in Belgium and built a studio where his future Bugatti T49 and T57, and the Citroën Trèfle, would reside for nearly 60 years.



1929 BUGATTI TYPE 40



Am 5. Dezember 1928 erhielt die Garage Stand Auto in Paris einen Auftrag für das Chassis 40719 und die Chassis 40716, 40717 und 40718. Die Zahlung für diese vier Bestellungen von jeweils 31 025 Franken wurde später storniert. Das Bugatti-Verkaufsregister zeigt jedoch «40719/633, 25. Februar 1929» an Stand Auto in Paris ausgeliefert. Dies bedeutete, dies ist das Datum, an dem das Chassis von der Fabrik an die Pariser Händler geliefert wurde, und obwohl die Rechnung scheinbar noch nicht beglichen war, wurde das Chassis aus dem Lager genommen.

Bis zum 11. November 1929 gibt es kein anderes Zeichen für das Auto, als es auf einer Liste der in der 15. Rue du Débarcadère in Paris eingelagerten Fahrzeuge auftaucht. Das Chassis 40719 und 40604 war gerade aus Dastes Geschäft, den Vanvooren-Karosseriebauern in Courbevoie, zurückgeholt worden, hatte aber keinen Körper gehabt. Das ursprüngliche Verkaufsregister weist auch auf die erste Erwähnung seiner Lieferung in Bleistift am 25. Februar 1929 hin: „III Grand Prix Bugatti“. Dies bezieht sich darauf, dass das Fahrgestell einer der Preise für den «Dritten Bugatti Grand Prix» ist, der am 1. Juni 1930 ausgetragen wurde und zum zweiten Mal in Folge von Juan Zanelli gewonnen wurde.

An order was made by the garage Stand Auto of Paris on 5 December 1928, for chassis 40719, along with chassis 40716, 40717 and 40718, but the payment for these four orders of 31 025 francs each was later cancelled. However, the Bugatti sales register shows « 40719/633, 25 February 1929 » in the name of Stand Auto of Paris. This signified the date the chassis was delivered by the factory to the Parisian dealers, and so, even though the bill appears not to have been settled, the chassis was taken out of stock.

There is no other sign of the car until 11 November 1929 when it appears on a list of vehicles in storage at 15 rue du Débarcadère in Paris. Chassis 40719 and 40604 had just been brought back from Daste's business, the Vanvooren coachbuilders in Courbevoie, but hadn't been bodied. The original sales register also indicates, written in pen over the first mention of its delivery in pencil, on 25 February 1929 : « III Grand Prix Bugatti ». This refers to the chassis being one of the prizes for the « Third Bugatti Grand Prix », held on 1 June 1930, won for the second time in a row by Juan Zanelli.

