

MOTORWORLD

BULLETIN

Edition 103 / 17. April 2020

103



HISTORY SPEED LIFESTYLE



MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG



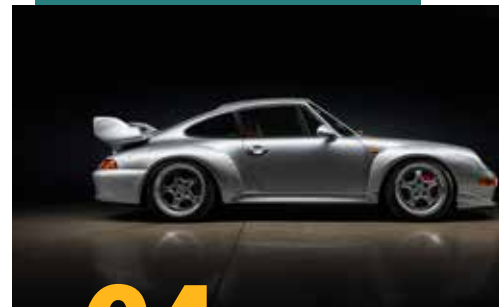
8



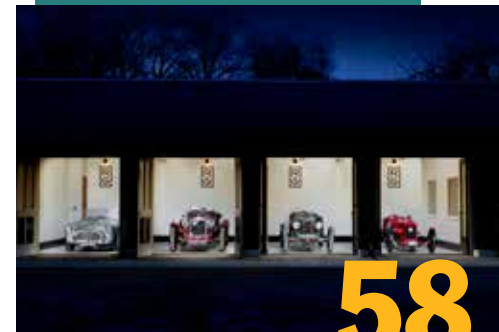
38



76



64



58



26



94



86

INHALT CONTENT

IMPRESSUM IMPRINT

DERBY BENTLEY

Bentley wurde 1931 wegen eines finanziellen Einbruchs von Rolls-Royce übernommen. Bereits zwei Jahre später präsentierte Bentley den neuen Bentley 3 1/2 Liter mit dem kraftvollen und lauffröhigen Reihen-Sechszylinder-Motor. Chassis und Motor wurden im Rolls-Royce-Werk in Derby / Großbritannien gebaut und jeweils vom Kunden mit einer Karosserie seiner Wahl bei verschiedensten Karossiers ausgestattet.

In 1931 Bentley was taken over by Rolls Royce due to a financial slump. Just two years later, Bentley presented the new 3 1/2 liter Bentley with the powerful and smooth-running six-cylinder engine. The chassis and engine were built in the Rolls Royce plant in Derby / Great Britain and each customer provided them with a body of their choice on a wide variety of bodies.

8

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 Managment AG & CMG München 2017. Jegliche Formen der Vervielfältigung, Veröffentlichung oder Vorführungen im öffentlichen Bereich sind untersagt. Das digitale Speichern zu privaten Zwecken ist erlaubt.

INTERVIEW JULIAN REICHL

Ausbildung oder Studium? Vor genau dieser Frage stand auch Julian Reichl. Der 21-jährige aus Böblingen wollte beides kombinieren und hat sich letztendlich für ein duales Studium entschieden, das er im Juni 2019 bei der Motorworld startete. Als dualer Student des Fachbereichs BWL Messe-, Kongress- und Eventmanagement wechselt er nun alle drei Monate zwischen der Dualen Hochschule Baden-Württemberg in Ravensburg und der Motorworld Region Stuttgart in Böblingen. Warum er sich genau für diesen Ausbildungsweg entschieden hat und was die Arbeit bei der Motorworld spannend macht, hat er uns im Interview erzählt.

Apprenticeship or university? Julian Reichl was also faced with this very question. The 21-year-old from Böblingen wanted to combine both options, and ultimately decided on a dual curriculum, which he started at Motorworld in June 2019. As a dual student of business administration for trade fair, congress and event management, he now switches every three months between the Baden-Württemberg Dual University of Applied Sciences in Ravensburg and Motorworld Region Stuttgart in Böblingen. He told us in an interview why he chose this particular course of education and what makes working at Motorworld so thrilling.

34

- MOTORWORLD Region Stuttgart, ein Projekt der Dunkel 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.



GUTE NACHRICHTEN: DIE MOTORWORLD ÖFFNET WIEDER IHRE PFORTEN

Die am vergangenen Mittwoch verkündeten Lockerungsmaßnahmen der Regierung sind auch für die Motorworld positive Nachrichten. Ab dem kommenden Montag, 20. April, öffnen die Motorworld-Standorte und zahlreiche hier ansässigen Betriebe wieder ihre Pforten.

Während die Werkstätten durchgehend in Betrieb waren, dürfen ab Montag nun auch alle Auto- und Motorradhandelsflächen wieder geöffnet werden. Auch die Shops können allesamt wieder die Türen öffnen, da keine Verkaufsfläche größer als 800 m² ist. Die Hotels dürfen nach wie vor Reisende, allerdings keine Touristen, beherbergen. Für die Restaurants heißt es - wie in den vergangenen Wochen - To-Go-Verkauf und Lieferservice.

Die Glaseinstellboxen sind und waren ununterbrochen in Benutzung und Betrieb. Selbstverständlich halten wir uns an die vorgeschriebenen Hygiene- und Sicherheitsvorschriften.

Allen Mitgliedern der Motorworld-Family und Partnern, die ihre Pforten wieder öffnen dürfen, wünschen wir viel Erfolg und hoffen für alle anderen Bereiche, dass die weiteren Lockerungsmaßnahmen alsbald die restlichen Betriebe ebenso wieder vollumfänglich an den Start lassen.

Ihnen allen wünschen wir herzlich Gesundheit und alles Gute. Wir freuen uns auf ein Wiedersehen und sagen: Herzlich willkommen!

Weitere Informationen zu unseren Standorten und den Öffnungszeiten:

www.motorworld.de

„ INTERVIEW

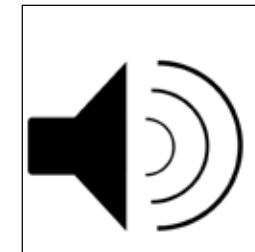


ANDREAS DÜNKEL



Mit guter Stimmung ist die Oldtimerbranche ins neue Jahr gestartet. Dann kam das Coronavirus. Wie erlebt Andreas Dünkel, der Vorsitzende der Motorworld Group, die jetzige Zeit? Und was erwartet er für die Branche nach der Krise? Außerdem: Welche Veranstaltungen wir erstmal noch im Terminkalender stehen lassen sollten.

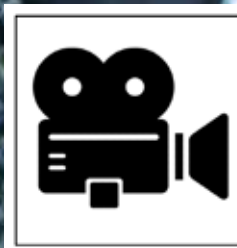
Klicken Sie das
Symbol um das
Interview
abzuspielen



DERBY BENTLEY 3 1/2 LITRE

Klicken Sie das
Symbol um das
Video zu sehen.

*Tap the symbol to
see the video*



FOTOS: Kay MacKenneth

8 Ausgabe 103 / 2020

MOTORWORLD
BULLETIN



Bentley wurde 1931 wegen eines finanziellen Einbruchs von Rolls-Royce übernommen. Bereits zwei Jahre später präsentierte Bentley den neuen Bentley 3 ½ Liter mit dem kraftvollen und lauf ruhigen Reihen-Sechszylinder-Motor.

Chassis und Motor wurden im Rolls-Royce-Werk in Derby / Großbritannien gebaut und jeweils vom Kunden mit einer Karosserie seiner Wahl bei verschiedensten Karossiers ausgestattet. Dazu zählten Karossiers wie Nutting, Park Ward, Vanden Plas, Barker oder Gurney, um nur einige zu nennen.

In 1931 Bentley was taken over by Rolls Royce due to a financial slump. Just two years later, Bentley presented the new 3½ liter Bentley with the powerful and smooth-running six-cylinder engine.

The chassis and engine were built in the Rolls Royce plant in Derby / Great Britain and each customer provided them with a body of their choice on a wide variety of bodies. These included Coachbuilds such as Nutting, Park Ward, Vanden Plas, Barker or Gurney, to name just a few.

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 



Der hier gezeigte Derby Bentley trägt eine viertürige Limousinen-Karosserie von Park Ward Coachwork. Ein Faltdach sorgt an sonnigen Tagen für das sommerliche Frischluftgefühl. Das Fahrgestell des 3 ½ Liter Derby Bentley stammt eigentlich von einem nie in Serie gegangenen Rolls-Royce und der Motor entstammt dem Rolls Royce 20/25, wurde aber maßgeblich überarbeitet. Mit seinem Hubraum von 3669 ccm erreicht der Bentley eine Leistung von 110 PS bei laufruhigen 4500 U/min. Damit erreichen die sportlichen Fahrzeuge eine Spitzengeschwindigkeit von ca. 150 km/h.

The Derby Bentley shown here carries a 4-door limousine body from Park Ward Coachwork. A folding roof ensures a fresh, summery feeling on sunny days.

The chassis of the 3 ½ liter Derby Bentley actually comes from a Rolls Royce that never went into series production and the engine comes from the Rolls Royce 20/25, but has been significantly revised. With a displacement of 3669 cc, the Bentley achieves an output of 110 hp at a smooth 4500 rpm. The sporty vehicles can reach a top speed of approx. 150 km / h.



Das Fahrgefühl ist dennoch herrschaftlich und lässt keine Wünsche offen. Rundum mit Halbelliptik-Federn ausgestattet, zeigt sich der Bentley auch jeder Unebenheit souverän gewachsen. Die Motorkraft wird über ein Viergang-Getriebe auf die Hinterachse übertragen. Der dritte und vierte Gang sind synchronisiert.

Rolls Royce prägte für die 3 ½ Liter Derby Bentleys den Begriff der „Silent Sports Cars“. Um dieser Bezeichnung Paroli zu bieten, entwickelte man bei manchen Fahrzeugen einen Schalthebel, mit dem eine Klappe am Schalldämpfer geöffnet werden konnte, um den Klang des Motors etwas sportlicher erklingen zu lassen.

Zwischen 1933 und 1937 wurden von den 3 ½ Liter Bentleys stolze 1177 Chassis gebaut. Sie wurden 1936 von dem überarbeiteten 4 ½ Liter Bentley abgelöst.

The driving experience is still grand and leaves nothing to be desired. Equipped with semi-elliptical springs all round, the Bentley is also able to cope with any bumps. The engine power is transferred to the rear axle via a four-speed gearbox. The 3rd and 4th gear are synchronized.

Rolls Royce coined the term "Silent Sports Cars" for the 3½ liter Derby Bentleys. In order to stand up to this name, some vehicles developed a shift lever with which a flap on the muffler could be opened to make the sound of the engine sound a little sportier.

Between 1933 and 1937 a proud 1177 chassis were built from the 3½ liter Bentleys. They were replaced in 1936 by the revised 4½ liter Bentley.

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 MOTORWOLD Köln | Rheinland realisiert. Bezug ab Anfang 2022.

Interesse geweckt?

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

QUARTETT-TRUMPF

präsentiert
von

Allianz 



TALBOT LAGO AMERICA

Der Prototyp dieses eleganten Talbot Lago Coupés wurde 1954 auf dem Pariser Automobilsalon vorgestellt. Ein ambitioniertes Projekt, mit dem der französische Luxus-Automobilhersteller an den Rennerfolg der Talbot Lago T14 Modelle bei Le Mans und weitere Grand Prix Siege anknüpfen wollte. Außer dem Serienmodell des Talbot Lago T14 wurde noch ein leichtgewichtiges Modell gebaut, das spritziger werden sollte. Motor- und Kofferraumhaube sowie die Türen wurden deshalb aus leichtem Aluminium gefertigt. Borrani Speichen-Felgen zierte die Räder. Damals gab es auch im hochpreisigen Segment nicht endlos viele Käufer, also versuchte man günstiger zu werden, in dem zunächst ein Simca 2,5 Liter Vier-Zylinder-Motor gebaut wurde. Diese niedrige Leistung kam bei der Kundschaft nicht gut an. Also versuchte man in den ersten zwölf Talbot Lago America Modellen eine Steigerung mit dem modifizierten V8-Motor des BMW 507. Dabei hatte Talbot den US-Markt im Auge. Leider half das nicht viel: nur zehn America Modelle wurden schließlich in die USA ausgeliefert. Talbot Lago-Fabrikant Anthony Lago verkaufte 1959 seine Firma an Simca. Danach wurden nur noch fünf America Modelle mit Simca-Vedette oder Chambord-V8 Motor gebaut.

