

MOTORWORLD

BULLETIN

Edition 102 / 27. März 2020

102



HISTORY SPEED LIFESTYLE



MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG



6



18



28



44



52



64



72



76

INHALT CONTENT

IMPRESSUM IMPRINT

EAST AFRICAN CLASSIC RALLYE

Die East African Safari Classic Rallye fand erstmals 2003 statt. Die sollte den Geist der ursprünglichen Safari Rallye, die einst in Ostafrika ausgetragen wurde neu beleben. 9 Tage lang geht es über eine Strecke von 5000 Kilometer durch Ostafrika. Sie zählt zu den härtesten Classic Rallyes in der Welt.

The East African Safari Classic Rallye first took place in 2003. The idea was to revive the spirit of the original safari rally that was once held in East Africa. For 9 days it is a 5000 km route through East Africa. It is one of the toughest classic rallies in the world.

6

PININFARINA TEIL 2

Nach dem zweiten Weltkrieg und seinen Folgen startete Battista Pininfarina komplett neu durch. Das war nicht ganz einfach. Italienische Karosserien wurden beim ersten Automobilsalon nach dem Krieg in Paris nicht zugelassen. Pininfarina kapitulierte nicht und reiste auf Achse mit zwei in seiner Werkstatt gebauten Prototypen nach Paris. Das konnte ihm keiner verbieten. Manchmal ist die richtige Auswahl eines Parkplatzes entscheidend – so in diesem Fall.

After the Second World War and its aftermath, Battista Pininfarina started all over again. It was not easy. Italian bodies were not allowed at the first post-war Paris Motor Show. Pininfarina did not surrender and traveled to Paris on the move with two prototypes built in his workshop. Nobody could forbid that. Sometimes the right choice of parking space is crucial - so in this case.

28

INTERVIEW HANS-JÜRGEN BIRK

Auf welche Mieter wir uns jetzt schon in der MOTORWORLD München freuen können, verrät Hans-Jürgen Birk, der Geschäftsführer der ACTIV-Immobilien GmbH ist und seit fast 20 Jahren die Standorte und Projekte der Motorworld Group entwickelt.

Hans-Jürgen Birk, Managing Director of ACTIV-Immobilien GmbH, who has been developing the Motorworld Group's locations and projects for almost 20 years, tells us which tenants we can look forward to seeing in the MOTORWORLD München.

24

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 Motorworld
Sybille Bayer
Wiebke Deggau
Maren Adrian

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 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.

VORWORT



ANDREAS DÜNKEL

Liebe Enthusiasten der Automobilkultur, liebe Freunde der Motorworld!

Mit Rückenwind sind wir in das Jahr 2020 gestartet. Nun hält das Coronavirus die Welt in Atem. In einem Ausmaß, mit dem noch vor einem Monat niemand gerechnet hätte. Und es zwingt auch uns, auf die Bremse zu treten. Die Welt ändert sich.

Wie Sie unsere Standorte und die dort angesiedelte Motorworld-Family erreichen, erfahren Sie auf unserer Website www.motorworld.de – Änderungen bleiben leider vorbehalten.

Trotzdem möchten wir weiter für Sie da sein, nur anders als gewohnt. Daher lassen Sie uns die vorhandenen neuen Medien vollumfänglich nutzen und weiter ausbauen: Social Media, Video-Telefonie, Internet. Ich bin sicher, Ihnen und uns fällt einiges dazu ein. Zielorientierte Zusammenarbeit und Gemeinschaft wird gerade jetzt noch wichtiger als je zuvor.

Zwar wird uns allen geraten, Distanz zu wahren, und physisch werden wir das selbstverständlich beherzigen. Lassen Sie uns aber gerade in dieser schweren Zeit symbolisch näher zusammenrücken. Die Center-Managements an den Standorten und die Motorworld-Hauptverwaltung bleiben persönlich, telefonisch oder digital erreichbar.

Niemand weiß momentan ganz genau, wie die Zukunft aussieht. Jeder wünscht sich, dass es bald im Normalbetrieb weitergeht.

Fest steht jedoch, dass auch in Zukunft gehandelt, angeboten, produziert, beraten, verkauft, gereist, gefeiert und konsumiert wird.

Handels- und Szenemarktplätze, Kommunikation und Netzwerk, Messen, Events und Veranstaltungen werden einen noch höheren Stellenwert einnehmen. Vor uns liegen die Motorworld Classics Berlin im November 2020 oder die Motorworld Classics Bodensee 2021 – und ganz besonders freuen wir uns auf die Eröffnung der Motorworld München. Dafür bauen wir jetzt die Startrampen. Corona stoppt vielleicht vieles, nicht aber unseren Wunsch, mit Ihnen gemeinsam Raum für mobile Leidenschaft zu schaffen!

Alles Gute und bleiben Sie gesund!

Herzlichst, Ihr
Andreas Dünkel

MOTORWORLD Group

Dear automotive culture enthusiasts, dear Motorworld friends!

We started 2020 with a tailwind. Now the corona virus is holding the world in suspense. To an extent that no one would have expected a month ago. And it is also forcing us to step on the brakes. The world is changing.

To find out how to reach our locations and the Motorworld family, please visit our website www.motorworld.de. The details are unfortunately subject to change.

Nevertheless, we would like to continue to be at your disposal, just in a different way than usual. So let's take full advantage of the existing new media and develop it even further: social media, video telephony, internet. I'm sure that you and we can come up with some ideas. Goal-oriented collaboration and community are now even more important than ever before.

It is true that we are all being advised to practice social distancing, and physically we will of course take this to heart. However, let us symbolically draw closer together at this difficult time. You can still get in touch with the centre management at the locations and the Motorworld headquarters either by phone or digitally.

No one knows exactly what the future looks like right now. Everyone wants things to return to normal as soon as possible.

What is certain, however, is that trading, offering, producing, consulting, selling, travelling, celebrating and consuming will continue in the future.

Trade and scene marketplaces, communication and networking, trade fairs, events and functions will assume an even greater significance. Awaiting us are Motorworld Classics Berlin in November 2020 or Motorworld Classics Bodensee 2021 – and we are especially looking forward to the opening of Motorworld München. We are now building the launch pads for these events.

Corona may be bringing many things to a halt, but not our desire to work with you in creating space for mobile passion!

Best wishes and stay healthy!

*Sincerely yours,
Andreas Dünkel*

MOTORWORLD Group



EAST AFRICAN SAFARI CLASSIC



Klicken Sie das
Symbol um das
Video zu sehen.

Tap the symbol to
see the video





Die East African Safari Classic Rallye fand erstmals 2003 statt. Die sollte den Geist der ursprünglichen Safari Rallye, die einst in Ostafrika ausgetragen wurde neu beleben. 9 Tage lang geht es über eine Strecke von 5000 Kilometer durch Ostafrika. Sie zählt zu den härtesten Classic Rallys in der Welt.

Die ursprüngliche East African Rallye wurde seit 1953 als WRC Event ausgetragen. Namhafte Rennfahrer wie Stig Blomqvist, der 1984 Weltmeister in der World Rallye Championship wurde, nahmen einst an dieser Rallye teil. Auch bei der 9. Ausgabe der Classic Ausgabe dieser legendären Rallye, stand Stig Blomqvist wieder auf der Liste des Starterfelds. Vom 27. November 2019 bis 6. Dezember 2019 fuhren 26 Teams auf den Spuren der ursprünglichen Rallye. Gestartet wurde in Mombasa. Danach ging es entlang der Küste Kenyas am Indischen Ozean. Die Teams durchquerten Tanzania und fuhren zurück ins Ziel in Mombasa.

The East African Safari Classic Rallye first took place in 2003. The idea was to revive the spirit of the original safari rally that was once held in East Africa. For 9 days it is a 5000 km route through East Africa. It is one of the toughest classic rallies in the world.

The original East African Rally has been held as a WRC event since 1953. Well-known racing drivers such as Stig Blomqvist, who became world champion in the World Rallye Championship in 1984, once took part in this rally. Also at the 9th edition of the Classic edition of this legendary rally, Stig Blomqvist was again on the list of the starting field. From November 27, 2019 to December 6, 2019, 26 teams drove in the footsteps of the original rally. It started in Mombasa. Then it went along the coast of Kenya on the Indian Ocean. The teams crossed Tanzania and drove back to the finish in Mombasa.



Wenn Sie die große Auswahl an Fotos betrachten, erkennen Sie den großen Anteil an Porsche Fahrzeugen. Dies liegt nicht daran, dass unser Autor ein großer Porsche Fan ist, sondern tatsächlich hatten sich vor allem Porsche Teams zu dieser Ausgabe gemeldet. Beginnend bei einem Porsche 356A von 1956 bis hin zu einigen Porsche 911 Carrera aus den 70er und 80er Jahren. Auch Stig Blomqvist trat im Porsche 911 an. Sein Team: Tido Race4Health. Neben den zahlreichen Porsche Rennfahrzeugen gab es auch noch Datsun 240Z und 260Z, Mazda RX7, Colt Lancer, Datsun SSS1600 Nissan 240RS und auch zwei Ford Escort MK1. Zugelassen werden zu der Rallye nur 2-Rad getriebene FIA Rallye Fahrzeuge bis 1986. Sie dürfen nicht Kompressor geladen sein, sondern dürfen nur reguläre Vergaserranlagen haben.

If you look at the large selection of photos, you will see the large proportion of Porsche vehicles. This is not because our author is a big Porsche fan, but actually Porsche teams in particular had registered for this edition. Starting with a Porsche 356A from 1956 to some Porsche 911 Carrera from the 70s and 80s. Stig Blomqvist also competed in the Porsche 911. His team: Tido Race4Health. In addition to the numerous Porsche racing vehicles, there were also Datsun 240Z and 260Z, Mazda RX7, Colt Lancer, Datsun SSS1600 Nissan 240RS and also two Ford Escort MK1. Only 2-wheel drive FIA rally vehicles up to 1986 are admitted to the rally. They must not be loaded with a compressor, but may only have regular carburetor systems.



Das schwierige an der East African Safari Classic ist, dass die Straßen auf der die Rallye stattfindet nicht gesperrt oder präpariert sind. Immer wieder treffen die Fahrer auf Ziegenhirten oder Gruppen die auf der Straße unterwegs sind. Eine weitere Herausforderung sind die sehr schlechten Straßenverhältnisse, denn die wenigsten Straßen sind geteert. Die meiste Zeit geht es über die staubigen Straßen mit riesigen Schlaglöchern oder nach starken Regenfällen durch tiefe Schlammlöcher. Eine Herausforderung an Mensch und Maschine.

Sieger der 9. Ausgabe der East African Safari Classic wurden das Team Kris Rosenberger (Österreich) und Nicola Bleicher (Deutschland) im Porsche 911. Den zweiten Platz belegte Stig Blomqvist (Schweden) mit Jorgen Fornander (Schweden), ebenfalls im Porsche 911. Onkar Singh Ray (Kenya) und Drew Sturrock (Großbritannien) in einem weiteren Porsche 911 belegten den dritten Platz.