1932 Bugatti TYPE 49 BERLINE 2/4



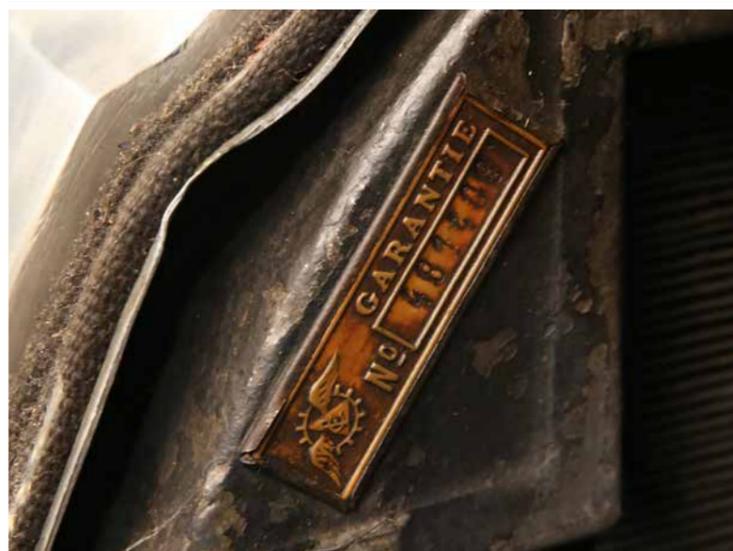
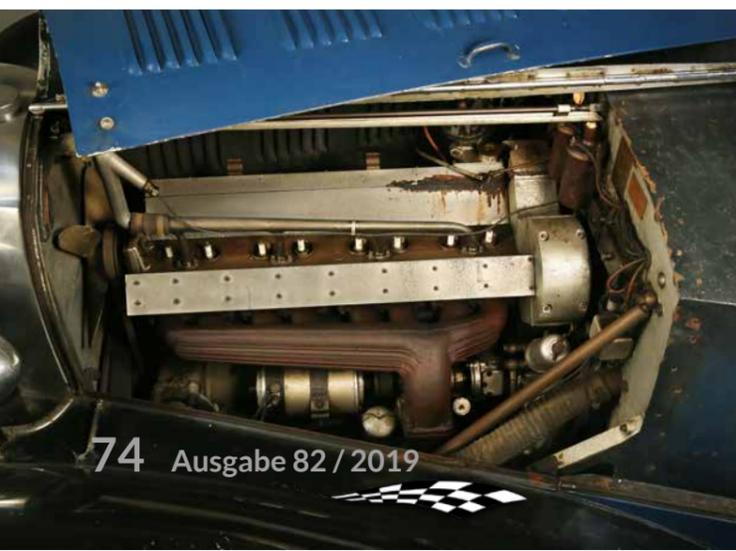
Das Chassis 49487 wurde im Januar 1932 fertiggestellt und die Karosserie wurde einige Monate später montiert. Es war die längere Version mit einem Radstand von 3,22 m. Der Motor (Nr. 348), die erste von 18 Versionen, wurde im Dezember 1931 in der Fabrik montiert. Die Karosserie wurde von Vanvooren in Courbevoie gebaut, wie im Bugatti-Register für Karosserien vermerkt: «Die 2/4-Türer-Limousinenkarosserie von Vanvooren, Courbevoie, am Chassis 49487, wurde der Fabrik am 7. Juni 1932 für 21.500 Fr. in Rechnung gestellt. »Diese Karosserie war die Nummer 2316 in der Liste der Vanvooren-Karosserien, und ein identisches Auto, das Chassis 49488, mit der Karosserie 2317, verließ am 27. Juni 1932 die Werkstatt in Courbevoie.

Drei Monate später, am 1. Oktober 1932, wurde der Vanvooren-Salon 49487 auf der Straße zur Motor Show im Grand Palais transportiert, wo er als Vorführwagen für die Marke Bugatti diente. Zurück in der Fabrik, wurde er von Bugatti-Vertretern in den Jahren 1933 und 1934 eingesetzt.

Chassis 49487 was finished in January 1932 and the coachwork was fitted several months later. It was the longer version, with a wheelbase of 3.22m. The engine (n°348), the first of 18 versions, was assembled at the factory in December 1931. The body was built by Vanvooren, in Courbevoie, as recorded in the Bugatti coachwork register : « The 2/4-door saloon coachwork by Vanvooren, Courbevoie, on chassis 49487, was billed to the factory on 7 June 1932, for the sum of 21,500 fr. » This body was number 2316 in the list of Vanvooren creations, and an identical car, chassis 49488, body 2317, left the workshop in Courbevoie on 27 June 1932.

Three months later, on 1 October 1932, the Vanvooren saloon 49487 was transported by road to the Motor Show at the Grand Palais, where it served as a demonstration car for the marque. Once back at the factory, it was used by Bugatti representatives during 1933 and 1934.