Motor	8-Zylinder-V-Motor
Leistung	127 PS / 93 KW
Vmax	201 Km/h
0-100 km/h	4,8 Sek
ccm	2476 ccm
kg / Leergewicht	1016 kg
Auktionspreise aktuell (je nach Historie & Zustand)	\$ 150.000 - \$ 190.000
Baujahr	1957 bis 1959

GOODBYE SIR STIRLING MOSS

Am Ostersonntag ist Englands wohl berühmtester Rennfahrer gestorben: Sir Sterling Moss. Nach langer Krankheit ist er mit 90 Jahren friedlich eingeschlafen. Auch die Oldtimerszene verliert damit einen Helden und Gentleman. Was ist die Mille Miglia ohne Stirling Moss am Lenkrad eines der Rennfahrzeuge, die am Start stehen.

1. Mai 1955, Brescia in Italien. Es ist 7.22 Uhr. Ein silberner Rennsportwagen erhält das Startzeichen und schießt die Rampe herab: Stirling Moss und sein Beifahrer Denis Jenkinson sind im Mercedes-Benz 300 SLR (W 196 S) zu einem der damals wichtigsten und härtesten Straßenrennen der Welt gestartet – der Mille Miglia. 1.000 Meilen durch Italien liegen vor ihnen, umgerechnet 1.597 Kilometer. Gegner sind nicht nur die 520 anderen Fahrzeuge, sondern vor allem eine kurvenreiche Strecke auf öffentlichen Straßen und die Uhr mit stetig wanderndem Sekundenzeiger. Denn am Ende zählt allein die Zeit, die man für die 1.000 Meilen benötigt.

England's most famous racing driver died on Easter Sunday: Sir Sterling Moss. After a long illness he fell asleep peacefully at the age of 90. The classic car scene also loses a hero and a gentleman. What is the Mille Miglia, without Stirling Moss on the steering wheel of one of the racing cars that are at the start.

1 May 1955 in Brescia, Italy. It is 7.22 a.m. A silver racing sports car is given the starting signal and shoots down the ramp: Stirling Moss and his co-driver Denis Jenkinson in the Mercedes-Benz 300 SLR (W 196 S) launched into one of the most important and gruelling road races in the world at the time – the Mille Miglia. No less than 1,000 miles of roads through Italy lie ahead of them, the equivalent of 1,597 kilometres. Their opponents are not merely the 520 other vehicles but, above all, a winding route along public roads and the clock with an unstoppable second hand. In the end, the only thing that counts is the time it takes to cover the 1,000 miles.



Werden Sie Teil einer MOTORWORLD

Sie handeln mit Oldtimern und Sammlerfahrzeugen, suchen eine Werkstattfläche für Restaurierung und Reparatur von Automobilen, oder Flächen für Lifestyle-Shops, mobilitätsaffine Dienstleistungen, Gastronomie?
Dann sichern Sie sich jetzt die attraktivsten Flächen in den neuen Motorworld-Standorten:

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

Erkunden Sie auf YouTube das erfolgreiche Konzept:
Motorworld



MOTORWORLD
RAUM FÜR MOBILE LEIDENSCHAFT
FAHRZEUGMARKT
SHOWROOMS
RESTAURANTS
BARS
LOUNGES
GLAS
EINSTELLBOXEN
MODE
ACCESSOIRES
& LIFESTYLE
HANDEL & SERVICE: OLDTIMER
LUXUSFAHRZEUGE, SPORTWAGEN
MOTORRÄDER ...
FACH-WERKSTÄTTEN
SERVICE-BETRIEBE
SPEZIALISTEN
Dienstleister
Service-Agenturen
HANDEL.SFLÄCHEN
SHOPS

Nach 10 Stunden, 7 Minuten und 48 Sekunden kommt in Brescia der silberne 300 SLR von Stirling Moss mit der rot aufgemalten „722“ ins Ziel. Die Zahl steht für die Startzeit, wie es bei der Mille Miglia üblich ist. Es ist eine Sensation: Moss und Jenkinson haben eine neue Rekordzeit für die „Tausend Meilen“ aufgestellt, im Durchschnitt sind sie an diesem Tag unglaubliche 157,65 km/h gefahren. Diese Zeit wird nie mehr bei diesem Straßenrennen unterboten werden.

„Es war mein größter Sieg“, sagt Moss später. „Kein anderes Fahrzeug der Welt hätte uns die Möglichkeit gegeben, diese enorme Geschwindigkeit zu erreichen. Nur Mercedes-Benz konnte so ein Auto bauen.“ Angst? Ja, die habe er vor dem Rennen durchaus gehabt, weil er gewusst habe, wie schnell er fahren musste, um zu gewinnen, ohne immer den ganz exakten Verlauf der Straße zu kennen. Deshalb habe es einen so verlässlichen Beifahrer wie Denis Jenkinson mit dessen Hinweisen aus dem auf einer Papierrolle aufgezeichneten Roadbook gebraucht.

After 10 hours, 7 minutes and 48 seconds, the silver 300 SLR with the red “722” painted on it and driven by Stirling Moss crossed the finishing line in Brescia. The start number depicts the starting time, as is usual in the Mille Miglia. This was a sensation: Moss and Jenkinson set a new record time for the thousand-mile race, their average speed on that day was an unbelievable 157.65 km/h. Their time for this legendary road race was never beaten.

“It was indeed my greatest victory,” Moss later said. “No other vehicle in the world would have given us the capability to achieve this tremendous speed. Only Mercedes-Benz could build such a vehicle.” Frightened? Definitely before the race, because he knew how fast he had to drive to win, without always knowing the exact course of the road. That’s why it took a co-driver as reliable as Denis Jenkinson with his roadbook instructions recorded on a paper scroll.

Erst wenige Jahre zuvor, 1948 im Alter von 19 Jahren, fährt Moss sein erstes Rennen und belegt den vierten Platz. Er hat die Motorsportleidenschaft in seinen Genen: Sein Vater Alfred Moss, eigentlich Zahnarzt, und seine Mutter Aileen sind schon in den 1920er- und 1930er-Jahren im Motorsport aktiv, und seine Schwester Pat nimmt in den 1950er- und 1960er-Jahren mit Erfolg an Rallyes und Sportwagenrennen teil. Gleich bei seinem zweiten Wettbewerb in Brighton steht Stirling Moss auf dem Siebertreppchen ganz oben. Insgesamt bestreitet er in jenem ersten Rennjahr 15 Wettbewerbe und beendet zwölf davon als Sieger.

Only a few years earlier, in 1948 at the age of 19, Moss had taken part in his first race and finished fourth. He had a passion for motorsport in his genes: his father, Alfred Moss, who was a dentist by profession, and his mother, Aileen, were already active in motorsport in the 1920s and 1930s, and his sister, Pat, participated successfully in rallies and sports car races in the 1950s and 1960s. His second race in Brighton catapulted Stirling Moss right to the top of the podium. In his first year of racing, he contested a total of 15 competitions and finished twelve of them in first place.

Es ist der Blitzstart zu einer internationalen Karriere, die er nach mehreren Zwischenstationen 1955 erfolgreich in der Werksmannschaft von Mercedes-Benz fortsetzt. In seinem Vertrag stehen alle wichtigen Veranstaltungen der Formel 1 und der Sportwagen-Weltmeisterschaft, er fährt sie mit dem Grand-Prix-Rennwagen W 196 R und dem Rennsportwagen 300 SLR (W 196 S). Er beendet die Saison hinter Juan Manuel Fangio als Formel-1-Vizeweltmeister. Und er erzielt die entscheidenden Punkte für den Gewinn der Sportwagen-Weltmeisterschaft, die Mercedes-Benz 1955 neben der Formel-1-Weltmeisterschaft gewinnt. Seine Erfolge im Jahr 1955:

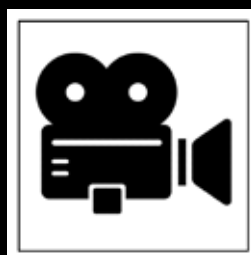
- Mille Miglia: Platz 1
- Internationales Eifelrennen auf dem Nürburgring: Platz 2
- Grand Prix von England: Platz 1 und zugleich sein erster Formel-1-Sieg
- Grand Prix von Schweden: Platz 2
- Grand Prix von Belgien: Platz 2
- Grand Prix der Niederlande: Platz 2
- Tourist Trophy in Dundrod/Nordirland: Platz 1
- Targa Florio: Platz 1

This was the launchpad that shot Moss to an international career, which was expanded successfully in 1955 in the Mercedes-Benz works team after several intermediate stations. His contract covered all the major Formula One events and the World Sports Car Championship, and he took part in them in the W 196 R Grand Prix racing car and the 300 SLR (W 196 S) racing sports car. He closed the season as Formula One runner-up behind Juan Manuel Fangio. He also scored decisive points for winning the Sports Car World Championship, which Mercedes-Benz won in 1955 together with the Formula One World Championship. His successes in 1955:

- Mille Miglia: 1st place
- International "Eifelrennen" event on the Nürburgring: 2nd place
- British Grand Prix: 1st place and his first Formula One victory
- Swedish Grand Prix: 2nd place
- Belgian Grand Prix: 2nd place
- Dutch Grand Prix: 2nd place
- Tourist Trophy in Dundrod, Northern Ireland: 1st place
- Targa Florio: 1st place

Klicken Sie das Symbol um das Video zu sehen.

Tap the symbol to see the video





Moss hat einen immensen Siegeswillen. Ihn habe immer ein Gedanke getrieben, sagt er: „Heute ist Renn- tag, heute riskiere ich mein Leben.“ Dem Fahrzeug fordert er stets alles ab – manches Mal kommt er mit einem ramponierten Auto ins Ziel, aber eben als Sie- ger.

Als Mercedes-Benz sich nach der überaus erfolgrei- chen Saison 1955 aus dem Motorsport zurückzieht, stehen Moss die Cockpits aller bedeutenden Marken offen. In den Folgejahren fährt er verschiedene Fahr- zeuge, beispielsweise von Vanwall, Cooper, Porsche, Aston Martin, Ferrari, Lotus und B.R.M. Jede Saison zeigt erneut: Er ist ein Fahrer von Weltklasseformat. Zwar gewinnt der Brite nie die Formel-1-Weltmeis- terschaft. Aber Moss sichert sich in weiteren Jahren – wie schon 1955 mit Mercedes-Benz – den Titel des Vizeweltmeisters: 1956 und 1957 wieder hin- ter Juan Manuel Fangio sowie 1958 hinter seinem Landsmann Mike Hawthorn. Platz 3 der Fahrerwelt- meisterschaft holt er in den Jahren 1959 bis 1961.

Moss had a tremendous will to win. He said he was always spurred on by one thought in parti- cular: "Today is race day, today I'm going to risk my life." He always demanded everything from the vehicle – sometimes he crossed the finishing line in a severely battered car, but in first place.

When Mercedes-Benz withdrew from motorsport after the extremely successful 1955 season, the driver's seats of all the major brands were open to Moss. In subsequent years, he drove various mar- ques, such as Vanwall, Cooper, Porsche, Aston Martin, Ferrari, Lotus and B.R.M. And every season confirmed once again that he was a world-class racing driver. It is true that he never won the For- mula One World Championship, but he secured the title of Vice World Champion in subsequent years – as he had done with Mercedes-Benz in 1955: in 1956 and 1957 he was runner-up to Juan Manuel Fangio again and, in 1958, second place behind fellow-Briton Mike Hawthorn. In the years from 1959 to 1961, he took 3rd place in the Dri- vers' Championship.

