

MOTORWORLD

BULLETIN

Edition 95 / 03. November 2019

95



HISTORY SPEED LIFESTYLE



MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG



12



26



40



58



98



68



46



102

INHALT CONTENT

IMPRESSUM IMPRINT

MOTORWORLD CLASSICS BERLIN
DDR RENNWAGEN
MOTORWORLD CLASSICS BERLIN
GDR RACE CARS

Die Motorsport-Sonderschau zeigt außergewöhnliche Rennfahrzeuge und seltene Formelwagen. Ein Highlight ist der Melkus RS1000, der sogenannte „Ferrari des Ostens“, der dieses Jahr seinen 50. Geburtstag feiert.

The special exhibition will be showcasing exceptional racing cars and rare Grand Prix racing cars. One highlight will be the MELKUS RS1000, the so-called „Ferrari of the East“, which this year celebrates its 50th birthday.

20

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
Wiebke Deggau

Erscheinungsweise:
Dreiwöchentlich
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
"AWARD OF EXCELLENCE"

Hot Rods, Custom Cars, Straßenkreuzer und mehr: Liebhaber und Fans von amerikanischer Fahrkultur dürfen sich auf die diesjährige Motorworld Classics Berlin vom 20. bis zum 24. November 2019 freuen. Im Fokus der Sonderschau zum Thema US-Cars & Lifestyle stehen PS-starke Fahrzeuge „made in the U.S.“.

Hot rods, custom cars, road cruisers and more: This year's Motorworld Classics Berlin on November 20-24, 2019, is a must-attend event for lovers and fans of the American driving culture. The U.S. Cars & Lifestyle special exhibition shines the spotlight on high-powered vehicles made in the U.S.A.

4

ZOUTE GRAND PRIX

Die 10. Ausgabe des ZOUTE GRAND PRIX® in Knokke-Heist war ein Riesenfest für alle Automobilfans. Über 250.000 Besucher haben sich die exklusiven Oldtimer und Traumwagen nicht entgehen lassen. Unter ihnen war in diesem Jahr auch wieder viel Prominenz,

The 10th edition of the ZOUTE GRAND PRIX® in Knokke-Heist was a huge celebration for all car fans. Over 250,000 visitors have not missed the exclusive vintage and dream cars. Among them was this year also a lot of celebrities

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 Veranstaltungs 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 Kempththal 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.

20. bis 24. November 2019



JOHN D'AGOSTINO VERLEIHT „AWARD OF EXCELLENCE“

JOHN D'AGOSTINO PRESENTS „AWARD OF EXCELLENCE“

Sonderschau „US-Cars & Lifestyle“ mit Star der Customizer-Szene, PS-starken Fahrzeugen und einem Filmhelden

Hot Rods, Custom Cars, Straßenkreuzer und mehr: Liebhaber und Fans von amerikanischer Fahrkultur dürfen sich auf die diesjährige Motorworld Classics Berlin vom 20. bis zum 24. November 2019 freuen. Im Fokus der Sonderschau zum Thema US-Cars & Lifestyle stehen PS-starke Fahrzeuge „made in the U.S.“. Als prominenten Gast begrüßt die Motorworld Classics Berlin John D'Agostino. Der Star der US-Customizer-Szene wird unter dem Funkturm das edelste Fahrzeug der Messe küren. Fans der Kultserie „Knight Rider“ dürfen sich zudem auf ein ganz besonderes Highlight freuen: Auf K.I.T.T. – das legendäre Filmauto.

Wer den „American Way of Life“ liebt, der ist auf der diesjährigen Motorworld Classics Berlin genau richtig. Liebhaber von amerikanischen Autos und großen Motoren kommen bei der US-Cars & Lifestyle-Sonderschau, zu sehen in der Halle 20, voll auf ihre Kosten. Chrom-glänzend, matt lackiert oder im Originalzustand mit echter Patina: Gezeigt werden US-Helden, die das V8-Herz höherschlagen lassen.

Neben einzigartigen Fahrzeugen treffen die Besucher auch bekannte Persönlichkeiten aus der Szene: John D'Agostino, Star der US-Customizer-Szene, wird vor Ort sein und am Freitag um 15.30 Uhr auf der Sonderschaufläche in Halle 20 das edelste Fahrzeug der Messe mit seinem begehrten „Award of Excellence“ küren. Zudem wird er täglich um 14 Uhr am Stand der Motorworld Group/Sonax in der Halle 22 Autogramme geben. Der Amerikaner gilt als Meister, wenn es um die Individualisierung von Fahrzeugen geht. Seit den 1970er Jahren arbeitet er an amerikanischen Autos und verändert diese zu atemberaubenden, einzigartigen Kustoms.

FOTOS: John D'Agostino

„U.S. Cars & Lifestyle“ special exhibition with star of the customizer scene, powerful vehicles and a film hero

Hot rods, custom cars, road cruisers and more: This year's Motorworld Classics Berlin on November 20-24, 2019, is a must-attend event for lovers and fans of the American driving culture. The U.S. Cars & Lifestyle special exhibition shines the spotlight on high-powered vehicles made in the U.S.A. As a prominent guest, Motorworld Classics Berlin will be welcoming John D'Agostino. The star of the U.S. customizer scene will be selecting the finest vehicle at the trade fair below the radio tower. Fans of the cult TV series „Knight Rider“ can also look forward to a truly special highlight: K.I.T.T. – the legendary film car.

Anyone who loves the „American way of life“ shouldn't miss out on this year's Motorworld Classics Berlin. Lovers of American cars and big engines will certainly get their money's worth at the U.S. Cars & Lifestyle special exhibition in Hall 20. Shiny chrome, matt paintwork or in original condition with genuine patina: On display will be U.S. heroes that make V8 hearts beat faster.

Alongside exceptional vehicles, visitors will also be able to encounter well-known personalities from the scene. John D'Agostino, star of the U.S. customizer scene, will be there as well to present his coveted „Award of Excellence“ to the finest vehicle on Friday at 15.30 on the special show area in hall 20 at the trade fair. He will also be signing autographs every day at 2 p.m. at the Motorworld Group/Sonax booth in Hall 22. The American is considered a master when it comes to customizing vehicles. He has been working on American cars since the 1970s, transforming them into breathtaking, unique custom cars.

OLDTIMER MESSE
MOTORWORLD
Classics
 B E R L I N

GALA-NACHT
 AB 18.00 UHR
20. NOV 2019
 BOOT & OLDTIMER



NEU! JETZT ZEITGLEICH MIT:

BOOT & FUN

BOOT & OLDTIMER
 DAS BESTE AUS ZWEI WELTEN

20. - 24. NOV 2019

MESSE UNTERM FUNKTURM

Messe Berlin

WWW.MOTORWORLD-CLASSICS.DE



FOTOS: Martin Busker / John Betzien



Star auf vier Rädern

Die Besucher der Motorworld Classics Berlin dürfen sich außerdem über ein ganz besonderes Highlight auf vier Rädern freuen: Die „Berliner Autosattlerei“ bringt eines der wohl bekanntesten Autos der Welt, den legendären K.I.T.T. aus der amerikanischen Kultserie „Knight Rider“, zur Sonderschau mit. Von den rund 20 Nachbauten, die es in Deutschland gibt, handelt es sich bei dem gezeigten Wagen um die derzeit beste Replika. Im vergangenen Jahr begleitete das Fahrzeug David Hasselhoff auf seiner Konzerttour durch Europa. Die prägendsten Merkmale von K.I.T.T. sind das rote Lauflicht in der Frontschürze des Wagens sowie das imposante Armaturenbrett voller bunter Lämpchen und Knöpfe.

Star on four wheels

Visitors to Motorworld Classics Berlin can also look forward to seeing a truly special highlight on four wheels. The „Berliner Autosattlerei“ will be bringing what is probably one of the best-known cars in the world, the legendary K.I.T.T. from the American cult series „Knight Rider“, to the special exhibition. The car on display is currently the best replica from the around 20 examples that exist in Germany today. During the past year, the vehicle has been accompanying David Hasselhoff on his European concert tour. The most defining features of K.I.T.T. are the red chase lights in the car's front apron, together with the imposing dashboard full of coloured lamps and buttons.



FOTOS: Pixelgnom.de / Crank it! U.S. Cars & Customs



Amerikaner zum Träumen und Supersportler mit viel PS

In Kooperation mit dem Pre 50s Club zeigt die Sonderschau weitere amerikanische Traumwagen wie eine 1958er Corvette sowie einen Plymouth Fury, ebenfalls 58er Baujahr. Weitere Exponate sind ein 1959er Buick Electra 225 und ein Chevrolet Bel Air aus dem Jahr 1956. Letzterer symbolisiert für viele Menschen wie kaum ein anderer den „American Way of Life“.

Amerikanische Supersportler mit jeder Menge PS unter der Haube bringt „Crank it! U.S. Cars & Customs“ mit, darunter einen 1971er Dragster Chevrolet Camaro Promod, ein außergewöhnliches 1934er Ford Coupé sowie einen äußerst seltenen Ford Rat Rod. Crank it! steht sowohl für Performance-Motoren als auch für klassische Originalität – das Berliner Unternehmen haucht vielen alten Schätzen wieder Leben ein.

Dreamlike Americans and super sports cars packed with horsepower

In co-operation with the Pre 50s Club, other American dream cars such as a 1958 Corvette and a Plymouth Fury, likewise from 1958, will be on display at the special exhibition. Other exhibits will include a 1959 Buick Electra 225 and a 1956 Chevrolet Bel Air. For many people, the latter symbolises the American way of life like practically no other car.

American super sports cars with plenty of horsepower under the bonnet will be displayed by „Crank it! U.S. Cars & Customs“, among them a 1971 Chevrolet Camaro Promod dragster, an exceptional 1934 Ford Coupe, as well as an extremely rare Ford Rat Rod. Crank it! stands for both high-performance engines as well as for classic originality. The Berlin-based company brings many old treasures back to life.

ZU VERMIETEN

Gewerbe-/Büroflächen

VERMIETUNGSSTART
im September



V12 BUILDING



KÖLN | RHEINLAND

Büroflächen:

von 600 - 12.500 m²

Showroom | Werkstattflächen:

bis 1.000 m²

- Perfekte Infrastruktur
- Top Lage
- Dom-Blick

Das V12 Building wird direkt neben der MOTORWORLD Köln | Rheinland realisiert. Bezug ab Anfang 2022.

Interesse geweckt?

Steffen Wagenblast
Fon + 49 7356 933459
wagenblast@motorworld.de



FOTO: Pre 50's Club

American Lifestyle und US-Car Billardtische

Richtig amerikanisch ist auch das Ambiente der Sonderchau: Besucher dürfen sich auf leckere Burger und Drinks vom American Diner freuen – serviert von Mitarbeitern in passenden Outfits. Wer sich ebenfalls stilgerecht zur Messe im Look der guten alten Zeit einkleiden will, der wird am Stand von Killer Kirsche fündig. Hier dreht sich alles um Rockabilly- und Vintage-Kleidung – auch Handtaschen, Schuhe und Accessoires gibt es im Retrolook der 50er Jahre. Ein echter Hingucker sind außerdem die US-Car Billardtische der Firma Busch Billiards & Sports, darunter ein Camaro Billardtisch, der aus der Karosserie eines 1969er Chevrolet Camaro geformt wurde und mit der Unterschrift des Formel-1-Weltmeisters Mario Andretti versehen ist.

Weitere Informationen

www.motorworld-classics.de

Öffnungszeiten:

Gala-Nacht der Boote und Oldtimer
Mi., 20. November 2019: ab 18.00 Uhr
MOTORWORLD Classics Berlin und
BOOT & FUN BERLIN
Do., bis So., 21. bis 24. November 2019:
10.00 bis 18.00 Uhr

Eintrittspreise (Ticket gilt für beide Messen):

Gala-Nacht der Boote und Oldtimer (inkl. Tagesticket)	
30,00 Euro	
Tageskarte	16,00 Euro
Tageskarte ermäßigt	7,00 Euro
2-Tageskarten	20,00 Euro
Familien-Tageskarte (2 Erwachsene, 3 Kinder):	25,00 Euro

American lifestyle and U.S. car pool tables

Truly American is also the ambience of the special exhibition. Visitors can look forward to tasty burgers and drinks from the American Diner served by staff in matching outfits. Those looking for suitable attire for the trade fair in the look of the good old days will find what they're looking for at the Killer Kirsche booth, where everything revolves around rockabilly and vintage clothing. Handbags, shoes and accessories in the retro look of the 1950s are also available here. Other real eye-catchers are the U.S. car pool tables from Busch Billiards & Sports, including a Camaro pool table made from the body of a 1969 Chevrolet Camaro and bearing the signature of Formula 1 world champion Mario Andretti.

More details

www.motorworld-classics.de

Opening hours:

Gala Night of Boats and Classic Cars	
Wed, November 20, 2019:	From 6 p.m.
MOTORWORLD Classics Berlin and	
BOOT & FUN BERLIN	
Thu 21 to Sun 24 November 2019:	
10 a.m. - 6 p.m.	

Admission prices (ticket is valid for both trade fairs):

Gala Night of Boats and Classic Cars (incl. day ticket)	
EUR 30.00	
Day ticket	EUR 16.00
Day ticket concession	EUR 7.00
2-day tickets	EUR 20.00
Family day ticket (2 adults, 3 children):	EUR 25.00

ZOUTE GRAND PRIX





Die 10. Ausgabe des ZOUTE GRAND PRIX® in Knokke-Heist war ein Riesenfest für alle Automobilfans. Über 250.000 Besucher haben sich die exklusiven Oldtimer und Traumwagen nicht entgehen lassen. Unter ihnen war in diesem Jahr auch wieder viel Prominenz, u. a. Jacky Ickx, Thierry Boutsen, Stoffel Vandoorne, Dimitri Vegas und Anouk Matton, Jean Todt, Koen Wauters, Peter Goossens und viele andere. Hier folgt ein Überblick der vielen Höhepunkte.

Gewinner des ZOUTE RALLY® by Stow

Am Freitag und Samstag nahmen 200 Wagen, die erstmals zwischen 1920 und 1965 zugelassen wurden, an der ZOUTE RALLY® by Stow teil. Die Rallye, Höhepunkt der europäischen Oldtimersaison, zog am Samstag über 150.000 Schaulustige in ihren Bann. Zu den Rallyeteilnehmern gehörten auch viele VIPs. Sieger der Jubiläumsausgabe wurden Ruben Maes und Bjorn Vanoverschelde in einem Porsche 356c aus dem Jahr 1965.

The 10th edition of the ZOUTE GRAND PRIX® in Knokke-Heist was a huge celebration for all car fans. Over 250,000 visitors have not missed the exclusive vintage and dream cars. Among them was this year also a lot of celebrities, u. a. Jacky Ickx, Thierry Boutsen, Stoffel Vandoorne, Dimitri Vegas and Anouk Matton, Jean Todt, Koen Wauters, Peter Goossens and many others. Here is an overview of the many highlights.

Winner of the ZOUTE RALLY® by Stow

On Friday and Saturday, 200 cars, which were first registered between 1920 and 1965, participated in the ZOUTE RALLY® by Stow. The rally, the highlight of the European classic car season, attracted more than 150,000 onlookers on Saturday. The rally participants included many VIPs. Winners of the anniversary edition were Ruben Maes and Bjorn Vanoverschelde in a Porsche 356c from 1965.



Spitzenausgabe ZOUTE CONCOURS D'ELEGANCE® by Degroof Petercam

Der renommierte Eleganzwettbewerb im Royal Zoute Golf Club feierte den 10. Geburtstag des Classic-Car-Festivals im großen Stil. Porsche enthüllte anlässlich des 75. Geburtstags von Autosportlegende Jacky Ickx einen einzigartigen Porsche 911 4S Belgian Legend Edition (limitiert auf 75 Exemplare). Zudem waren Samstag und Sonntag auch fünf echte Raritäten zu bewundern: ein Bugatti Centodieci, ein Bugatti Chiron Sport, ein Dallara Stradale, ein Pininfarina Battista und ein De Tomaso P72.

Unter den mehr als 100 Teilnehmern des Wettbewerbs hat die internationale Jury einen 1936er Mercedes 540 K Cabriolet A (Vorkriegszeit) und einen 1949er Ferrari 166 Barchetta Touring – Le Mans Winner (Nachkriegszeit) zu den Best-of-Show-Gewinnern gekürt.

Top edition ZOUTE CONCOURS D'ELEGANCE® by Degroof Petercam

The prestigious elegance competition at the Royal Zoute Golf Club celebrated the 10th anniversary of the Classic Car Festival on a grand scale. On the occasion of the 75th birthday of car legend Jacky Ickx, Porsche unveiled a unique Porsche 911 4S Belgian Legend Edition (limited to 75 units). In addition, there were five real rarities on Saturday and Sunday: a Bugatti Centodieci, a Bugatti Chiron Sport, a Dallara Stradale, a Pininfarina Battista and a De Tomaso P72.

Among the more than 100 participants of the competition, the international jury chose a 1936er Mercedes 540 K Cabriolet A (pre-war era) and a 1949 Ferrari 166 Barchetta Touring – Le Mans Winner (post-war time) to the Best of Show winners.



Anlässlich des 110. Geburtstags von Bugatti war in diesem Jahr auch extra die Kategorie ‚110 Years Bugatti‘ eingerichtet worden. Gewonnen hat ein Bugatti Type 57 C Coupé - Le Patron, Baujahr 1938. Andere Eyecatcher waren in der Kategorie ‚Beach Cars‘ zu finden, in der sich ein Fiat 600 Jolly, Baujahr 1958, den Hauptpreis schnappte. Der Preis für den meist legendären Oldtimer ging an einen 1955er Mercedes 300 SL Gullwing.