1937 BUGATTI TYPE 57 CABRIOLET



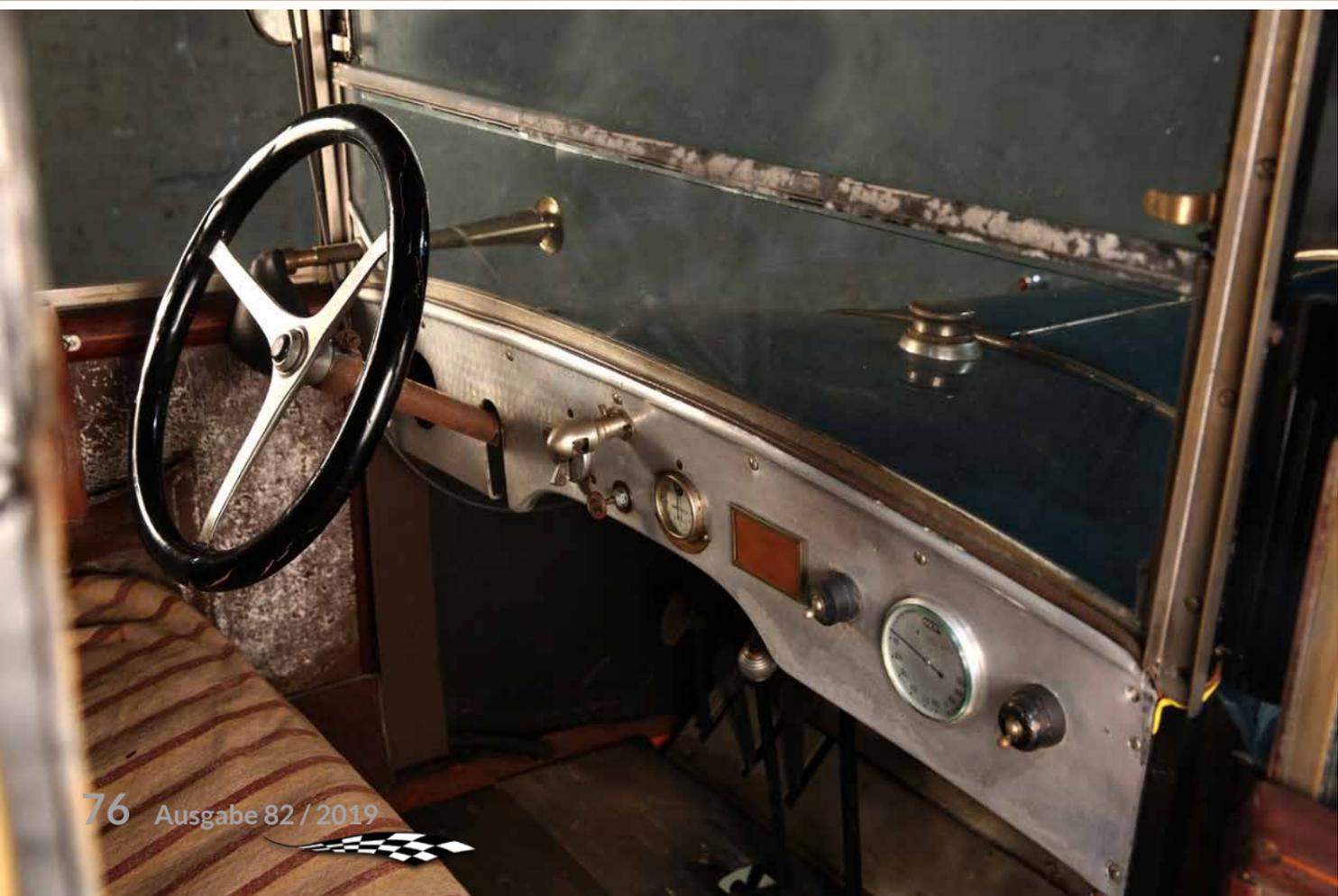
Dieser Bugatti Type 57 wurde im Januar 1937 gebaut, als Chassis 57500 mit dem Motor 373 ausgestattet und zwar gleichzeitig mit sieben weiteren Chassis desselben Modells. Am 9. Februar 1937 war das Chassis 57500 Gegenstand eines Auftrages des Bugatti-Vertreters Jean Sechaud in Genf, und der Auftrag gab einen geplanten Liefertermin am 12. Februar an. Ausnahmsweise hielt sich die Fabrik daran und das Chassis wurde am 15. Februar 1937 ausgeliefert.