The difficult thing about the East African Safari Classic is that the streets on which the rally takes place are not closed or groomed. Again and again the drivers meet goatherds or groups who are on the road. Another challenge is the very poor road conditions, because the fewest roads are paved. Most of the time it goes through the dusty streets with huge potholes or after heavy rains through deep mud holes. A challenge for man and machine.

Team Kris Rosenberger (Austria) and Nicola Bleicher (Germany) in the Porsche 911 won the 9th edition of the East African Safari Classic. Stig Blomqvist (Sweden) with Jorgen Fornander (Sweden), also in the Porsche 911. Onkar Singh Ray (Kenya) and Drew Sturrock (Great Britain) in another Porsche 911 took third place.

ZU VERMIETEN

Gewerbe-/Büroflächen



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

QUARTETT-TRUMPF

präsentiert
von



ALFA ROMEO 1900 C

Eines der elegantesten Fahrzeuge von Alfa Romeo wurde im Jahr 1950 auf dem Pariser Automobilsalon vorgestellt: das Modell 1900. Es gab drei Varianten: Berlina, Coupé und Cabriolet. Alle drei waren auf der ersten von Alfa Romeo nach dem 2. Weltkrieg hergestellten selbsttragenden Karosserie aufgebaut.

Einige besonders gelungene Coupés und wenige Cabriolets wurden auf einer verkürzten Bodengruppe dann bei Pininfarina, Zagato, Touring, Ghia oder Bertone karosiert. Im Vordergrund stand immer die italienische Eleganz. Das hier gezeigte Modell besitzt eine von Pininfarina entworfene zweitürige Cabriolet-Karosserie. Der Zusatz „C“ in der Typenbezeichnung Alfa Romeo 1900 C steht nicht für Cabriolet, sondern für den italienischen Begriff „corto“, gleichbedeutend für „kurz“, und weist auf das verkürzte Fahrwerk hin.

Ein Alfa Romeo 1900 C Cabriolet lag zur damaligen Zeit weit über dem Preis für den zeitgleich gebauten Mercedes 300 SL. Heute sind nur noch sehr wenige Exemplare der Alfa Romeo 1900 Coupés und Cabriolets erhalten.

Motor	4-Zylinder-Reihen-Motor
Leistung	80 PS
Vmax	180 km/h
0-100 km/h	12 Sek
ccm	1.884 ccm
kg / Leergewicht	1.000 kg
Auktionspreise aktuell (je nach Historie & Zustand)	€ 152.000 - € 360.000
Baujahr	1950

DIE VERANSTALTUNG WIRD VERSCHOBEN!

SEE YOU 2021!

MESSE FRIEDRICHSHAFEN



5 BEDEUTENDE FERRARI

1940 Auto Avio Costruzioni 815

Bis 1938 fuhr Enzo Ferrari mit seinem Werksteam Scuderia Ferrari für den italienischen Hersteller Alfa Romeo. Er gründete Auto Avio Costruzioni. Eigentlich war er vertraglich verpflichtet, 5 Jahre lang keine Rennfahrzeuge zu bauen. Dennoch baute er für die Mille Miglia 1940 den 8-Zylinder Spyder der gerade einmal 625 Kilogramm auf die Waage brachte. Höchstgeschwindigkeit mit seinen 73PS: 170km/h.



1947 Ferrari 125 S

Anfang 1947 stellte Ferrari das Modell 125 S vor. Der 1,5 Liter V12-Motor wurde von Giochino Colombo, dem früheren Ingenieur bei Alfa Romeo, entwickelt. Er leistete 118PS. Dennoch konnten die Fahrzeuge bei Renneinsätzen keine nennenswerten Ergebnisse einfahren.

1951 Ferrari 212 Export „Fontana“

Der Ferrari 212 wurde vorwiegend für den Renneinsatz gebaut. Das hier gezeigte Modell wurde mit einer Karosserie von Fontana ausgestattet und erhielt aufgrund seiner Form den Spitznamen „L’Uovo“ – Das Ei



1952 Ferrari Tipo 500 F2

Wegen der großen Nachfrage änderten sich 1952 die Rahmenbedingungen für die Weltmeisterschaftsläufe für Monoposti Rennwagen. Ferrari reagierte prompt und ließ Aurelio Lampredi einen 500ccm Vierzylinder-Motor für den F2-Einsatz entwickeln. Bereits bei seinem Debut belegten vier Tipo 500 F2 Rennwagen jeweils die ersten vier Plätze beim Rennen in Siracusa.

1953 Ferrari 250 GT Europa

Bisher hatte Enzo Ferrari in seiner kleinen Schmiede in Modena nur Rennwagen und Straßenrennwagen gebaut. Nun dachte er auch über Seriensportwagen mit Renngenen nach und brachte als erstes Modell den Ferrari 250GT Europa auf den Markt.



FOTOS: Classic Media Group

PORSCHE 356A COUPE

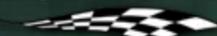
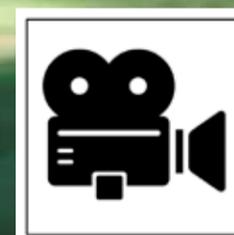
Der Porsche A war in den 50er Jahren ein äußerst wettbewerbsfähiger Rennsportwagen und der Beginn des Mythos Porsche. Die Speerspitze des Hauses war der Carrera - 200 km pro Stunde Spitze und 12 Sekunden bis hundert, das war damals Weltklasse.

The Porsche A was an extremely competitive racing car in the 1950s and the beginning of the Porsche myth. The spearhead of the house was the Carrera - 200 km per hour and 12 seconds to a hundred, that was world class at the time.



Klicken Sie das Symbol um das Video zu sehen.

Tap the symbol to see the video





Der Porsche 356 A wurde von 1957 bis 1958 gebaut mit Überhang bis 1959. Das Model war mit einer Stückzahl von 21.045 Einheiten enorm erfolgreich. Vom Carrera wurden nur rund 700 Exemplare gebaut, von der Version GS/GT waren es nur rund 100. Das hier gezeigte Fahrzeug dürfte einer der letzten gewesen sein mit dem berühmten Vier-Nockenwellen-Fuhrmann-Motor. Dieser originale 1500 GS Carrera Gran Turismo wartet mit belegter Rennhistorie auf.

Unter der Haube schlummern 110 PS, die den Wagen auf eine Höchstgeschwindigkeit von 200 Kilometer/Stunde bei 6400 U/min bringen. Mit einem Leergewicht von 880 Kilo ergibt sich ein Leistungsfaktor von 8 Kg pro PS.

The Porsche 356 A was built from 1957 to 1958 with an overhang until 1959. The model was enormously successful with a number of 21,045 units. Only around 700 copies of the Carrera were built, and only around 100 of the GS / GT version. The vehicle shown here was probably one of the last with the famous four-camshaft driver's engine. This original 1500 GS Carrera Gran Turismo has a proven racing history.

110 HP are slumbering under the hood, bringing the car to a top speed of 200 kilometers / hour at 6400 rpm. With an empty weight of 880 kilos, there is a power factor of 8 kg per horsepower.



Das Fahrzeuginnere des Carrera GS/GT ist erwartungsgemäß sportlich und aufs Wesentliche konzentriert. Übersichtliche Anzeigeeinstrumente und bequeme Cord-Sitze.

Der Carrera GS/GT ist ein Sammlerstück, das für den Straßenverkehr geeignet ist, und auf der Rennstrecke eine glänzende Figur abgibt.

Ein Sammlerstück par excellence.

As expected, the interior of the Carrera GS / GT is sporty and focused on the essentials. Clear display instruments and comfortable cord seats.

The Carrera GS / GT is a collector's item that is suitable for road traffic and cuts a brilliant figure on the race track.

A collector's item par excellence.



” INTERVIEW



HANS-JÜRGEN BIRK



Auf dem Gelände des ehemaligen Bahnausbesserungswerkes in München-Freimann wird gerade fleißig gebaut. Eröffnen soll hier die Motorworld München – ein einzigartiger Treffpunkt für Liebhaber hochwertiger Fahrkultur und zugleich Münchens vielseitigstes Veranstaltungsareal. Auf welche Mieter wir uns jetzt schon freuen können, verrät Hans-Jürgen Birk, der Geschäftsführer der ACTIV-Immobilien GmbH ist und seit fast 20 Jahren die Standorte und Projekte der Motorworld Group entwickelt.

Herr Birk, durch Ihren Beruf kommen Sie täglich mit außergewöhnlichen Fahrzeugen in Kontakt. Können Sie die Leidenschaft für Mobilität auch privat teilen?

Seit meiner Kindheit begeistern mich schnelle und exklusive Fahrzeuge, Oldtimer und alles, was mehr als vier Zylinder hat und „Krach macht“. Kurzum: Ich habe Benzin im Blut, außergewöhnliche Fahrzeuge waren schon immer meine Leidenschaft. Ein besonderes Hobby von mir ist mein Peterbilt 359, Baujahr 1976, mit 380 PS und 16 Liter Hubraum auf sechs Zylindern. Das Thema Mobilität, ob zwei, vier, sechs oder zehn Räder oder Zylinder spielt also auch bei mir privat eine große Rolle.

Die Münchner erwarten schon mit Spannung die neue Motorworld. Wann ist es denn soweit?

Wir planen die Eröffnung der Motorworld München im vierten Quartal 2020. Die Covid-19-Pandemie hält uns – wie die ganze Welt – momentan in Atem. Die weitere Entwicklung und deren Folgen müssen wir abwarten. Wir sind jedoch zuversichtlich.

Wer zieht alles ein?

Wir haben bereits tolle Partner wie die Dörr Group, die Bechtel Motorcompany, Rolls Royce, BMW Classic, Cargold Oldtimerhandel, Pininfarina, GT-A, Microlino, Limora, Grand Prix Originals, Max Mobile, die Althoff-Hotel-Gruppe, eine Kaffeerösterei und noch viele weitere namhafte Händler an Bord.

Construction work is currently well underway on the site of the former railway repair shop in the Freimann district of Munich. Motorworld München will be opening here – a unique meeting place for connoisseurs of a premium quality driving culture, and at the same time Munich's most versatile event venue. Hans-Jürgen Birk, Managing Director of ACTIV-Immobilien GmbH, who has been developing the Motorworld Group's locations and projects for almost 20 years, tells us which tenants we can look forward to seeing there.

Mr. Birk, your job brings you into contact with exceptional vehicles every day. Can you share your passion for mobility at home as well?

Since my childhood I have been fascinated by fast and exclusive vehicles, classic cars, and everything that has more than four cylinders and „makes a noise“. In short: Petrol flows through my veins, exceptional vehicles have always been my passion. A special hobby of mine is my 1976 Peterbilt 359 with its 380 horsepower and 16 litre displacement in six cylinders. Mobility, be it with two, four, six or ten wheels or cylinders, therefore also plays a major role in my private life.