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



MAZDA RX-7

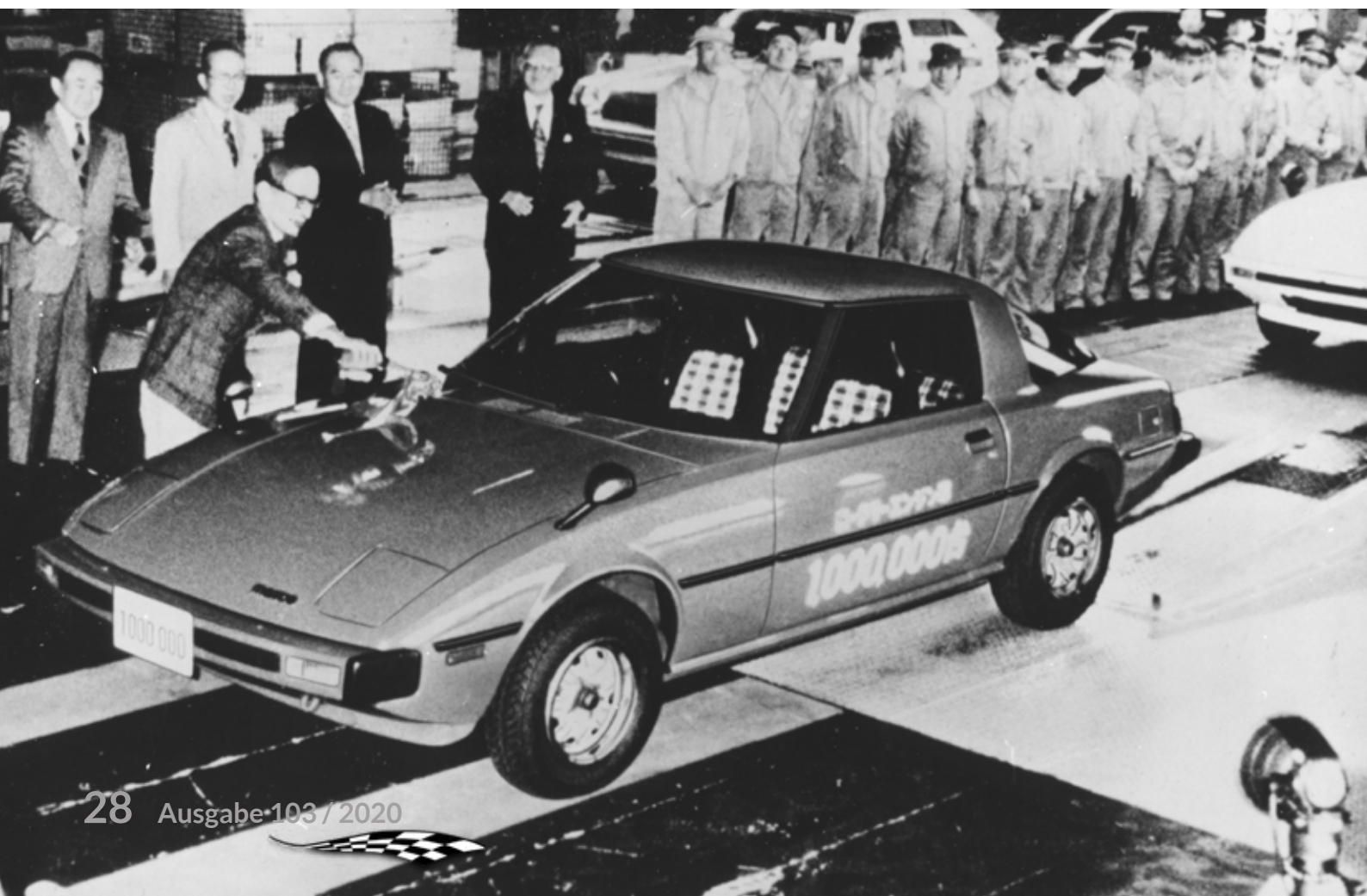
Die Freude am Fahren, das leichte Design und der Rotationsmotor: drei Elemente, die die DNA von Mazda definieren – und das Team des in Hiroshima ansässigen Autoherstellers weiterhin faszinieren. Ein Mazda hebt sich von allen anderen deshalb ab, weil er diesen Elementen eine neue Bedeutung verleiht und den kompakten Sportwagen mit Rotationsmotor in den Köpfen von Fahrbegeisterten auf der ganzen Welt zementiert.

The joy of driving, lightweight design and the rotary engine: three elements that define Mazda's DNA – and continue to fascinate the team at the Hiroshima-based carmaker. One Mazda stands out from all the rest for giving all these elements a new level of meaning, cementing the compact rotary-engined sports car in the minds of driving enthusiasts around the world.



FOTOS: Mazda





Der 1978 eingeführte Mazda RX-7 war Mazdas erster Massenmarkt-Sportwagen und wurde zum meistverkauften rotationsgetriebenen Fahrzeug der Geschichte. Und er hat den Erfolg der Marke auf der Rennstrecke auf ein beispielloses Niveau gebracht.

Das Doppelrotor-Triebwerk des RX-7 mit seinem unverwechselbaren Heulen rockte von Anfang an die Rennstrecken in Europa und darüber hinaus, gewann 1980 und 1981 die British Saloon Car Championship und demonstrierte seine Zuverlässigkeit durch den Gesamtsieg bei den 24 Stunden von Spa 1981 - als erstes japanisches Auto überhaupt. In den USA gewann der RX-7 über 100 IMSA-Rennen, mehr als jedes andere Modell einer Marke.

Launched in 1978, the Mazda RX-7 was Mazda's first mass-market sports car and would go on to become the best-selling rotary powered vehicle in history. And it also propelled the brand's success on the race track to unprecedented levels.

The distinctive howl of the RX-7's twin-rotor powerplant rocked race tracks in Europe and beyond from the beginning, winning the British Saloon Car Championship in 1980 and 1981 and demonstrating its reliability by taking overall victory at the 1981 24 Hours of Spa – the first Japanese car to achieve this. It was a golden age elsewhere, too. In the US, the RX-7 won over 100 IMSA races, more than any other model of any brand.



Die Erfolge des RX-7 sind umso erstaunlicher, wenn man bedenkt, dass die Zukunft des Rotationsmotors gefährdet war als Mazda mit der Entwicklung des RX-7 begann. Der Autobauer hatte in den meisten seiner Modelle mit Wankelmotor angeboten, doch als die Kraftstoffpreise von 1973 bis 1974 wegen der Ölkrise explodierten, fielen die schwungvollen, aber durstigen Triebwerke bei den Verbrauchern in Ungnade. Mazda beschloss, die Motoren für die meisten seiner Limousinen, Schrägheckmodelle und Kombis fallen zu lassen, und hätte sie möglicherweise ganz aufgegeben - wie jeder andere Autobauer. Doch der damalige Leiter für Forschung und Entwicklung, Kenichi Yamamoto, widersetzte sich und argumentierte, wie wichtig ein Unterscheidungsmerkmal für das Unternehmen sei.



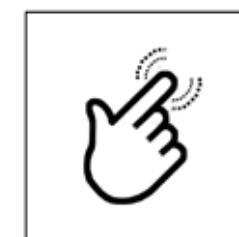
The achievements of the RX-7 are all the more astounding when you consider that the future of the rotary engine was in jeopardy when Mazda began developing the RX-7. The carmaker had offered rotaries in most of its models until the oil crisis of 1973-74, when skyrocketing fuel prices pushed the peppy but thirsty powerplants out of favour with consumers. Mazda decided to drop the engines for most of its saloons, hatchbacks and estate cars, and might have abandoned them entirely – as had every other carmaker. But then-head of R&D Kenichi Yamamoto resisted, arguing how crucial a differentiator the rotary was for the company.



Yamamoto, der das Team von Ingenieuren leitete, die bereits in den 1960er Jahren die ersten Rotationsmotoren von Mazda entwickelten, machte sich daran, den vorhandenen 12A-Motor zu überholen und den Kraftstoffverbrauch erheblich zu verbessern. Unter anderem fügte sein Team haltbarere Apex-Dichtungen hinzu – ein Problempunkt – und verbesserte die Schmierung. Sie halfen dann, das ideale Fahrzeug dafür zu entwerfen. Klein und leicht, aber lauffähig, kraftvoll und drehfreudig, war der Rotary perfekt für einen Sportwagen. Und der RX-7, ein elegantes, tief liegendes Coupé mit keilförmiger Nase und umlaufendem Fenster an der Heckklappe, wurde speziell für diesen Motor gebaut.

Yamamoto, who led the team of engineers that developed Mazda's first rotary engines in the 1960s, set out to overhaul the existing 12A engine and significantly improve fuel economy. Among other things, his team added more durable apex seals – a problem spot – and improved lubrication. They then helped design the ideal vehicle for it. Small and light yet smooth running, powerful and rev-happy, the rotary was perfect for a sports car. And the RX-7, a sleek, low-slung coupe with a wedge-shaped nose and wraparound window on the rear hatch, was built specifically for this engine.

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



” INTERVIEW



JULIAN REICHL

absolviert ein duales Studium bei der Motorworld

Ausbildung bei der Motorworld

Du interessierst dich für eine Ausbildung in einem dynamisch expandierenden Unternehmen, die abwechslungsreich und interessant gestaltet ist? Dann bist du bei der Motorworld Group genau richtig! Wir bilden kontinuierlich in verschiedenen Berufsbildern aus. Unsere Ausbildungsmöglichkeiten sind vielseitig, die Bandbreite reicht von der klassischen kaufmännischen Ausbildung über das Eventmanagement bis hin zum dualen Studium – und sogar Trainees und Praktikanten sind bei uns richtig. Wir bilden sowohl an unserer Hauptverwaltung in Schemmerhofen als auch an unseren Motorworld-Standorten in Stuttgart/Böblingen, Köln und München aus. Bist du interessiert? Dann sende uns deine Bewerbungsunterlagen per E-Mail an info@motorworld.de. Deine Ansprechpartnerin ist Waltraud Ruellan. Wir freuen uns auf dich!

Apprenticeship at Motorworld

Are you interested in an apprenticeship at a dynamically expanding company with varied and interesting task areas? If so, the Motorworld Group is the right place for you! We continually train apprentices in different professions. We can offer you a broad range of apprenticeship opportunities ranging from traditional commercial training, event management, through to dual studies. We also take on trainees and interns. We train apprentices at our headquarters in Schemmerhofen, as well as at our Motorworld locations in Stuttgart/Böblingen, Cologne and Munich. Are you interested? Then send us your application documents by email to info@motorworld.de. Your point of contact is Waltraud Ruellan. We look forward to hearing from you!

Ausbildung oder Studium? Vor genau dieser Frage stand auch Julian Reichl. Der 21-jährige aus Böblingen wollte beides kombinieren und hat sich letztendlich für ein duales Studium entschieden, das er im Juni 2019 bei der Motorworld startete. Als dualer Student des Fachbereichs BWL Messe-, Kongress- und Eventmanagement wechselt er nun alle drei Monate zwischen der Dualen Hochschule Baden-Württemberg in Ravensburg und der Motorworld Region Stuttgart in Böblingen. Warum er sich genau für diesen Ausbildungsweg entschieden hat und was die Arbeit bei der Motorworld spannend macht, hat er uns im Interview erzählt.

Julian, warum hast du dich für ein duales Studium bei der Motorworld entschieden?

Mich hat vor allem die Kombination aus Theorie und Praxis angesprochen, weshalb ich mich letztendlich für ein duales Studium entschieden habe. Das Wissen, das ich mir während der dreimonatigen Theoriephasen an der Hochschule aneigne, kann ich dann direkt praktisch im Unternehmen anwenden – das sehe ich als großen Vorteil gegenüber einem Vollzeit-Studium, bei dem die wertvolle Berufserfahrung fehlt.