Die Aufzeichnungen von Graber zeigen Vertragsnummern (die sich möglicherweise auf die Karosserienummern beziehen) ab 300 im September 1934 an. 300 war ein 4-sitziges Bugatti-Cabriolet, Fahrgestell 57161, und das erste von neun zwischen 1934 und 1937 von Graber gebauten Bugatti 57-Cabriolets. Die anderen 1936 gebauten waren die Fahrgestellnummern 57394-57444-57448-57483 und 1937 das Fahrgestell 57446-57447-57500 und 57539. Bei diesen Cabriolets lagen die Referenznummern der Graber-Karosserien zwischen 300 für Chassis 57161 bis 372 für das endgültige Chassis 57539. Diese Greifer Typ 57 haben alle überlebt. Ihre Körper unterscheiden sich in bestimmten Details. Das Chassis 57444-57448-57483-57446 hatte in der Reihenfolge, in der sie gebaut wurden, eine Motorhaube mit drei Reihen von drei vertikalen Lamellen. Die Karosserie des Chassis 57447 hatte fünf Reihen von fünf Lamellen, die in einem Winkel angeordnet waren, und 57500 war der einzige, der fünf Reihen von vertikalen Lamellen hatte. Darüber hinaus waren die Karosserien von 57171-57394 und 57539 in Design und Form einzigartig.

This Bugatti Type 57 started life in January 1937, when chassis 57500 was fitted with engine 373, at the same time as seven other chassis of the same model. On 9 February 1937, chassis 57500 was the subject of an order by the Bugatti agent in Geneva, Jean Sechaud, and the build sheet states a planned delivery date of 12 February. For once, the factory kept to time, and the chassis was delivered on 15 February 1937.

Graber's records indicate contract numbers (which possibly refer to the body numbers), starting with 300 in September 1934. And thus, car no. 300 was a 4-seater Bugatti cabriolet, chassis 57161, and the first of nine Bugatti 57 cabriolets built by Graber between 1934 and 1937. The others built in 1936 were chassis numbers 57394-57444-57448-57483 and in 1937, chassis 57446-57447-57500 and 57539. For these cabriolets, the reference numbers of the Graber bodies ranged between 300 for chassis 57161 to 372 for the final chassis 57539. These Graber Type 57s have all survived. Their bodies all differ in particular details. Chassis 57444-57448-57483-57446, in the order they were built, had a bonnet with three rows of three vertical louvers. The coachwork of chassis 57447 had five rows of five louvers placed at an angle, and 57500 was the only one to have five rows of vertical louvers. Moreover, the bodies of 57171-57394 and 57539 were unique in their design and styling.

CITROËN HP5



André Citroën wollte die 5 PS zu einem „echten“ Auto machen, nicht zu einem einfachen Cyclecar, aber den Bedürfnissen derjenigen entsprechen, die sich keine 10 PS leisten konnten. Durchdacht, sparsam und robust werden die 5 PS schnell sehr beliebt. Zunächst als zweisitziger Tourer angeboten, wurde das Sortiment um ein Cabriolet erweitert, dann um einen dreisitzigen Tourer in Form eines Kleeblattes.

André Citroën wanted to make the 5 HP a „real“ car, not a simple cyclecar, but one able to meet the needs of those who could not afford a 10 HP. Well designed, economical and robust, the 5 HP quickly becomes very popular. Initially offered as a two-seater tourer, the range was extended to a cabriolet, then a three-seater tourer in the shape of a cloverleaf.