The people of Munich are already eagerly awaiting the new Motorworld. When will it be finished?

We are planning to open Motorworld München in the fourth quarter of 2020. The Covid 19 pandemic is keeping us on edge – just like the rest of the world. We will have to wait and see how things develop and what the consequences are. However, we are optimistic.

Who will be moving in?

We already have on board fantastic partners such as the Dörr Group, the Bechtel Motorcompany, Rolls Royce, BMW Classic, Cargold Oldtimerhandel, Pininfarina, GT-A, Microlino, Limora, Grand Prix Originals, Max Mobile, the Althoff Hotel Group, a coffee roastery, and many other renowned dealers.



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
 ENSTELLBOXEN**

**MODE
 ACCESSOIRES
 & LIFESTYLE**

**DIENSTLEISTER
 SERVICE-AGENTUREN
 SHOPS
 HANDELSFLÄCHEN**

Der Mietermix wird Werkstätten, Restaurationsbetriebe, Dienstleister und Handelsbetriebe von Liebhaberfahrzeugen, Supersportwagen und Oldtimern umfassen. Und noch mehr, denn wir koppeln ihn mit all den Produkten und Dienstleistungen, die unser Thema rund um die Leidenschaft zur Mobilität bereichern.

Dazu gehören Einzelhandelsbetriebe wie beispielsweise Modellshops, Technikbuchhandlungen, Feinkostläden, Modegeschäfte und Boutiquen, Confiserien, Uhrenmanufakturen sowie weitere Lifestyle- und Merchandise-Shops.

Zu den Dienstleistern zählen Gutachter und Vermieter von Liebhaberfahrzeugen und Oldtimern, ein Kosmetik- und Frisörstudio sowie Gastronomiebetriebe und ein Hotel. Darüber hinaus gibt es große Konzert-, Tagungs- und Veranstaltungsflächen für verschiedenste Anlässe.

Worauf achten Sie bei dem Mietermix?

Jeder Partner sollte mit seinem individuellen Produkt eine Ergänzung für unseren „Raum für mobile Leidenschaft“ sein. Ein breitgefächertes, exklusives Angebot ist für jeden Besucher immer wieder ein Erlebnis und sichert langfristig die gewünschte Attraktivität unserer Standorte. Dabei dürfen zukunftsorientierte Themen wie die E-Mobilität bzw. auch das autonome Fahren nicht fehlen.

Gibt es noch einen Bereich, der nicht besetzt ist?

Aktuell sind wir mit verschiedensten Gastronomen im Gespräch, die mit ihren Konzepten eine perfekte Ergänzung in der Motorworld München darstellen. Interessenten mit kreativen Ideen, die unsere Motorworld bereichern, dürfen sich immer bei uns melden. Ich denke hier z. B. auch an einen Goldschmied, ein Tattoo-Studio, einen Maßschneider, einen Barbershop und weitere Künstler und klassische Handwerker, die zu unserem Thema passen und bereit sind, sich konzeptionell an die Idee der Motorworld anzulehnen.

Ihr Geschäft ist schon seit vielen Jahren die Vermietung. Welche Tipps können Sie potentiellen Mietern mit auf den Weg geben?

Wer es geschafft hat, sein Hobby zum Beruf zu machen und damit individuell zu bleiben, hat in diesem harten Business in der heutigen Zeit einen entscheidenden Vorteil. Mit Kreativität und Leidenschaft für sein eigenes Produkt ist ein langfristiger Erfolg fast garantiert. In der Motorworld führen wir Emotionen, Mobilität, Qualität, Handwerk und Lifestyle zusammen. Damit begeistern wir Menschen. An eine Chance zu glauben, wird meistens auch mit Erfolg belohnt, was uns auch unsere Erstentwicklung, die Motorworld Region Stuttgart, seit 2009 unter Beweis stellt.

Kontakt für Interessenten: Hans-Jürgen Birk,
birk@motorworld.de, +49 7356 933421

Weitere Informationen: www.motorworld.de

The tenant mix will include workshops, restaurants, service providers and retailers of connoisseurs' vehicles, super sports cars and classic cars. And that's not all, because we are linking them with all the products and services that enrich our theme devoted to the passion for mobility.

This includes retail outlets such as model shops, technical book shops, delicatessens, fashion stores and boutiques, confectioners, watch makers, and other lifestyle and merchandise shops.

Among the service providers are experts and rental companies for connoisseurs' and classic cars, a beauty and hairdressing salon, as well as restaurants and cafés and a hotel. There are also expansive concert, conference and event areas for all kinds of events.

What do you look for in the tenant mix?

Each partner should complement our „space for mobile passion“ with their individual products. A broad range of exclusive offers is always an experience for every visitor and ensures the desired long term appeal of our locations. Future-oriented themes such as e-mobility and autonomous driving should not be missing either.

Is there an area that is not occupied yet?

We are currently holding talks with several restaurateurs who, with their concepts, would be a perfect addition to Motorworld München. Interested parties with creative ideas that enrich our Motorworld can always get in touch with us. I am also thinking here, for instance, about a goldsmith, a tattoo studio, a bespoke tailor, a barber's shop and other artists and classic craftspeople who fit in with our theme and are willing to take a conceptual approach to the Motorworld idea.

You have been in the leasing business for many years. What tips can you give to potential tenants?

Anyone who has managed to turn their hobby into a profession and thus remain individual has a decisive advantage in today's tough business world. Creativity and passion for one's own products almost guarantees long-term success.

At Motorworld, we bring together emotions, mobility, quality, craftsmanship and lifestyle. In doing so, we thrill people.

Believing in an opportunity is usually also rewarded with success, as our first development, Motorworld Region Stuttgart, has been demonstrating since 2009.

Contact details for prospect tenants:
 Hans-Jürgen Birk,
birk@motorworld.de, +49 7356 933421

Further details: www.motorworld.de

90Y DISEGNO DI PININFARINA



Nach dem zweiten Weltkrieg und seinen Folgen startete Battista Pininfarina komplett neu durch. Das war nicht ganz einfach. Italienische Karosiers wurden beim ersten Automobilsalon nach dem Krieg in Paris nicht zugelassen. Pininfarina kapitulierte nicht und reiste auf Achse mit zwei in seiner Werkstatt gebauten Prototypen nach Paris. Das konnte ihm keiner verbieten. Manchmal ist die richtige Auswahl eines Parkplatzes entscheidend – so in diesem Fall. Pininfarina parkte die beiden Prototypen direkt vor der Messe. Jeder, der hinein wollte, musste sie sehen. Es handelte sich um einen Alfa Romeo 6C 2500 S und ein Lancia Aprilia Cabriolet, das ein Sohn Sergio nach Paris chauffiert hatte. Die Aktion stellte sich als voller Erfolg heraus und Pininfarina durfte sich über daraus resultierende Aufträge freuen.

After the Second World War and its aftermath, Battista Pininfarina started all over again. It was not easy. Italian bodies were not allowed at the first post-war Paris Motor Show. Pininfarina did not surrender and traveled to Paris on the move with two prototypes built in his workshop. Nobody could forbid that. Sometimes the right choice of parking space is crucial – so in this case. Pininfarina parked the two prototypes right in front of the fair. Anyone who wanted to go inside had to see them. It was an Alfa Romeo 6C 2500 S and a Lancia Aprilia Cabriolet, which a son Sergio had chauffeured to Paris. The campaign turned out to be a complete success and Pininfarina could look forward to the resulting orders.





1943 Alfa Romeo 2500 S

1942 fuhr Battista Pinin Farina mit dem eleganten Alfa Romeo 6C 2500 S Cabriolet zum Pariser Automobilsalon und parkte vor dem Grand Palais. Mit dabei sein Sohn Sergio mit einem Lancia Aprilia.

In 1942, Battista Pinin Farina drove the elegant Alfa Romeo 6C 2500 S Cabriolet to the Paris Motor Show and parked in front of the Grand Palais. With it his son Sergio with a Lancia Aprilia

1947 Cisitalia 202



1946 Maserati A6 1500 Coupé

FOTOS: Kay MacKenneth

Battista und sein Sohn Sergio gestalteten nur sehr wenige Fahrzeuge wirklich selbst. Lange Zeit war Felice Mario Boano Designer bei Pininfarina. 1944 wechselte er zu Ghia. Es folgten junge Designer, wie Franco Scaglione, Francesco Salomone oder auch Franco Martinengo. Die jungen Designer standen während ihrer Zeit bei Pininfarina teilweise in großer Konkurrenz zueinander - was von Battista Pininfarina durchaus befeuerte.

Die in dieser Zeit entstandenen Werke konnten sich sehen lassen. Besonders in den 50er Jahren entstanden einige der bedeutendsten Modelle bei Pininfarina, wie beispielsweise der Cisitalia 202. Dieser Sportwagen wurde erstmals 1947 auf der Automobilmesse in Turin gezeigt. Das Publikum war von den runden reduzierten Linien des Cisitalia begeistert. Im gleichen Jahr gewann der Cisitalia am Concorso D'Eleganza an der Villa D'Este in Cernobbio den ersten Preis. Rund 170 Fahrzeuge, inklusive einiger Cabriolets, wurden gebaut. Es war zugleich das allererste Fahrzeug, das im New Yorker Museum of Modern Art (MOMA) als permanentes Exponat aufgenommen wurde.

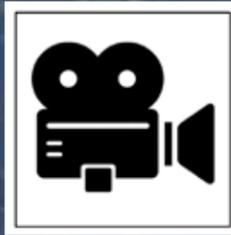
Battista and his son Sergio really only designed very few vehicles themselves. Felice Mario Boano was a designer at Pininfarina for a long time. In 1944 he switched to Ghia. Young designers followed, such as Franco Scaglione, Francesco Salomone or Franco Martinengo. During their time at Pininfarina, the young designers were sometimes in great competition with one another - something that really fueled Battista Pininfarina.

The works created during this period were impressive. In the 1950s in particular, some of Pininfarina's most important models were created, such as the Cisitalia 202. This sports car was first shown at the Turin Motor Show in 1947. The audience was thrilled by the round, reduced lines of the Cisitalia. In the same year the Cisitalia at the Concorso D'Eleganza at the Villa D'Este in Cernobbio won the first prize. Around 170 vehicles, including some convertibles, were built. It was also the very first vehicle to be included in the New York Museum of Modern Art (MOMA) as a permanent exhibit.

1953 Ferrari 212 Inter Coupé

Klicken Sie das Symbol um das Video zu sehen.

Tap the symbol to see the video



Auch Enzo Ferrari fand zu dieser Zeit Interesse daran, einige Modelle bei Pininfarina entwerfen zu lassen. Doch stießen hier zwei besondere Charaktere aufeinander und die Kooperation lief holprig. 1947 hatte Enzo Ferrari die berühmte Firma mit dem Prancing Horse gegründet. Er hatte bereits mit vielen Designschmiedern und Karosiers in Italien Kontakt aufgenommen und erfolgreich Gespräche geführt. Doch für ihn war es völlig klar, dass die künftigen Ferrari Modelle vorwiegend bei Pininfarina gestaltet werden sollten. Die Annäherung gestaltete sich allerdings nicht ganz einfach, wie eine kleine Anekdote erzählt. Battista Farina war viel zu stolz, dem einfachen Ruf Ferraris zu folgen und ihn in Modena zu besuchen.