Bei der Motorworld habe ich mich beworben, weil sie zwei Themen verbindet, die mich sehr interessieren: Eventmanagement und die Leidenschaft für Mobilität. Mein Herz schlägt schon seit ich denken kann für Autos – insbesondere für Oldtimer. Ich selbst habe einen eigenen VW T3, in den ich viel Zeit und Herzblut investiere. Viele meiner Kumpels sind genauso autoverrückt wie ich – an den Wochenenden wird deshalb oft gemeinsam an den Autos geschraubt. Mein duales Studium sollte unbedingt diese Leidenschaft aufgreifen. Die Motorworld ist da natürlich ein perfekter Arbeitsplatz.

Wie bist du auf die Motorworld aufmerksam geworden?

Ich kannte das Unternehmen schon bevor ich mich beworben hatte. Wenn man so wie ich viel mit Autos zu tun hat und für das Thema brennt, kommt man an der Motorworld nicht vorbei. Ich musste also gar nicht erst nach passenden Stellen suchen, sondern habe mich direkt beim Standort Böblingen beworben. Als ich die Zusage bekam, habe ich mich natürlich sehr gefreut.

Apprenticeship or university? Julian Reichl was also faced with this very question. The 21-year-old from Böblingen wanted to combine both options, and ultimately decided on a dual curriculum, which he started at Motorworld in June 2019. As a dual student of business administration for trade fair, congress and event management, he now switches every three months between the Baden-Württemberg Dual University of Applied Sciences in Ravensburg and Motorworld Region Stuttgart in Böblingen. He told us in an interview why he chose this particular course of education and what makes working at Motorworld so thrilling.

Julian, why did you choose a dual curriculum at Motorworld?

The combination of theory and practice attracted me, which is why I finally decided on a dual curriculum. The knowledge that I acquire during the three-month theory phases at university can then be applied directly in practice in the company – I see this as a great advantage over full-time studies, which lack the valuable work experience. I applied to come to Motorworld because it combines two topics that really interest me: event management and a passion for mobility. My heart has been beating for cars ever since I can remember – and in particular for classic cars. I myself have my own VW T3, in which I invest a lot of time and passion. Many of my mates are just as car-mad as I am – so on weekends we often work on our cars together. My dual curriculum should definitely take up this passion. In this respect, Motorworld is naturally the perfect workplace.

How did you become aware of Motorworld?

I knew the company before I sent them my application. If, like me, you have a lot to do with cars and are passionate about the subject, there's no getting around Motorworld. So I didn't have to search for a suitable position, but applied directly to Böblingen. When I was accepted, I was naturally over the moon.

Was findest du an deiner Arbeit besonders spannend?

Ich bekomme viel Eigenverantwortung übertragen, das heißt, ich habe die Möglichkeit, mich aktiv einzubringen. Meine Vorschläge werden wahrgenommen, und wenn möglich, auch zeitnah umgesetzt. Für mich ist jeder Tag abwechslungsreich und spannend, was vor allem daran liegt, dass ich von Anfang an in verschiedenste Aufgaben und Projekte involviert wurde. .

Ich arbeite in einem sehr offenen, konstruktiven Team, mit dem man schnell ans Ziel kommt – das ist sehr viel wert. Und natürlich macht es mir große Freude, weil ich meiner Leidenschaft für Autos auch auf der Arbeit nachgehen kann.

Wie sieht ein typischer Arbeitstag bei dir aus?

Einen typischen Arbeitstag – den gibt es kaum. Meine Aufgaben richten sich natürlich auch danach, was gerade im Lehrplan steht. So durchlaufe ich in den drei Jahren die verschiedensten Bereiche. Zu meinen Hauptaufgaben zählt die Eventplanung und das Tagungsmanagement, sprich ich helfe bei der Planung und Organisation der zahlreichen Veranstaltungen, die in der Motorworld Region Stuttgart stattfinden – ob Oldtimertreffen, Rallyes, Business-Events, Fotoshootings oder Hochzeiten. Aber jeder, der in diesem Bereich arbeitet, weiß, dass kein Tag wie der andere ist. Es gibt natürlich gewisse Arbeiten, die täglich erledigt werden müssen, aber die Eventplanung kann sich täglich ändern, weshalb man flexibel und offen für neue Situationen sein sollte. Jedenfalls wird es so nie langweilig. Ich tue nicht jeden Tag das Gleiche, sondern werde immer wieder mit neuen Aufgaben und Herausforderungen konfrontiert.

What do you find particularly exciting about your work?

I am given a lot of personal responsibility, which means that I have the opportunity to make an active contribution. My suggestions are noticed and, if possible, implemented promptly. For me, every day is varied and fascinating, which is mainly due to the fact that I have been involved in many different tasks and projects right from the very beginning.

I work in a very open, constructive team with which you can quickly reach your goal – that's worth a lot. And of course it gives me great pleasure, because I can also pursue my passion for cars at work.

What does a typical working day look like for you?

A typical working day doesn't really exist. My tasks are naturally also based on what is currently on the curriculum. Over the course of the three years I will gain experience in many different areas. My main tasks include event planning and conference management, that is I help to plan and organise the numerous events that take place at Motorworld Region Stuttgart, be it classic car meetings, rallies, business events, photo shoots or weddings. But everyone who works in this field knows that no one day is the same as the next. There are obviously certain tasks that need to be done on a daily basis, but event planning can change from day to day, so one needs to be flexible and open to new situations. In any case, it never gets boring. I don't do the same thing every day, but am constantly faced with new tasks and challenges.

JULIAN REICHL: FÜNF DINGE, DIE MIR WICHTIG SIND

Was Julian Reichl bei seinem dualen Studium bewegt, hat er im Interview erzählt. Die private Seite zeigt er in unserer neuen Rubrik „Lieblingsstücke“. Hier verrät er, welche Dinge für ihn eine besondere Bedeutung haben.



Urban Gardening

Meinen Balkon in Böblingen habe ich in einen kleinen Garten verwandelt. Auf wenigen Quadratmetern wachsen dort Gemüse, Kräuter und auch exotische Früchte, wie Ananas und Bananen.

I have transformed my balcony in Böblingen into a small garden. Vegetables, herbs and even exotic fruits such as pineapple and bananas grow there on a few square metres.



Tanz / Dancing

Neben der Musik ist das Tanzen meine zweite große Leidenschaft. Angefangen mit dem Grundkurs in der neunten Klasse, habe ich mittlerweile mehrere Deutsche Tanzabzeichen absolviert und tanze bei jeder Gelegenheit – am liebsten den Gesellschafts- und Turniertanz Jive.

Besides music, my second great passion is dancing. Having started with the basic course in the ninth school year, I have now completed several German dance badges and dance whenever possible – preferably jive ballroom and competition dancing.



JULIAN REICHL: FIVE THINGS THAT MATTER TO ME

Julian Reichl told us in an interview what moves him during his dual studies. He shows his private side in our new section called „Favourite pieces“. Here he reveals what things have a special significance for him.



Musik & Band / Music & Band

Die Liebe zur Musik begleitet mich schon seit meiner Kindheit. Ich spiele Schlagzeug seit dem siebten Lebensjahr, musiziere in verschiedenen Bands und Ensembles und besuche gerne die Konzerte meiner Lieblingskünstler.

A love of music has accompanied me since I was a child. I have been playing the drums since the age of seven, play in various bands and ensembles, and go to concerts given by my favourite artists.



DJ

Als DJ kann ich Tanz und Musik verknüpfen. Bei Hochzeiten, Studentenpartys oder privaten Feiern – das schönste Erlebnis ist der Sonnenaufgang nach einer durchtanzten Sommernacht.

As a DJ, I can mix dance and music. Be it at weddings, student parties or private parties – the most beautiful experience is the sunrise after dancing away a summer night.

Der Bulli / The Hippie bus

Der Bulli darf natürlich nicht fehlen. Mit meinem VW T3 habe ich mir einen großen Kindheitstraum erfüllt. Mit dem ehemaligen Einsatzfahrzeug der Feuerwehr habe ich schon Reisen durch viele Länder Europas gemacht. 2020 steht ein Urlaub in Skandinavien an. Die Restauration von dem Bus bereitet mir große Freude und manchmal auch Verzweiflung.

Of course, the Hippie Bus can't be left off the list. With my VW T3 I have fulfilled a big childhood dream. I have already travelled around many European countries in the former fire brigade vehicle. For 2020 I have planned a holiday in Scandinavia. Restoring the bus is a source of great pleasure for me and sometimes also despair.



90Y DISEGNO DI PININFARINA TEIL 3

Pininfarina entwickelte sich im Laufe der 60er Jahre zu einem extrem erfolgreichen Unternehmen. Mittlerweile hatte die Firma die Möglichkeiten sowohl die Entwicklung der Technik als auch das Design komplett in Haus durchzuführen. Ein weiterer wesentlicher Vorteil war die Möglichkeit, die Serienfertigung einzelner Modelle abwickeln zu können. Forschung und Entwicklung wurden immer mehr ausgebaut.

Pininfarina developed into an extremely successful company in the 1960s. In the meantime, the company had the opportunity to carry out both the development of the technology and the design entirely in-house. Another significant advantage was the ability to handle series production of individual models. Research and development were expanded more and more.