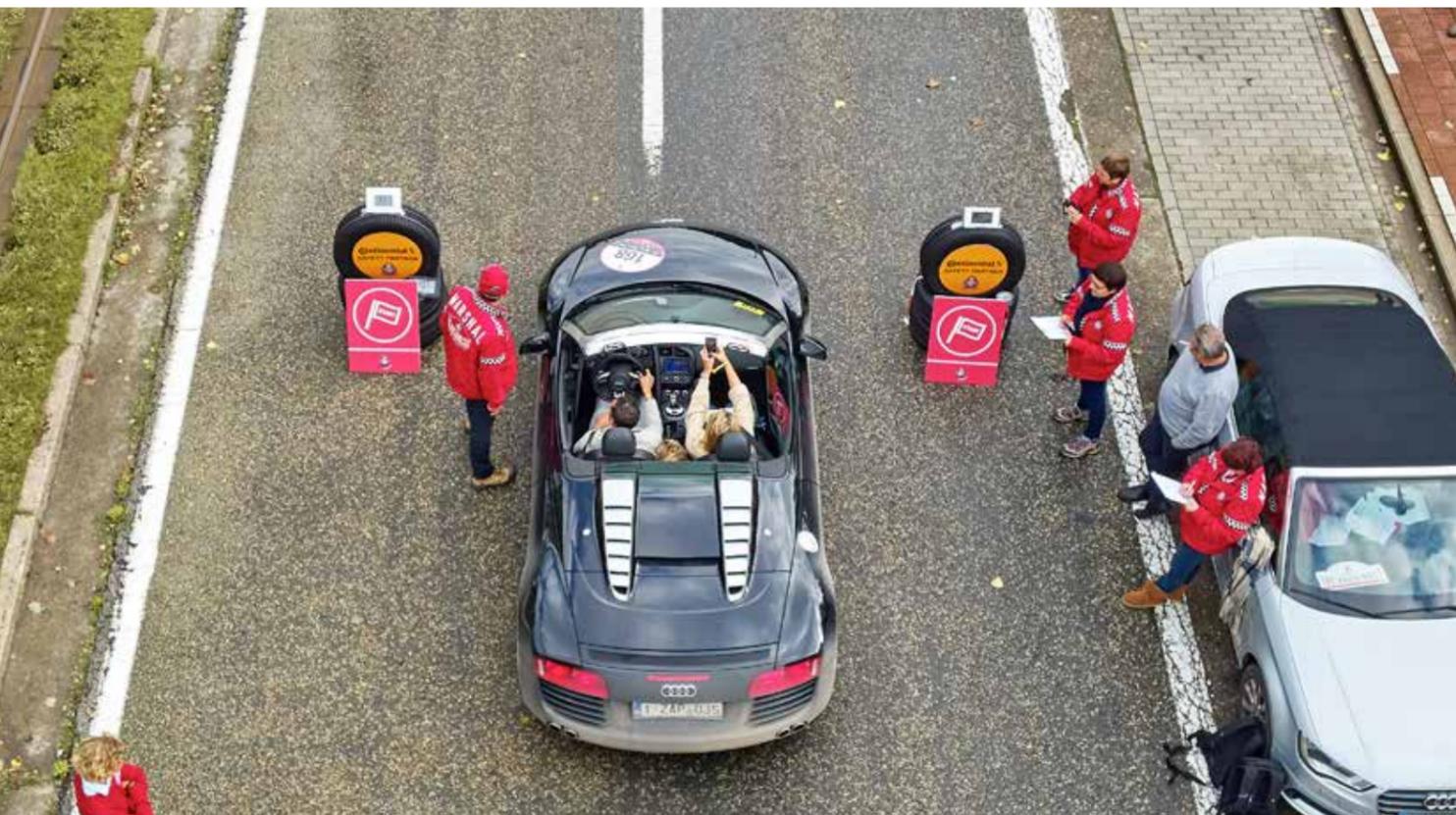
Aufheulende Motoren beim ZOUTE GT TOUR® by EY

Fans exklusiver moderner GT (jünger als 20 Jahre) und prominenter Teilnehmer sind Sonntag bei der ZOUTE GT TOUR® by EY auf ihre Kosten gekommen. Über 200 Bolide zeigten sich während der 120 Kilometer langen Herbstfahrt von ihrer besten Seite und ließen von sich hören. Radsport-Champion Remco Evenepoel saß am Steuer eines BMW M850i xDrive Coupé von 2019. Rob Van Loock und Jens Aerts konnten den ZOUTE GT TOUR® by EY in einem Audi R8 Coupé aus dem Jahr 2019 für sich entscheiden.

On the occasion of Bugatti's 110th birthday, the category ‚110 Years Bugatti‘ had been specially created this year. Won a Bugatti Type 57 C Coupé - Le Patron, built in 1938. Other eye catchers were in the category, ‚Beach Cars‘ to find in a Fiat 600 Jolly, built in 1958, the main prize grabbed. The price for the most legendary classic car went to a 1955 Mercedes 300 SL Gullwing.

Howling engines in the ZOUTE GT TOUR® by EY

Fans of exclusive modern GT (under the age of 20) and celebrity participants got their money's worth on Sunday at the ZOUTE GT TOUR® by EY. Over 200 cars showed off their best side during the 120-kilometer autumn trip and were heard by themselves. Cycling champion Remco Evenepoel was behind the wheel of a BMW M850i xDrive Coupé from 2019. Rob Van Loock and Jens Aerts won the ZOUTE GT TOUR® by EY in an Audi R8 Coupé from 2019.



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

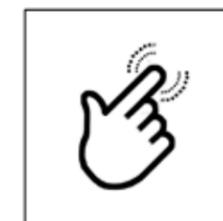




FOTO: Roland Schreiber



Vom 20. bis zum 24. November 2019 verwandelt sich die Motorworld Classics Berlin in einen Hotspot für Rennsportfans. Die Motorsport-Sonderschau zeigt außergewöhnliche Rennfahrzeuge und seltene Formelwagen. Ein Highlight ist der Melkus RS1000, der sogenannte „Ferrari des Ostens“, der dieses Jahr seinen 50. Geburtstag feiert. Als Special Guest begrüßt die Motorworld Classics Berlin zudem den Rallye-Europameister Armin Schwarz – er hat seinen imposanten Trophy Truck aus dem Offroad-Rennsport im Gepäck, mit dem er letztes Jahr die Baja 1000 gewonnen hat.

Die Motorsport-Sonderschau in Halle 21 macht die Motorworld Classics Berlin dieses Jahr zu einem Treffpunkt für alle Rennsportfans. Besucher erleben hier Motorsportgeschichte und Formel-Feeling.

Der Melkus RS1000 feiert seinen 50. Geburtstag

Dass auch im Osten Deutschlands mit viel Liebe und Engagement formschöne Sportwagen gebaut wurden, zeigt die Firma Melkus aus Dresden. Heinz Melkus brachte 1969 den legendären und in Handarbeit hergestellten RS1000 auf den Markt, den ersten und einzigen Rennwagen der DDR mit Straßenzulassung. Vom ihm wurden lediglich 101 Fahrzeuge gefertigt. Heute sind noch etwa 90 Autos existent. Das DDR-Kultauto mit Mittelmotor und Glasfaserverstärkter Polyester-Karosserie fällt vor allem durch seine Flügeltüren und seine extrem tiefe Lage mit nur zehn Zentimeter Bodenfreiheit auf. Motor und Chassis stammten vom Wartburg 353. In der Standardausführung bringt es der Zweisitzer auf 75 PS und etwa 165 km/h, die Rennversion verfügt über rund 100 PS mit einer Höchstgeschwindigkeit von etwa 200 km/h. Auch heute werden immer noch auf Bestellung etwa drei RS1000 pro Jahr original neu aufgebaut. 2009 präsentierte Melkus die Neuinterpretation, den RS2000, von dem 18 Exemplare gebaut wurden.

On November 20-24, 2019, Motorworld Classics Berlin will be turned into a hotspot for racing fans. The special exhibition will be showcasing exceptional racing cars and rare Grand Prix racing cars. One highlight will be the MELKUS RS1000, the so-called „Ferrari of the East“, which this year celebrates its 50th birthday. Motorworld Classics Berlin will also be welcoming European rally champion Armin Schwarz as a special guest. He will be accompanied by his impressive off-road racing Trophy Truck with which he won the Baja 1000 last year.

The special motorsport exhibition in Hall 21 will this year make Motorworld Classics Berlin a meeting place for all racing fans. Here, visitors can experience motorsport history and the feeling of Grand Prix racing.

The Melkus RS1000 celebrates its 50th birthday

The Dresden-based company Melkus demonstrated that, with much love and commitment, beautifully designed sports cars could be built even in East Germany. In 1969, Heinz Melkus launched the legendary, handmade RS1000 on the market, the first and only street-legal racing car from the GDR. He only made 101 vehicles, of which around 90 still exist today. The East German cult car with its mid-engine design and fibreglass-reinforced polyester body is particularly striking on account of the gullwing doors and its extremely low-slung construction with a ground clearance of just ten centimetres. The engine and chassis originated from the Wartburg 353. In the standard version, the two-seater had 75 horsepower and a top speed of about 165 kph, while the racing version had around 100 hp and could manage up to 200 kph. Even today, around three RS1000s true to the original specifications are still being rebuilt to order each year. In 2009 Melkus presented the reinterpretation, the RS2000, of which 18 copies were made.



FOTOS: Armin Schwarz



FOTOS: Rennstrecke Schleizer Dreieck



Armin Schwarz mit Trophy Truck

Als Special Guest empfängt die Motorworld Classics Berlin am 22. und 23. November um jeweils 12 und 15 Uhr den deutschen Rallyefahrer Armin Schwarz. Besucher dürfen sich außerdem auf einen seiner imposanten Trophy Trucks freuen, den der Rallyepilot zur Sonderschau mitbringt. Im Rallye- und Offroad-Rennsport ist Armin Schwarz schon lange ein bekanntes Gesicht – national wie auch international. Im vergangenen Jahr feierte er den Sieg in der Legends Class bei der Baja 1000 in Mexiko, die zu den längsten und härtesten Auto- und Motorradrennen der Welt zählt. 1987 und 1988 wurde Armin Schwarz Deutscher Rallyemeister, 1991 feierte er seinen größten Erfolg als Sieger der Rallye Spanien, zudem wurde er 1996 Europameister.

Schleizer Dreieck mit MT 77

Auch die Rennstrecke Schleizer Dreieck präsentiert sich auf der Sonderschau und hat einige interessante Fahrzeuge im Gepäck, darunter einen MT 77, ebenfalls aus dem Hause Melkus. Der Wagen wurde 1977 von den Rennfahrern Ulli Melkus und Hartmut Thaßler, dessen Fahrzeug mit der legendären Startnummer 92 zu sehen sein wird, entwickelt und gebaut. Der Fahrzeugname setzt sich aus den Initialen der beiden Fahrer zusammen, die 77 steht für das Erscheinungsjahr. Die Aerodynamik der Karosserie war für seine Zeit und die vorhandenen Mittel und Möglichkeiten in der damaligen DDR nahezu revolutionär. Antriebsbasis war der modifizierte und auf ca. 140 PS gebrachte Motor des Lada 1300. Das Getriebe stammte vom Wartburg 311. Der MT 77 gewann zahlreiche DDR-Meistertitel.

Armin Schwarz with his Trophy Truck

As a special guest, Motorworld Classics Berlin will be welcoming German rally driver Armin Schwarz on November 22 and 23 at 12 p.m. and 3 p.m. Visitors can also look forward to seeing one of his imposing Trophy Trucks at the special exhibition. Armin Schwarz has long been a well-known face in the rally and off-road racing scene – both nationally and internationally. Last year, he celebrated victory in the Legends class at the Baja 1000 in Mexico, which is one of the world's longest and toughest car and motorcycle races. In 1987 and 1988 Armin Schwarz became German rally champion, in 1991 he celebrated his greatest success by winning the Spanish Rally, while in 1996 he won the European rally championship.

Schleizer Dreieck with MT 77

The Schleizer Dreieck race track will also be presenting itself at the special exhibition with some interesting vehicles, among them a Melkus MT 77. The car was developed and built in 1977 by the racing drivers Ulli Melkus and Hartmut Thassler, whose vehicle with the legendary race number 92 will be on display. The vehicle's name is derived from the initials of the two drivers, while the 77 stands for the build year. The body's aerodynamics were practically revolutionary for its era and taking into account the means and possibilities available in the GDR at that time. The basic drive train was the engine from the Lada 1300, which was modified to boost its output to around 140 hp. The transmission originated from the Wartburg 311. The MT 77 won numerous GDR championship titles.



FOTOS: Udo Wollbrink



DTM-Rennwagen und Oldtimer Trackdays

Als weitere Rennstrecke ist die Motorsport Arena Oschersleben präsent. Mit dabei hat sie zwei echte Hingucker, die von Mücke Motorsport Classic zur Verfügung gestellt werden: einen Alfa Romeo 155 V6 TI DTM. Der 420 PS-starke Rennwagen wurde 1994 von dem Rennfahrer Christian Danner gefahren. Zudem wird ein Ford Capri RS3100 Cosworth, den auch Niki Lauda und Klaus Ludwig zu ihrer aktiven Zeit gefahren sind, aus dem Jahr 1974 zu sehen sein.

Darüber hinaus präsentiert sich das Unternehmen „Oldtimer Trackdays“. Wer selbst einmal mit seinem Klassiker auf die Rennstrecke will, ist hier an der richtigen Adresse. Oldtimer Trackdays bietet Besitzern von Oldtimern und Youngtimern die Möglichkeit, sich auf ausgewählten Rennstrecken sportlich zu bewegen. Nach Berlin bringen sie einen Classic Mini Cooper und einen Bergrennwagen Prototyp mit.

Drei Räder und vier Weltrekorde

Mit dem dreirädrigen Cyclecar von Udo Wollbrink wird ein echtes Weltrekordfahrzeug auf der Sonderschau zu sehen sein. Er, zwei Tschechen und ein Engländer schrieben mit dem außergewöhnlichen Renngefährt 1989 auf der Rennstrecke im tschechischen Most Motorsportgeschichte. Die vier Männer fuhren mit ihrem bis zu 160 km/h schnellen Fahrzeug insgesamt vier Weltrekorde ein – den sechs-Stunden-, den 12-Stunden-, den 24-Stunden- sowie den 1000-Kilometer-Weltrekord. Auch wenn es knapp war: Auf nur noch einem Zylinder und lediglich mit einem Glas Benzin im Tank passierten sie die Ziellinie.

Öffnungszeiten:

Gala-Nacht der Boote und Oldtimer
Mi., 20. November 2019: ab 18.00 Uhr
MOTORWORLD Classics Berlin und
BOOT & FUN BERLIN
Do., 21. bis So., 21. bis 24. November 2019:
10.00 bis 18.00 Uhr

Eintrittspreise (Ticket gilt für beide Messen):

Gala-Nacht der Boote und Oldtimer (inkl. Tagesticket)	30,00 Euro
Tageskarte	16,00 Euro
Tageskarte ermäßig	7,00 Euro
2-Tageskarten	20,00 Euro
Familien-Tageskarte (2 Erwachsene, 3 Kinder):	25,00 Euro

Weitere Informationen:

www.motorworld-classics.de

DTM racing cars and classic car track days

Another race circuit present in Berlin will be the Motorsport Arena Oschersleben. It features two real eye-catchers made available by Mücke Motorsport Classic. The first is an Alfa Romeo 155 V6 TI DTM. The 420 hp racing car was driven in 1994 by Christian Danner. The second head-turner is a 1974 Ford Capri RS3100 Cosworth, which was also driven by Niki Lauda and Klaus Ludwig during their active careers.

The company will also be presenting the „Classic Car Track Days“. This is the right address for anyone wanting to take their own classic car for a spin on the race track. The Classic Car Track Days offers owners of classic cars and classics-to-be the opportunity to take part in sporting activities on selected race circuits. They will be bringing a Classic Mini Cooper and a prototype hill-climbing car to Berlin.

Three wheels and four world records

With the three-wheeled cycle-car from Udo Wollbrink, a true world record-holding vehicle will be on display at the special exhibition. In 1989, Wollbrink, two Czechs and an Englishman wrote motorsport history with this extraordinary racing vehicle on the race track in Most, Czech Republic. The four men set a total of four world-beating times with their 160 kph-fast vehicle – the 6-hour, 12-hour, 24-hour and 1000-kilometre world records. Even if it was tight at the end: They crossed the finish line on just one cylinder and with only a glass of petrol left in the tank.

Opening hours:

Gala Night of Boats and Classic Cars
Wed, November 20, 2019: From 6 p.m.
MOTORWORLD Classics Berlin and
BOOT & FUN BERLIN
Thu 21 to Sun 24 November 2019:
10 a.m. - 6 p.m.

Admission prices (ticket is valid for both trade fairs):

Gala Night of Boats and Classic Cars (incl. day ticket)	EUR 30.00
Day ticket	EUR 16.00
Day ticket concession	EUR 7.00
2-day tickets	EUR 20.00
Family day ticket (2 adults, 3 children):	EUR 25.00

More details:

www.motorworld-classics.de

DIX MILLE TOUR

Zwei Tage lang (19. - 20. Oktober) veranstaltete der Paul Ricard Circuit die Dix Mille Tours, die letzte Runde der Serie von Peter Auto. Dieses zeitlose Treffen war eine Hommage an die Zeit des Motorsports, als mehr als 350 historische Autos auf der Strecke im Einsatz waren, ein Rekord für die zehnte Durchführung dieses Ereignisses, das die Saison 2019 abschloss. Ein Rückblick auf ein unvergessliches Rennwochenende - immerhin: „Alles Gute geht zu Ende!“

For two days (19 - 20 October) the Paul Ricard circuit hosted the Dix Mille Tours, the last round of the Series by Peter Auto. This timeless meeting paid homage the halcyon days of motor sport with more than 350 historic cars in action on the track, a record for the tenth staging of this event that brought down the curtain on the 2019 season. A look-back at an unforgettable weekend's racing - after all: "all good things come to an end!"



Klicken Sie das Symbol um das Video zu sehen.
Tap the symbol to see the video.



Am Donnerstag, den 17. Oktober, trafen die ersten Teilnehmer und ihre Autos an einem Tag ein, der der technischen Abnahme gewidmet war - ein obligatorischer Schritt für Fahrer und ihre Fahrzeuge. Die Teilnehmer mussten ihren Führerschein und ihre Fahrausrüstung vorzeigen, um am Rennen teilnehmen zu können. Die Autos wurden von der Technischen Kommission einer gründlichen Prüfung unterzogen. Das Ziel? Prüfen, ob der PTH (Technical Historic Pass), mit dem ein Fahrzeug an einer Veranstaltung für historische Rennwagen teilnehmen kann, in jeder Hinsicht eingehalten wurde. Sobald es vorbei war, konnte der Kampf beginnen!

On Thursday 17th October the first competitors and their cars arrived at the circuit on a day dedicated to scrutineering, an obligatory step for drivers and their vehicles. The entrants had to show their licences and driving equipment to be allowed to race. The cars were given a thorough examination by the scrutineers. The aim? Check that their PTH (Technical Historic passport) that allows a vehicle to take part in an event for historic racing cars complied in every respect. Once it's passed, the battle could begin!