At that time, Enzo Ferrari was also interested in having some models designed by Pininfarina. But here two special characters came together and the cooperation was bumpy. In 1947 Enzo Ferrari founded the famous company with the Prancing Horse. He had already contacted many design companies and bodies in Italy and had successful discussions. But it was completely clear to him that the future Ferrari models should mainly be designed by Pininfarina. The approach, however, was not easy, as a little anecdote tells. Battista Farina was far too proud to follow Ferrari's simple call and visit him in Modena.

Das erste Modell, das aus der Kooperation zwischen Pininfarina und Ferrari entstand, war der Ferrari 212 Inter, Baujahr 1953

The first model to emerge from the cooperation between Pininfarina and Ferrari was the Ferrari 212 Inter, built in 1953

FOTO: Kay MacKenneth



1954 Alfa Romeo 1900 L Ti



1955 Ferrari 250 GT Europa



1955 Ferrari 250GT Europa

FOTOS: Kay MacKenneth

Obwohl er sogar privat bei „Il Comandore“ eingeladen war. Enzo Ferrari dagegen war zu stur, um nach Turin zu Pininfarina zu reisen, schließlich wolle ja Pininfarina von ihm den Auftrag. Also einigte man sich auf ein Treffen in der Mitte des Weges. In einem kleinen Restaurant in Tortona führten die Gespräche zu einer Einigung und man schloss einen Vertrag. Allerdings gefiel Enzo Ferrari die Entscheidung, dass Battista Pininfarina seinen 25 jährigen Sohn Sergio Farina als Hauptverantwortlichen einsetzte, gar nicht. Doch er sollte es nicht bereuen. Der erste bei Pininfarina entworfene Ferrari war der 212 Inter, Baujahr 1952. Die Ähnlichkeit zum Cisitalia 202 ist noch zu erkennen, aber trotzdem hat der 212 Inter noch einige deutliche Merkmale, die ihn ebenso formschön wirken lassen.

Although he was even privately invited to “Il Comandore”. Enzo Ferrari, on the other hand, was too stubborn to travel to Pininfarina in Turin, after all Pininfarina wanted the order from him. So they agreed to meet in the middle of the way. In a small restaurant in Tortona, the talks led to an agreement and a contract was signed. However, Enzo Ferrari did not like the decision that Battista Pininfarina appointed his 25-year-old son Sergio Farina as the main person responsible. But he shouldn't regret it. The first Ferrari designed by Pininfarina was the 212 Inter, built in 1952. The similarity to the Cisitalia 202 can still be seen, but the 212 Inter still has some clear features that make it look just as elegant.



1954 Ferrari 375 MM Pininfarina



1953 Maserati A6 GCS

FOTOS: Kay MacKenneth

Es folgten noch weitere Modelle, die zeigten, wie sich das Design bei Pininfarina immer weiter entwickelte. Es entstanden Meilensteine wie der Ferrari 1954 375 MM, mit der sehr innovativen und form-schönen Karosserie oder auch der 1954 auf dem Pariser Automobilsalon vorgestellte Ferrari 250 GT.

In den 50er Jahren entstanden bei Pininfarina noch weitere Ikonen des Automobildesigns. Zahlreiche herausragende Modelle manifestierten den guten Ruf der Schmiede aus Turin. Darunter der Alfa Romeo Giulietta Spider, der Maserati A6 GCS von 1947 oder der Maserati A6 1500 GT, ebenfalls von 1947. So wurden auch internationale Automobilhersteller auf Pininfarina aufmerksam. Es folgten Aufträge für Fahrzeuge unterschiedlichster Hersteller wie der Nash Healey Spider oder ein neues Ramblers Modell Baujahr 1951. Später gab es auch Designaufträge von Mercedes Benz für den 250SL oder von Chevrolet für die Corvette.

Other models followed, showing how the design at Pininfarina continued to develop. Milestones arose like the Ferrari 1954 375 MM, with the very innovative and shapely body, or the Ferrari 250 GT presented at the Paris Motor Show in 1954.

In the 1950s, other icons of automotive design were created at Pininfarina. Numerous outstanding models manifested the good reputation of the forge from Turin. These include the Alfa Romeo Giulietta Spider, the Maserati A6 GSC from 1947 or the Maserati A6 1500 GT, also from 1947. This is how international automobile manufacturers also became aware of Pininfarina. This was followed by orders for vehicles from various manufacturers such as the Nash Healey Spider or a new Ramblers model built in 1951. Later there were also design orders from Mercedes Benz for the 250SL or from Chevrolet for the Corvette.



www.motorworld.de/messen



19. – 20. Sept. 2020

Fürstentfeld *near munich*

www.motorworld-oldtimertage.de



18. – 22. Nov. 2020

Lange Nacht der Boote & Oldtimer: 18. Nov. 2020
Night of boats & classic cars

Berlin, Messe unterm Funkturm
fair at the radio tower



See you 2021!

Messe Friedrichshafen/Bodensee
fair, lake constance

www.motorworld-classics-bodensee.de



BILD OBEN: Zwei Pininfarina Highlights nebeneinander. Links der Lancia Aurelia B24S von 1955, Rechts der Ferrari 375 America, Baujahr 1953, von dem nur 45 Exemplare gebaut wurden. BILD UNTEN: Der Alfa Romeo 2600 Prototipo wurde 1962 auf dem Turiner Automobilsalon als Spider gezeigt. Danach wurde er bei Pininfarina zu einem Coupé umgebaut und 1963 auf der Brüssel Motor Show gezeigt.

PICTURE ABOVE: Two Pininfarina highlights side by side. On the left the 1955 Lancia Aurelia B24S, on the right the Ferrari 375 America, built in 1953, of which only 45 were built. PICTURE BELOW: The Alfa Romeo 2600 Prototipo was shown as a spider at the Turin Motor Show in 1962. It was then converted into a coupé at Pininfarina and shown at the Brussels Motor Show in 1963.





OBEN LINKS: Studie zum Mercedes Benz 280SL. MITTE LINKS: Lancia Florida UNTEN LINKS: 1952 Lancia Aurelia B52. OBEN RECHTS: Heckansicht des Lancia Aurelia B52.

TOP LEFT: Study for the Mercedes Benz 280SL. MIDDLE LEFT: Lancia Florida LOWER LEFT: 1952 Lancia Aurelia B52. UPPER RIGHT: Rear view of the Lancia Aurelia B52.

Ein Designhighlight aus den 50er Jahren war der Lancia Florida, eine Limousine mit vier gegenläufigen Türen und fehlender B-Säule. Im Heck gingen die Türen nach Hinten auf. Es war eine Studie auf der Basis des Lancia Aurelia und stellte eine Prototypen für den Lancia Flaminia dar. Das Fahrzeug war 1955 eine absolute Sensation.

A design highlight from the 1950s was the Lancia Florida, a sedan with four counter-rotating doors and a missing B-pillar. In the rear, the doors opened to the rear. It was a study based on the Lancia Aurelia and was a prototype for the Lancia Flaminia. The vehicle was an absolute sensation in 1955.

Die Zahl der Aufträge stieg so rapid, dass 1957 die Fertigung des Lancia Appia Coupés teilweise ausgelagert werden musste. Pininfarina vergab den Auftrag an Viotti als Subunternehmer. In der Zwischenzeit wuchs auch Ferrari. Mitte der 50er Jahre hatte Pininfarina zahlreiche bedeutende Karosserien für die Modelle 212, 375, 410, 342 und einige 250 gebaut. Mit dem Beginn der Serienproduktion des Ferrari 250, war klar, dass die bisherigen Werkshallen bei Pininfarina nicht ausreichen würden. Daher vergab die Firma Pininfarina bereits Aufträge an Boano und Ellena.

The number of orders rose so rapidly that the production of the Lancia Appia Coupé had to be partially outsourced in 1957. Pininfarina placed the order with Viotti as a subcontractor. In the meantime, Ferrari also grew. In the mid-1950s, Pininfarina had built numerous significant bodies for the 212, 375, 410, 342 and some 250 models. With the start of series production of the Ferrari 250, it was clear that the previous workshops at Pininfarina would not be enough. Therefore, the Pininfarina company has already placed orders with Boano and Ellena.

FOTOS: Kay MacKenneth



FOTOS: Kay MacKenneth

Die Werkstätten bei Pininfarina mussten vergrößert werden. Ein neues Werk wurde etwas außerhalb von Turin in der heutigen Via Battista Pininfarina gebaut. 1958 wurden die neuen Werkshallen eingeweiht wo zukünftig auch kleine Serienproduktionen gefertigt wurden, wie das 1985 Lancia Flaminia Coupe oder 1959 das Fiat 1200 und 1500 Cabriolet. Pininfarina bot sogar eine Kleinserienherstellung des Fixed-Head Coupés an. Auch das 1961er Lancia Flavia Coupé wurde in Kleinserienherstellung gebaut. Cadillac hörte von der Kleinserienproduktion und gab die Fertigung des Eldorado Brougham von 1959 bis 1960 bei Pininfarina in Auftrag.

The workshops at Pininfarina had to be enlarged. A new plant was built just outside of Turin in today's Via Battista Pininfarina. The new workshops were inaugurated in 1958, where small series productions such as the 1985 Lancia Flaminia Coupe or in 1959 the Fiat 1200 and 1500 Cabriolet were also produced. Pininfarina even offered small series production of the fixed-head coupe. The 1961 Lancia Flavia Coupé was also built in small series. Cadillac heard about small series production and commissioned Pininfarina to manufacture the Eldorado Brougham from 1959 to 1960.

Einer der berühmtesten Ferraris aus der Feder Pininfarinas ist der Ferrari California Spider. Diese Cabriolets werden zu siebenstelligen Werten gehandelt.

One of Pininfarina's most famous Ferraris is the Ferrari California Spider. These convertibles are traded at seven-digit values.

CHICAGO MOTOR SHOW KLAIMONT KOLLECTIONS





Während auf der Chicago Motor Show die neuesten Modelle der Automobilhersteller gezeigt wurden, zeigte der Stand der in Chicago ansässigen Oldtimer Sammlung Klairmont Collections fünf außergewöhnliche Modelle. Die gesamte Sammlung umfasst rund 300 Oldtimer die auf über 100.000 Quadratmetern ausgestellt sind. Die not-for-profit Organisation hatte einige ganz besondere Konzepte auf der Motor Show gezeigt.

Besonders auffällig unter den ausgestellten Exoten ist der Studebaker „Ice Princess“ (Eisprinzessin) XF58. Dieses Einzelstück hat einen 8,2 Liter Cadillac V8 Motor, der ungefähr eine Leistung von unvorstellbaren 400 PS erzeugt. Die futuristische Karosserieform wird durch unzählige Details gekrönt, wie die Heckflügel oder auch die hervorragenden Doppelscheinwerfer an der Front, die von einer flügelartigen Halterung getragen werden. Der Innenraum ist in Gold gestaltet.