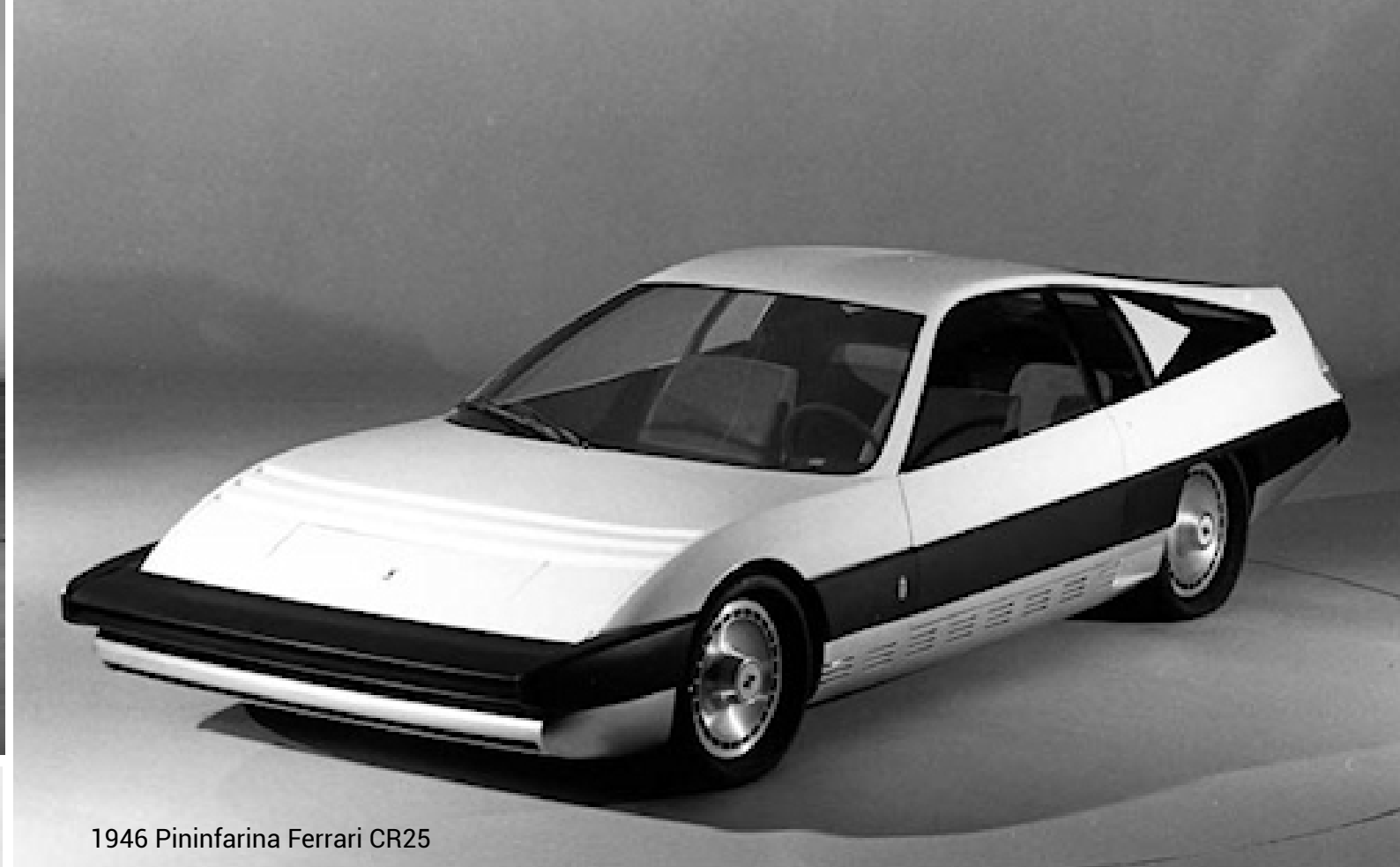
1978 Pininfarina Studio CNR1



1968 Ferrari P6



1972 Chevrolet XP-897 GT



1946 Pininfarina Ferrari CR25

Ab 1972 hatte Pininfarina auch einen eigenen Windkanal, in dem auch Forschungsprojekte und Untersuchungen zur Aerodynamik von Pininfarina als Subunternehmer durchgeführt werden konnten. Im Windkanal entstanden zum Beispiel Modelle wie der keilförmige Alfa Romeo P33 Cuneo von 1971, die NSU RO-80 Coupé Studie, der Alfa Romeo Alfetta Spider von 1972 oder auch der Ferrari 512S Modulo. Aufgrund des Know-hows erhielt Pininfarina sogar öffentliche Forschungsaufträge, wie die Entwicklung der Studie CNR e1 für das italienische Nationalkonzil für Forschung (CNR). Mit dieser aerodynamischen Studie erreichte Pininfarina einen CW-Wert von 0.172. Auch Fiat vergab einige Forschungs-Aufträge an Pininfarina, wie 1978 die Entwicklung des ökologischen Stadtautos Ecos. Weitere Highlights der 70er Jahre aus dem Windkanal bei Pininfarina sind der Ferrari 375 GT/4 BB, Autobianchi A112 Giovanni, die Studie Ferrari CR25 mit Spoiler an der Front von 1974 und der Jaguar XJ Spider von 1978. Außergewöhnliches Design bietet der Peugeot Peugeot von 1978, bei dem das Heck deutlich der Front gleicht. Für Chevrolet baute Pininfarina die Studie des formschönen XP-897 GT. 1980 wurde zum 50. Jubiläum von Ferrari die Studie des Pinin gebaut.

From 1972, Pininfarina also had its own wind tunnel, in which research projects and investigations on the aerodynamics of Pininfarina could be carried out as a subcontractor. Models such as the wedge-shaped Alfa Romeo P33 Cuneo from 1971, the NSU RO-80 Coupé study, the Alfa Romeo Alfetta Spider from 1972 or the Ferrari 512S Modulo were created in the wind tunnel. Thanks to its know-how, Pininfarina even received public research contracts, such as the development of the CNR e1 study for the Italian National Council for Research (CNR). With this aerodynamic study, Pininfarina achieved a CW value of 0.172. Fiat also awarded some research contracts to Pininfarina, such as the development of the ecological city car Ecos in 1978. Other highlights of the 1970s from the Pininfarina wind tunnel are the Ferrari 375 GT / 4 BB, Autobianchi A112 Giovanni, the Ferrari CR25 study with spoiler on the front from 1974 and the Jaguar XJ Spider from 1978. The Peugeot Peugeot from 1978 offers exceptional design, in which the rear clearly resembles the front. For Chevrolet, Pininfarina built the study of the shapey XP-897 GT. In 1980, the Pinin study was built for Ferrari's 50th anniversary.

FOTOS:Pininfarina



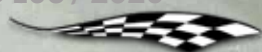
1960 Pininfarina PF-X

Pininfarina begann immer mehr Studien, Prototypen und One-Offs zu bauen. Immer bestrebt, die Aerodynamik noch weiter zu verbessern. Manche Studien waren ihrer Zeit bereits weit voraus, wie zum Beispiel der PF-X von 1960, den Pininfarina zusammen mit Prof. Alberto Morelli von der Polytechnischen Universität Turin entwickelt hatte. Mit dieser Studie war Pininfarina technisch betrachtet seiner Zeit um Jahrzehnte voraus. Der PF-X erreichte einen Strömungswert von 0.23 und die strömungsbegünstigte Karosserie sitzt auf einem Fahrwerk mit rautenförmig angeordneten Rädern. Gelenkt wird über das vordere Rad, der Antrieb läuft über das mittig angeordnete hintere Rad. Als Antrieb dient ein Fiat Motor. Durch die Aerodynamik wurde 20% mehr Leistung erzielt.



Pininfarina started to build more and more studies, prototypes and one-offs. Always striving to improve aerodynamics even further. Some studies were way ahead of their time, such as the PF-X from 1960, which Pininfarina developed together with Prof. Alberto Morelli from the Polytechnic University of Turin. With this study, Pininfarina was technically decades ahead of its time. The PF-X reached a flow value of 0.23 and the flow-favored body sits on a chassis with diamond-shaped wheels. Steering is via the front wheel, the drive runs via the rear wheel in the middle. A Fiat engine is used as the drive. The aerodynamics achieved 20% more power.

FOTOS: Kay MacKenneth





1970 Ferrari 512S Modulo



FOTOS: Kay MacKenneth / Pininfarina

Highlights aus der Prototypen-Serie Pininfarinas waren zum Beispiel der 1970 Ferrari 512S Modulo. Die Idee wurde bereits 1968 geboren. Es sollte das verrückteste Traumauto der Welt werden – gewaltig, einzigartig und unnachahmlich. Und dies ist sicherlich gelungen. Noch heute wirkt der Ferrari 512S Modulo mit seinem futuristischen Design wie aus einem Science-Fiction-Film entsprungen. Paolo Martin zeichnete einen Prototypen, der zwar keilförmig war, im Querschnitt allerdings eher dem Schnittmodell eines Flugzeugflügels glich. Es herrscht eine perfekte Symmetrie in der Dachlinie und der Seitenlinie des Unterbaus. Ursprünglich sollte die Heckscheibe von einer Abdeckung mit 16cm großen Löchern geziert werden. Wegen der besseren Aerodynamik verzichtete man darauf. Der Modulo hat keine Türen im herkömmlichen Sinne, bei ihm hebt sich das gesamte Dach mit den Seitenfenstern nach vorne und bietet Platz zum Ein- und Aussteigen.

Highlights from the Pininfarina's prototype series were, for example, the 1970 Ferrari 512S Modulo. The idea was born in 1968. It was to be the craziest dream car in the world - huge, unique and inimitable. And this has certainly succeeded. Even today, the Ferrari 512S Modulo, with its futuristic design, looks like something out of a science fiction film. Paolo Martin drew a prototype, which was wedge-shaped, but in cross section resembled the sectional model of an airplane wing. There is perfect symmetry in the roof line and the side line of the substructure. Originally, the rear window was to be adorned with a cover with 16cm holes. Because of the better aerodynamics, it was dispensed with. The modulo has no doors in the traditional sense, with it the entire roof with the side windows lifts forward and offers space for getting in and out.



1954 Ferrari 375 MM Pininfarina



1953 Maserati A6 GCS

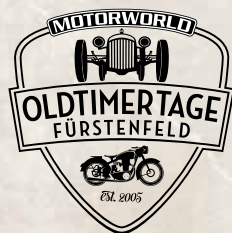
FOTOS: Kay MacKenneth

Ähnlich gestaltete auch Pininfarina-Designer Filippo Sapino den Pininfarina Abarth 2000 Scorpione. Auch hier wurde das keilförmige Design beibehalten. Die gesamte Fahrerkanzel klappt nach oben weg, um das Einsteigen zu ermöglichen. An der Front befinden sich sechs einzeln verstellbare Scheinwerfer, die der Fahrer je nach Bedarf während der Fahrt einstellen kann. Um Gewicht zu sparen, wurde die Karosserie aus Kunststoff auf einem Gitterrohrrahmen aufgebaut. Der Fiat Abarth Tipo 236 2 Liter Mittelmotor mit Weber Doppelvergaser erzeugt eine Leistung von 220 PS. Damit erreicht der rote Keil eine Höchstgeschwindigkeit von 270 km/h.

Pininfarina designer Filippo Sapino designed the Pininfarina Abarth 2000 Scorpione in a similar way. Here too, the wedge-shaped design was retained. The entire driver's cab folds up to allow boarding. There are six individually adjustable headlights on the front, which the driver can adjust as needed while driving. To save weight, the plastic body was built on a tubular frame. The Fiat Abarth Tipo 236 2 liter mid engine with Weber double carburetor generates an output of 220 hp. The red wedge reaches a top speed of 270 km / h.



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



Extrem selten und mit ganz besonderer Historie ist der Ferrari 250GT Le Mans Stradale Speciale. Er wurde 1960 auf dem Pariser Automobilsalon als Nachfolger des sehr erfolgreichen Ferrari 250 GTO vorgestellt. Die FIA verweigerte jedoch die Homologation des 250 GT LM und forderte Ferrari auf, das Modell als Prototyp zu deklarieren, da er komplett auf dem Ferrari 250P Prototypen aufgebaut wurde. Doch dem Erfolg tat dies keinen Abbruch, denn 1964 fuhr der 250 GT LM bei den 24H von Le Mans den Gesamtsieg ein.

The Ferrari 250GT Le Mans Stradale Speciale is extremely rare and has a very special history. It was presented at the Paris Motor Show in 1960 as the successor to the very successful Ferrari 250 GTO. However, the FIA refused to homologate the 250 GT LM and asked Ferrari to declare the model as a prototype because it was built entirely on the Ferrari 250P prototype. But this did not detract from success, because in 1964 the 250 GT LM clinched overall victory in the 24H of Le Mans.



FOTOS: Kay MacKenneth



Bereits 1960 stellte Pininfarina einen sehr futuristisch anmutenden Prototypen mit aerodynamisch optimierter Karosserie auf dem Genfer Automobilsalon vor. Den Alfa Romeo 6C 3000CM Superflow IV, auch Super Sport Speciale genannt. Das Dach wurde bei diesem eigentlich als Rennfahrzeug konzipierten Alfa Romeo komplett aus Plexiglas konstruiert. So hatte der Fahrer einen 360°-Rundumblick. Die Form des Dachs glich sich der aerodynamischen Linie des gesamten Fahrzeugs an und verläuft tropfenförmig ins Heck. Das Design durchlief vier Designstufen. Daher auch die IV in der Typenbezeichnung. 6C steht für den Reihensechszylindermotor mit 3,5 Litern Hubraum. Damit erreicht der Sportler eine Leistung von rund 275 PS.

Already in 1960, Pininfarina presented a very futuristic prototype with an aerodynamically optimized body at the Geneva Motor Show. The Alfa Romeo 6C 3000CM Superflow IV, also called Super Sport Speciale. The roof of this Alfa Romeo, which was actually designed as a racing car, was constructed entirely from plexiglass. This gave the driver a 360° all-round view. The shape of the roof resembled the aerodynamic line of the entire vehicle and runs drop-shaped in the rear. The design went through four design levels. Hence the IV in the type designation. 6C stands for the inline six-cylinder engine with a displacement of 3.5 liters. The athlete achieves an output of around 275 hp.