Bei den Rennen an diesem Wochenende stand für einige Fahrer viel auf dem Spiel, für die es die letzte Gelegenheit war, in der Gesamtwertung der Saison Punkte zu holen. Im Feld des 2.0L Cup beispielsweise war Andrew Smith-Olivier Bryant (2. Platz in der Wertung) mit Richard Cook-Harvey Stanley (3. Platz) in Bezug auf die Punktzahl - 164 totzuschlagen. Wagen Nr. 64 (Andrew Smith-Olivier) Bryant) sicherte sich den zweiten Platz bei der Dix Mille Tours.

There was a lot at stake in this weekend's races for some drivers for whom it was the last opportunity to score points in the season's overall general classification. For example, in the 2.0L Cup field Andrew Smith-Olivier Bryant (2nd in the classification) were dead heating with Richard Cook-Harvey Stanley (3rd) in terms of the number of points - 164. Car #64 (Andrew Smith-Olivier Bryant) scored their place thanks to second position in the event in the Dix Mille Tours.

CIRCUIT PAUL RICARD



Klicken Sie das Symbol um das Video zu sehen.

Tap the symbol to see the video



In der Startaufstellung von Classic Endurance Racing 1 kämpften der Porsche 917 von Claudio Roddaro und der Lola T70 von Toni Seiler, die die Dix Mille Tours mit nur sechs Punkten Abstand starteten, um den ersten Platz in der Gesamtwertung als die beiden Autos bei den 24 Stunden von Le Mans um den Sieg kämpften! Genau wie damals der Porsche 917 ist der große Gewinner der Saison. Ein Lola (# 79) sicherte sich dennoch die Ehre und gewann das Dix Mille Tours-Rennen.

So endete die Saison auf der Rennstrecke von Paul Ricard mit großartigen Kämpfen auf der Strecke, um die verschiedenen Gittertitel zu holen. Entdecken Sie die Gewinner in wenigen Tagen in den sozialen Netzwerken von Peter Auto.

Herzlichen Glückwunsch an alle Fahrer der Startaufstellung, sowohl für ihren Sieg am Wochenende als auch für die Show auf der Strecke, die sie der Öffentlichkeit angeboten haben

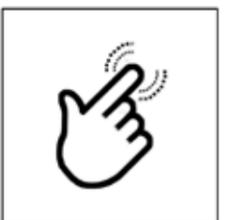
In Classic Endurance Racing 1 grid, the battle for first place in the general classification for the season raged between Claudio Roddaro's Porsche 917 and Toni Seiler's Lola T70 who started the Dix Mille Tours only six points apart: a rivalry that dates back to the late 1960s when the two cars battled for victory in the 24 Hours of Le Mans! Just like at the time, the Porsche 917

is the big winner of the season. A Lola (# 79) did nevertheless save the honor by winning the Dix Mille Tours race.

So the season came to an end in a blaze of glory on the Paul Ricard circuit with great on-track battles to clinch the different grids titles. Discover the winners in a few days on the Peter Auto social networks.

Congratulations to all the drivers of the grids for both their win(s) of the week-end and the on-track show they have offered to the public

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



” ” INTERVIEW



RUEDI
 MÜLLER



Grüezi, Herr Müller! Ein Schweizer Original mit Leidenschaft für automobile Kultur

Ruedi Müller ist ein bekanntes Gesicht in der Oldtimer-Szene – in seinem Heimatland der Schweiz und weit über die Landesgrenzen hinaus. Aktiv ist er beispielsweise bei der Swiss Historic Vehicle Federation, dem Dachverband der Schweizer Oldtimerclubs, sowie im Schweizer Motor-Veteranen-Club. Darüber hinaus ist er Mitglied der FIVA Events Commission. Im Jahr 2000 rief er die Veranstaltung Oldtimer in Obwalden – kurz O-iO genannt – ins Leben. Längst ist das Event, das jedes Jahr an Pfingsten im Schweizer Urkanton Obwalden stattfindet, eine Institution – nicht nur in der Oldie-Szene, sondern auch als beliebtes Familienausflugziel. Zu seinem zwanzigsten O-iO im Juni dieses Jahres wurde er mit dem ersten Kulturförderungspreis seiner Heimatgemeinde Sarnen ausgezeichnet. Mit der Motorworld Manufaktur Region Zürich, die derzeit in Kempththal entsteht, arbeitete er für die Open Days im Juni zusammen. Im Interview erzählt Ruedi Müller von seiner Leidenschaft zu Oldtimern und welchen Mehrwehrt er in der Schweizer Motorworld sieht.

Wie und wann hat bei Ihnen die Leidenschaft für Oldtimer angefangen?

Eines Tages, als ich gerade auf meinem Schiff im Hafen von Sarnen saß, entdeckte ich rein zufällig ein uraltes Gefährt an Land. Eigentlich nur eine Plattform in weiß mit fünf roten Speichenrädern, inklusive Reserverad, zwei ebenfalls feuerroten Sitzen, einer kleinen ovalen Scheibe vor dem Fahrer und einem runden Tank hinter ihm. Beim Anblick dieses Oldtimers war ich sofort hin und weg. Ich sprang vom Schiff und fragte den Fahrer, ob er an einem Verkauf interessiert wäre. Glücklicherweise stimmte er zu und wir unterzeichneten sofort den Vertrag. Wie sich herausstellte, handelte es sich bei dem Vehikel um einen 1914er Ford A Speedster, Messingmodell. So kam ich also an mein erstes historisches Fahrzeug. Im Laufe der Zeit gesellten sich dann immer weitere Exemplare dazu.

Grueezi, Mr. Mueller! A true Swiss with a passion for motoring culture

Ruedi Müller is a familiar face in the classic car scene, both in his native country of Switzerland and far beyond its borders. He is active, for instance, in the Swiss Historic Vehicle Federation, the umbrella organisation of Swiss classic car clubs, as well as in the Swiss motor veterans club. He is also a member of the FIVA Events Commission. In 2000, he initiated the event „Oldtimer in Obwalden“, or O-iO for short. This event, which takes place every year at Pentecost in the Swiss canton of Obwalden, has long since become an institution – not only in the classic car scene, but also as a popular destination for a family excursion. On the occasion of his twentieth O-iO this year in June, he was awarded the inaugural Cultural Promotion Prize by his home municipality of Sarnen. He worked together with Motorworld Manufaktur Region Zürich, which is currently being built in Kempththal, in organising the Open Days in June. In our interview, Ruedi Mueller tells of his passion for classic cars and about the added value he sees in the Swiss Motorworld.

How and when did your passion for classic cars begin?

One day, while I was sitting on my boat in Sarnen harbour, I happened to see an ancient vehicle on the land. It was actually just a white platform with five red spoked wheels, including a spare wheel, two likewise bright red seats, a small oval disc in front of the driver, and a round tank behind him. I was immediately blown away by the sight of this vintage vehicle. I jumped off the boat and asked the driver if he would be interested in selling it. Fortunately, he agreed, and we signed the contract straight away. As it turned out, the vehicle was a 1914 Ford Model A Speedster, the brass model. And that's how I came to my first historic vehicle. Over the years, it was joined by more and more specimens.





Haben Sie unter all Ihren alten Schätzen auch einen Favoriten?

Nein, einen Favoriten habe ich nicht. Das Auto wähle ich immer nach Bedarf, Lust und Wetterlage – und wie lange es schon nicht mehr bewegt wurde.

2000 fand Ihre allererste Oldtimer-Veranstaltung statt. Hat sich in all den Jahren etwas verändert?

Ja, es hat sich schon etwas verändert. Die gesamte Organisation nimmt viel mehr Zeit in Anspruch, da vor allem der Papierkram gewaltig gestiegen ist. Früher konnte man vieles über mündliche Absprachen oder per Handschlag klären, das ist heute nicht mehr der Fall. Außerdem sind die Sicherheitsvorkehrungen bei den Events viel strenger geworden. Bei unserer Veranstaltung Oldtimer in Obwalden bewegen wir etwa 400 bis 550 historische Fahrzeuge über Strecken bis ca. 70 Kilometer. So eine Verschiebung ist eine große logistische Herausforderung. Hinzu kommt, dass die übrigen Verkehrsteilnehmer, auf die während der Ausfahrten Rücksicht genommen werden muss, heute oftmals ungeduldiger sind als früher. Und natürlich ist auch die Verkehrsdichte heutzutage höher, als noch vor einigen Jahren.

Was sind heute die Anforderungen für eine gute Oldtimer-Veranstaltung?

Es gibt zwei Weltverbände, die Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) und die Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), die über Regularien verfügen, wie eine Veranstaltung mit historischen Fahrzeugen zu organisieren ist. Wobei ganz klar die Sicherheit an oberster Stelle steht. Das gilt insbesondere für Events, bei denen gefahren wird. Eine gute Oldtimer-Veranstaltung sollte auch immer ein Anlass für die ganze Familie sein – Kinder sollten immer miteinbezogen werden.

Mit der Motorworld Manufaktur Region Zürich haben Sie ja jetzt bald einen neuen Anlaufpunkt. Bietet das für Sie einen Mehrwert oder ergeben sich hierdurch neue Chancen?

Ich freute mich sehr, als ich erfuhr, dass die Motorworld jetzt auch in Kempththal – in der wichtigsten Wirtschaftsregion der Schweiz – vertreten ist.

FOTO: Urs Berwert

Do you have a favourite among all your old gems?

No, I don't. I always choose which car to drive depending on my needs, inclination and the weather conditions – and how long since it was last on the road.

Your very first classic car event took place in 2000. Has anything changed in all those years?

Yes, some things have indeed changed a bit. The organisation as a whole now takes a lot longer, in particular because the sheer volume of paperwork has increased enormously. In the past, we could clarify a lot more things by verbal agreement or with a handshake, which is no longer the case today. And the safety precautions for the events have become much more stringent. At our „Oldtimer in Obwalden“ event, we send around 400 to 550 historic vehicles over distances of up to 70 kilometres. Movements like this are a massive logistical challenge. Another factor is that the other road users, who have to be taken into consideration during the tours, are today often much more impatient than they used to be. And, of course, the traffic density is higher today than it was a few years ago.

What are the requirements for a good classic car event?

There are two world organisations, the International Federation of Véhicules Anciens (FIVA) and the Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), which have regulations on how to organise an event with historic vehicles. Safety quite obviously has the utmost priority. This is particularly true for events where the vehicles are being driven. A good classic car event should also always be an occasion for the entire family – children should always be involved.

With Motorworld Manufaktur Region Zürich you will soon have a new port of call. Does this offer you added value or does it open up new opportunities??

I was delighted to learn that Motorworld will now also be represented in Kempththal, Switzerland's most important economic region.



Frohe Weihnachten!

Ja, Sie lesen richtig, denn schon in weniger als 4 Monaten beginnt die Adventszeit - und der Jahreswechsel steht bevor...

Weihnachtsfeier gebucht?

Jahresabschluss-Meeting im Blick?

Road-Show disponiert?

Kick-Off-Veranstaltung 2020 geplant?

Produkt-Präsentation, Vertriebstagung?

MOTORWORLD Region Stuttgart:

Tel. + 49 (0) 7031 30694-74, events-stuttgart@motorworld.de

MOTORWORLD Köln-Rheinland:

Tel. + 49 (0) 221 277880-15, events-koeln@motorworld.de

MOTORWORLD München:

Tel. + 49 (0) 89 360351721, events-muenchen@motorworld.de

MOTORWORLD Zeche Ewald-Ruhr:

Tel. + 49 (0) 2366 95201-88, events-ewald@motorworld.de

MOTORWORLD Manufakturen Metzingen, Berlin, Region Zürich (CH):

Tel. + 49 (0) 7356 933-494, events-manufaktur@motorworld.de

MOTORWORLD Manufaktur Rüsselsheim Rhein-Main:

Tel. + 49 (0) 6142 83624-80, events-manufaktur@motorworld.de

Machen Sie Ihre Veranstaltung zum unvergesslichen Erlebnis mit PS und Esprit.

Eventflächen für 2 - 4.000 Personen, top Ausstattung, ideale Verkehrsanbindung, Parkflächen, Catering, Gastronomie, Hotellerie...

MOTORWORLD


info@motorworld.de

www.motorworld.de



FOTO: Josef Krauer

Als Kind bin ich oft mit meinem Fahrrad, später dann mit dem Mofa auf das Maggi-Areal gefahren. Als ich im Juni an den Open Days der Motorworld Manufaktur Region Zürich teilnahm, war ich sofort überzeugt, Mehrwert und Chancen ergeben sich mit Sicherheit - nicht nur für mich - sondern für alle, die mit historischen Fahrzeugen unterwegs sind. Die Verantwortlichen der Oldtimer-Clubs sind immer froh, lohnende Ziele oder schöne Zwischenstopps für ihre Ausfahrten zu finden. Zweifellos wird die Motorworld in Kemptthal binnen kürzester Zeit eine bevorzugte Adresse für Oldtimer-Fans, aber auch für viele andere werden. Die besonderen Autos in dieser äußerst passenden Kulisse werden mit Sicherheit ein begehrtes Fotomotiv für etliche Besucher werden.

As a youngster I often rode to the Maggi site, first on my bike, then later by moped. When I took part at the open days at Motorworld Manufaktur Region Zürich in June, I was immediately convinced that there would be added value and opportunities - not just for me, but for everyone who drives an historic vehicle. People who run classic car clubs are always happy to find rewarding destinations or appealing stopovers for their tours. Motorworld in Kemptthal will undoubtedly soon become a preferred address not just for classic car fans, but for many other people as well. The special cars with this eminently appropriate backdrop will become a coveted photo subject for many visitors.

MOTORWORLD
BULLETIN

FERRARI

CAVALCADE CLASSICHE

Mehr als 80 Oldtimer-Ferraris fuhren am Sonntag-nachmittag durch das Zentrum Roms und führten an den berühmtesten Monumenten vorbei. Die dritte Ausgabe von Cavalcade Classiche endete mit dieser einzigartigen Show, in der die zeitlose Eleganz der Autos mit der Schönheit der Ewigen Stadt kombiniert wurde.

More than 80 vintage Ferraris passed through the centre of Rome on Sunday afternoon, parading past its most famous monuments. The third edition of Cavalcade Classiche concluded with this unique show, combining the timeless elegance of the cars with the beauty of the Eternal City.





Die Veranstaltung, die erste in der Hauptstadt Rom, zog die internationale Kundschaft des Prancing Horse aus der ganzen Welt an, die eine Reise zu italienischer Exzellenz mit echten Ikonen der Automobilgeschichte unternahm.

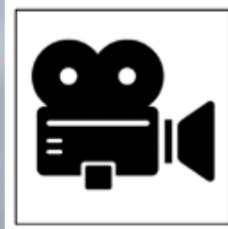
The event, the first in the capital, attracted the Prancing Horse's international clientele from around the world, for a journey among Italian excellence at the wheel of genuine icons of motoring history.

Vom 20. bis 22. September besuchten Teams aus Europa, den USA, dem Nahen und Fernen Osten, Neuseeland und Australien das Latium, den Archäologischen Park Appian Way und die alten konsularischen Straßen.

From 20 to 22 September, crews from Europe, the US, the Middle and Far East, New Zealand and Australia visited the Lazio countryside, the Appian Way Archaeological Park and the ancient consular roads.

Klicken Sie das
Symbol um das
Video zu sehen.

Tap the symbol to
see the video



Diese faszinierende und völlig neue Route für eine Großveranstaltung wurde in Zusammenarbeit mit dem Stadtrat von Rom und anderen lokalen Institutionen entwickelt. Am Freitag traf die Cavalcade in Borgo San Pietro am Salto- und Rieti-See ein, bevor sie auf den Mount Terminillo stieg und die herrlichen Marmore-Wasserfälle besichtigte. Die Kunst und die Geschichte von Todi und Viterbo standen am zweiten Tag im Mittelpunkt, während der Sonntag Rom gewidmet war, entlang einer Route, die sich der ewigen Stadt durch Frascati und Castel Gandolfo näherte.

Die Autos, darunter der 750 Monza von 1954, der 500 TRC von 1957 und der 275 GTB von 1964, waren die Stars einer unvergesslichen Ausstellung für Einheimische und Touristen entlang der Hauptstraßen der Stadt.

This fascinating and completely new route for a major event was designed in partnership with Rome City Council and other local institutions. On Friday, the Cavalcade arrived in Borgo San Pietro on Lake Salto and Rieti, before climbing Mount Terminillo and paying a visit to the magnificent Marmore Falls. The art and history of Todi and Viterbo took centre stage on the second day, while Sunday was dedicated to Rome, along a route that approached the eternal city through Frascati and Castel Gandolfo.

The cars, including the 750 Monza of 1954, the 500 TRC of 1957 and the 275 GTB 1964, were the stars of an unforgettable exhibition for locals and tourists along the city's grand avenues.

RALLYE CARRERA IBERIA

Das Debüt-Event der Rallye Globe - Carrera Iberia der vergangenen Woche - wurde von allen Beteiligten als großer, bahnbrechender Erfolg gefeiert.

Die ehrgeizige neue Gruppe, die von vielen der Top-Organisatoren und Teilnehmern des Sports als gemeinnütziger Verein gegründet wurde, hätte sich weder eine positivere Einführung noch eine perfektere Startrampe für ihr bevorstehendes Programm von unvergleichlichen globalen Fahrabenteuern erhofft.

Rally the Globe's debut event - last week's Carrera Iberia - has been hailed as a massive, game-changing success by all those involved.

Established as a not-for-profit club by many of the sport's top organisers and participants, the ambitious new group could not have hoped for a more positive introduction, nor for a more perfect launchpad for its forthcoming programme of peerless global competitive driving adventures.



FOTOS: Veronika Ring

46 Ausgabe 95 / 2019

MOTORWORLD
BULLETIN



FOTOS: Carrera Iberia



Carrera Iberia zog einen ausverkauften Markt sowohl für Oldtimer als auch für Oldtimer an. Die Teilnehmer waren sich einig, dass die Rallye the Globe bereits neue Maßstäbe gesetzt hat und die Messlatte für künftige Ereignisse festlegt.

Carrera Iberia attracted a sell-out entry of both vintage and classic cars with entrants unanimously agreeing that Rallye the Globe has already set new standards, setting the bar by which future events will now be judged.

„Ich habe in sechs Wochen drei Rallyes absolviert, die alle von verschiedenen Unternehmen durchgeführt wurden, und dies ist zweifellos alles andere als einfach“, schwärmte Stephen Hardwick, der mit seinem Ford Falcon von 1965 in der Kategorie „Klassiker“ den siebten Gesamtrang belegte.