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



CLASSIC AUTO MADRID

Vom 22. bis zum 24. Februar 2019 findet in Madrid zum zehnten Mal im Casa De Campo Pavillon in Madrid die Oldtimer-Messe ClassicAuto statt. In der 20.000 Quadratmeter großen Ausstellungsfläche des Glasgebäudes im Zentrum der Hauptstadt werden mehr als 250 Aussteller aus einem Dutzend Ländern erwartet. Erwartet werden Händler, Versicherungen, Restauratoren und Hersteller aus der europäischen Branche. In der großen Halle werden klassische Fahrzeugmarken wie Aston Martin, Porsche, Rolls Royce, Mercedes, Bentley, Jaguar, Alfa Romeo, Hispano Suiza, Seat, Citroën usw. gezeigt und Motorräder Montesa, Vespa, Lambretta, BMW, Lube, Norton, Ossa, Harley Davidson, Derbi, Bultaco, Yamaha, Honda und Suzuki.

From the 22nd to the 24th of February 2019, the classic car fair ClassicAuto will take place in Madrid for the tenth time in the Casa De Campo pavilion in Madrid. More than 250 exhibitors from a dozen countries are expected in the 20,000-square-meter exhibition space of the glass building in the center of the capital. Expected are dealers, insurance companies, restorers and manufacturers from the European branch. In the large hall classic vehicle brands such as Aston Martin, Porsche, Rolls Royce, Mercedes, Bentley, Jaguar, Alfa Romeo, Hispano Suiza, Seat, Citroën, etc. are shown and motorcycles Montesa, Vespa, Lambretta, BMW, Lube, Norton, Ossa, Harley Davidson, Derbi, Bultaco, Yamaha, Honda and Suzuki.



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 Region Stuttgart
- MOTORWORLD München
- MOTORWORLD Zeche Ewald-Ruhr
- MOTORWORLD Mallorca
- MOTORWORLD Manufaktur Berlin
- MOTORWORLD Manufaktur Metzingen
- MOTORWORLD Manufaktur Rüsselsheim Rhein-Main
- MOTORWORLD Manufaktur Region Zürich

Erkunden Sie auf YouTube das erfolgreiche Konzept:
[Motorworld](#)



MOTORWORLD
RAUM FÜR MOBILE LEIDENSCHAFT

FAHRZEUGMARKT
SHOWROOMS

RESTAURANTS
LOUNGES

BARS

GLAS
ENSTELLBOXEN

MODE
ACCESSOIRES
& LIFESTYLE

HANDEL & SERVICE: OLDTIMER
LUXUSFAHRZEUGE, SPORTWAGEN
MOTORRÄDER ...

FACH-WERKSTÄTTEN
SERVICE-BETRIEBE
SPEZIALISTEN

Dienstleister
Service-Agenturen

HANDELSFLÄCHEN
SHOPS



Classic Auto Madrid feiert sein zehnjähriges Jubiläum und setzt dabei erneut auf die Interaktion des Mobilitäts-Enthusiasten mit dem Salon durch ein umfangreiches Programm. Es werden rund zwanzig Aktionen stattfinden, darunter Tribute, Jubiläen, Zusammenkünfte, Sonderausstellungen, Produktpräsentationen, Vorträge und Gesprächskolloquium mit dem Ziel, klassische Fahrzeuge und die Menschen und Organisationen zu fördern, die zu deren Erhalt beitragen.

Classic Auto Madrid celebrates its tenth anniversary, once again relying on the mobility enthusiast's interaction with the salon through an extensive program. There will be around twenty actions, including tributes, anniversaries, gatherings, special exhibitions, product launches, lectures and colloquia with the aim of promoting classic vehicles and the people and organizations that contribute to their preservation.

Classic Auto Madrid 2019 feiert mit einer Sonderausstellung den 100. Geburtstag der Marke Citroën, 60 Jahre Mini und den 50. Geburtstag der Honda 750. Man verabschiedet sich vom legendären Volkswagen Käfer, denn die deutsche Marke wird 2019 definitiv aufhören zu produzieren.

Classic Auto Madrid 2019 celebrates with a special exhibition the 100th anniversary of the Citroën brand, 60 years Mini and the 50th anniversary of the Honda 750. One says goodbye to the legendary Volkswagen Beetle, because the German brand will definitely stop producing in 2019.