FOTOS: Kay MacKenneth



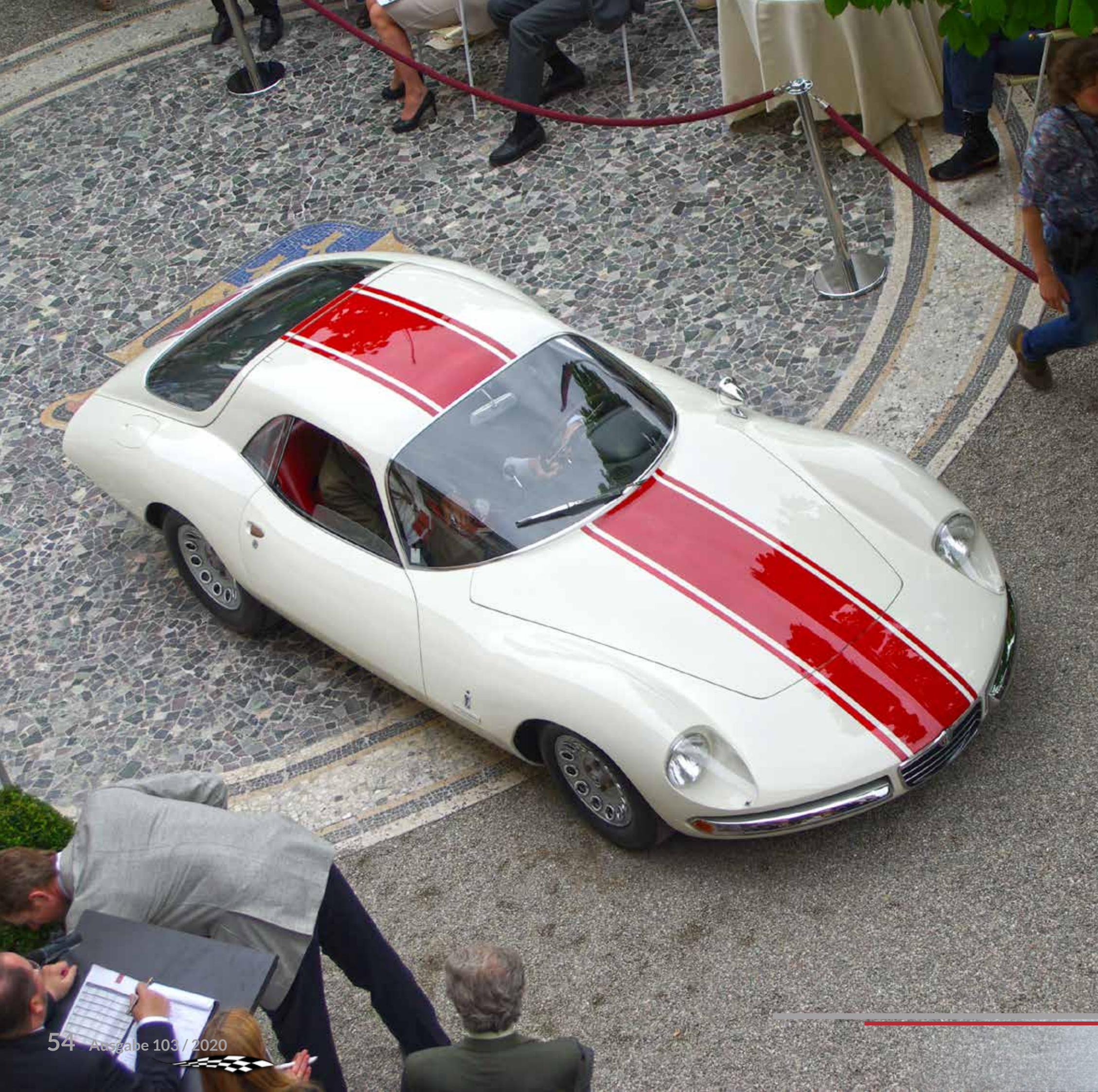
Aldo Brovarone beeindruckte sogar Enzo Ferrari mit seinem Design für den Ferrari Dino. 1965 zeichnete Brovarone den Pininfarina Dino 206S Berlinetta Speciale. Von den ersten Zeichnungen bis zur endgültigen Vorstellung auf dem Pariser Automobilsalon verging nur ein halbes Jahr. Aufgebaut wurde dieser Prototyp auf dem Fahrgestell eines Dino 206S Competizione, einem Wettbewerbsfahrzeug. Das Fahrzeug hat eine sehr ästhetische Linie. Er besitzt eine sehr niedrige stromlinienförmige Linie. Der vordere Teil des Fahrzeugs ist für den geringsten Luftwiderstand konstruiert und fällt sehr ab. Die Frontscheinwerfer sind durch eine Plexiglasscheibe, die sich der Form der Front anpasst, abgedeckt. Die vordere Haube ist sehr glatt und hat nur eine einstellbare Hutze für den Wasserkühler. Die Kotflügel stehen hoch hervor, dass sie die gesamten Reifen verdecken, fließen aber harmonisch in die tiefe Haube über. Die Frontscheibe zieht sich sehr flach über die Kanzel hinweg. Hinter den Türen befinden sich zwei sehr dezente Lufteinlässe für den Mittelmotor. Ab der Heckscheibe fällt die Seitenlinie wieder deutlich ab und verläuft fließend in das tief liegende Heck.

Ein zweiter Prototyp des Dino 206S wurde 1967 von Pininfarinas Designer Paolo Martin entworfen. Dieses Modell gefiel der Presse damals sogar noch etwas besser.

Aldo Brovarone even impressed Enzo Ferrari with his design for the Ferrari Dino. In 1965 Brovarone designed the Pininfarina Dino 206S Berlinetta Speciale. It only took six months from the first drawings to the final presentation at the Paris Motor Show. This prototype was built on the chassis of a Dino 206S Competizione, a competitive vehicle. The vehicle has a very aesthetic line. It has a very low streamlined line. The front part of the vehicle is designed for the lowest air resistance and drops very much. The front headlights are covered by a plexiglass pane that adapts to the shape of the front. The front hood is very smooth and has only one adjustable hood for the water cooler. The fenders protrude so high that they cover the entire tire, but flow harmoniously into the deep hood. The windscreen extends very flat over the pulpit. There are two very discreet air intakes for the mid-engine behind the doors. From the rear window, the sideline drops off again and flows smoothly into the low-lying rear.

A second prototype of the Dino 206S was designed in 1967 by Pininfarina's designer Paolo Martin. The press liked this model even more at the time.





Ein bemerkenswerter Designer bei Pininfarina war Aldo Brovarone. Ein talentierter Designer, der seinen künstlerischen Höhepunkt Mitte der Sechziger Jahre hatte und eine Reihe spektakulärer Prototypen gestaltete. Darunter auch das Alfa Romeo Giulia 1600 Sport Coupé Pininfarina. Brovarone betonte die tiefe Linie des Chassis mit langen Vorsprüngen und ausgeprägten vorderen Kotflügeln. Eine weitere Charakteristik ist der rote Streifen, der sich vom Alfa Romeo-Logo aus über die gesamte Motorhaube zieht.

A notable designer at Pininfarina was Aldo Brovarone. A talented designer who peaked in the mid-1960s and created a number of spectacular prototypes. Including the Alfa Romeo Giulia 1600 Sport Coupé Pininfarina. Brovarone emphasized the deep line of the chassis with long protrusions and pronounced front fenders. Another characteristic is the red stripe that runs from the Alfa Romeo logo over the entire bonnet.



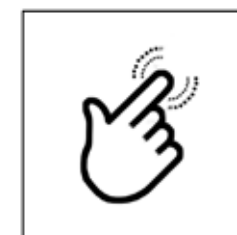
FOTOS: Kay MacKenneth



Geschwindigkeits- und Rekordfahrten genossen in den 50er und 60er Jahren Weltruf. Viele dieser besonderen Renn- und Rekordfahrzeuge entstanden seinerzeit bei Pininfarina. So auch der Abarth 1000 Bialbero Rekordwagen, ein Monoposto mit extravaganter Stromlinie. Die kunstvoll ausgearbeitete Karosserieform soll eine aerodynamische Effizienz mit sich bringen und eine spektakuläre Fahrleistung ermöglichen. Der Erfolg sprach für sich. Bei den Geschwindigkeitsrekordversuchen vom 28. September bis 1. Oktober 1960 auf dem Autodromo di Monza erzielte der Abarth 1000 Bialbero mehrere Geschwindigkeitsrekorde. Darunter acht Bestleistungen in seiner Klasse unter 1100 Kubik. Zum Beispiel die 10.000 Kilometer Fahrstrecke mit einem Schnitt von 191,376 km/h.

Speed and record drives enjoyed a worldwide reputation in the 1950s and 1960s. Many of these special racing and record-breaking vehicles were made at Pininfarina at the time. So also the Abarth 1000 Bialbero record car, a monoposto with an extravagant streamline. The artistically elaborated body shape is said to bring aerodynamic efficiency and enable spectacular driving performance. The success spoke for itself. The Abarth 1000 Bialbero set several speed records in the attempts to set the speed record from September 28 to October 1, 1960 at the Autodromo di Monza. Including eight best performances in its class below 1100 cubic. For example, the 10,000 km route with an average speed of 191.376 km / h.

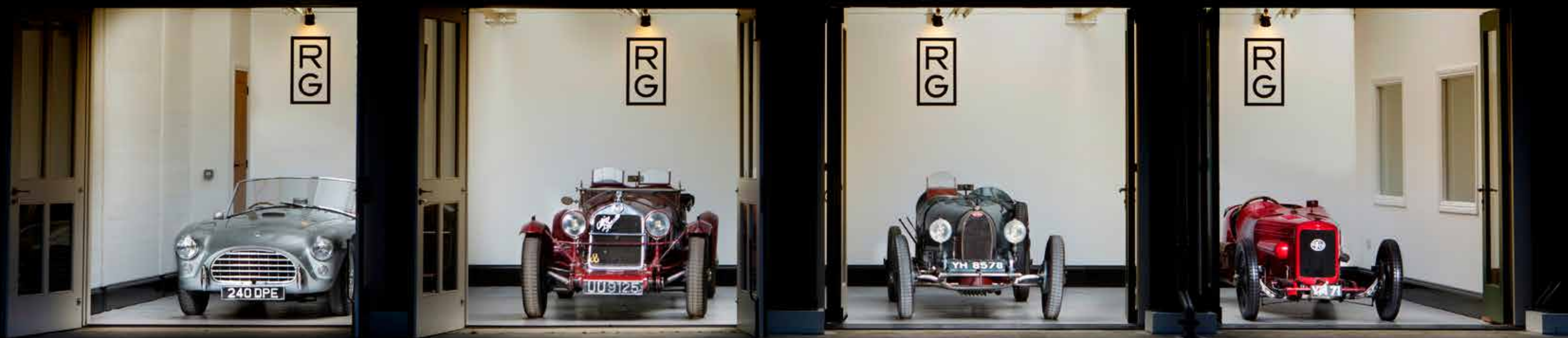
**Lesen Sie mehr | Read more
on Luxury-Cars.TV**



VINTAGE BENTLYS BACK INTO INVESTMENTS

Trotz der anhaltenden Verbreitung des Coronavirus verzeichnet Robert Glover Limited, ein Spezialist für bedeutende historische Fahrzeuge, einen deutlichen Anstieg der Anfragen von Investoren, die sich neu in diesem Feld bewegen – insbesondere zu Oldtimern wie Bentleys.

Despite the ongoing Coronavirus outbreak, Robert Glover Limited, a specialist in significant historic vehicles, is experiencing a marked increase in enquiries from investors new to historic vehicles, in particular about vintage Bentleys.