„I've done three rallies in six weeks all run by different companies and, without a shadow of doubt, this is head and shoulders above everything else,“ enthused Stephen Hardwick who finished seventh overall in the Classic Category in his 1965 Ford Falcon.

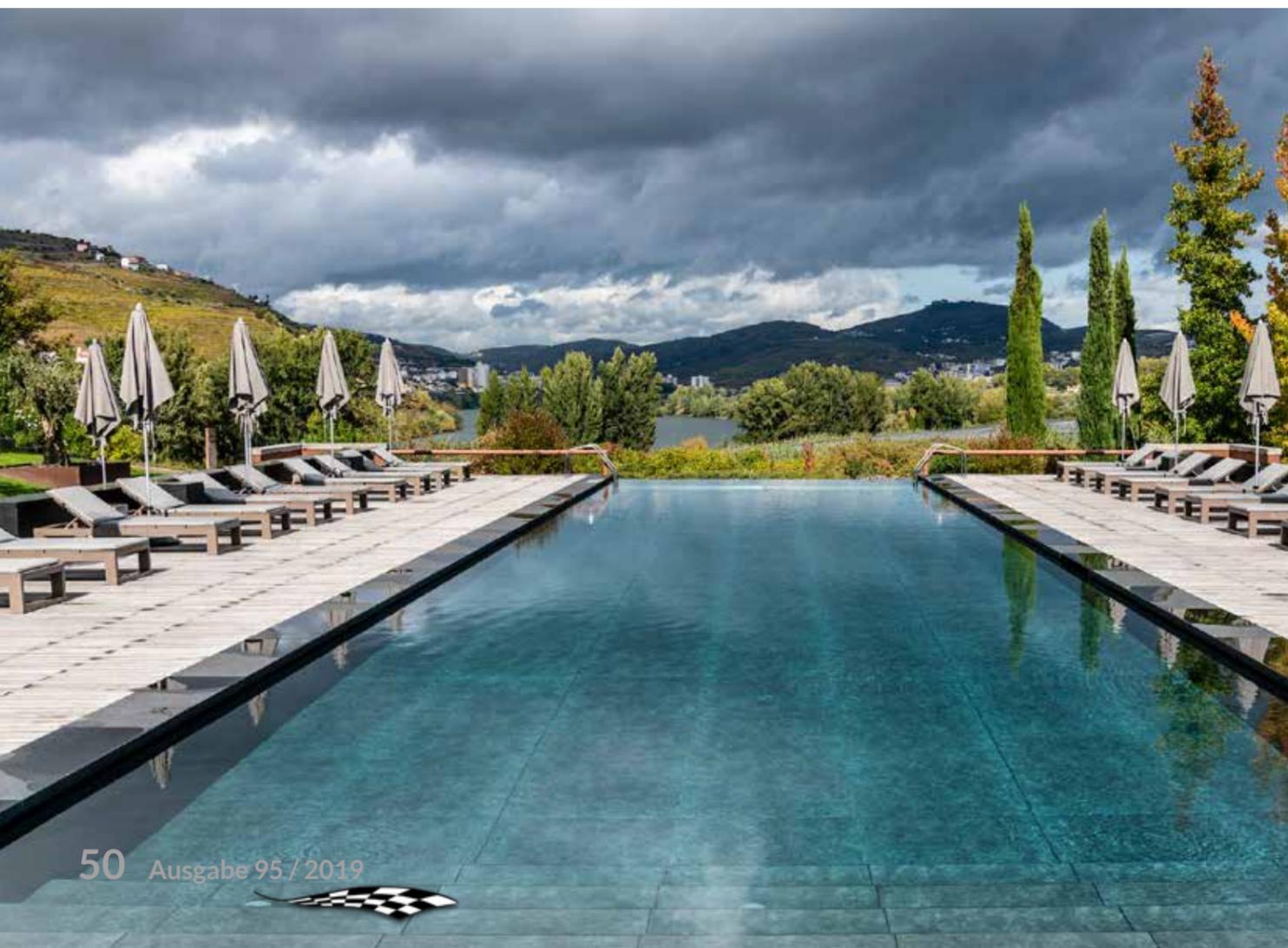
„Wir haben viele dieser Events gemacht und das ist so gut wie es nur geht“, stimmte Jim Gately zu, der den amerikanischen Sieg in der Kategorie „Vintage & Vintageant“ in seinem markanten Kurtis Comet von 1947 errang. „Dies war wirklich eine fabelhafte Rallye: Die Strecke war die beste, die wir je gefahren sind. Die verkehrsfreien Straßen waren ein Traum für Oldtimer und die Gastfreundschaft war unübertroffen. Es war einfach großartig, ein Teil davon zu sein, und wir kommen definitiv wieder, um noch mehr davon zu bekommen.“

„We've done lots of these events and this is as good as it gets,“ concurred Jim Gately, the American claiming victory in the Vintage & Vintageant Category in his distinctive 1947 Kurtis Comet. „This really has been a fabulous rally: the route was the best we've ever done; the traffic free roads were a dream for classic cars and the hospitality throughout was second to none. It was just great to be part of it and we are definitely coming back for some more.“

Ian Milne, Beifahrer eines legendären Datsun 240Z von 1974, teilte ähnliche Gedanken mit und fügte hinzu: „Keine andere Rallye-Organisation wird in der Lage sein, der Rallye the Globe stand zu halten. Es versteht sich von selbst, dass das Rallye the Globe-Team das Beste im Geschäft ist.“

Sharing similar thoughts, Ian Milne co-driver in an iconic 1974 Datsun 240Z added: „No other rally organisation will be able to hold a candle to Rallye the Globe now. It is self-evident that the Rallye the Globe team is the best in the business.“





Carrera Iberia war eine magische zehntägige Reise, die die Teilnehmer auf eine aufregende Reise vom historischen Hafen von Santander in Nordspanien nach Vilamoura an der Südküste Portugals entführte - eine epische Strecke von 3.470 km, die mit herausragenden Attraktionen sowie neun Tests und 19 Kilometern gefüllt war Regelmäßigkeitsabschnitte.

Die sorgfältig geplante Route bestand aus neun Tagen unvergesslichen Fahrens auf menschenleeren Asphaltstraßen fernab vom Touristenrummel. Die Crews fuhren durch Weinregionen, sanfte Hügel, dramatische Canyons, gewundene Hügel und stimmungsvolle mittelalterliche Zitadellen, während sie Zwischenstopps in Paradors, Pousadas und Fünf-Sterne-Hotels einlegten.

In der Vintage & Vintageant-Sektion haben die Langstrecken-Rallyesieger Graham und Marina Goodwin gemeinsam mit Gately und seinem Navigator Tony Brooks nach dem ersten Abschnitt zwischen Santander und Rioja die Rangliste angeführt. Es war jedoch eine kurzlebige gemeinsame Führung, denn das Bentley-Duo und die Goodwins mussten sich schließlich mit dem dritten Platz in ihrer Kategorie zufrieden geben.

Carrera Iberia was a magical ten-day journey taking participants on an exhilarating voyage from the historical port of Santander in northern Spain to Vilamoura on the southern coast of Portugal – an epic 3,470kms route, packed with outstanding attractions as well as nine tests and 19 regularity sections.

The carefully planned route featured nine days of memorable driving on deserted asphalt roads far away from the beaten track. Crews drove through wine regions, rolling hills, dramatic canyons, twisting hillclimbs and atmospheric medieval citadels, while enjoying overnight stops at Paradors, Pousadas and five-star hotels.

In the Vintage & Vintageant section long distance rally winners Graham and Marina Goodwin jointly topped the early leaderboard with Gately and his navigator Tony Brooks after the opening day's section between Santander and Rioja. It was a short-lived joint lead, though, for the Bentley pairing and the Goodwins eventually would have to be satisfied with third place in their Category.

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





Die Oldtimer-Saison liegt hinter uns: Höchste Zeit, um das gute Stück fürs Winterlager hübsch zu machen, denn noch lässt sich alles unter freiem Himmel und bei herrlichem Herbstwetter zum Glänzen bringen. Wie man bei einer gründlichen Pflegekur am besten vorgeht, erläutert Sonax Experte Richard Hanauer.

Zunächst sollte man sich die Räder vornehmen. Hier kann der Schmutz besonders festsitzen. Wichtig: unbedingt einen säurefreien Felgenreiniger wie den Sonax Xtreme Felgenreiniger Plus benutzen, so lassen sich die Räder auf die sanfte Tour reinigen, ohne den Felgen zu schaden. Säurehaltige Reiniger greifen dagegen Radbolzen und andere metallische Oberflächen am Rad an. Lieber mit einer Bürste nachhelfen und darauf achten, alle Rückstände gründlich mit einem harten Wasserstrahl abzuspolen. Tipp: Zwischendurch das Auto um eine halbe Radumdrehung bewegen, damit Reinigerreste nicht in den unteren Ecken und Mulden antrocknen.

Lackpflege ist jetzt wichtig

Damit auch die Außenhaut des Klassikers geschützt bleibt, gibt es verschiedene Dinge, die Sie tun können: Zunächst befreit eine gründliche Fahrzeugwäsche, natürlich von Hand, den Straßenschmutz. Für die besonders schonende Lackreinigung bei Klassikern ist im Anschluss die Verwendung eines so genannten Clays – der Reinigungsknete – zu empfehlen: Wenn es darum geht, hartnäckig anhaftende Verschmutzungen aus Industriestaub, Straßenschmutz, Teer, Vogelkot oder Baumharz lackschonend zu entfernen, lässt sich das sehr gründlich und besonders lackschonend mit einem Lackpeeling durch das Clay und etwas Scheibenklar erreichen. Danach bei Bedarf eine Lackpolitur verwenden, um feine Kratzer und verwitterte Lackschichten zu glätten, was beim gut gepflegten Oldtimer aber eher selten erforderlich ist.

The classic car season lies behind us. It's now high time to make your precious car ready for winter storage, as everything can still be brought to a shine outdoors in the glorious autumn weather. Sonax expert Richard Hanauer explains how best to proceed with thorough care treatment.

First of all, you should begin with the wheels, which is where dirt can be particularly stubborn. It is imperative to use a non-acidic rim cleaner such as Sonax Xtreme Rim Cleaner Plus to clean the wheels gently without damaging the rims. Acidic cleaners, on the other hand, attack the wheel bolts and other metallic wheel surfaces. It is best to then scrub the wheels and make sure that all residues are thoroughly rinsed off with a powerful jet of water. Tip: Move the car half a turn of the wheel in between so that cleaning residues do not dry firm in the bottom corners and recesses.

Paintwork care is important now

There are several things you can do to keep the outer skin of your classic car protected. Begin with a thorough car wash, naturally by hand, to remove road grime. For particularly gentle cleaning of the classic car's paintwork, the use of a so-called cleaning clay is recommended afterwards. Stubbornly adhering dirt such as industrial dust, road grime, tar, bird droppings or tree resin can be removed very thoroughly and especially gentle for the paintwork with a paint peeling using the clay and some windscreen cleaner. Fine scratches and weathered paint layers can be smoothed out with polish, although this is rarely necessary with a well-maintained classic car.

FOTOS: Sonax / Classic Car TV



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: DEUTDESSXXX
Kreditinstitut: Deutsche Bank Stuttgart
www.laureus.de/spenden



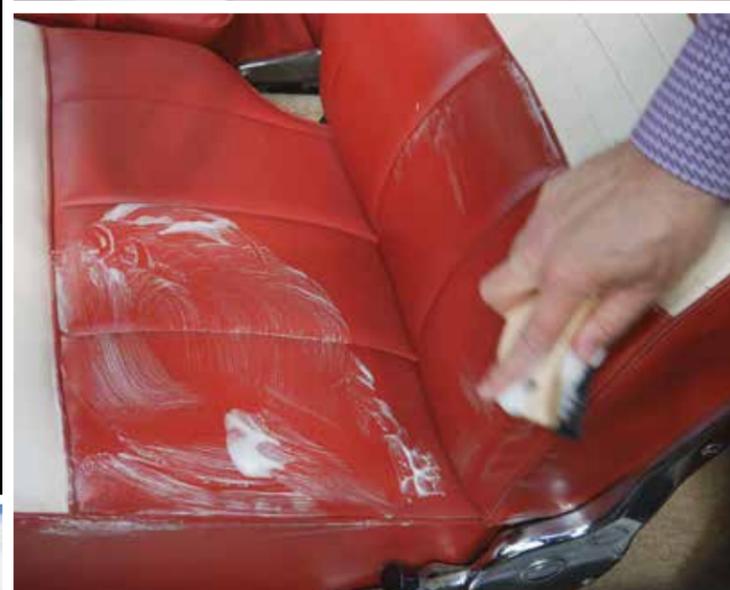
Erst recht, wenn der Lack durch starke Beanspruchung ohne längere „Pflegepausen“ bereits leicht matt wirkt, ist eine Politur zu empfehlen. Für diesen Zweck eignet sich Sonax Premium Class Saphir Power Polish. Vor allem unter Klassiker-Fans und Auto-Enthusiasten hat das Produkt bereits viele Fans gefunden. Die edle Politur, die ebenfalls im Set mit einem Polierschwamm und einem Mikrofasertuch angeboten wird, eignet sich für die Aufwertung aller Lackarten und wirkt bei jedem Lackzustand – ganz gleich, ob stark verwittert oder nur leicht beansprucht.

Polishing is recommended in particular if the paintwork already appears slightly matt due to heavy use without longer „care breaks“. Sonax Premium Class Saphir Power Polish is suitable for this purpose. The product has already found many devotees, especially among classic car fans and car enthusiasts. This premium polish, which is also available as a set together with a polishing sponge and a microfibre cloth, is suitable for upgrading all types of lacquer, and acts effectively on every lacquer condition from heavily weathered to slightly damaged paintwork.



Klicken Sie das Symbol um das Video zu sehen.

Tap the symbol to see the video



Die Rezeptur beinhaltet innovative Saphir-Polierkörper, die während des Poliervorgangs zunächst eine intensive Schleifwirkung entfalten und damit wirksam Unebenheiten glätten. Während des Polierens zerfallen die Polierkörper in super-feine Partikel, die ein perfektes Finish und einen überzeugenden Glanz erzeugen. Schon nach kurzer Zeit erreicht der Anwender strahlenden Tiefenglanz und eine überzeugende Farbauffrischung. Auch feinste Kratzer entfernt Saphir Powerpolish erstaunlich schnell. Nach Politur oder Lackreinigung mit Reinigungsknete, so Hanauer, sollte man das Farbleid mit einer Lackversiegelung aus hochwertigem Carnaubawachs – beispielsweise SONAX Premium Class Carnaubacare vor Feuchtigkeit im Winterlager schützen.

Mehr Informationen: www.sonax.de

The formula contains innovative sapphire polishing bodies that initially develop an intensive abrasive action during the polishing process for effectively smoothing out uneven spots. During the polishing process, these polishing bodies disintegrate into super-fine particles that produce a perfect finish and satisfying shine. It is possible to achieve a brilliant deep lustre and convincing colour restoration after a very short time. Saphir Power Polish removes even the finest scratches amazingly quickly.

According to Hanauer, after polishing or cleaning the paintwork with cleaning clay, it should be protected against moisture during winter storage with a paint sealant made of high-quality carnauba wax - for example SONAX Premium Class Carnaubacare.

More information: www.sonax.de

HOT ROD CULTURE

FOTO: Godi Drexler

Die Hot Rod Kultur hatte bereits in den 1930er Jahren in den USA ihren Ursprung. Autofahrer, vor allem junge Leute, wünschten sich mehr Leistung und modifizierten alte Fahrzeuge, um mit ihnen Rennen zu fahren.

The hot rod culture originated in the 1930s in the USA. Motorists, especially young people, wanted more power and modified old vehicles to race with them.





FOTO: Godi Drexler



ILLUSTRATIONEN: Kay MacKenneth



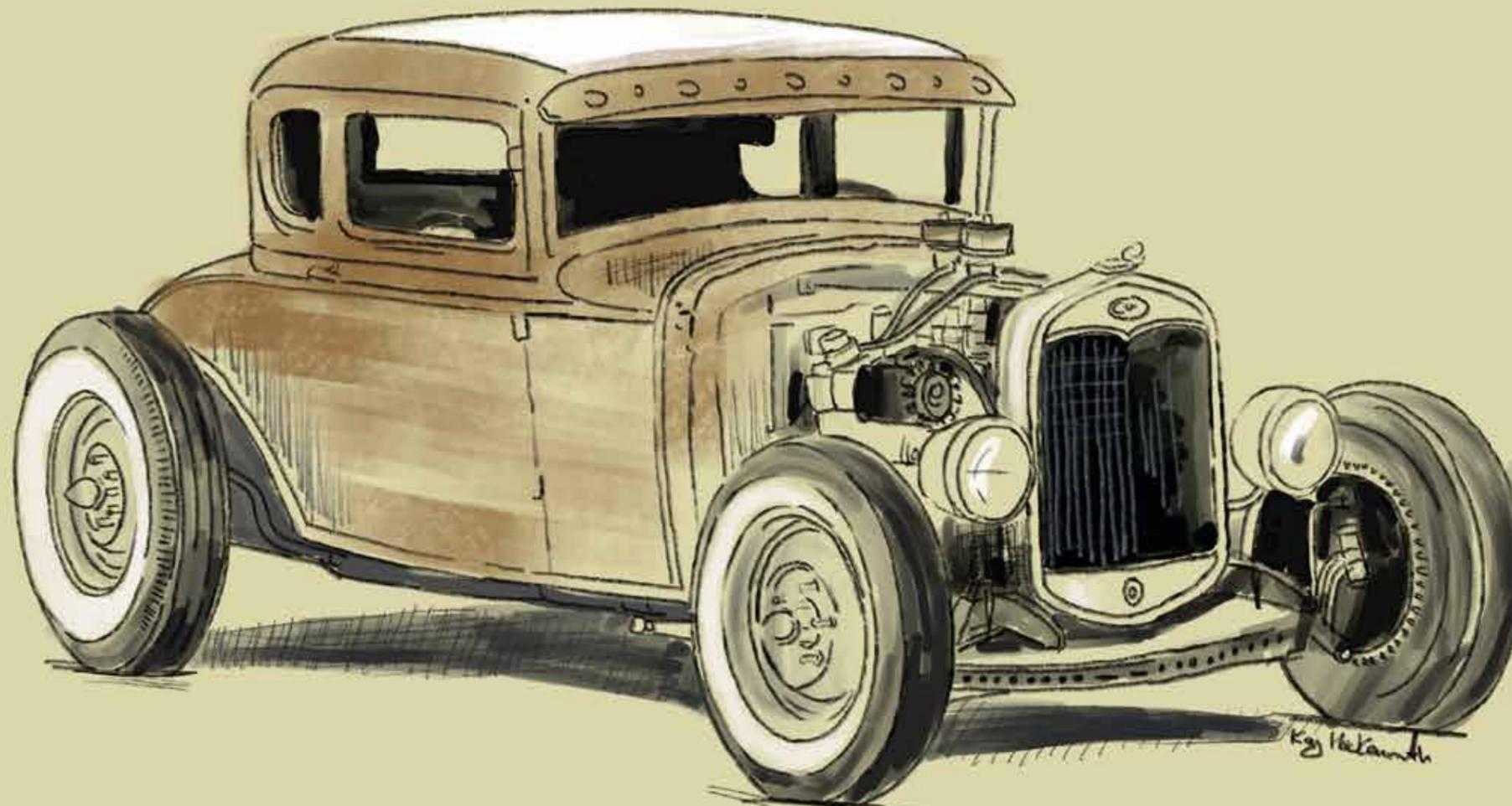
FOTO: Wikipedia

Dies ging vor allem erst einmal durch eine deutliche Gewichterleichterung. Typische Modifikationen waren das Entfernen des Cabrioverteds, auch Motorhauben, Stoßstangen, Windschutzscheiben und / oder Kotflügeln mussten daran glauben. In einigen Fällen wurde auch das Chassis kanalisiert. Dabei wird der Rahmen in die Karosserie integriert, denn normalerweise liegt die Karosserie auf dem Rahmen. Sehr beliebt war auch das Modifizieren des Motors durch Einstellen und / oder Ersetzen durch einen leistungsstärkeren Typ. Räder und Reifen wurden ausgetauscht, um die Traktion und das Handling zu verbessern. Natürlich kam es irgendwann auch auf das Äußere an und manche jungen Mechaniker bauten sich noch eigene Karosserien auf dem Rahmen des modifizierten Fahrzeugs auf oder veränderten die Karosserie maßgeblich. Es handelte sich nicht nur um Einzelfälle. Dieses Tuning war ein Trend der Jugend, die auf diese Weise günstig an ein leistungsfähiges Fahrzeug kamen, das den Individualisierungswünschen entsprach.