Der Classic Auto Elegance Contest wird in seiner achten Auflage den historischen Bentley- Automobilen gewidmet. Im Feld des Concours D' Elegance und Bentley Contests sind außergewöhnliche und repräsentative Modelle aus der Geschichte der Luxusautomobile zu sehen.

Die fünfte Ausgabe des Motorrad-Schönheits-Wettbewerbs widmet sich den spanische Marken vor 1975.

In Zusammenarbeit mit dem Sammler Enrique Castells wird eine herausragende Ausstellung mit Motorrädern aus der Zeit vor 1915 präsentiert und es gibt die einmalige Gelegenheit geben, die weltweit größte Sammlung von Bultaco TSS zu erleben.

Die zehnte Ausgabe der Classic Auto Madrid ist sicherlich eine Reise wert. Die Messe bietet neben den Sonderschauen auch einiges an Fahrzeugen, die bei uns nur selten zu sehen sind, wie zum Beispiel Pegaso oder Hispano Suiza Modelle.

<https://classicautomadrid.com>

The Classic Auto Elegance Contest will be dedicated to historic Bentley automobiles in its eighth edition. In the field of the Concours D'Elegance and Bentley Contest are exceptional and representative models from the history of luxury automobiles to see.

The fifth edition of the Motorcycle Beauty Contest is dedicated to the Spanish brands before 1975.

In collaboration with the collector Enrique Castells, an outstanding exhibition of pre-1915 motorcycles will be presented and there is a unique opportunity to experience the world's largest collection of Bultaco TSS.

The tenth edition of the Classic Auto Madrid is certainly worth the trip. In addition to the special shows, the fair also offers a number of vehicles that are rarely seen here, such as Pegaso or Hispano Suiza models.

<https://classicautomadrid.com>

McLAREN LONGTAIL SPYDER

McLaren Automotive veröffentlichte letzte Woche erste Bilder und Details des dritten neuen Modells seines £ 1,2 Mrd. Track25-Geschäftsplans - den McLaren 600LT Spider. Das fünfte Auto, das den Namen Longtail trägt, verkörpert voll und ganz die McLaren Longtail-Philosophie: mehr Leistung, weniger Gewicht, optimierte Aerodynamik, spursorientierte Dynamik und limitierte Auflage. Darüber hinaus bietet das 600LT Coupé eine neue Dimension der Spannung, ohne Abstriche bei der dynamischen Reinheit des leistungsstärksten Autos der Sports Series zu machen: ein einfahrbares Hardtop ermöglicht die Fahrt unter freiem Himmel.

McLaren Automotive today releases first images and details of the third new model in its £1.2bn Track25 business plan - the McLaren 600LT Spider. The fifth car to carry the Longtail name, the new convertible fully embodies the McLaren Longtail philosophy of increased power, reduced weight, optimised aerodynamics, track-focused dynamics and limited availability. In addition, it brings a new dimension of excitement over the 600LT Coupé, without compromise to the dynamic purity of the most performance-focused car in the Sports Series line-up: a retractable hardtop to give the choice of open-air driving.



FOTOS: RM & Sothebys Auctions

84 Ausgabe 82 / 2019



MOTORWORLD
BULLETIN



Wie das 600LT Coupé- verzeichnet der Spider eine erhebliche Gewichtsersparnis gegenüber dem Geschwister Modell, auf dem er basiert, und die Ingenieure von McLaren erzielten eine Verringerung des DIN-Gewichts um 100 kg * gegenüber dem 570S Spider. Dank seines leichten, aber unglaublich robusten MonoCell II-Chassis aus Kohlefaser behält das Cabriolet 600LT die strukturelle Steifigkeit des Coupés bei, ohne die Verstärkung, die normalerweise bei herkömmlichen Stahl- oder Aluminiumkonstruktionen erforderlich wäre. Das Ergebnis ist eine Gewichtserleichterung von nur 50 kg gegenüber dem Coupé, was zu einem geringen Leergewicht von nur 1297 kg für den Spider führt. Dies ist mindestens 80 kg weniger als bei direkten Konkurrenten, und das äquivalente Leistungsgewicht von 463 PS pro Tonne untermauert eine erstaunliche Leistung und dynamische Fahreigenschaften.