While the latest models from automobile manufacturers were shown at the Chicago Motor Show, the booth of the Chicago-based Klairmont Collections classic car collection showed five extraordinary models. The entire collection includes around 300 classic cars that are exhibited on over 100,000 square meters. The not-for-profit organization had shown some very special concepts at the motor show.

The Studebaker „Ice Princess“ (ice princess) XF58 is particularly striking among the exhibited exotics. This one-of-a-kind has an 8.2 liter Cadillac V8 engine that generates an output of an unimaginable 400 HP. The futuristic body shape is crowned by countless details, such as the rear wing or the excellent double headlights on the front, which are carried by a wing-like bracket. The interior is designed in gold.



1954 wurde auf der New York Motorama Show die von General Motors gebaute Chevrolet Corvette Nomad Studie gezeigt. Sie sollte zeigen, wie eine Corvette als Kombi aussehen könnte. Das originale Fahrzeug wurde damals zerstört und bei dem gezeigten Fahrzeug handelt es sich um eines der vielen nachbauten, die heute existieren. Zum Zwecke der Demonstration für die Nachwelt sicherlich sinnvoll.

Rolls-Royce wurde schon immer mit Luxus und Eleganz verbunden. Aber der auf dem Stand von Klairmond Collections ausgestellte 1984er Rolls Royce Silver Spur brauchte fast ein Jahr, bis er in seiner vollen Pracht erschien. Eine Luxus Firma in Florida mit dem Namen Diamond Club wollte in einem ganz besonderen Glanz vorfahren und verzierte den Rolls Royce mit über eine Millionen Swarovski Steine.

In 1954, the Chevrolet Corvette Nomad study built by General Motors was shown at the New York Motorama Show. It should show what a Corvette could look like as a station wagon. The original vehicle was destroyed at that time and the vehicle shown is one of the many replicas that exist today. Certainly useful for the purpose of demonstration for posterity.

Rolls-Royce has always been associated with luxury and elegance. But the 1984 Rolls Royce Silver Spur on display at Klairmond Collections' stand took almost a year to appear in all its glory. A luxury company in Florida called Diamond Club wanted to drive up in a very special shine and decorated the Rolls Royce with over a million Swarovski stones.



Bereits im letzten Jahr machte der Golden Sahara auf dem Genfer Automobilsalon von sich Reden. Goodyear hatte die leuchtenden Reifen rekonstruiert und im Zuge der abgeschlossenen Restauration des Fahrzeugs präsentiert. Der Golden Sahara II basiert auf einem Lincoln Capri Baujahr 1953. Das Design dieses Custom Cars stammt von George Barris, der auch das Batmobile in den 60er Jahren gestaltete. Aufgebaut wurde das Einzelstück 1956 in einer Werkstatt in Ohio und kostete damals über 75.000 Dollar, was heute einem Wert von einer Dreiviertel-Millionen Dollar entspricht.

Technisch betrachtet war der Golden Sahara II seiner Zeit weit voraus. Das Cockpit ähnelte einem Flugzeug Cockpit. Gesteuert wurde das Fahrzeug über einen Steuerknüppel. Bremsen und Beschleunigen konnte der Fahrer über eine Fernsteuerung. Über diese konnte auch der Motor gestartet werden. Ein eingebauter Schwarz-Weiß-Fernseher, Kühlschrank und ein Couchartiger Frontsitz sollten für Komfort sorgen.



Last year, the Golden Sahara made a name for itself at the Geneva Motor Show. Goodyear had reconstructed the glowing tires and presented them in the course of the completed restoration of the vehicle. The Golden Sahara II is based on a 1953 Lincoln Capri. The design of this custom car comes from George Barris, who also designed the Batmobile in the 1960s. The one-off piece was built in a workshop in Ohio in 1956 and at that time cost over \$ 75,000, which is now valued at three-quarters of a million dollars.

Technically speaking, the Golden Sahara II was way ahead of its time. The cockpit resembled an airplane cockpit. The vehicle was controlled using a joystick. The driver was able to brake and accelerate using a remote control. The engine could also be started via this. A built-in black and white TV, refrigerator and couch-like front seat should provide comfort.



BMW i8 VISION TO ICON

Die letzte Strecke auf dem Weg in die „Hall of Fame“ von BMW Sportwagen: Sechs Jahre nach seiner Markteinführung beendet der BMW i8 seinen Produktlebenszyklus. Bei der Produktion des BMW i8 Coupé (kombinierter Kraftstoffverbrauch: 1,8 l / 100 km; kombinierter Stromverbrauch: 14,0 kWh / 100 km; kombinierte CO₂-Emissionen: 42 g / km *) und des BMW i8Roadster (kombinierter Kraftstoffverbrauch: 2,0 l / 100 km; kombinierte Leistung Verbrauch: 14,5 kWh / 100 km; kombinierte CO₂-Emissionen: 46 g / km) werden eingestellt. Die Plug-in-Hybrid-Sportwagen haben sich längst ihren Platz unter den Meilensteinen des Unternehmens gesichert.

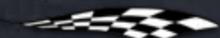
The final stretch on the way to the „Hall of Fame“ of BMW sports cars: Six years after its market launch, the BMW i8 ends its product life cycle. When production of the BMW i8 Coupé (fuel consumption combined: 1.8l/100km; combined power consumption: 14.0kWh/100km; combined CO₂emissions: 42g/km) and the BMW i8Roadster (combined fuel consumption: 2.0l/100km; combined power consumption: 14.5kWh/100km; combined CO₂emissions: 46 g/km) ceases, the plug-in hybrid sports cars will have long secured their place among the company's milestones.*





Der BMW i8 startete seine weltweite Erfolgsgeschichte als einzigartige Symbiose aus futuristischem Design und wegweisender Technologie. Das erste Plug-in-Hybridmodell der BMW Group ebnete den Weg für Fahrspaß, der ebenso dynamisch wie nachhaltig war und zum Inbegriff der Faszination des Fahrens mit elektrifizierter Antriebstechnik wurde. Es legte den Grundstein für das mittlerweile breite Angebot an Plug-in-Hybridmodellen der BMW Group. Gleichzeitig entwickelte sich der BMW i8 mit einem elektrifizierten Antrieb zum erfolgreichsten Sportwagen der Welt. Mit mehr als 20000 verkauften Einheiten seit 2014 erzielte das Unternehmen einen höheren Absatz als alle Wettbewerber in seinem Segment zusammen.

The BMW i8 started its worldwide success story as a unique symbiosis of futuristic design and pioneering technology. The BMW Group's first plug-in hybrid model paved the way for driving pleasure that was as dynamic as it was sustainable and became the epitome of the fascination of driving with electrified drive technology. It laid the foundation for the BMW Group's now broad range of plug-in hybrid models. At the same time, the BMW i8 developed into the world's most successful sports car with an electrified drive system. With more than 20000 units sold since 2014, it achieved higher sales than all competitors in its segment combined.





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

Allianz 



Die BMW Vision EfficientDynamics war bereits eine verlockende Perspektive für die Zukunft der individuellen Mobilität. Die auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt 2009 vorgestellte Konzeptstudie war das Versprechen, das Markenzeichen von BMW Fahrspaß und inspirierendes Design mit wegweisender Nachhaltigkeit zu verbinden. Die Untersuchung eines 2 + 2-Sitzer-Sportwagens mit Flügeltüren, eine Neuinterpretation der typischen BMW Designsprache, eines Plug-in-Hybridsystems und eines Allradantriebs, der vollständig auf Ästhetik und Effizienz ausgerichtet ist, stieß auf überwältigende Resonanz. Mit der Ankündigung, die zentralen Merkmale von Design und Technologie auf ein Serienfahrzeug der neuen Marke BMW i zu übertragen und damit eine neue Ära des Fahrspaßes einzuleiten, löste die BMW Group bald begeisterte Reaktionen aus.

The BMW Vision EfficientDynamics was already an enticing prospect for the future of individual mobility. The concept study presented at the International Motor Show (IAA) in Frankfurt in 2009 represented the promise of combining hallmark BMW driving pleasure and inspiring design with pioneering sustainability. The study of a 2+2-seater sports car with gull-wing doors, a reinterpretation of the typical BMW design language, plug-in hybrid system and four-wheel drive that is entirely geared towards aesthetics and efficiency, met with an overwhelming response. With the announcement that the central features of its design and technology would be transferred to a production vehicle of the new BMW i brand and thus start into a new era of driving pleasure the BMW Group soon triggered enthusiastic reactions.

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



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.



SPENDEN

Spende und erhalte
Lose für den Hauptgewinn



UNTERSTÜTZEN

Unterstütze
Laureus Sport for Good



GEWINNEN

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

HALWART SCHRATER ERHÄLT AUSZEICHNUNG HALWART SCHRATER RECEIVES HONOR



Halwart Schrader erhält die Verdienstmedaille des
Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland

Am 9. März 2020 wurde dem Automobilhistoriker Halwart Schrader durch den Landrat des Landkreises Uelzen, Dr. Heiko Blume, im Namen des Bundespräsidenten die Verdienstmedaille des Verdienstordens der Bundesrepublik verliehen. Schrader war mehrere Jahre im Vorstand des DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. und erhielt die Auszeichnung als Anerkennung für sein Lebenswerk als Mentor für Technikgeschichte und Handwerk im Sinne von Generationen und als international wirkender Fahrzeughistoriker, Journalist und Buchautor.

Viele Jahrzehnte hat Schrader als Autor, Übersetzer und Publizist gewirkt. Noch heute begleitet der 85-Jährige in ehrenamtlicher Funktion fahrzeughistorische Arbeitskreise, Organisationen und Verbände.

Für den 1935 in Braunschweig geborenen Halwart Schrader waren auch die folgenden Kriegsjahre nicht einfach. Der Wiederaufbau prägte seinen Alltag. Mit 18 Jahren und gerade erworbenem Führerschein bemerkte er früh, dass alte Fahrzeuge in der Gunst der nach Neuem strebenden Gesellschaft keine Wertschätzung erfuhren.

Schrader versuchte sich mit verständlichen Botschaften dem drohenden Verlust des Kulturguts entgegenzustellen. Er wollte bewahren und das Bewusstsein für nachhaltige Technikentwicklung dokumentieren. Sein früh gesammeltes Wissen wurde bald in Fachbüchern veröffentlicht und bewegte schon zehn Jahre später erste Gruppen von Fahrzeug-Veteranen-Sammlern. Auch nachdem der Begriff Oldtimer üblich wurde, engagierte sich Halwart Schrader, um das Bewusstsein in der Gesellschaft für Technikgeschichte zu wecken, sich zu engagieren und so rechtzeitig die verbliebenen Fragmente zu erhalten.