Es wird auch erzählt, dass Hot Rods während der Prohibition entstanden, als „Bootleggers“ (Schwarzbrenner) noch schnelle Fluchtwagen brauchten. Sogenannte Moon Brenner hätten ihre Fahrzeuge stark modifiziert und viele Bauteile abgebaut, um bei der Flucht vor der Polizei ein schneller voran zu kommen. Ob diese Geschichte wahr ist, weiß man nicht genau, denn auch im normalen Straßenverkehr waren Hot Rods zu sehen – was historischen Bilder belegen.

First of all, this was due to a significant weight reduction. Typical modifications were the removal of the convertible top, also bonnets, bumpers, windscreens and / or fenders had to believe it. In some cases, the chassis was also channeled. The frame is integrated into the body, because normally the body lies on the frame. Also very popular was modifying the engine by adjusting and / or replacing it with a more powerful type. Wheels and tires were replaced to improve traction and handling. Of course, it eventually came down to the exterior and some young mechanics built their own bodies on the frame of the modified vehicle or changed the body significantly. It was not just isolated cases. This tuning was a trend of the youth, which in this way came cheap to a powerful vehicle that met the individualization wishes.

It is also said that Hot Rods originated during Prohibition, when „bootleggers“ (black burners) still needed fast escape cars. So-called Moon burners had heavily modified their vehicles and dismantled many components in order to make a faster progress in fleeing from the police. Whether this story is true, one does not know exactly, because also in the normal traffic hot rods were to be seen - which historical pictures occupy.

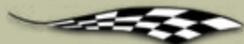


Die Begrifflichkeit „Hot Rod“ entstand jedoch erst in den 50er Jahren. Zuvor wurden die umgebauten Fahrzeuge als „Gow job“ bezeichnet. „Hot“ stand für „hotting up, also tunen, bzw. mehr Leistung heraus-holen. „Rod“ stand vermutlich für „Roadster“. Ein weitere auch viel diskutierte Theorie erzählt, dass Rod für die Nockenwelle steht, die häufig für eine spritzigere Zündung Modifiziert wurden. Für keine der möglichen Herkunftsbezeichnungen gibt es ausreichend Belege.

Hod Rod Rennen wurden anfangs noch auf den regulären Straßen durchgeführt. Dabei kam es immer wieder zu tödlichen Unfällen und die Rennen wurden bald auf gesperrten Straßen und offiziell organisiert durchgeführt. Es entstanden in den 1940er Jahren Organisationen wie die South California Timing Association SCTA oder die Hot Rod Organistaion NHRA. Eine neue Automobilkultur war geboren. Große Firmen, wie Edelbrock, George Barris oder Moon bauten ihr Geschäft auf dem Tunen von Custom Cars und Hot Rods auf.

However, the term „hot rod“ did not come into being until the 1950s. Previously, the converted vehicles were referred to as „Gow job“. „Hot“ stood for „hotting up, so tune, or get more performan-ce. „Rod“ probably stood for „Roadster“. Another much-discussed theory tells that Rod stands for the camshaft, which has often been modified for a more sparkling ignition. For any of the possible denominations of origin there is sufficient evi-dence.

Hod Rod races were initially held on the regular roads. It always came back to fatal accidents and the races were soon carried out on closed roads and officially organized. It emerged in the 1940s organizations such as the South California Timing Association SCTA or the Hot Rod Organization NHRA. A new automotive culture was born. Big companies such as Edelbrock, George Barris and Moon built their business on tuning custom cars and hot rods.





Nach dem Krieg brachten die amerikanischen Streitkräfte die Hot Rod Kultur auch nach Deutschland. Besonders rund um Frankfurt wuchs diese Kultur und es entstanden Hot Rod Ateliers wie Roger Motors. Bis in die achtziger Jahre wurden dort große Treffen organisiert. Auf stillgelegten Flughäfen wurden auf der Start- und Landebahn Viertel und Eine Meilen Rennen veranstaltet. Und in den 50er Jahren berichtete das ADAC Magazin Motorwelt über diese neue „Unsitte der Jugend“. Jugendliche würden leichtsinnig Autos umbauen und für hitzige Irrfahrten verwenden. Das Image der Hot Rods war im Automobilbereich strenger geregelten Europa schon früh mit einem eher negativen Image belegt. Zu unkontrolliert, zu enthusiastisch - diese fremdartigen Gefährte passten nicht so ganz in das Bild einer Gesellschaft, die sich nach allem sehnte, was richtig und geregelt war. Das Misstrauen gegen Fremdartigkeit ist bis heute so geblieben und die Hot Rods sind in der ganze Bandbreite der Oldtime-erei eine kleine Randgruppe, die stets kritisch beäugt wird.

Vor kurzem sagte ein älterer Herr während der Oldtimertagen Fürstenfeld, er habe zunächst gar nicht verstanden, weshalb Hot Rods auf dem Event zugelassen seien. Dann habe er sich mit den Besitzern unterhalten und die Historie hinterfragt und festgestellt, dass diese Fahrzeuge eine hohen Kulturwert hätten. Doch für Hot Rod Besitzer ist das Bewegen ihrer Kulturgüter nicht leicht.

After the war, the US armed forces also brought the hot rod culture to Germany. Especially around Frankfurt this culture grew and Hot Rod Ateliers like Roger Motors were born. Until the eighties big meetings were organized there. At disused airports, quarter and one mile races were held on the runway. And in the 1950s, the ADAC magazine Motorwelt reported on this new „bad habit of the youth“. Teenagers would recklessly rebuild cars and use for heated wanderings. The image of the Hot Rods was in the automotive sector more strictly regulated Europe early on with a rather negative image. Too uncontrolled, too enthusiastic-these alien companions did not quite fit into the image of a society that yearned for what was right and regulated. The mistrust of strangeness has remained so to this day and the hot rods are in the whole range of classicism a small fringe group, which is always critically eyed.

Recently, an elderly gentleman told me during the classic car days Fürstenfeld that he initially did not understand why Hot Rods were admitted to the event. Then he talked to the owners and questioned the history and found that these vehicles had a high cultural value. But for Hot Rod owners, moving their cultural assets is not easy.



Mario de Rosa, von der Initiative Kulturgut Mobilität, erklärt dazu:

„Im Mai 2016 gab es nach dem Besuch eines Musikfestivals erste Berührungspunkte mit der Staatsmacht. Vor Ort anwesende Polizisten und Sachverständige wurden offenkundig gezielt auf die Besucher der Veranstaltung angesetzt, die einen Hot Rod fahren. Hintergründe dieser angesetzten Aktion waren und sind bis heute unklar. Resultierend daraus gab es 7 Stilllegungen von 14 Überprüfungen. Diese Aktion markierte den Beginn einer bis heute andauernden Verunsicherung einer ganzen Szene, die sich mit ihren Fahrzeugen trotz ordnungsgemäßer Abnahme und Zulassung kaum mehr auf die Straße traut.“

Im April 20017 gipfelte die Hatz auf modifizierte Oldtimer dann in gleichzeitig durchgeführten Hausdurchsuchungen (nicht nur) bei den oben genannten Opfern der Stilllegungen plus weiterer Verkehrskontrollen. Gutachten und Gegengutachten wurden erstellt, meist jedoch ohne Erfolg.

Die Hot-Rod-Kultur hat ihre Anfänge in den USA der 1920er-Jahre und ist somit Teil einer weltweiten automobilhistorischen Kultur. Bereits damals wurden Serienfahrzeuge modifiziert mit dem Ziel des Leistungszuwachses. Dazu wurden nicht nur die Motoren durch stärkere ersetzt, sondern auch auf Gewichtsreduktion gesetzt, indem beispielsweise Kotflügel und Motorhauben entfernt wurden. Die Basis eines solchermaßen modifizierten Fahrzeugs bildet üblicherweise ein Ford vor 1949, da diese noch die Rahmenbauweise aufwiesen. Das bedeutet, daß die Karosserie mit dem Rahmen verschraubt und somit leicht zu entfernen oder auszutauschen war. Gängige Praxis, die ihre historische Komponente auch im Jahr 2019 nicht verloren hat. Die Herausforderung heute besteht in der Sensibilisierung der Sachverständigen, die diese Fahrzeuge abnehmen, der Polizei, die diese Fahrzeuge kontrollieren und der breiten Öffentlichkeit für diese Art mobiler Kultur. Dieser Herausforderung hat sich ein Arbeitskreis angenommen, bestehend aus Vertretern der Szene, der Sachverständigen und der Politik.“

Mario de Rosa, from the Initiative Kulturgut Mobility, explains:

„In May 2016, after visiting a music festival, there were first points of contact with the state power. Locally present police officers and experts were obviously scheduled specifically for the visitors of the event who drove a hot rod. Backgrounds of this scheduled action were and are still unclear. As a result, there were 7 closures of 14 reviews. This action marked the beginning of a lasting until today uncertainty of an entire scene, which dare despite their proper acceptance and approval barely on the road with their vehicles.“

In April 20017, the Hatz culminated in modified vintage cars in simultaneously conducted house searches (not only) in the above-mentioned victims of closures plus other traffic controls. Appraisals and expert opinions were created, but mostly without success.

The hot-rod culture has its origins in the 1920s US, making it part of a worldwide automotive heritage culture. Already at that time series vehicles were modified with the goal of the achievement increase. Not only were the engines replaced by more powerful ones, but they also focused on weight reduction, for example by removing fenders and bonnets. The basis of such a modified vehicle is usually a Ford before 1949, as these still had the frame construction. This means that the body was bolted to the frame and thus easy to remove or replace. Common practice that has not lost its historical component in 2019.

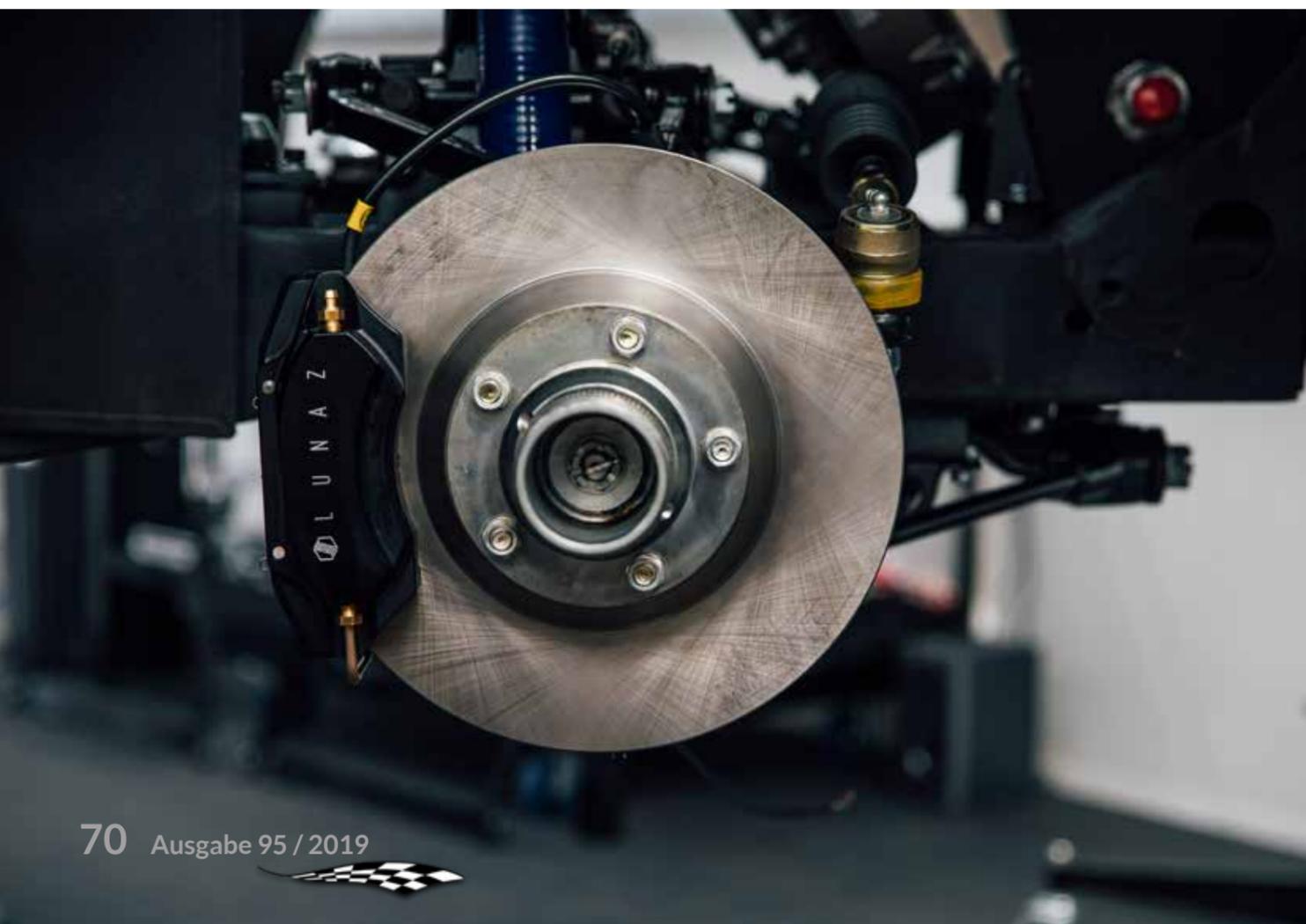
The challenge today is to raise the awareness of the experts who are taking these vehicles, the police who control these vehicles, and the general public for this type of mobile culture. This challenge has been taken up by a working group consisting of representatives of the scene, the experts and the politicians. „

LUNAZ CLASSIC ELECTRIC

Lunaz beantwortet die Fragen der Zuverlässigkeit, Benutzerfreundlichkeit und Nachhaltigkeit mit der Einführung von Oldtimern, die restauriert und auf Elektroantriebe umgerüstet wurden. Der völlig einzigartige, proprietäre Antriebsstrang wird in Silverstone, England, unter der technischen Leitung des ehemaligen technischen Direktors Renault F1, Jon Hilton, entwickelt, konstruiert und hergestellt. Lunaz wird die schönsten und berühmtesten Autos der Geschichte für die Zukunft rüsten.

Lunaz is answering the questions of reliability, usability and sustainability with the introduction of pinnacle classic cars, restored and converted to electric powertrains. The completely unique, proprietary powertrain is designed, engineered and manufactured in Silverstone, England, under the technical leadership of former Technical Director, Renault F1, Jon Hilton. Lunaz will make the most beautiful and celebrated cars in history ready for the future.





Die Wahl des Standorts für das globale Hauptquartier von Lunaz spiegelt die Überzeugung der Gründer wider, dass Großbritannien das weltweit wichtigste Zentrum für technische Innovationen ist, insbesondere bei der Entwicklung von Elektroantrieben.

Ein Rolls-Royce Phantom V mit acht Sitzen aus dem Jahr 1961, ein Jaguar XK120 aus dem Jahr 1953 und ein Rolls-Royce Cloud aus dem Jahr 1956 werden derzeit für die Markteinführung vorbereitet. Der Jaguar XK120 ist mit einem 80-kWh-Akkupack ausgestattet, während der Rolls-Royce Phantom V mit einem 120-kWh-Netzteil ausgestattet ist. Jeder Klassiker von Lunaz steht für eine ganz individuelle Restaurierung. Die Autos werden auf den Millimeter genau analysiert, um sicherzustellen, dass die Ingenieure von Lunaz die für den Charakter des Autos und die beabsichtigte Fahrdynamik am besten geeignete Antriebsstranglösung entwickeln. Alle Klassiker von Lunaz sind mit Schnellladefähigkeit, regenerativen Bremssystemen und der feinfühligsten Integration moderner Annehmlichkeiten wie Traktionskontrolle und Tempomat ausgestattet. Diese Autos werden die ersten elektrifizierten Exemplare ihrer Art auf der Welt sein. Die Wahl der zu konvertierenden Klassiker ist ein Beweis für das Vertrauen von Lunaz in ein Elektrifizierungspaket, das vollständig im eigenen Haus entwickelt, konstruiert und hergestellt wurde.

The choice of location for Lunaz's global HQ reflects the founders' belief in Britain as the world's preeminent centre of technical innovation, particularly in the development of electric powertrains.