Mit dem FTSE 100 auf dem niedrigsten Stand seit einem Jahrzehnt, dem DOW Jones, der im letzten Monat einen Minusrekord erzielt hat und Finanzplanern, die noch stürmischere Zeiten vorhersagen, suchen versierte globale Investoren nach sicheren Alternativen und nach Anlagemöglichkeiten, die weitestgehend krisensicher sind.

Ein wesentliches Merkmal an historischen Fahrzeugen mit Investment-Grade-Rating, das über ihre steuereffiziente Natur und ihre Fähigkeit zum globalen Handel hinausgeht, ist, dass das Besitzen und Fahren dieser Fahrzeuge enormen Spaß machen kann.

Bentley, eine der bekanntesten Marken Großbritanniens, wurde 1919 in Londons Norden von Walter Owen Bentley gegründet, unter dessen Besitz das Unternehmen florierte und dank seines Erfolgs in Le Mans in den 1920er Jahren zu einem bekannten Namen wurde. Das Unternehmen wurde 1931 an Rolls-Royce verkauft. Diese frühen Fahrzeuge aus der Zeit vor Rolls-Royce werden von den heutigen Käufern am meisten geschätzt.

Robert Glover hat eine beträchtliche Anzahl von Bentleys, zahlreiche Bugattis, Alfa Romeos und andere seltene und sammelbare Fahrzeuge verkauft und möchte betonen, dass die Attraktivität dieser Fahrzeuge über die Rennstrecke, Concours-Events oder statische Sammlungen hinausgeht.

With the FTSE 100 at its lowest point for a decade, the DOW Jones having taken a record hit last month, and with financial planners predicting stormy times still to come, savvy global investors are seeking safe alternatives and seeking asset classes which can weather the storm.

A key feature of investment-grade historic vehicles, above and beyond their tax efficient nature and ability to be traded globally, is that these vehicles can be huge fun to own and drive.

One of Britain's most iconic marques, Bentley was founded in North London in 1919 by Walter Owen Bentley, under whose ownership the company flourished and became a household name thanks to its success at Le Mans in the 1920s. The company was sold in 1931 to Rolls Royce, and it is these early, pre-Rolls Royce era vehicles that are most prized by today's buyers.

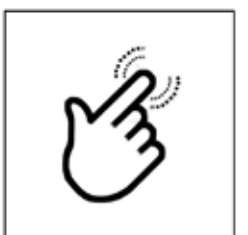
Having sold a significant number of Bentleys, numerous Bugattis, Alfa Romeos and other rare and collectable vehicles, Robert Glover is keen to stress that the appeal of these vehicles extends beyond the race-track, concours events, or static collections.



In Anbetracht der sich wandelnden Zeiten auf dem Markt riet Robert Glover kürzlich einem jungen Sammler, einen modernen Supersportwagen zu verkaufen, um wiederum einen bedeutenden Sportwagen aus den 1930er Jahren zu erwerben. Ein wichtiger Grund für den Kauf war die Benutzerfreundlichkeit des älteren Fahrzeugs im Vergleich zu dem neueren, das zwar fast 200 Meilen pro Stunde erreichen konnte, aber bei weitem nicht so aufregend war, wenn man mit legaler Geschwindigkeit auf der Straße fährt.

In a mark of the changing times in the marketplace, Robert recently had a young collector sell a modern supercar in order to buy a significant sportscar from the 1930s. A given reason for the purchase was the usability of the older vehicle in comparison to the newer one, which although capable of almost 200mph, was not nearly as exciting to drive at legal speeds on the road.

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



ONLINE AUKTION

RM Sotheby's hat in der vergangenen Woche mit der Präsentation von Online Only: The Palm Beach Auction – der ersten reinen Online-Auktion, die ausschließlich über eine zeitlich begrenzte Website abgewickelt wurde – erfolgreich abgeschlossen. Am 20. März wurden 259 Autos und 21 Lose Automobilia versteigert. Die Lose wurden gestaffelt vom 25. bis 28. März angeboten.

RM Sotheby's successfully completed the first catalogue sale to be offered via the auction house's time-based Online Only digital platform this past week with the presentation of Online Only: The Palm Beach Auction. 259 motor cars and 21 lots of memorabilia opened for bidding on 20 March, with lots closing in a staggered format from 25 to 28 March.



FOTOS: BMW





Die Online-Auktion erzielte einen Umsatz von 13,7 Millionen US-Dollar bei einer Gesamtabsatzrate von ganzen 69 Prozent. RM Sotheby's verzeichnete mit fast 900 registrierten Bietern ein beispielloses Interesse an seiner Online-Plattform – 23 Prozent mehr als die durchschnittliche Anzahl registrierter Bieter bei Live-Auktionen von RM Sotheby's in Südflorida in den vergangenen vier Jahren. Bieter aus 44 Ländern nahmen teil, wobei 36 Prozent zum ersten Mal bei RM Sotheby's mitboten. Im Verlauf der Auktion (20. bis 28. März) gab es allein im Bereich Online Only Palm Beach von rmsothebys.com mehr als 615.000 Seitenaufrufe.

Die Palm Beach-Auktion war RM Sotheby's 18. jährliche Auktion in Südflorida, die ursprünglich vom 20. bis 21. März auf dem Palm Beach International Raceway stattfinden sollte. RM Sotheby's traf die Entscheidung, die Auktion aufgrund der globalen COVID-19-Pandemie weniger als zehn Tage vor dem geplanten Auktionstermin auf eine reine Online-Plattform umzustellen.

Die 2019 entwickelte Online-Plattform von RM Sotheby's ist einfach zu bedienen und bietet Versendern und Bietern eine Plattform, die schnellere Transaktionen ermöglicht und gleichzeitig das Serviceniveau und die globale Reichweite nutzt, für die das RM Sotheby's-Team bekannt ist. In diesem Fall konnte sich RM Sotheby's über die Plattform „Online Only“ schnell an veränderte Umstände anpassen, um seine Kunden weiterhin zu bedienen.

The online-only auction totaled \$13.7 million in sales, with an overall sell-through rate of 69 percent. RM Sotheby's saw an unprecedented level of interest in its online platform, with nearly 900 registered bidders—23 percent more than the average number of registered bidders at live RM Sotheby's South Florida auctions over the last four years. Bidders participated from 44 countries, with 36 percent bidding with RM Sotheby's for the first time. Over the course of the auction (20–28 March), there were more than 615,000 page views within the Online Only Palm Beach section of rmsothebys.com alone.

Online Only: The Palm Beach Auction was originally RM Sotheby's 18th annual South Florida auction, set to be held at the Palm Beach International Raceway on 20–21 March. RM Sotheby's made the decision to transition the auction to its Online Only platform due to the global COVID-19 pandemic, less than ten days prior to the scheduled auction date.

Developed in 2019, RM Sotheby's Online Only platform is easy to use, providing consignors and bidders a platform that allows faster transactions to take place while still harnessing the level of service and global reach for which the RM Sotheby's team is known. In this case, the Online Only platform allowed RM Sotheby's to swiftly adapt to changing circumstances to continue to serve its clientele.



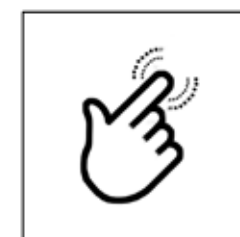
„Dies war eine beispiellose Online-Auktion für Sammlerautos, sowohl was den Wert der über vier Tage angebotenen Autos als auch die Geschwindigkeit betrifft, mit der wir von der geplanten Auktion in Südflorida abweichen mussten“, sagte Kenneth Ahn, Präsident von RM Sotheby's, nach der Auktion. „Die Entscheidung, unsere seit langem etablierte physische Auktion auf unsere Online-Plattform zu verlagern, war nicht ohne Komplexität. Als branchenweit größter Market Maker nach Gesamtumsatz hatten wir jedoch viele Kunden, die darauf vertrauten, dass wir ihre Autos auf diesem Markt verkaufen, und ein erhebliches Bieterinteresse.“

Die COVID-19-Viruspandemie ist eindeutig eine neue Herausforderung für unsere Branche und unser Geschäft. Wir konnten uns schnell mobilisieren und anpassen.“

“This was an unprecedented online collector car auction in terms of both value of cars offered over four days and the speed at which we had to pivot from the regularly scheduled South Florida auction,” said Kenneth Ahn, President, RM Sotheby's, following the auction. “The decision to shift our long-established physical auction to our online platform was not without its complexities. However, as the industry's largest market maker by total sales, we had many clients who were counting on us to sell their cars in this market and significant bidder interest gearing up for the physical auction.”

“The COVID-19 virus pandemic is clearly a new challenge for our industry and business. We were able to quickly mobilize and adapt to the changing environment, allowing us to continue to serve our clients in a meaningful and effective way...”

**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

WIRTSCHAFTLICHES ÜBERLEBEN IN ZEITEN DER CORONA-KRISE

ECONOMIC SURVIVAL IN THE WAKE OF THE CORONA CRISIS



Die Corona-Krise hat auch die Oldtimerszene erfasst. Viele Veranstaltungen wurden abgesagt oder verschoben.

Die Betriebe von Auto- und somit auch Klassikerhändlern sind geschlossen, weshalb sich für all diese Betriebe die Frage stellt, wie wirtschaftliches Überleben in diesen Zeiten gesichert werden kann.

Einen kleinen Beitrag könnte die Soforthilfe leisten, welche vom Bund beschlossen wurde und von den einzelnen Bundesländern abgewickelt wird. Eine Chance auf Förderung hat, wer eine der vier folgenden Voraussetzungen erfüllt:

- Mehr als die Hälfte der Aufträge aus der Zeit vor dem ersten März sind jetzt im März weggefallen.

- Wer in dem Monat, in welchem der Antrag gestellt wird, einen Umsatzrückgang von 50 % gegenüber dem gleichen, sowie den beiden vorangegangenen Monaten des Vorjahres zu verzeichnen hat.

- Der Umsatz wurde durch eine behördliche Auflage im Zusammenhang der Covid-19-Pandemie massiv eingeschränkt.

- Die vorhandenen finanziellen Mittel reichen nicht aus, um kurzfristige Verbindlichkeiten wie Mieten, Kredite, Leasingrate zu finanzieren. Bei geschlossenen Autohäusern dürften die Voraussetzungen des Auftragsrückganges und der Betriebsschließung gegeben sein, sodass realistische Chance auf Förderung besteht. Die Förderungshöhe ist abhängig von der Zahl der Beschäftigten.

- Bei Betrieben mit bis 15 Beschäftigten gibt es 9.000,00 Euro,
- bis zu 10 Beschäftigte 15.000,00 Euro,
- bis zu 50 Beschäftigte 25.000,00 Euro.

Sicherlich nur ein kleiner Beitrag, aber immerhin. Es verbleibt die Hoffnung, dass wir möglichst schnell zu einem normalen öffentlichen Leben zurückkehren können, wie es beispielsweise in Südkorea und Schweden praktiziert wird und die Nachfrage nach klassischen Fahrzeugen nicht einbricht.

Daher auch der Appell an alle Oldtimerliebhaber: Nehmen Sie die jetzige Situation bitte nicht zum Anlass, ihre Fahrzeuge voreilig zu verkaufen, behalten sie die Freude am Oldtimer-Hobby und vor allem: Fahren Sie Fahrzeuge!

Herzlichst, Ihr Dr. jur. Götz Knoop

Fachanwalt Verkehrsrecht
Spezialist Oldtimerrecht



The Corona crisis has also hit the classic car scene. Many events have been cancelled or postponed.

Car dealers, and thus also classic car dealers, are closed, and so the question for all these companies is how to ensure their economic survival in these times.

A small contribution could be made here by the emergency aid that has been approved by the federal government and will be handled by the individual federal states. Eligibility is subject to fulfilment of one of the following four requirements:

filment of one of the following four requirements:

- More than half of pre-March 1st orders failed to materialise in March.