1974 wurde Schrader Herausgeber und Chefredakteur der ersten deutschsprachigen automobilhistorischen Fachzeitschrift, mit der er gegen die Vernichtung von Kenntnissen im Handwerk, in der Dokumentation und letztlich für den Erhalt technischen Kulturguts wirken konnte. Schrader wurde einer der auflagenstärksten Fachbuchautoren. Durch seine anerkannten Recherchen und vielbeachteten Dokumentationen trug Schrader ganz wesentlich dazu bei, dass die Öffentlichkeit das Interesse für das technische Kulturgut Automobil entdeckte und zugleich damit für nachfolgende Generationen Wissen und Erfahrung erhalten werden konnten.

Halwart Schrader receives Medal of the Order of Merit
of the Federal Republic of Germany

On March 9, 2020, the automobile historian Halwart Schrader was presented with the Medal of the Order of Merit of the Federal Republic of Germany on behalf of the German president by Dr. Heiko Blume, the leader of Uelzen district council. Schrader was a member of the executive board of the association DEUTZ Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. for several years, and received the honour in recognition of his life's work as a mentor for technical history and craftsmanship for generations, and as an internationally active vehicle historian, journalist and author.



Schrader has worked as an author, translator and publicist for many decades. The 85-year-old is even today still involved with historical vehicle work groups, organisations and associations in a voluntary capacity.

The post-war years were not easy for Halwart Schrader, who was born in Brunswick in 1935. The reconstruction of Germany shaped his day-to-day life. At the age of 18 and having just acquired his driving licence, he noticed early on that old vehicles were not appreciated by a society yearning for something new. Schrader tried to counter the threatening loss of a cultural heritage with comprehensive messages. He wanted to preserve it and document the awareness for sustainable technical development. The knowledge he gathered at an early age was soon published in specialist books, and just ten years later it influenced the first groups of veteran vehicle collectors. Even after the term „classic car“ became commonplace, Halwart Schrader continued to raise awareness in society for technological history, encouraging people to get involved and in doing so to preserve the remaining fragments before they disappeared.

In 1974, Schrader became publisher and editor-in-chief of the first German-language automotive historical journal, with which he was able to counteract the destruction of knowledge in the craft sector, in documentation, and ultimately work for the preservation of technical cultural assets. Schrader became one of the highest-circulation specialist publication authors. Through his acknowledged research and much acclaimed documentation, Schrader made a significant contribution to public interest in automobiles as a technical cultural asset, and at the same time helped to preserve knowledge and experience for future generations.

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



„DER SPORT HAT DIE MACHT, DIE WELT ZU VERÄNDERN“

“SPORT HAS THE POWER TO CHANGE THE WORLD“

Vor 20 Jahren wurde Laureus von Daimler und Richemont gegründet und nutzt seitdem die Kraft des Sports, um Kinder und Jugendliche weltweit zu unterstützen. Anlässlich dieses Jubiläums sprach Anita Greiner, die auf Seiten von Mercedes-Benz für Laureus zuständig ist, über Förderprojekte, Ziele und ihre Vision von einer besseren Welt. Das Interview wurde im „[MAGAZINE FOR MOBILITY AND SOCIETY](#)“ veröffentlicht.

Frau Greiner, was treibt Sie morgens an, aufzustehen?

Ich möchte anderen helfen. Ich betrachte es als großes Privileg und etwas, was ich in meinem Heimatland gelernt habe. Ich komme aus Ungarn und bin unter dem so genannten Gulaschkommunismus aufgewachsen. Sich gegenseitig zu helfen war in meinem Land eine Selbstverständlichkeit. Und heute habe ich die Ehre, dies beruflich zu tun. Ich stehe wirklich jeden Morgen auf und frage mich: Okay, wir machen es gut. Aber was können wir noch besser machen? Wie können wir noch mehr Unterstützung erhalten, um mehr Kindern zu helfen?

Was genau tut die Laureus Sport for Good Foundation?

Auf der ganzen Welt helfen wir, das Leben von Millionen von jungen Menschen und Kindern zu verändern. Wir bieten ihnen die Chance für eine bessere Zukunft und unterstützen die Entwicklung nachhaltiger, belastbarer und lebenswerter Gemeinden und Städte. Mehr als 180 laufende Projekte befassen sich mit den schwierigsten sozialen Problemen von Jugendlichen und Kindern, die man sich vorstellen kann. Die Zukunft vieler Kinder und Heranwachsender und die ihres lokalen Umfeldes sind gefährdet.

Laureus-Projekte finden weltweit statt. Konzentrieren sie sich immer auf den Sport?

Ja, denn Sport hat eine besondere Kraft. Der Sport gibt uns die Möglichkeit, Menschen zusammenzubringen, er schafft ein Gefühl der Zusammengehörigkeit und überwindet Barrieren. Sport gibt uns die Möglichkeit, die Kinder zu erreichen. In einem Projekt in Indien beispielsweise helfen wir Mädchen, an sich selbst zu glauben, ihre Ziele zu verfolgen und eine Berufung zu finden. Für diese Mädchen ist das Leben extrem hart: Sie werden in ihrem Haus oder Dorf schrecklicher Gewalt ausgesetzt. Das Fußballspielen lässt sie für einen Moment vergessen. Ansonsten ist Fußball für Mädchen in Indien kein gewöhnlicher Sport. Die Mädchen lernen etwas, das normalerweise Jungen vorbehalten ist und das sie stärker fühlen lässt.

Laureus was founded 20 years ago by Daimler and Richemont, since when it has been using the power of sport to support children and adolescents worldwide. On the occasion of this anniversary, Anita Greiner, who is responsible for Laureus at Mercedes-Benz, spoke about projects, goals and her vision for a better world. The interview was published in [MAGAZINE FOR MOBILITY AND SOCIETY](#).

Ms Greiner, what makes you get up in the morning?

I want to help others. I see it as a great privilege, and something I learned in my home country. I am from Hungary and grew up under so-called goulash-communism. Helping each other was a matter of course in my country. And now I have the honor of doing this professionally. I really do get up each morning and ask myself: Ok, we're doing things well. However, what can we do even better? How can we get even more support in order to help more children?

What exactly does the Laureus Sport for Good Foundation do?

All around the world, we help to change the lives of millions of young people and children. We are offering them the chance for a better future and supporting the development of sustainable, resilient and livable communities and cities. More than 180 current projects address the most difficult social problems of young people and children that one can imagine. The future of many children and adolescents, and that of their local environment, is at risk.

Laureus projects take place all around the world. Do they always focus on sport?

Yes, because sport has a special power. Sport gives us a way of bringing people together, creating a sense of togetherness and overcoming barriers. Sport gives us a way to reach out to the children. In one project in India, for example, we help girls to believe in themselves, pursue their goals and find a vocation. Life is extremely hard for these girls: they are subjected to terrible violence in their home or village. Playing soccer makes them forget for a moment. Apart from this, soccer is no ordinary sport for girls in India. The girls learn something that is normally reserved for boys and which makes them feel stronger.



Wie wirkt sich das auf die Perspektiven für die Mädchen aus?

Gemeinsam Sport zu treiben schafft einen Teamgeist, der dem Lernen in der Schule zugute kommt. Ein Mädchen sagte uns, dass sie alle Träume aufgegeben habe, bevor sie zu uns kam. Jetzt träumt sie von ihrer Zukunft. Wenn ich diese Mädchen so breit lächeln sehe, bin ich sehr gerührt. Aber wir müssen die Schule weiter ausbauen. Das Projekt ist so erfolgreich, dass wir mehr Räume brauchen.

Wie reagiert das Umfeld?

Am Anfang haben wir weder vom kleinen Dorf noch von den örtlichen Behörden Unterstützung erhalten. Viel Überzeugungsarbeit ist notwendig, die vor allem bei den Müttern beginnt. Das Projektteam muss viele Gespräche führen, bevor Denkmuster geändert werden. Wir sind sogar in der Lage, den Mädchen einen kleinen Lohn zu zahlen, wenn sie Trainerinnen werden und jüngere Mädchen trainieren. Das hilft der Familie zu verstehen, dass auch Mädchen Geld verdienen können.

Die Laureus World Sports Awards sind in der Öffentlichkeit breit bekannt. Sie selbst unterstützen nachdrücklich die Auffassung, dass die sozialen Projekte stärker in den Mittelpunkt gerückt werden sollten.

Das stimmt. Als Laureus im Jahr 2000 gegründet wurde, waren die Auszeichnungen das absolute Standbein. Und sie sind weiterhin sehr hilfreich. Sie bieten die Möglichkeit, das Engagement berühmter Sportpersönlichkeiten für unsere Sache zu gewinnen – zum Beispiel Edwin Moses, den ersten Vorsitzenden unserer Stiftung. Wir brauchen diese Vorbilder nicht nur für unsere externe Kommunikationsarbeit, sondern auch als Anlaufstellen für die an den Projekten beteiligten Kinder und Mitarbeiter. Eines ist klar: Wir wollen, dass das Hauptaugenmerk auf die sozialen Projekte der Laureus Sport for Good Foundation gelegt wird. Das ist wichtig, und darauf zielt unsere Kommunikation ab – und natürlich auch unsere Maßnahmen zur Generierung von Fördermitteln.

Idole als Werbeplakate?

Ja, aber nicht nur das. Ich mag es nicht, wenn Sportpersönlichkeiten ein Projekt nur dann besuchen, wenn Kameras anwesend sind. Dennoch kann ich Ihnen versichern, dass sich viele unserer Sportlerpersönlichkeiten auch ohne Medienaufmerksamkeit um die Kinder kümmern. Der Olympia-Radsportler Manuel Fumic und der ehemalige Fußballspieler Fredi Bobic setzen sich beispielsweise sehr engagiert für Projekte in der Region Stuttgart ein. Beide stammen von hier. Es ist sozusagen ein Heimspiel für sie. Sie besuchen die Kinder sehr regelmäßig und zeigen ihr volles Engagement. Kati Witt unterstützt unser Eishockeyprojekt in Berlin, Axel Schulz boxt mit den Kindern. Natürlich gibt es noch viele weitere bekannte Sportler, die uns international unterstützen. Weltweit helfen uns 250 Sportler, die Welt für benachteiligte Kinder ein wenig besser zu machen. Was sind Ihre wichtigsten Ziele für die nächsten fünf Jahre? Natürlich wollen wir noch mehr Kinder erreichen. Gewalt und Diskriminierung von Kindern müssen ein Ende haben. Um diesem Ziel näher zu kommen, versuchen wir, mit unseren Partnern zu wachsen. Im Jahr 2018 haben wir mit über 180 Projekten 300.000 Kinder in 41 Ländern erreicht. Entscheiden Sie, ob das viel oder wenig ist.

[Lesen Sie das komplette Interview hier](#)

How does this affect the prospects for the girls?

Playing sports together creates a team spirit that benefits their school learning. One girl told us that she had given up on any dreams before she came to us. Now she dreams about her future. When I see these girls smiling broadly, I'm very touched. However, we need to expand the school further. The project is such successful, that we need more rooms.