Like its 600LT Coupé sibling, the Spider records a significant weight saving over the model on which it is based, with McLaren's engineers achieving a reduction of 100kg at DIN weight over the 570S Spider. Furthermore, thanks to its lightweight but incredibly strong carbon fibre MonoCell II chassis, the convertible 600LT retains the structural rigidity of the Coupé with none of the strengthening that is usually required with conventional steel or aluminium structures. The result is a weight penalty of only 50kg over the Coupé, which contributes to a lightest dry weight of just 1,297kg for the Spider. This is at least 80kg less than any direct competitor and the equivalent power-to-weight ratio of 463PS-per-tonne underpins astonishing levels of performance and dynamic prowess.*

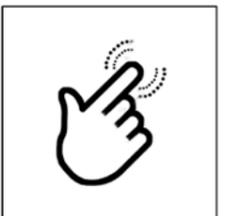




Das Longtail-Erlebnis der Sports Series mit Open-Air-Motorfahrern zu verbessern, ist so einfach wie ein Knopfdruck, um das dreiteilige, versenkbare Hardtop-Dach bei einer Geschwindigkeit von bis zu 40 km / h zu senken oder anzuheben. Bei abgesenktem Dach profitieren die Insassen nicht nur vom Wind in den Haaren, sondern auch von dem unvergesslichen akustischen und visuellen Erlebnis, das von der Auspuffanlage des oberen Auslasses des 600LT bereitgestellt wird. Ein elektrisch betriebener, verglaster Windabweiser kann unabhängig vom Hardtop aktiviert werden, um das Rütteln zu reduzieren und die Belüftung zu erhöhen - oder um einfach mehr Abluft in die Kabine zu leiten.

Enhancing the Sports Series Longtail experience with open-air motoring is as easy as pushing a button to lower or raise the three-piece, powered retractable hardtop roof at speeds of up to 40km/h (25mph). With the roof lowered, occupants benefit not only from wind in their hair, but also the memorable aural and visual drama provided by the top-exit exhausts that are unique to the 600LT. An electrically-operated, glazed wind deflector can be activated independently of the hardtop, to reduce buffeting or increase ventilation – or simply to allow more of the exhaust sound into the cabin.

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



CAROVANA ROMANTICA

Wer die italienische Halbinsel mit seinen verborgenen Schönheiten entdecken möchte, sollte die Rallye Carovana Romantica mitfahren. Die Rallye, die auf dem „Grand Tour Stil“ basiert, wurde am 13. Oktober 1982 von Gianalberto D'Amassa ins Leben gerufen. Rund 70 Vorkriegsfahrzeuge Fahrzeuge vor dem Baujahr 1949 aus zehn italienischen Provinzen, sowie zahlreichen Ländern wie Österreich, Schweiz, Deutschland und England nahmen an dieser ersten Ausgabe teil.

If you want to discover the Italian peninsula with its hidden beauties, you should join the Rallye Carovana Romantica. The rally, which is based on the „Grand Tour style“, was launched on 13 October 1982 by Gianalberto D'Amassa. Around 70 pre-war vehicles built before 1949 from ten Italian provinces, as well as numerous countries such as Austria, Switzerland, Germany and England participated in this first edition.





Flächen in der MOTORWORLD Köln zu vermieten

Glasboxen

Werden Sie Teil der MOTORWORLD Köln und mieten Sie für Ihr Fahrzeug eine Glasnostellbox in der Michael Schumacher Halle.