A 1961 eight-seat Rolls-Royce Phantom V, 1953 Jaguar XK120 and 1956 Rolls-Royce Cloud are currently being prepared for market introduction. The Jaguar XK120 is fitted with an 80-kWh electric battery pack whilst the Rolls-Royce Phantom V is specified with a 120-kWh power unit. Each classic by Lunaz represents an entirely custom restoration. Its cars are analysed to the millimetre to ensure Lunaz's engineers develop the most appropriate powertrain solution for the character of the car and the intended driving dynamics.

All classics by Lunaz are engineered with fast charging capability, regenerative braking systems and the sensitive integration of modern conveniences like traction control and cruise control. These cars will be the first electrified examples of their kind in the world. The choice of iconic classics to convert is testament to Lunaz's confidence in an electrification package developed, engineered and manufactured entirely in-house.



Seit seiner Gründung Anfang 2018 hat das Unternehmen die besten Talente in den Bereichen Engineering, Design und Fertigung eingestellt. Das Team wurde ausgewählt, um alle identifizierten Anforderungen der Lunaz-Kundschaft zu erfüllen. Es umfasst Fachwissen von Aston Martin, Ferrari, Ford, Formel 1, Jaguar, Volkswagen, McLaren und Rolls-Royce.

Der Wiederherstellungs- und Umwandlungsprozess ist eine Neuentwicklung von Grund auf. Es beginnt mit einer eingehenden Prüfung. Jede Ecke wird dann gewogen, um die ursprüngliche Gewichtsverteilung auf das Gramm zu verstehen. Diese Informationen dienen als Entscheidungsgrundlage für Fahrwerkseinstellungen, Antriebsstrangverpackungen und Aufhängungen. Anschließend werden der Verbrennungsmotor und die zugehörigen Systeme ausgebaut und das Fahrgestell für die Elektrifizierung vorbereitet.

Das Auto wird dann in 3D gescannt. Auf diese Weise können die Ingenieure detaillierte CAD-Modelle erstellen, um technische Perfektion in jedem Schritt des Prozesses sicherzustellen. Die Besonderheiten der elektrischen Antriebstechnologie von Lunaz werden strengstens überwacht. Jeder von Lunaz entwickelte, konstruierte und getestete Klassiker wird jedoch unter Verwendung der für Automobilanwendungen verfügbaren Module mit den höchsten Spezifikationen im eigenen Haus entwickelt.

From its inception in early 2018, the company has hired the very best engineering, design and manufacturing talent. The team has been hand-picked to satisfy all of the identified requirements of Lunaz's clientele and includes expertise from Aston Martin, Ferrari, Ford, Formula 1, Jaguar, Volkswagen, McLaren and Rolls-Royce.

The restoration and conversion process represents re-engineering from the ground up. It starts with an exhaustive inspection. Each corner is then weighed to understand the original weight distribution to the gram. This information informs decisions on chassis setup, powertrain packaging and suspension. The internal combustion engine and associated systems are then removed and the chassis is prepared for electrification.

The car is then 3D scanned; this allows the engineers to create detailed CAD models to ensure technical perfection in every step of the process. The specifics of Lunaz's electric propulsion technology is closely guarded, but each classic by Lunaz is designed, developed, engineered and tested in-house using the highest specification modules available for automotive applications.

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





Elektrifizierung historischer Fahrzeuge: Stellungnahme der FIVA

Immer mehr kommerzielle Einrichtungen bieten die Umrüstung historischer Fahrzeuge auf elektrischen Strom an und ersetzen den gesamten Antriebsstrang durch ein elektrisches Aggregat und Batterien.

Auf diese Weise sei es möglich, das klassische Erscheinungsbild des Fahrzeugs beizubehalten und gleichzeitig moderne Umweltstandards zu erfüllen. Als zusätzlicher Vorteil kann die Umwandlung auch die Leistung und Leistung erhöhen. Einige Umbauunternehmen haben sogar von den Typgenehmigungs- / Zertifizierungsbehörden die Erlaubnis erhalten, die ursprüngliche Fahrzeugidentifikationsnummer (VIN) des Geberfahrzeugs beizubehalten, obwohl mehr oder weniger der gesamte Antriebsstrang ersetzt wurde.

Die Sichtweise der FIVA zur Elektrifizierung:

Die FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens oder Internationaler Verband historischer Fahrzeuge) versteht die Motivation einiger Eigentümer, ihre Fahrzeuge zu elektrifizieren - und erkennt an, dass alle Änderungen vorbehaltlich der gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften eine persönliche Entscheidung sind.

Die FIVA - eine Organisation, die sich der Erhaltung, dem Schutz und der Förderung historischer Fahrzeuge verschrieben hat - kann den Besitzern oder Aufsichtsbehörden jedoch nicht die Verwendung moderner EV-Komponenten (Motoren und Batterien) zum Ersetzen des Antriebsstrangs eines historischen Fahrzeugs empfehlen.

Die Umstellung historischer Fahrzeuge von ihren ursprünglichen Verbrennungsmotoren auf elektrischen Strom entspricht nicht der FIVA-Definition eines historischen Fahrzeugs und unterstützt auch nicht das Ziel, historische Fahrzeuge und die damit verbundene Kultur zu bewahren. Nach Ansicht der FIVA sind umgerüstete Fahrzeuge keine historischen Fahrzeuge mehr, es sei denn, sie unterliegen lediglich zeitlichen Änderungen.

Electrification of Historic Vehicles: Statement from FIVA

An increasing number of commercial outfits are offering to convert historic vehicles to run on electric power, replacing the entire drivetrain with an electric unit and batteries.

In this way, they claim, it's possible to retain the classic appearance of the vehicle while meeting modern environmental standards. As an additional benefit, the conversion might also increase power and performance. Some conversion companies have even obtained permission from the type approval/certification authorities to retain the original Vehicle Identification Number (VIN) of the donor vehicle, despite more or less replacing the entire drivetrain.

FIVA's view on electrification:

FIVA (the Fédération Internationale des Véhicules Anciens or international federation of historic vehicles) understands the motivation of some owners to electrify their vehicles – and acknowledges that, subject to legislation and regulation, all modifications are a matter of personal choice.

However, FIVA – as an organisation dedicated to the preservation, protection and promotion of historic vehicles – cannot promote, to owners or regulators, the use of modern EV components (motors and batteries) to replace a historic vehicle's powertrain.

Conversion of historic vehicles from their original internal combustion engines to electric power doesn't comply with the FIVA definition of a historic vehicle, nor does it support the goal of preserving historic vehicles and their related culture. In FIVA's view, vehicles so converted cease to be historic vehicles, unless they are subject only to 'in period' changes.

Laut FIVA handelt es sich bei einem historischen Fahrzeug um ein mechanisch angetriebenes Straßenfahrzeug, bei dem es sich um Folgendes handelt:

- mindestens 30 Jahre alt
- in einem historisch korrekten Zustand erhalten und instand gehalten werden
- nicht als tägliches Transportmittel verwendet
- Teil unseres technischen und kulturellen Erbes

Fazit von Tiddo Bresters, Vizepräsident der FIVA, Gesetzgebung: „Unserer Meinung nach ist es nicht die Form oder der Karosseriestil eines Fahrzeugs, der es, historisch ‚macht, sondern die Art und Weise, wie das gesamte Fahrzeug im Original konstruiert und hergestellt wurde bilden.“

„Wenn sich ein Besitzer, Motoringenieur oder Hersteller für eine solche Umrüstung auf ein historisches Fahrzeug entscheidet, empfiehlt die FIVA nachdrücklich, dass alle Änderungen rückgängig gemacht werden und alle Originalkomponenten gekennzeichnet und sicher aufbewahrt werden. Auf diese Weise kann das Fahrzeug - falls dies in Zukunft gewünscht wird - in seinen ursprünglichen Zustand zurückversetzt werden und erneut ein historisches Fahrzeug werden.“

According to FIVA, a historic vehicle is 'a mechanically propelled road vehicle' that is:

- at least 30 years old
- preserved and maintained in a historically correct condition
- not used as a means of daily transport
- part of our technical and cultural heritage

Concludes Tiddo Bresters, FIVA's Vice President, Legislation, "It is not, in our opinion, the shape or body style of a vehicle that makes it 'historic', but the way in which the entire vehicle has been constructed and manufactured in its original form.

"Hence if any owner, motor engineer or manufacturer chooses to make such conversions to a historic vehicle, FIVA would strongly recommend that any changes are reversible, with all the original components marked and safely stored. In this way, the vehicle may – if so desired in the future – be returned to its original state and may once again become a historic vehicle."





JÜRGEN LEWANDOWSKI's BÜCHERECKE

LA PASSIONE

Man darf sich H.-Jürgen Döhren als glücklichen Menschen vorstellen – der überzeugte Alfisti überraschte (nach Jahrzehnte langer Recherche) 2012 im Eigenverlag mit einem formidablen Buch über die Alfa-Romeo 1900-Modelle, das auch gleich im Jahr darauf den Autobuch-Preis der Motorworld gewann und – mittlerweile in einer zweiten, ergänzten Auflage – als Standardwerk gilt. Wie nicht anders zu erwarten, gab sich H.-Jürgen Döhren nicht mit dem einen Werk zufrieden und er machte sich anschließend daran, mit der gleichen Liebe zum Detail auch die Geschichte der faszinierenden Alfa 6C 2300- und 6C 2500-Modelle zu recherchieren. Sechszylinder-Modelle, die das Werk in Arese von 1934 bis 1953 anbot, und die mit einigen der schönsten Karosserien aller Zeiten entstanden. Karosserien, die bei Häusern wie Pinin Farina, Allemano, Bertone, Boneschi, Zagato – aber auch bei Gläser oder Graber entstanden. Insgesamt hat Döhren 18 Karosseriefirmen zusammengetragen, die sich um diese Modelle kümmerten.

Um die Recherche etwas einzudämmen, sind hier nur Modelle versammelt, die im deutschsprachigen Raum zu finden sind – und da verwundert es wieder, wie viele doch hier in unseren Garagen zu finden sind. 53 Fahrzeuge sind hier fotografiert und beschrieben, dazu gibt es eine technische Beschreibung der Modelle, weitere Fahrgestell-Nummern und eine ausführliche Bibliografie. Mit diesem Buch hat H.-Jürgen Döhren diesen faszinierenden Fahrzeugen einen würdigen Auftritt verschafft, der bei jedem Sammler nur den Wunsch weckt, auch einmal so ein Fahrzeug zu besitzen – oder wenigstens einmal zu fahren. Ein würdiger Bewerber um den Autobuch-Preis 2019.



H.-Jürgen Döhren, *La Passione Alfa Romeo 6C 2300 – 6C 2500*, Alfapoint-Verlag, www.millennove.de, € 86,- (plus Porto).

VW MIT BERLINER SCHNAUZE

Gott sei Dank hat Luigi Colani, der „Berserker unter den Designern“ – so hatte ihn einmal der Stern titulierte – noch das fertige Buch gesehen. Ein Buch über den Colani GT, den der 1928 in Berlin geborene und im September dieses Jahres verstorbene Lutz Colani (Luigi gefiel ihm wohl besser) in den frühen 60er Jahren zeichnete und als Bausatz verkaufte. Colani war ja der Meister der fließenden Formen, Ecken und Kanten waren ihm verhasst – dementsprechend gerieten seine Gefährte zu in Rundungen schwelgenden Objekte, die man entweder liebt oder in die Ecke stellt und vergessen möchte.

Eines dieser Gefährte war der Colani GT, der zwar eine eingeschworene Fangemeinde gefunden hat, es Automobilhistorikern und Oldtimerfans jedoch schwer macht, dieses, obgleich schon mehr als 50 Jahre alte, Gefährt in die richtige Schublade einzuordnen. Ist es ein Buggy, eine Sonderkarosserie auf VW-Basis, ein Kit Car oder gar eine Skulptur eines extravaganten Künstlers? Vielleicht liegt gerade darin der Reiz dieser Konstruktion. Das Buch versucht dem Phänomen Colani GT näher zu kommen. Die Entstehungsgeschichte wird ebenso beleuchtet wie Produktion und Vertrieb. Persönliche Geschichten von Colani-Fahrern ergänzen das Werk. In altbewährter Tradition dürfen wir auch bei diesem liebevoll gestalteten Buch des Wiener Verlags Brüder Hollinek zudem dem Autor und gleichzeitig Restaurator eines Colani GT bei der detailreichen Restaurierung über die Schulter schauen.



Alexander Diego Fritz, *Colani GT*, Verlag Brüder Hollinek, Wien, € 49,-.



MOTORRAD LEGENDEN

In Purkersdorf bei Wien ist der Verlag Brüder Hollinek zu Hause – ein kleiner, feiner Verlag, der eine beachtliche Bandbreite an Büchern verlegt, darunter ein Werk zum 100. Geburtstag des Wiener Gemeindebaus oder ein Buch über die liturgischen Musikhandschriften in Bozen und Brixen. Parallel dazu bekennt sich der Verlag aber auch zur österreichischen Automobil- und vor allem Motorrad-Geschichte. So sind in den vergangenen Monaten vier Bücher zu diesem Thema erschienen, die den formidablen Band über den Colani GT perfekt ergänzen.

Der Hausschreiber dieser Bände ist Hannes Denzel, ein im Salzkammergut lebender Fotograf und Journalist, Museumsbetreiber, sowie „Bewahrer, Fakten- und Geschichtensammler und Veranstalter von Oldtimertreffen, vor allem für Motorräder und Fahrräder“. Ein Mann, der sich prächtig auskennt und sich in Band Eins mit den Puch 250-Motorrädern von 1945 bis 1970 beschäftigt, dem Anschlussband zu den Puch-Motorrädern von 1900 bis 1940. Auf mehr als 310 Seiten hat Hannes Denzel wunderbare Exemplare – darunter auch unrestaurierte Gefährte – zusammengetragen, die alle über den bewährten Zwietakt-Doppelkolbenmotor verfügen, der aber auch in diversen Varianten gebaut wurde, um im Rennsport erfolgreich vorne mitzufahren. Mit dem Band hat Hannes Denzel diesen Motorrädern eine würdige Plattform geschaffen.

Nicht nur auf eine Marke hat sich Hannes Denzel bei den beiden Bänden Motorrad Legenden kapriziert – hier sind unter dem Untertitel Historische Grand Prix, Tourist Trophy und Brooklands Rennmaschinen einige der faszinierendsten Rennmaschinen zusammengetragen worden. Nicht weniger als 27 Raritäten sind in Band 1 vorgestellt worden – dazu bietet der nun erschienene Band 2 weitere 26 Modelle, die heute nur noch in Museen, Privat-Sammlungen und ganz selten auf



Rennstrecken bei historischen Veranstaltungen zu sehen (und zu hören!) sind. Die Bandbreite umfasst Modelle aus den frühen 10er- und 20er Jahren (Indian Special / Singer 3.5 HP TT / Sunbeam Longstroke Racer / Excelsior Board Track Racer) bis hin zu einer Aermacchi Ala d'Oro 250 von 1967 oder einer LCR MBA VR 125 Bicilindrica von 1986, der der Schweizer Konstrukteur Louis Christen (LC Racing) als einer der ersten mit einem Monocoquequerrahmen ausstattete. Schon bei der Lektüre des Inhaltsverzeichnisses kommt Freude auf – hier tauchen Namen wie AJW, Benelli, Horex, Gilera, Brough, Matchless, BSA oder Kreidler auf. Legendäre Namen und faszinierende Motorräder, die Hannes Denzel gesucht, gefunden und beschrieben sowie fotografiert hat.

Der fleißige Autor beschäftigt sich aber nicht nur mit brutalen Rennmaschinen, sondern er hat – mit dem Titel Mopedroller aus Österreich – auch den Einsteigermodellen zur individuellen Mobilität eine wunderbare Plattform geboten. Band 1 ist eben erschienen und es beschäftigt sich mit den Gefährten, die von 1957 an die österreichischen (und auch deutschen) Straßen bevölkerten. Am Anfang standen die Modelle Mecky und Sissi, die aus den Häusern KTM und Lohner kamen – dazu kamen dann aus dem Hause HMW die Modelle Conny und Maya. Alle sind in dem Buch ausführlich gewürdigt – und wecken bereits Lust auf Band 2, an dem Hannes Denzel derzeit arbeitet.



Hannes Denzel, Puch 250 von 1945 bis 1970, € 39,-; Hannes Denzel, Motorrad Legenden Band 1 / Band 2, zusammen € 50,-; Hannes Denzel, Mopedroller aus Österreich, Band 1, € 29,90. Verlag Brüder Hollinek, Wien.



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

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

**FAHRZEUGMARKT
 SHOWROOMS**

**FACH-WERKSTÄTTEN
 SERVICE-BETRIEBE
 SPEZIALISTEN**

**RESTAURANTS
 BARS
 LOUNGES**

**GLAS
 EINSTELLBOXEN**

**MODE
 ACCESSOIRES
 & LIFESTYLE**

**DIENSTLEISTER
 SERVICE-AGENTUREN
 HANDELSFLÄCHEN
 SHOPS**

VIEL MERCEDES-BENZ IM SONDERANGEBOT

Bei der Marke mit dem Stern auf dem Kühler ist es natürlich einfach, einen knackigen Slogan zu finden: Sternstunden der Autogeschichte. Roland Löwisch hat unter diesem Titel der nahezu unendlichen Anzahl an Mercedes-Benz-Büchern ein weiteres Werk hinzugefügt. Auf stattlichen 255 Seiten wird hier die Geschichte des ältesten Autoherstellers der Welt abgehandelt – klar, dass Roland Löwisch hier nur einen Abriss geben kann, die komplette Modellpalette würde problemlos zehn Bände füllen. Aber die wichtigsten Modelle sind dabei und in kurzen Sätzen beschrieben – die Geschichte des Hauses selber wird in wenigen Sätzen abgehandelt, aber das ist bei einem Band, der zum Dumpingpreis von 9,99 Euro beim Buchhändler steht, auch völlig in Ordnung.

Wer sich einen Mercedes-Benz neu oder gebraucht gekauft hat, wird mit dem Buch einen ersten Schritt zum Verständnis dieser großen Marke gehen können – viel Tiefgang kann und will dieser Band nicht geben. Er bietet einen fairen Überblick – und wer sich nun weiter in die Tiefen der Marke und die Vielzahl der faszinierenden Modelle begeben möchte, kann auf einen große Fundus an entsprechenden Bänden – auch aus dem Heel-Verlag – zurückgreifen. Für Einsteiger ein perfekter Band zu einem mehr als fairen Preis.