How does the environment react?

At first, we received neither support from the small village nor from the local authorities. A great deal of persuasion is required, which starts primarily with the mothers. The project team has to hold many conversations before patterns of thought are changed. We are even able to pay the girls a small wage if they become coaches and train younger girls. This helps the family to understand that girls can earn money too.

The Laureus World Sports Awards are well known to the public. You yourself strongly support the view that a greater focus should be a focus placed on the social projects.

That's true. When Laureus was founded in 2000, the awards were the absolute mainstay. And the awards continue to be very helpful. They provide the opportunity to gain the commitment of celebrity sports personalities to our cause – Edwin Moses, for example, the first chairman of our foundation. We need these role models not only for our external communications work, but also as focal points for the children and staff involved in the projects. One thing is clear: we want the main attention to be given to the social projects of the Laureus Sport for Good foundation. This is what is important, and our communication is aimed at this – as are our measures to generate funding, of course.

Idols as advertising posters?

Yes, but not only that. I dislike it when sports personalities only visit a project in case cameras are present. Nevertheless, I can assure you that many of our sports personalities also care for the children without media attention. The Olympic cyclist Manuel Fumic and the former soccer player Fredi Bobic are very committed to supporting projects in the Stuttgart region, for example. Both of them come from here. It's a home game for them, so to speak. They visit the children very regularly and demonstrate their total commitment. Kati Witt supports our ice-hockey project in Berlin, while Axel Schulz goes boxing with the kids. Of course there are many more well-known sportspeople who support us internationally. Around the world 250 help us to make the world a little better for disadvantaged children. What are your top objectives for the next five years? Obviously, we want to reach even more children. Violence and discrimination against children must end. To get closer to this goal we seek to grow with our partners. In 2018, we reached 300,000 children in 41 countries with over 180 projects. You decide whether this is a lot or a little.

[Read the full interview here](#)

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

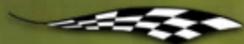
The Motorworld Group has been supporting Laureus Sport for Good Germany & Austria as Country Patron since 2017, and in doing so helps to create new perspectives for disadvantaged children and adolescents. We would really appreciate it if you would help us in our social commitment and make a donation.

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

AUKTION FIAT 8V SUPERSONIC

Die Auktion Elkhart Collection – bei der fast alle Fahrzeuge ohne Vorbehalt angeboten werden – ist das Ergebnis jahrzehntelanger, vernünftiger und gezielter Sammlerleidenschaft und umfasst die außergewöhnlichsten Marken und Modelle aus der Automobilgeschichte. Der Fokus ist breit gefächert aber auch sehr selektiv. Von sportlichen britischen und italienischen Fahrzeugen bis hin zu Kleinstwagen, Klassikern, Supersportwagen, modernen Sportwagen, Cabriolets der 50er Jahre und Sonderkarosserien.

The result of decades of judicious and targeted collecting, The Elkhart Collection - Offered Almost Entirely Without Reserve comprises the most exceptional marques and models in automotive history. The focus is at once broad but highly selective from sporting British and Italian cars to microcars, classics, supercars, modern sports cars, '50s convertibles and coachbuilt icons.





Darunter ist auch der Fiat 8V Supersonic von Ghia, Baujahr 1953. In den 50er Jahren begann in der Flugzeugtechnik das Überschall-Zeitalter. Die Begeisterung über diesen technischen Fortschritt spiegelte sich auch im Design vieler alltäglicher Dinge wieder. Auch im Automobil-Design, wie bei dem Conrero Alfa Romeo 1900 Sprint, der als Vorbild vieler Ghia Fahrzeuge dienen sollte. Der Schweizer Robert Fehlmann trat an den Alfa Romeo und Lancia Spezialisten Virgillio Conrero heran, um sich ein besonderes Rennfahrzeug für die 20. Ausgabe der Mille Miglia bauen zu lassen. Das Design dieses Fahrzeugs gab Conrero an Giovanni Savonuzzi, der bei Ghia für die Entwicklung von Karosserien verantwortlich war.

Among them is the Fiat 8V Supersonic from Ghia, built in 1953. In the 1950s, the supersonic era began in aircraft technology. The enthusiasm for this technical progress was also reflected in the design of many everyday things. Also in automotive design, such as the Conrero Alfa Romeo 1900 Sprint, which was to serve as a model for many Ghia vehicles. The Swiss Robert Fehlmann approached the Alfa Romeo and Lancia specialists Virgillio Conrero to have a special racing car built for the 20th edition of the Mille Miglia. Conrero gave the design of this vehicle to Giovanni Savonuzzi, who was responsible for the development of bodies at Ghia.



Es entstand eine stromlinige Karosserie mit einem kurzen Heck und einem gedrungenen Fahrgastraum, der mit einer Glaskanzel ausgestattet wurde. Die Seitenlinie des Fahrzeugs erinnert deutlich an einen Düsenjäger der damaligen Zeit. Das Fahrzeug wurde 1953 auf dem Turiner Automobilsalon ausgestellt. Robert Fehlmann verunglückte mit dem Supersonic auf der Mille Miglia und das Fahrzeug brannte völlig aus. Von der Aluminium Karosserie bleibt nichts übrig.

Da das Fahrzeug allerdings in Turin auf dem Automobilsalon bei Presse und Publikum so gut ankam, beschloss man bei Ghia eine kleine Serienproduktion des Supersonic zu produzieren. Aufgebaut wurde dieses Fahrzeug auf dem Fiat 8V Fahrgestell, obwohl bei Ghia auf diesem Fahrgestell bereits eine andere Karosserie aufgebaut wurde. Das Design des Supersonic wurde für den Fiat 8V Supersonic nur leicht verändert. Anstatt der Glaskuppel erhielt das Coupé ein kurzes Dach und eine kleine Heckscheibe. Ausgestellt wurde der Fiat 8V Supersonic erstmals auf dem 1953er Pariser Automobilsalon.

The result was a streamlined body with a short rear and a compact passenger compartment, which was equipped with a glass pulpit. The side line of the vehicle is clearly reminiscent of a jet fighter of the time. The vehicle was exhibited at the Turin Motor Show in 1953. Robert Fehlmann crashed with the Supersonic on the Mille Miglia and the vehicle burned out completely. There is nothing left of the aluminum body.

However, since the vehicle was so well received by the press and the public at the automobile salon in Turin, Ghia decided to produce a small series production of the Supersonic. This vehicle was built on the Fiat 8V chassis, although another body was already built at Ghia on this chassis. The design of the Supersonic was only slightly changed for the Fiat 8V Supersonic. Instead of the glass dome, the coupé was given a short roof and a small rear window. The Fiat 8V Supersonic was first exhibited at the 1953 Paris Motor Show.

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





JÜRGEN LEWANDOWSKI'S BÜCHERECKE

IT WAS A VERY GOOD YEAR

DER SCHÖNSTE RENNWAGEN
ALLER ZEITEN?

Und mögen die Rallye-Fahrzeuge der vergangenen Saison auch relativ harmlos aussehen – wenn man einmal von den massiven Kotflügel-Verbreiterungen und den aggressiven Lackierungen absieht, so verbergen sich doch unter den Karosserien High-tech-Geräte, die in den Händen ihrer Piloten unfassbar schnell sind. Und so gehören auch die Läufe zu den diversen Rallye-Meisterschaften mit zu den Höhepunkten des Motorsport-Jahres. Einmal mehr hat das Trio Anthony Peacock/Reinhard Klein/Colin McMaster diesen Läufen einen Jahresband gewidmet, der nicht nur mit grandiosen Fotos glänzt – mich begeisterten besonders die Bilder von Argentinien und Korsika –, sondern auch minutiös jedes Rennen beschreibt und für die Freunde der Statistik jedes Detail von jedem Wagen bietet.

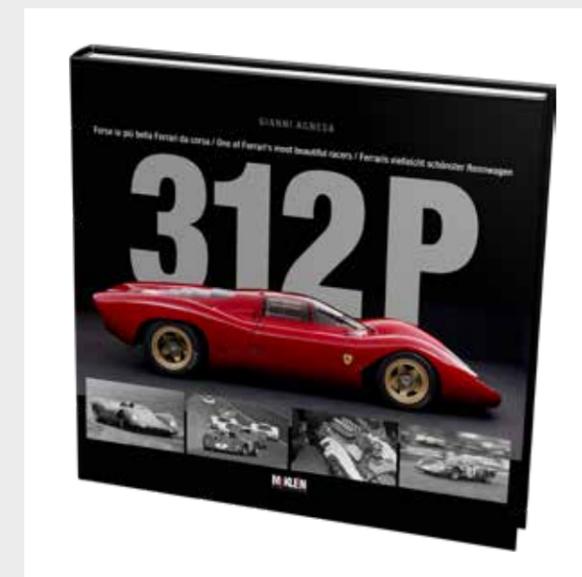
Die 286 Seiten sind aber nicht nur mit jeder Menge toller Fotos und der akribischen Beschreibung der Rennen zur Rallye-WM, der European Rallye Championship und der Deutschen Rallye-Meisterschaft gefüllt – dazu kommt auch ein großer Anhang, der unter der Überschrift „Moving Moments 2019“ außergewöhnlicher Treffen wie dem Lancia Stratos-Meeting oder dem Eifel Rallye Festival Tribut zollt. Ergänzt wird dieses Kapitel von Nachrufen auf die im Jahr 2019 verstorbenen Rallye-Fahrer und Fahrerinnen. Für Freunde des Rallye-Sports ist dieses Werk zum fairen Preis von € 49,90 ein Muss.



Anthony Peacock/Reinhard Klein/Colin McMaster, Rallying 2019, McKlein Publishing, Köln, € 49,90.

Natürlich kann man über die Schönheit eines Autos diskutieren – und ob es den schönsten Rennwagen überhaupt gibt? Gianni Agnesa hat seinem beeindruckenden Werk über den Ferrari 312P deshalb auch die Unterzeile „Forse la più bella Ferrari da corsa“ oder Ferraris vielleicht schönster Rennwagen gegeben. Doch die Lektüre des 264 Seiten dicken Prachtbands vermittelt dem Leser dann rasch, dass der in Cagliari auf Sardinien lebende Gianni Agnesa mit seinem Urteil nicht Unrecht hat: Der von 1969 bis 1971 eingesetzte 312 P war und ist ein faszinierender Rennwagen, dessen Ästhetik bis heute begeistert. Darüber hinaus war der in drei Exemplaren entstandene Prototyp ein wettbewerbsfähiges, leistungsstarkes, schnelles, robustes und zuverlässiges Auto, das nur unter einem Problem litt: Es musste gegen den übermächtigen Porsche 908 antreten, der damals praktisch alle Rennen, bei denen er antrat, gewann.