Büroflächen

Im Obergeschoss in der Größenordnung von ca. 21,0 qm bis zu ca. 297,0 qm

Gastronomiefläche

Fläche von ca. 295,0 qm im Erdgeschoss mit direkt angrenzender Außenterrasse

Handelsflächen

Nur noch wenige Handelsflächen von bis zu ca. 180,0 qm und Shopflächen von ca. 30,0 qm

Bitte rufen Sie uns in der MOTORWORLD Köln an, gerne informieren wir Sie über die Details.

Ihre Ansprechpartnerin:

Jutta Müllers, Tel. +49 (0)221 27 78 80-11, muellers@motorworld.de

Butzweilerhof Nicolaus Otto Park GmbH & Co. KG, Butzweilerstraße 35 - 39, 50829 Köln

Im Laufe der Jahre hat Carovana Romantica fast alle Regionen Italiens durchquert und zahlreiche europäische Sammler, Mitglieder der größten Clubs wie der Rolls Royce Enthusiast Club, SMVC, AVCA, DEUVET, über einzigartige Routen von der romantischen toskanischen Landschaft bis zu den erstaunlichen Ausblicken über das Meer Sardinien geführt.

Heute ist die Carovana Romantica eine etablierte Veranstaltung, die dieses Jahr in ihrer 37. Auflage stattfindet. Sie wird von jungen Enthusiasten organisiert, die Mitglieder der Mediterranean Escapes International Association sind. Sammler aus ganz Europa kommen nach Italien um mit ihren außergewöhnlichen Vorkriegsfahrzeugen teilzunehmen. Man entdeckt die verstecktesten Winkel eines der schönsten Länder der Welt und des Mittelmeerraums.

Over the years, Carovana Romantica has crossed almost all regions of Italy and numerous European collectors, members of the largest clubs such as the Rolls Royce Enthusiast Club, SMVC, AVCA, DEUVET, on unique routes from the romantic Tuscan countryside to the amazing views over the sea Sardinia led.

Today, the Carovana Romantica is an established event that takes place this year in its 37th edition. It is organized by young enthusiasts who are members of the Mediterranean Escapes International Association. Collectors from all over Europe come to Italy to participate with their exceptional prewar vehicles. Discover the most hidden corners of one of the most beautiful countries in the world and the Mediterranean.



Dieses Jahr steht unter dem Motto „Die Route Napoleons – Von der Spitze der Alpen bis zur italienischen Riviera“. Die Rallye 2019 beginnt im Valle D’Aosta, im Schatten des Mont Blanc, um die sanften Hügel der großen Weine des Piemont zu erreichen, wo die Exzellenz der italienischen Gastronomie bis zur Blumenriviera in der Region Ligurien erhalten bleibt durch seine extreme Topographie. Immer in Gegenwart eines Blicks aufs Wasser am Horizont.

Durch 3 Regionen führt die Tour von den schönsten Orten der Alpen, wie Courmayeur, zu den Burgen und königlichen Residenzen bis zu den Hügeln, Tälern und die Bezirke von Langhe und Roero, um die belebten Städte der Blumenriviera zu erreichen. Alpenkaskaden ans Meer, mit den Fischerdörfern und den Gassen, Plätzen und den üppigen Gärten von Sanremo.

<https://www.carovanaromantica.it>

This year's motto is „The Route of Napoleon – From the top of the Alps to the Italian Riviera“. The 2019 rally will start from Valle d’Aosta, in the shadow of Mont Blanc to reach the gentle hills of the great wines of Piedmont where the excellence of Italian gastronomy is preserved, up to the Riviera of flowers, in the region of Liguria shaped by its extreme topography always in the presence of a watery horizon.

Through 3 Regions we will pass from the most „cool“ places of the Alps, like Courmayeur to the Castles and royal residences up to the hills, valleys and townships of Langhe and Roero, to reach the animated towns of the riviera of flowers where the Alps cascade into the sea, with the fishing villages, the alleys, squares and the lush gardens of Sanremo.

<https://www.carovanaromantica.it>

MOTORWORLD

G R O U P



MESSEN & EVENTS



Raum für mobile Leidenschaft