Roland Löwisch, Mercedes-Benz, Heel-Verlag
 Königswinter, € 9,99

BENTLEY ART CAR

Jack Barclay Bentley hat sich mit der weltberühmten isländischen Künstlerin Katrin Fridriks und der JD Malat Gallery zusammengetan, um ein völlig einzigartiges Kunstwerk zu schaffen: einen Bentley Continental GT, der mit einem Stück aus Fridriks Show „Speed of Light - Commander“ ausgestattet ist.

Dieser handgefertigte Bentley Continental GT wurde mit einem Design im unverwechselbaren Stil von Fridriks versehen, das dem Auto ein Gefühl von Geschwindigkeit und Bewegung verleiht, auch im Ruhezustand. Das Continental GT-Kunstwerk ist ein Unikat und nur für einen Käufer erhältlich.

Jack Barclay Bentley has joined forces with world-famous Icelandic artist, Katrin Fridriks, and JD Malat Gallery to create a totally unique artwork: a Bentley Continental GT clothed in a piece from Fridriks' show, 'Speed of Light - Commander'.

This hand-crafted Bentley Continental GT has been transformed with a design in Fridriks' inimitable style, imbuing the car with a sense of speed and motion, even at rest. The Continental GT artwork is unique, and only available to one buyer.





Das Continental GT-Kunstwerk, das bis zum 7. Oktober bei Jack Barclay Bentley ausgestellt und anschließend für besondere Veranstaltungen in der JD Malat Gallery gezeigt wird, vereint eine der ältesten Institutionen von Mayfair und eine der jüngsten. Jack Barclay Bentley - der älteste Bentley-Händler der Welt - feiert in diesem Jahr sein 92-jähriges Bestehen in Mayfair, da die JD Malat Gallery ihr erstes Jubiläum feiert.

Anfang dieses Jahres war Fridriks Gastgeber ihrer ersten Einzelausstellung in der JD Malat Gallery. Sie untersuchte eine unbekannte Frequenz zwischen den Farben Schwarz und Weiß und deckte eine Weite auf, die Fridriks als Grauzone bezeichnet. Für dieses Auto und ihre breitere Show „Speed of Light - Commander“ kombinierte Fridriks diese Grauzone mit einem weiteren ihrer Markenzeichen: Geschwindigkeit - und speziell die Königin aller Geschwindigkeiten. Die Lichtgeschwindigkeit. Die Künstlerin verwendet eine außergewöhnlich eingeschränkte Farbpalette zwischen Schwarz und Weiß und lässt die kühnen, handgefertigten Linien des Autos durch ihre energiegeladenen, flüssigen Formen dringen. Die abstrakten organischen Formen auf der eleganten Oberfläche des kraftvollen Fahrzeugs folgen seinem makellosen Design und betonen seine rohe Leistung und Bewegung. Beginnend mit harmonischen fließenden Flecken auf der Vorderseite bis hin zu spritzendem Lack auf der Rückseite bietet sie ein unterschiedliches und einzigartiges Erscheinungsbild des Fahrzeugs, das von den verschiedenen Betrachtungspunkten abhängt. Die Präzision ihres kreativen Prozesses, der es ermöglicht, die Bewegung von Farbe in Nanosekunden zu erfassen, ist eine Erweiterung des fein abgestimmten technischen und handwerklichen Könnens jedes einzelnen Continental GT.

Das Continental GT-Kunstwerk ist bis zum 7. Oktober bei Jack Barclay Bentley zu sehen. Es wurde von Katrin selbst enthüllt und signiert. Das Auto wird neben einer Reihe von anderen Kunstwerken von Katrin in Jack Barclay Bentley bleiben, bevor es gleich um die Ecke zur JD Malat Gallery für eine Reihe von Sonderveranstaltungen fährt.

Katrin Fridriks erklärt: „Ich freue mich sehr über die Zusammenarbeit mit Jack Barclay Bentley, um dieses einzigartige Automobilkunstwerk zu schaffen.“

On display at Jack Barclay Bentley until 7th October, and then for special events at the JD Malat Gallery, the Continental GT artwork brings together one of Mayfair's oldest institutions and one of its youngest. Jack Barclay Bentley – the world's oldest Bentley dealership – this year celebrates its 92nd year in Mayfair, as the JD Malat Gallery marks its first anniversary.

Earlier this year, Fridriks hosted her first solo exhibition at JD Malat Gallery, exploring an unknown frequency between the colours black and white, uncovering an expanse Fridriks describes as the Grey Area. For this car and her broader 'Speed of Light - Commander' show Fridriks combined this Grey Area with another of her trademarks: speed - and specifically, the queen of all speeds. The Speed of Light.

Utilising an exceptionally limited colour palette between black and white, the artist's intervention allows the bold, hand-crafted lines of the car to come through her energetic liquid shapes. The abstract organic forms applied on the elegant surface of the powerful vehicle are following its impeccable design, accenting its raw performance and motion. Starting with harmonious flowing marks in the front and accelerating towards splattering paint on the back, she is offering a different and unique appearance of the car depending on the variety of viewing points. Able to capture the movement of paint in nanoseconds, the precision of her creative process is an extension of the fine-tuned engineering and craft in each and every Continental GT.

The Continental GT artwork is on display at Jack Barclay Bentley until 7 October, having been unveiled and signed by Katrin herself. The car will remain in Jack Barclay Bentley alongside a number of Katrin's other artworks, before heading just around the corner to the JD Malat Gallery for a number of special events.

Katrin Fridriks explains: "I'm so excited about working in partnership with Jack Barclay Bentley to create this unique, automotive artwork.

"It's the perfect marriage of the cornerstones of my art - capturing speed and energy, design, craftsmanship, precision and a strive for excellence."

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



Die Motorworld Group ist Country Patron der Laureus Sport for Good Foundation Germany.



TIMO BRACHT: „IN DER NIEDERLAGE ZEIGT SICH OFT DER WAHRE SIEGER!“

TIMO BRACHT: „THE TRUE WINNER OFTEN EMERGES FROM DEFEAT!“

Der Triathlon-Europameister und 14-fache Teilnehmer des Ironman auf Hawaii, Timo Bracht, unterstützt als Botschafter Laureus Sport for Good, den Charity-Partner der Motorworld Group. Im Bulletin erzählt er, warum Laureus für ihn eine Herzensangelegenheit ist, welche Werte ihn in seinem Leben geprägt haben und wie er sich nach Niederlagen zurück an die Weltpitze gekämpft hat.

Herr Bracht, seit 2017 sind Sie Laureus Sport for Good Botschafter. Woher stammt Ihr soziales Engagement?

Timo Bracht: Ich bin selbst im Ehrenamt groß geworden. Meine ersten Trainer waren ehrenamtliche Übungsleiter, die sich auf dem Sportplatz um mich bemüht haben. So habe ich früh gespürt, dass mir der Sport gut tut und Freude bereitet. Natürlich stand der Spaß an der Bewegung im Vordergrund, aber auch, dass ich durch den Sport eine Art von Identität erlebt habe. Später in Richtung Profisport hat es dann nicht mehr viel mit Ehrenamt zu tun gehabt. Aber dieses Grundgefühl, dass mir andere geholfen haben, meinen eigenen Weg zu finden, habe ich nie vergessen. Somit war mir schon früh klar, dass ich dies auch wieder zurückgeben werde, sobald ich mehr Zeit habe oder gebraucht werde. Für mich ist es ein Kreislauf und so sollte es auch sein. Ehemalige Athleten gehen oft wieder in den Sport zurück, um sich als Trainer für den Nachwuchs zu engagieren. Deshalb ist es für mich etwas ganz Besonderes, Botschafter bei Laureus Sport for Good zu sein. Ich bin stolz, ein Teil dieser Bewegung zu sein. Ich kann nur jedem raten, sich zu engagieren und Dinge die man bekommen, hat auch wieder zurückzugeben.

Welcher Wert war aus Ihrer Sicht in Ihrer Karriere am Entscheidendsten?

Bracht: Es gibt viele wichtige Werte, die der Sport vermittelt, aber der wichtigste Wert für mich war „Selbstverwirklichung“. Dass man vom eigenen Wirken überzeugt ist, etwas verändern und beeinflussen zu können und dabei unabhängig von anderen Entscheidungen ist. Es ist klar, dass dies nicht immer der Fall ist. Aber im Triathlon kann man mit dieser Einstellung sehr weit kommen. Das zu spüren und es selbst zu verwirklichen, hat etwas Persönlichkeitsbildendes gehabt und war sehr wertvoll für mich. Außerdem haben mich Leistungsbereitschaft, Zielstrebigkeit, Verlässlichkeit und Risikobereitschaft angetrieben.

Timo Bracht, European triathlon champion and 14-time participant at the Ironman event on Hawaii, supports Laureus Sport for Good, the Motorworld Group's charity partner, as ambassador. In this bulletin, he explains why Laureus is a matter close to his heart, what values have shaped him in his life, and how he has fought his way back to the top after defeats.

Mr Bracht, you have been a Laureus Sport for Good ambassador since 2017. Where does your social commitment come from?

Timo Bracht: I grew up in a volunteering environment. My first coaches were volunteer trainers, who looked after me on the sports field. And so I sensed at an early age that sport did me good and gave me pleasure. The focus was naturally on enjoying the activity itself, but also on the fact that I experienced a kind of identity through sport. Later, in professional sport, it no longer has much to do with a voluntary basis. But I have never forgotten this general feeling that others have helped me to find my own way. It was therefore clear to me early on that I would give this back as well as soon as I had more time or was needed. For me it is a cycle, and that is how it should be. Former athletes often return to their sport to become involved in coaching the next generation. That's why it is something very special for me to be an ambassador for Laureus Sport for Good. I'm proud to be a part of this movement. I can only advise everyone to get involved and give back things they have once received themselves.

From your point of view, what was the most decisive value in your career??

Bracht: There are many important values that sport conveys, but the most important one for me was „self-realisation“. To be convinced that you are able to change and influence something irrespective of other decisions. This is obviously not always the case. But as a triathlete, you can go a very long way with this attitude. To experience this and to put it into practice myself had something character-forming about it and was extremely valuable to me. I was also driven by motivation, determination, reliability and a willingness to take risks.



Und auf das Leben außerhalb des Sports bezogen?

Bracht: Privat ist der Mega-Wert natürlich die Familie. Füreinander einstehen, Verantwortung zu übernehmen, etwas nicht nur für sich selbst zu tun, sondern auch für andere. Aber auch Werte wie Neugierde, Abenteuerlust, eine Art von Rebellion. Als Sportler führst du automatisch auch ein unangepasstes Leben. Diese Art von Rebellion ist für mich ein Wert, der bis heute noch seinen Reiz hat - auch einen anderen Lebensentwurf führen zu können. Und das gebe ich auch vielen Kindern und Jugendlichen weiter. Dabei versuche ich mich aber auf Augenhöhe mit den Kids zu bringen und zu sagen: „Hey, wir waren alle gleich. Wir standen alle vor der Entscheidung, trau ich mir was zu, oder trau ich es mir nicht zu. Will ich mein Leben in die Hand nehmen, oder will ich, dass es jemand anders für mich in die Hand nimmt.“ Man darf nicht versuchen, pädagogisch von oben auf die Kinder einzuwirken. Es kommt vielmehr darauf an, dass man versucht, die Erkenntnis als eine Art Erlebnis zu kreieren. Genau dies ist auch der Ansatz bei dem Laureus Förderprojekt move&do in Stuttgart und Mannheim, welches ich unterstütze. Dort geht es nicht darum, wer besser oder schlechter ist, so wie ich es im Profisport erlebt habe, sondern darum, Erlebnisse zu schaffen und dadurch positiv auf die Teilnehmer einwirken zu können.

Wie haben Sie in Ihrer Karriere Rückschläge überwunden?

Bracht: Rückblickend sind Niederlagen oder schwere Situationen oft auch Umbrüche im Leben. In solchen Momenten muss man sich gegenwärtigen, dass man an einer Art Weiche

And in relation to life away from sport?

Bracht: *Privately, the ultimate value is of course the family. To stand up for one another, to take responsibility, to do something not only for oneself, but also for others. But also values such as curiosity, adventure, a kind of rebellion. As an athlete, you automatically lead a non-conformist life. This kind of rebellion, for me, is a value that still has its charm - also for pursuing a different life plan. And that's something that I also pass on to many children and young people. But I try to bring myself down to the same level as the kids and say: „Hey, we were all the same. We have all been faced with the decision about whether we are capable of achieving something or not. Do I want to take my life in my own hands, or do I want someone else to hold the reins?“ You can't try to influence the children pedagogically from on high. It is more important to try to create this realisation as a kind of experience. This is precisely the approach of the Laureus project move&do in Stuttgart and Mannheim, which I support. It doesn't come down to who is better or worse, as I have experienced in professional sport, but it is all about creating experiences and thus being able to have a positive influence on the participants.*

How did you overcome setbacks in your career?

Bracht: *In retrospect, defeats or serious situations often mean upheavals in life. In moments like these, you have to realise that you're standing at a kind of crossroads. The question is then whether I can use the path after the cross-*

steht. Die Frage ist dann: Kann ich den Weg nach der Weiche für mich stemmen? Nach einer Niederlage ist man oft sehr verärgert, macht sich Gedanken. Das Gesamtsystem verlangsamt sich, kommt fast zum Stillstand. Aber an dieser Stelle kann man auch abbiegen, die Weichen anders stellen. Deshalb sind Rückschläge sehr wichtig und wertvoll, aber eben auch schmerzhaft.

2008 beim Ironman Hawaii zum Beispiel wurde ich Fünfter. Als bester Deutscher hatte ich drei Minuten Rückstand auf das Siegerpodest gehabt. Nachträglich wurde ich disqualifiziert, weil ich eine gelbe Karte missachtet hatte. Eigentlich war es eine Lappalie, aber die Referees haben es so eng genommen, dass ich komplett vom Rennen gestrichen wurde. Diese Entscheidung hätte mich in dem Moment brechen können. Aber ich habe dann die Weichen umgestellt. Es sind Regeln und daran muss man sich halten. Fertig. Man muss sich auf das konzentrieren, was kommt. Rückblickend kann man nichts mehr machen. Ein halbes Jahr später waren die Kollegen von Hawaii alle in Frankfurt bei der Europameisterschaft am Start. Dieses Rennen habe ich dann mit Streckenrekord gewonnen. Wer weiß, ob mir dies ohne die Erfahrung von Hawaii sechs Monate zuvor gelungen wäre.

Lesen Sie das komplette Interview hier: [LINK zum Interview](#)

roads for myself? After a defeat, you're often really annoyed, a lot of things go through your mind. The overall system slows down, almost comes to a halt. But at this point you can also turn off, take another route. Setbacks are therefore extremely important and valuable, as well as being painful.

At the Ironman Hawaii in 2008, for instance, I finished in fifth place. As the best German athlete, I was three minutes off a podium position. I was subsequently disqualified because I had ignored a yellow card. Actually, it was only a trifle, but the referees stuck to the rule book and so I was eliminated from the race. In that moment, that decision could have broken me. But then I changed course. There are rules, and you have to stick to them. That's all there is to it. You need to concentrate on what is to come. In retrospect, you can't do anything else. Half a year later, the colleagues from Hawaii all lined up at the European Championships in Frankfurt. And that race I won by setting a new track record. Who knows whether I would have achieved this without the experience in Hawaii six months earlier.

Read the full interview here: [LINK to the interview](#)

Als Country Patron unterstützt die Motorworld Group seit 2017 Laureus Sport for Good Germany & Austria und ermöglicht so bedürftigen Kindern und Jugendlichen Perspektiven. Wir würden uns freuen, wenn Sie uns bei unserem sozialen Engagement helfen und an folgendes Konto spenden:

Laureus Sport for Good Foundation Germany, Austria
 IBAN: DE70600700700171819607
 BIC: DEUTDESSXXX
 Kreditinstitut: Deutsche Bank Stuttgart

The Motorworld Group has been supporting Laureus Sport for Good Germany & Austria as Country Patron since 2017, and in doing so helps to create new perspectives for disadvantaged children and adolescents. We would really appreciate it if you would help us in our social commitment and make a donation.

Laureus Sport for Good Foundation Germany, Austria
 IBAN: DE70600700700171819607
 BIC: DEUTDESSXXX
 Bank: Deutsche Bank Stuttgart





MOVIE COCKTAIL ORANGE WHIP

Anfang 1980 erschien der Spielfilm „Blues Brothers“ in den Kinos. Ein Kultfilm, der noch heute seine Fangemeinde findet. In der Filmkomödie versuchen der Kleinkriminelle Jake Blues und sein Bruder Elwood durch Konzertauftritte das Geld für das Waisenhaus, in dem sie aufgewachsen sind, einzuspielen. Den das Waisenhaus hat hohe Steuerschulden und soll geschlossen werden. Die Bluesbrothers tingeln in einem ausgedienten 1974 Dodge Monaco Polizeiwagen durch die Lande und fahren zu den einzelnen Auftritten. Aber zuerst müssen sie die ehemaligen Bandmitglieder dazu bewegen, bei ihrem Vorhaben mitzumachen. Dabei geraten sie in eine Verfolgungsjagd mit der Polizei und zerstören auf der Flucht ein Einkaufszentrum. Zudem ist Jakes Exverlobte hinter ihm her und versucht etliche Attentate auf ihn auszuüben.

Jakes Bewährungshelfer, Detective Burton Mercer (John Candy), besucht am Ende das entscheidende Fundraising-Konzert des Films, um Jake und Elwood zu verhaften. Mercer entscheidet sich jedoch dafür, dass sie zuerst auftreten sollen, und bestellt Getränke für sich und die uniformierten Staatstruppen, mit denen er zusammen ist. Als Antwort wird es still, nachdem er gesagt hat: „Wer will eine Orange Whip? Orange Whip? Orange Whip? Drei Orange Whip!“

Das Getränk war nicht in der Originalschrift. Kenny Dugan, der damalige Verkaufsleiter von Orange Whip, hatte die Besetzung mit Erfrischungen versorgt und gefragt, ob sein Produkt im Film erwähnt werden könne. Regisseur John Landis erwähnte dies gegenüber Candy, der den Austausch improvisierte.

Orange Whip
 4oz Frisch gepressten Orangensaft
 1oz Rum
 1oz Vodka
 1oz Gin
 2oz Sahne

Alle Zutaten in einen Cocktailbecher geben und mit crushed Ice auffüllen. Den Mixer gut schütteln und dann gleich in ein Collins Glas abfüllen. Der Cocktail schmeckt sehr süß und frisch.