Dabei verfügten die drei Fahrzeuge, die als Spyder und als Coupé bei den Läufen zur Marken-WM antraten, über einen der legendärsten Motoren schlechthin: den 2.989,56 cm³ großen Zwölfzylinder, der bei 9.800/min nicht weniger als 430 PS bereitstellte. Ein Zwölfzylinder mit Vierventil-Technik, vier obenliegenden Nockenwellen und einer Lucas-Benzineinspritzung – und einem unvergleichlichen Klang. Agnesa schreibt: „Im März 1969 fand ich an einem Kiosk das Heft 10/1969 von Autosprint mit dem 312 P auf dem Titel. Ich verliebte mich unsterblich in den Wagen, in seine Form“. Es war der Beginn einer lebenslangen Leidenschaft, die nun in einem phantastischen Buch kumuliert, das dem unterschätzten und nicht so im Rampenlicht stehenden Rennwagen ein würdiges Denkmal setzt. Dafür hat Ingenere Agnesa jahrzehntelang weltweit Zeitzeugen besucht und meterweise begleitende Literatur studiert. Das Ergebnis ist mehr als beeindruckend – es ist ein wunderbares Werk, dem man in jeder Zeile die Zuneigung zum 312 P spürt.



Gianni Agnesa, Ferrari 312 P – Ferraris vielleicht schönster Rennwagen, McKlein-Publishing, Köln, € 89,90.



TECHRULES SUPERCAR

Das chinesische Forschungs- und Entwicklungsunternehmen für Automobile, Techrules, das vor allem für sein revolutionäres TREV-System (Turbine-Recharging Electric Vehicle) in den Ren-Supersportwagen bekannt ist, wird im Juni 2020 mit der Produktion und dem Verkauf einer 45-kW-Turbine in kleinen Serien beginnen. Die Massenproduktion wird voraussichtlich kommen -mence bis Ende dieses Jahres. Die 45-kW-Turbine wird mit erneuerbaren Brennstoffen betrieben und kann als eigenständiger Stromerzeuger zur Stromversorgung verwendet werden.

The Chinese automotive R&D company, Techrules, best known for its revolutionary Turbine-Recharging Electric Vehicle (TREV) system in the Ren supercars, will start producing and selling a 45-kW turbine in small series in June 2020, with mass production expected to commence by the end of this year. The 45KW turbine runs on renewable fuels and can be used as stand-alone power generator to provide electricity,





Heizen oder Kühlen, wo immer es benötigt wird. Eine kleinere 15-kW-Turbine wird im Jahr 2021 folgen, die speziell für den Einsatz als Range Extender in Personenkraftwagen entwickelt wurde, während die 45-kW-Version besser für den Einsatz in Nutzfahrzeugen geeignet ist, da diese mehr Leistung benötigen.

Auf den Genfer Autosalons 2017 und 2018 stellte Techrules seine patent-geschützte Hybridantriebsstrangtechnologie vor, die einen 80-kW-Turbinengenerator in den Ren-Supersportwagen umfasst. TREV bietet ein beispielloses Maß an Effizienz und Leistung und seine Umweltbelastung ist äußerst gering, insbesondere wenn erneuerbare Kraftstoffe wie Biogas, Methanol oder Ethanol verwendet werden. Obwohl das Unternehmen noch Pläne hat, Automobilhersteller zu werden, liegt der Schwerpunkt zunächst auf der Entwicklung, Herstellung und dem Verkauf von Mikroturbinen.

Heating or cooling wherever it is needed. A smaller 15 kW turbine will follow in 2021, specifically developed for use as range extender in passenger cars, while the 45 kW version is more suitable for use in commercial vehicles since these require more power.

At the Geneva International Motor Shows of 2017 and 2018, Techrules showcased its patent-protected series hybrid powertrain technology comprising a 80 kW turbine-generator in the Ren supercars. TREV delivers unprecedented levels of efficiency and performance, and its environmental impact is ultra-low, especially when renewable fuels are used such as bio-gas, methanol or ethanol. Although the company still has plans to become an automotive producer, the key focus is on developing, producing and selling micro-turbines first.

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



FOTOS: Techrules



BAC MONO

Die Briggs Automotive Company (BAC) hat den neuen BAC Mono offiziell vorgestellt - eine leistungsstärkere, leichtere und fortschrittlichere neue Generation des einsitzigen Supersportwagens, der in Kontinentaleuropa und auf der ganzen Welt für den Straßenverkehr zugelassen ist.

Briggs Automotive Company (BAC) has officially launched the new BAC Mono - a higher-performance, lighter and more advanced new generation of the single-seater supercar that's fully road legal across continental Europe and around the world.





Mit der atemberaubenden neuen Generation von Mono-Design-DNA, die erstmals auf dem BAC Mono R zu sehen ist, verkörpert der Newcomer, wie die Form die Funktion verbessert, indem die visuelle Masse im gesamten Körper verringert wird, die Frontfläche verringert wird und die Körpergröße schlanker und organischer wirkt.

Zum ersten Mal erfüllt Mono die neuesten strengen EU6D-Emissions- und Drive-by-Lärmschutzbestimmungen, um es für die Straßen Europas vorzubereiten. Sein 2,3-Liter-Vierzylinder-Turbomotor ist mit 332 PS 27 PS stärker als sein Vorgänger und bietet ein unglaubliches Drehmoment von über 400 Nm.

Der einzigartige Supersportwagen wiegt trotz zahlreicher Ergänzungen unter der Haut gemäß den europäischen Vorschriften nur 570 kg, dank einer Reihe technologischer Meisterleistungen. BACs Graphen-F & E-Projekte aus dem Mono R, die additive Fertigung und ein bahnbrechendes Radprojekt mit generativem Design mit dem Softwarepartner Autodesk haben dazu beigetragen, das Gewicht gegenüber dem Modell der ersten Generation zu reduzieren.

Sporting the stunning new generation of Mono design DNA first seen on the BAC Mono R, the newcomer epitomises how form enhances function with reductions in visual mass across the body, less frontal area and a lower height creating a sleeker, more organic overall appearance.

For the first time, Mono meets the latest stringent EU6D emissions and drive-by noise regulations to make it ready for the streets of Europe. Its 2.3-litre, four-cylinder turbocharged engine is 27bhp more powerful than its predecessor – at 332bhp – and offers in excess of an incredible 400Nm of torque.

The One of a Kind supercar weighs just 570kg despite numerous additions under the skin in line with European regulations, thanks to the inclusion of a number of technological feats. The likes of BAC's graphene R&D projects from the Mono R, additive manufacturing and a ground-breaking generative-design wheel project with software partner Autodesk have helped to reduce the weight over the first-generation model.





Eine atemberaubende Leistung von 332 PS und ein Leergewicht von 570 kg ergeben ein wirklich bemerkenswertes Leistungsgewicht von 582 PS pro Tonne - 57 PS pro Tonne höher als die des ursprünglichen Mono. Durch die Verbesserung der Fahrzeugdynamik bietet der legendäre Einsitzer weiterhin ein unvergleichliches, funkelnbes Fahrerlebnis.

Der neue BAC Mono ist mit der atemberaubenden neuen Generation der Design-DNA des Einsitzers ausgestattet, die erstmals beim Goodwood Festival of Speed 2019 auf dem bahnbrechenden BAC Mono R zu sehen war. Der auffällige neue Look von BAC Mono konzentriert sich auf den Wert formverbessernder Funktionen - visuelle Designs, die in Übereinstimmung mit Mono erstellt wurden und das reinste Fahrerlebnis der Welt bieten.

Staggering power of 332bhp and a 570kg kerb weight add up to a truly remarkable power-to-weight ratio of 582bhp-per-tonne - 57bhp-per-tonne higher than the original Mono's figure. Vehicle dynamic enhancements mean the iconic single-seater continues to offer a totally unparalleled, scintillating driving experience.

The new BAC Mono sports the stunning new generation of the single-seater's design DNA, first seen on the ground-breaking BAC Mono R at the Goodwood Festival of Speed 2019.

The striking new look of BAC Mono is centred around the value of form enhancing function - visual designs created in line with Mono offering the purest driving experience in the world.

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



MANSORY CABRERA

Der sogenannte „Schwarze Kampfstier“ wird seit mehr als 500 Jahren gezüchtet. Vom „Toro de Lidia“, dem spanischen Kampfstier, existieren mehrere Zuchtlinien, die sich bezüglich ihrer körperlichen Proportionen und/oder ihrer Färbung voneinander unterscheiden. Die dabei bekanntesten und wichtigsten Zuchtlinien sind – neben den weltbekannten Linien „Gallardo“ und „Miura“ auch die Linie „Cabrera“.

The so-called „black fighting bull“ has been bred for more than 500 years. There are several breeding lines of the „Toro de Lidia“, the Spanish fighting bull, which differ from each other in their physical proportions and/or their colouring. One of the best known and most important breeding line is – besides the world-famous lines „Gallardo“ and „Miura“ – the line called „Cabrera“.





Wild, kraftvoll, voller Temperament – mit diesen Attributen erweist sich auch diese Zuchtlinie als perfekter Namensgeber für eine weitere High-Performance-Kreation aus dem Hause MANSORY mit Firmensitz im bayerischen Brand:

Der neue „MANSORY Cabrera“

Schon die komplett neu gestaltete Karosserie aus Carbon erinnert an einen Kampfstier in Angriffshaltung. Auch die Anlehnung an die Form von Tarnkappenflugzeugen gibt dem „MANSORY Cabrera“ einen durchaus gewünschten, auf Angriff bedachten Look. Neben der Optik erfährt aber auch die Technik zahlreiche Verbesserungen. So optimieren beispielsweise die markanten Lufteinlässe der Frontschürze den Frischluftstrom des Kühlers. Zusammen mit der speziell entwickelten Frontlippe ergibt sich zudem ein verbesserter Abtrieb für mehr Bodenhaftung insgesamt. Seitlich zeigen markante Seitenschweller und die gewachsenen Radhäuser die Handschrift des Hauses MANSORY.

Wild, powerful, full of temperament - with these attributes this breeding line also proves to be the perfect name giver for another high-performance creation from MANSORY headquartered in Brand, Bavaria:

The new „MANSORY Cabrera“

Even the completely redesigned carbon bodywork is reminiscent of a fighting bull in attack posture. Also, the reference to the shape of stealth aircraft gives the „MANSORY Cabrera“ a thoroughly desired, attack-conscious look. In addition to the appearance, the technology has also been improved in numerous ways. For example, the striking air inlets of the front apron optimise the fresh air flow of the radiator. Together with the specially developed front design, this also results in improved downforce for more road grip overall. At the sides, striking side skirts and the grown wheel arches show the well-known MANSORY signature.

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



MOTORWORLD

G R O U P



STANDORTE

LOCATIONS

www.motorworld.de



STUTT GART



KÖLN | RHEINLAND COLOGNE RHINELAND



MÜNCHEN MUNICH



ZECH E EWALD | RUHR



MALLORCA



LUXEMBOURG



METZINGEN



RÜSSELSHEIM | RHEIN-MAIN



BERLIN



REGION ZÜRICH

Raum für mobile Leidenschaft.

Mobile passion.