In early 1980, the feature film „Blues Brothers“ appeared in theaters. A cult film that still finds its fanbase today. In the film comedy, the petty criminal Jake Blues and his brother Elwood try to record the money for the orphanage where they grew up through concert appearances. The orphanage has high tax debts and should be closed. The Bluesbrothers march through the country in a disused 1974 Dodge Monaco police car and drive to the individual performances. But first they have to

get the former band members to join in their project. They get into a chase with the police and destroy a shopping mall while fleeing. In addition, Jake's ex-fiancee is after him and tries to assassinate him several times.

Jake's probation officer, Detective Burton Mercer (John Candy), visits the film's pivotal fundraising concert to arrest Jake and Elwood. However, Mercer decides that they should appear first, and orders drinks for himself and the uniformed state troops with whom he is with them. In response, it quiets down after saying, „Who wants an Orange Whip? Orange Whip? Orange Whip? Three Orange Whip!“

The drink was not in the original font. Kenny Dugan, the then sales manager of Orange Whip, had provided the cast with refreshments and asked if his product could be mentioned in

the film. Director John Landis mentioned this to Candy, who improvised the exchange.

Orange whip
 4oz freshly squeezed orange juice
 1oz of rum
 1oz vodka
 1oz Gin
 2oz cream

Put all the ingredients in a cocktail cup and fill with crushed ice. Shake the blender well and then pour it into a Collins glass. The cocktail tastes very sweet and fresh. around the corner to the JD Malat Gallery for a number of special events.

Katrin Fridriks explains: "I'm so excited about working in partnership with Jack Barclay Bentley to create this



PORSCHE STAR WARS DESIGN

Designer der Porsche AG und von Lucasfilm Ltd. arbeiten gemeinsam an dem Entwurf eines Fantasie-Raumschiffs. Es soll im Rahmen der Weltpremiere des Kinofilms „Star Wars: Der Aufstieg Skywalkers“ präsentiert werden. Der Sportwagenhersteller und die US-amerikanische Produktionsfirma, die für ihre Filmreihe Star Wars bekannt ist, setzen das Raumschiff speziell für die finale Episode der Skywalker-Saga um.

Designers at Porsche AG and Lucasfilm Ltd. are collaborating on a fantasy starship design that will be presented at the world premiere of "Star Wars: The Rise of Skywalker". The sports car manufacturer and the US production company, which is famous for its Star Wars films, teamed up specifically to create the starship in support of the upcoming Star Wars film, the final episode of the Skywalker saga.





VERSICHERN SIE IHREN
OLDTIMER DORT,
**WO MAN IHRE
LEIDENSCHAFT
VERSTEHT**

Die Allianz Oldtimerversicherung

Wir bei der Allianz verstehen Ihre Leidenschaft und sorgen dafür, dass Sie unbeschwert unterwegs sein können: mit einer maßgeschneiderten Versicherungslösung für Ihren Oldtimer. Auch für Krafträder und Oldtimersammlungen.

Mehr unter [allianz.de/oldtimer](https://www.allianz.de/oldtimer)

Allianz 



„Die Aufgabenstellung, ein Raumschiff mit klarer Porsche Design-DNA zu entwerfen, ist spannend“, sagt Michael Mauer, Leiter Style Porsche der Porsche AG. „Beide Welten, die auf den ersten Blick nicht allzu viele Gemeinsamkeiten haben, vereint doch eine ähnliche Designphilosophie. Die enge Zusammenarbeit mit dem Star Wars-Designerteam ist für uns ein großer Gewinn – ich bin mir sicher, dass beide Seiten stark von diesem Austausch profitieren.“

„Die weltweite Anziehungskraft der Marken Star Wars und Porsche wird maßgeblich von ihrem ikonischen Design geprägt“, sagt Doug Chiang, Vice President und Executive Creative Director bei Lucasfilm und verantwortlich für alle Designs des Star Wars-Franchises. „Wir bringen in unserem Projekt zwei Welten zusammen: das exotische Filmdesign einer Galaxie, die sehr weit entfernt liegt, und die Präzisionsarbeit bei der Entwicklung von emotionalen Porsche-Sportwagen. Die Zusammenarbeit verspricht als Ergebnis ein innovatives Design, das die Stärken beider Marken vereint, sowie ein Raumschiff, das Porsche und Star Wars gleichermaßen entspricht.“

“Developing a spacecraft with clear Porsche design DNA is exciting and challenging,” says Michael Mauer, Vice President Style Porsche at Porsche AG. “Even though they do not seem to share many elements at first glance, both worlds have a similar design philosophy. The close collaboration with the Star Wars design team inspires and fascinates us – I’m sure that both sides can draw major benefits from this exchange.”

“The worldwide appeal of the Star Wars and Porsche brands is shaped decisively by their iconic designs,” says Doug Chiang, Vice President and Executive Creative Director of Lucasfilm and responsible for overseeing all designs for the Star Wars franchise. “We are bringing together two worlds with this project: the exotic film design of a galaxy far, far away and the precision work that goes into developing emotive Porsche sports cars. This collaboration promises to produce an innovative design that will blend the best of both brands to create an exciting new starship worthy of Porsche and Star Wars.”

Gewinne den MERCEDES-BENZ 190 E

Edition Laureus Sport for Good
von Profi-Rennfahrer
Manuel Reuter.



MOTORWORLD 

Sichere Dir 50 Lose für 5€ und unterstütze damit sozial benachteiligte Kinder!

Mit Deiner Spende unterstützt Du LAUREUS SPORT FOR GOOD:

Laureus vermittelt benachteiligten Kindern und Jugendlichen Werte wie Teamgeist, Respekt, Disziplin und Fairplay. Sie lernen über die Kraft des Sports, an sich zu glauben, ihre Ziele zu verfolgen, Rückschläge zu überwinden und ihr Leben selbst in die Hand zu nehmen.



Spende und erhalte
Lose für den Hauptgewinn



Unterstütze
Laureus Sport for Good



Gewinne einen
Mercedes-Benz 190 E



viprize.org/motorworld

VIPrize ist eine Online Fundraising Plattform,
die mit Hilfe der Power von Prominenten Persönlichkeiten und den
Sozialen Medien Spenden für ausgewählte soziale Projekte generiert.

 viprize.org



Das Designteam trifft sich in den kommenden Wochen regelmäßig in Stuttgart und im kalifornischen San Francisco, um das Raumschiff zu entwerfen und ein passendes Modell umzusetzen.

Im Rahmen der Premiere von „Star Wars: Der Aufstieg Skywalkers“ soll nicht nur das Raumschiff-Modell präsentiert werden. Porsche wird auch mit seinem ersten rein elektrischen Fahrzeug vor Ort sein. Der Taycan wurde Anfang September vorgestellt; Ende des Jahres beginnen die ersten Auslieferungen in den USA. In Europa soll das Fahrzeug ab Anfang 2020 in Kundenhand übergeben werden.

Den spannenden Prozess der Raumschiffentwicklung können die Fans beider Marken online verfolgen:

www.thedesigneralliance.com

The design team will meet regularly in Stuttgart and San Francisco, California, over the coming weeks to design the spacecraft and create a corresponding model.

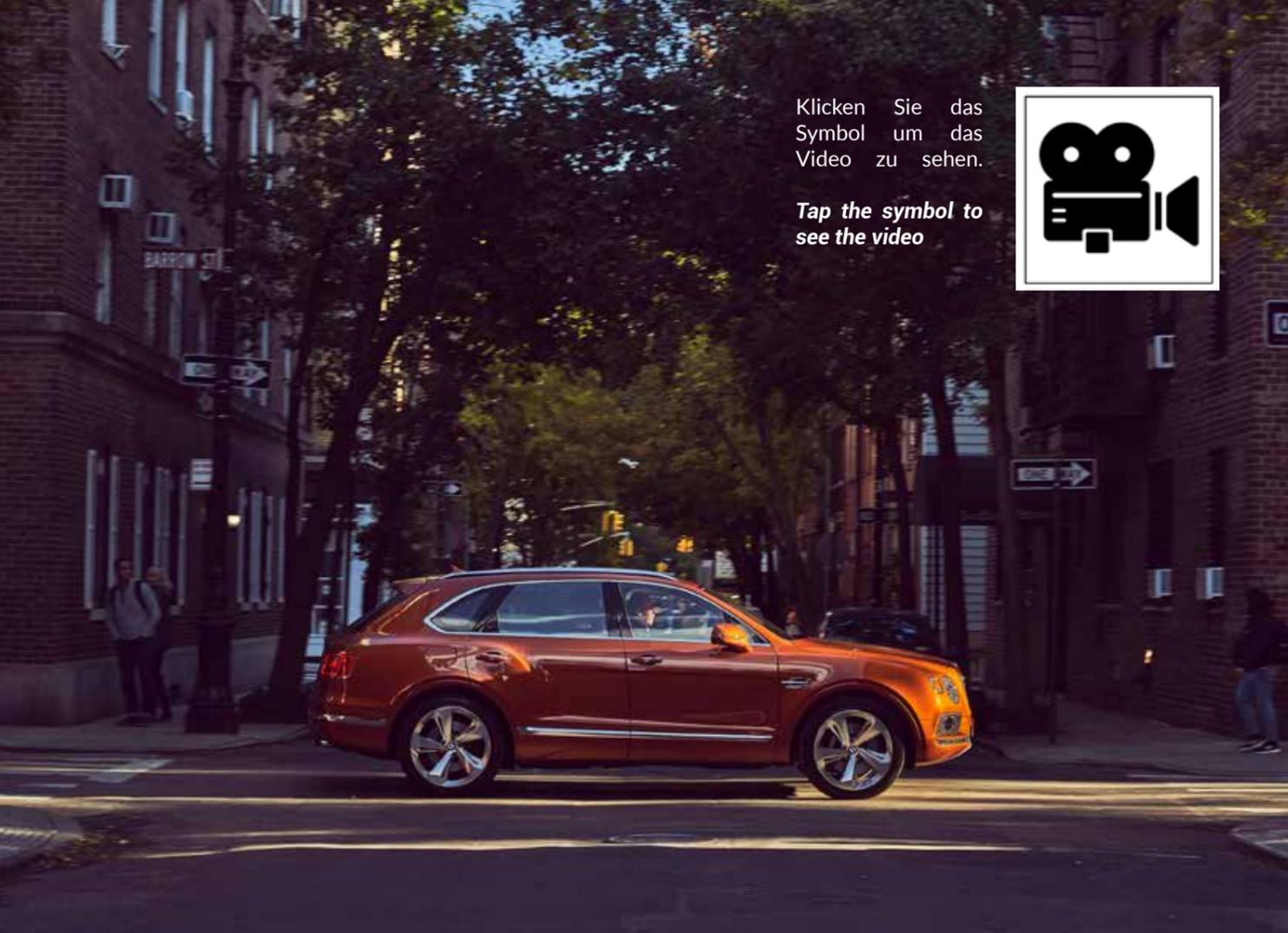
In addition to the model's public unveiling at the "Star Wars: Rise of Skywalker" premiere in December, Porsche will also be showcasing their first all-electric car – the Taycan – at the event, which launched in early September. Deliveries to the US will start at the end of the year. In Europe, the Taycan will be handed over to customers from the beginning of 2020.

Fans of both brands can follow the exciting development process of the starship online:

www.thedesigneralliance.com

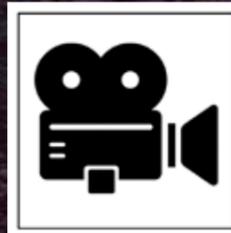
BENTLEY 100 YEARS CENTENARY





Klicken Sie das Symbol um das Video zu sehen.

Tap the symbol to see the video



Bentley hat sein 100-jähriges Bestehen mit einem Trio verbundener Ereignisse fortgesetzt, die die Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft der Marke in Lower Manhattan zelebrierten. Fünf Paraden kundeneigener Bentleys aus den letzten 100 Jahren kamen am Samstag, dem 19. Oktober, von den Startpunkten außerhalb Manhattans zum Brookfield Place in der Innenstadt. Anschließend konnten die Gäste den Centenary Concours genießen - eine engagierte Präsentation der besten Modelle aus der Vergangenheit, Beispiele für jedes Auto der aktuellen Bentley-Baureihe und einen Blick in die Zukunft in Form des EXP 100 GT - Bentleys Konzeptauto für 2035 und ein Schaufenster für die Zukunft des nachhaltigen automobilen Luxus.

An der Spitze der Paraden standen eine Auswahl der neuesten Modelle von Bentley, darunter die brandneue Luxuslimousine Flying Spur in ihrem Debüt an der Ostküste, und der neue Bentayga Hybrid - Bentleys erster Plug-in-Hybrid, der eine Reise der Elektrifizierung in Angriff nimmt. Zu sehen ist jedes Bentley-Modell, das bis 2023 mit einer Hybridvariante und bis 2025 mit einem rein elektrischen Bentley angeboten wird.

Bentley has continued its centenary festivities with a trio of connected events that celebrated the past, present and future of the brand, that took place in Lower Manhattan. Five parades of customer-owned Bentleys from across the last 100 years made their way from starting points outside Manhattan to converge at Brookfield Place on the downtown waterfront on Saturday 19th October. Guests were then able to enjoy the Centenary Concours – a dedicated display of the very best models from the past, examples of every car in the current Bentley range and a look to the future in the shape of EXP 100 GT – Bentley's concept car for 2035 and a showcase for the future of sustainable automotive luxury.

Leading the parades were a selection of the very latest new models from Bentley, including the all-new Flying Spur luxury sedan in its east coast debut, and the new Bentayga Hybrid – Bentley's first plug-in hybrid, that starts a journey of electrification that will see every Bentley model offered with a hybrid variant by 2023 and a full battery electric Bentley by 2025.



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



SEITENBLICK

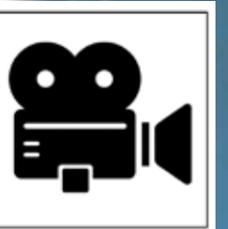
Stellen Sie sich zwei herausragende Beispiele für „Made in Italy“ vor, jedes mit seiner reichen Geschichte, und doch weisen beide einen neuen Weg dorthin, wo wir heute sind. „Guido Barilla hat mir bei unserem ersten Treffen eine komplett weiße Leinwand angeboten“, sagt Giuliano Calza, Creative Director von GCDS. „Was als Kapselsammlung begann und schließlich in Hollywood-Studios endete, drehten unsere Teams drei Tage lang an Sets in Los Angeles, die zu Dinner-Kulissen umfunktioniert wurden.“

Imagine two examples of the of “Made in Italy” excellence, each with their respective rich histories, and yet both presenting a new path leading to right where we are today. “A completely white canvas was offered to me by Guido Barilla in our first meeting,” says GCDS’ Creative Director Giuliano Calza. “What started as a capsule collection, eventually ended up in Hollywood studios, with our teams filming for three days on Los Angeles sets transformed to dinner settings.”



Klicken Sie das Symbol um das Video zu sehen.

Tap the symbol to see the video





Die Farbe Fuchsia, sowohl ein Kompliment als auch ein Kontrast zu Blau, symbolisiert die Inklusivität, die GCDS sowohl in dieser Kapselsammlung als auch im Allgemeinen darzustellen scheint

The color fuchsia, both a compliment and contrast to blue, symbolizes the inclusivity that GCDS seems to represent in both this capsule collection and at large

Währenddessen bereiten sich unsere hochkarätigen Schauspieler mit Talenten wie Sophia Loren, Nikita Dragun und Violet Chacki hinter den Kulissen vor. Das Projekt kombinierte Giuliano Hand in Hand mit Regisseurin Nadia Lee Cohen, um einen einminütigen Ort zu schaffen, an dem sich reiche Tradition und moderne Konzepte von Inklusivität treffen und alle an den Tisch einladen, „The New Barilla by GCDS“ zu zeigen.

All the while our star-studded cast featuring talents ranging from Sophia Loren, to Nikita Dragun, and Violet Chacki are getting ready backstage. The project combined Giuliano working hand-in-hand with director Nadia Lee Cohen to create a one-minute spot where rich tradition meets invites modern conceptions of inclusivity, inviting everyone to the table to display “The New Barilla by GCDS.”

„Ich habe mir gerade meinen persönlichen Esstisch vorgestellt, genau wie mein heutiges Leben mit GCDS, der aus enthusiastischen und unerwarteten Treffen im Rahmen einer täglichen Routine besteht“, ein Lichtstrahl Made-In-Italy, dem das Publikum folgen kann Die U-Bahn-Route, die sowohl Sophia als auch Giuliano in Neapel starteten, führte jetzt nach Hollywood.

“I just imagined my personal dinner table, exactly like my life today with GCDS, made of enthusiastic and unexpected meetings as part of a daily routine“, a ray of Made-In-Italy light, that the audience will be able to follow through the subway itinerary that both Sophia and Giuliano started it Naples, now heading to Hollywood.

„Als ich mir vorstellen musste, wen ich aus der ganzen Welt für dieses Cameo auswählen sollte, fiel mir buchstäblich niemand anderes als sie ein: Sophia ist DIE Ikone der italienischen Geschichte, die, Mutter Italiens „die sie anders begrüßt Familienmitglieder, mit nur einer einfachen Botschaft, die jeder, der als Italiener aufwächst, immer wieder gehört hat: „Das Abendessen ist fertig! E ’pronto!“

“When I had to imagine who to choose for this cameo, from anyone in the entire world, I literally couldn’t think of anyone else but her: Sophia represents THE icon of Italian history, the ,mother



MOTORWORLD

STANDORTE LOCATIONS

10 Jahre
years

STUTT GART

Eröffnung/Opening 2020
im Teilbetrieb
partially opened

MÜNCHEN MUNICH

Seit Juni 2018
Since June 2018

KÖLN | RHEINLAND COLOGNE RHINELAND

im Teilbetrieb
partially opened

ZECHE EWALD | RUHR

coming soon

MALLORCA

coming soon

LUXEMBOURG

im Teilbetrieb
partially opened

METZINGEN

im Teilbetrieb
partially opened

RÜSSELSHEIM | RHEIN-MAIN

BERLIN

im Teilbetrieb
partially opened

REGION ZÜRICH

MESSEN EVENTS FAIRS EVENTS

Oldtimer Messe
Classic Car Fair

20. - 24. Nov 2019

CLASSICS BERLIN

www.motorworld-classics.de

Oldtimer Messe
Classic Car Fair

Friedrichshafen
8. - 10. Mai 2020
Lake Constance

CLASSICS BODENSEE

www.motorworld-classics-bodensee.de

Veranstaltungen Events

2019/2020

www.motorworld.de/events

Raum für mobile Leidenschaft.
Motoring passion.