- Anyone who records a 50% drop in turnover in the month in which the application is made compared with the same month as well as the two preceding months of the previous year.

- Sales were severely limited by a regulatory requirement in conjunction with the Covid 19 pandemic.

- The available financial resources are not sufficient to finance short-term liabilities such as rents, loans and leasing rates. In the case of closed car dealerships, the conditions for the drop in orders and the closure of operations are likely to be met, so that there is a realistic chance of obtaining financial support. The amount of support is dependent upon the number of employees.

- Companies with up to 15 employees can receive 9,000 euros,
- with up to 10 employees 15,000 euros,
- with up to 50 employees 25,000 euros.

This may only be a small contribution, but nevertheless. The hope remains that we will be able to return to normal public life as quickly as possible, as is being practised in South Korea and Sweden for example, and that the demand for classic vehicles will not cave in. Hence the appeal to all classic car enthusiasts:

Please do not take the current situation as a reason for selling your vehicles in a hurry, keep enjoying our classic car hobby, and above all: drive your vehicles!

Sincerely, Dr. Götz Knoop

Specialist lawyer for traffic law
Specialist in classic car law

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

SPORT UNITES US – DIE #LAUREUSHOMEGAMES

SPORT UNITES US – THE #LAUREUSHOMEGAMES



Sport Unites Us – Das Motto zum 20-jährigen Jubiläum der Laureus Sport for Good Stiftung ist momentan wichtiger denn je. In der aktuell weltweit schwierigen Situation durch die Covid-19-Krise hat es sich die Laureus Sport for Good Foundation Germany, Austria zum Ziel gemacht, auch abseits von ihrer Kerntätigkeit, der Förderung von sozialen Sportprojekten für Kinder und Jugendliche, die Menschen in ihrem Alltag zu Hause zu unterstützen. Es wird deutlich: Covid-19 und die Probleme, die das Virus mit sich bringt, betreffen uns alle. Das Motto des 20-jährigen Jubiläums von Laureus: „Sport Unites Us“ ist dabei so passend wie selten zuvor.

Mit den #LaureusHomeGames startet eine Kampagne, die in Zeiten der sozialen Isolation eine gemeinschaftliche Kraft entfaltet und die der Welt zeigt: „Sport Unites Us!“. Die kurzen Videos der Laureus Home Games richten sich an alle Kinder und ihre Familien. Gezeigt werden Übungen die zum Nachmachen, zur Inspiration oder auch nur zur Ablenkung dienen sollen. Unterstützung kommt dabei von den Laureus Förderprojekten, die einige Übungen, welche sie normalerweise in ihren Trainingseinheiten durchführen, zusammenstellen. Viele der Übungen haben ihren Schwerpunkt nicht nur in dem Kernbereich des jeweiligen Förderprojekts, sondern auch in Bereichen wie Konzentration und Geschicklichkeit. Spielerisch fit und aktiv bleiben und gleichzeitig der Langeweile und Eintönigkeit der momentanen Situation trotzen – das ist das Motto unter dem die #LaureusHomeGames stehen.

Als weiteres Highlight werden einige Übungen der Projekte auch von Botschaftern der Laureus Sport for Good Stiftung vorgemacht. Die bekannten Sportlerinnen und Sportler setzen sich ehrenamtlich zum Teil schon seit vielen Jahren für die Stiftung ein und haben die meisten Projekte schon selbst besucht. Zu sehen sind die Videos der Laureus Home Games auf dem Youtube-Channel der Laureus Sport for Good Stiftung Germany & Austria. Zusätzlich werden sie von der Stiftung, den Botschaftern und den Förderprojekten auf Instagram und Facebook geteilt, sodass ein breites Netzwerk entsteht und viele Leute von den Übungen profitieren, mitmachen, und Teil der Sport for Good Bewegung werden.

Sport Unites Us – the motto for the 20th anniversary of the Laureus Sport for Good Foundation is more important now than ever. In the current difficult situation worldwide due to the Covid 19 crisis, Laureus Sport for Good Foundation Germany, Austria has set itself the goal of supporting people in their everyday life at home, including away from their core activities supporting social sports projects for children and adolescents. It is clear that Covid-19 and the problems the virus brings with it are affecting us all. The motto for Laureus's 20th anniversary, „Sport Unites Us“, is as fitting as seldom before.

#LaureusHomeGames marks the launch of a campaign that, in times of social isolation, unfurls a collective power that shows the world that „Sport Unites Us!“. The short videos about the Laureus Home Games are aimed at all children and their families. They show exercises that are intended to be imitated and to serve as an inspiration or a distraction. Support is provided by the Laureus sponsorship projects, which put together some of the exercises they normally do in their training sessions. Many of them focus not only on the core area of the respective sponsorship project, but also on aspects such as concentration and skills. Staying fit and active in a playful manner while at the same time withstanding the boredom and monotony of the current situation – that is the motto of #LaureusHomeGames.

As a further highlight, some of the project exercises are also demonstrated by Laureus Sport for Good Foundation ambassadors. The well-known sportsmen and women have been working voluntarily for the foundation for many years and have already visited most of the projects themselves. The Laureus Home Games videos can be seen on the YouTube channel of Laureus Sport for Good Foundation Germany & Austria. They are also being shared by the foundation, ambassadors and sponsoring projects on Instagram and Facebook, creating a wide-ranging network and enabling many people to benefit from the exercises, to join in and to become part of the Sport for Good movement.

MOTORWORLD Classics

BODENSEE

DIE VERANSTALTUNG WIRD VERSCHOBEN!

SEE YOU 2021!

MESSE FRIEDRICHSHAFEN



WWW.MOTORWORLD-CLASSICS-BODENSEE.DE



Neben dem Aspekt der Ablenkung und Freude, die durch den Sport und die Laureus Home Games in die Wohnungen der Kinder und ihren Familien gebracht werden soll, möchten wir, trotz der spaßigen Gestaltung, den Fokus auch auf die ernste Thematik hinter den Videos lenken. Denn genau wie bei vielen anderen Arbeitsplätzen ist eine normale Durchführung der Tätigkeiten auch bei den Förderprojekten weitestgehend nicht möglich. Dabei wären sie jetzt noch einmal wichtiger, um den Kindern und Jugendlichen einen Anlaufpunkt in dieser schwierigen Zeit bieten zu können. Zukunftsängste und Ausgangsbeschränkungen verschärfen an vielen Stellen die Situation und Schwierigkeiten der Kinder und Jugendlichen, die bis hin zu häuslicher Gewalt reichen kann. Umso wichtiger ist es, dass die Förderprojekte nach der Krise ihre Arbeit wieder aufnehmen können. Damit aber diese sozialen Sportprojekte überhaupt noch über die finanziellen Mittel verfügen, um den Kindern und Jugendlichen nach dieser Krisensituation in deren Leben Halt und Perspektiven geben zu können, versucht Laureus Sport for Good durch zusätzliche Finanzspritzen die Projektarbeit nachhaltig abzusichern. Hierfür sind wir auf Ihre Spenden angewiesen. Helfen Sie uns, diese Zufluchtsorte der betroffenen Kinder am Leben zu halten!

Alongside the aspects of distraction and pleasure that sport and the Laureus Home Games aim to bring into the homes of the children and their families, despite their fun design we would also like to focus on the serious subject matter behind the videos. This is because, as is the case with many other workplaces, it is largely impossible to carry out the activities in a normal manner at the sponsoring projects as well, although they would now be even more important for offering children and adolescents a point of contact at this difficult time. In many places, fears about the future and restrictions on leaving the home are aggravating the situation and difficulties of the children and young people, which can even develop into domestic violence. It is all the more important that the sponsoring projects are able to resume their work after the crisis. However, in order to ensure that these social sports projects still have the financial resources to offer stability and prospects for children and adolescents in their lives after this critical situation, Laureus Sport for Good is striving to secure the project work on a sustainable basis with additional financial support. To achieve this we are dependent upon your donations. Help us to preserve these sanctuaries for the affected children!

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.

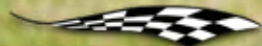
Laureus Sport for Good Foundation Germany, Austria
IBAN: DE70600700700171819607
BIC: DEUTDESSXXX
Bank: Deutsche Bank Stuttgart

MOTORWORLD
BULLETIN

AUKTION: FIAT 8V VIGNALE

Von allen berühmten italienischen Autoherstellern ist Fiat eigentlich nicht für aufwändig karossierte Grand Turismo-Modelle bekannt. Die ersten Motoren des italienischen Autoherstellers waren Vierzylinder mit oft sehr platzinehmenden Ausmaßen. Fiat produzierte 1907 seinen ersten Sechszylindermotor und von 1921 bis 1922 sogar einen V-12. Erst 1952 produzierte Fiat einen Motor mit acht Zylindern, und das Fahrgestell und die Karosserie, in denen er sich befand, waren ebenso speziell wie der Motor.

Of all the famed Italian automakers, Fiat is not normally recognized for their lavish coach-built grand touring cars. The Italian automaker's first engines were four-cylinder units, often of gargantuan proportions. Fiat produced its first six-cylinder engine in 1907 and even a V-12 from 1921 to 1922. However, it was not until 1952 that Fiat would produce an engine with eight cylinders, and the chassis and bodies it resided in were just as special as the engine.





Der Tipo 104-V8-Motor zeichnete sich durch eine 70-Grad-Architektur und fortschrittliche, vom Rennsport inspirierte Komponenten aus. Darunter eine Lamellenwanne aus Aluminium, eine geschmiedete Kurbelwelle, polierte Einlässe und Anschlüsse sowie röhrenförmige Auspuffkrümmer aus rostfreiem Stahl, die alle von Fiats renommiertem technischen Direktor Dante Giacosa zur Verfügung gestellt wurden. Es wurde in ein leichtes Chassis eingebaut und mit sportlicher Karosserie ausgestattet. Dieses 8-V, oder auf Italienisch Otto Vu genannte Modell, wurde mit 114 Modellen nur zwei Jahre lang gebaut und ist bis heute eines der legendärsten Kraftfahrzeuge der Marke. Es war das Highlight des Genfer Salons im März 1952, und es versteht sich von selbst, dass dieser neue Fiat von der Automobilpresse viel Aufmerksamkeit erhalten hat. Mit seinem leistungsstarken neuen Kraftwerk, das mit der Karosserie des besten Karosseriebauers der Welt ausgestattet war, überzeugte es jeden davon, dass dies im wahrsten Sinne des Wortes ein wirklich besonderes Automobil war.

The 8V's Tipo 104 engine featured 70-degree architecture and advanced racing-inspired components, including a finned aluminum sump, forged crankshaft, polished intakes and ports, and tubular stainless-steel exhaust manifolds, all of them courtesy of Fiat's renowned technical director, Dante Giacosa. It was installed in a lightweight chassis and dressed in sporting-oriented custom coachwork.

This 8V model, or Otto Vu in Italian, was built for two years only, in 114 examples, and it remains one of the marque's most legendary motor cars to this day. It was the star of the Geneva Salon in March 1952, and it goes without saying that this new Fiat got lots of attention from the motoring press. With its potent new power plant, which was clothed by bodies designed by the world's finest coachbuilders, everyone knew that this was truly a special automobile in every sense of the word.





Zu den schönsten, dramatischsten und sicherlich ungewöhnlichsten Karosserien des 8-V-Chassis gehörte der Demon Rouge, ein einzigartiges Showcar, das von Giovanni Michelotti entworfen und bei Vignale gebaut wurde. Es war eine von nur fünf Coupé-Karosserien, die Vignale für den 8V produzierte.

Der schwarz-purpurrote „Red Devil“ war eine Demonstration von Michelottis fast ungezügelter Kreativität und zeigte eine lange, sich verjüngende Nase, wobei die Scheinwerfer in den ovalen Kühlergrill an der Spitze eingebaut waren. Es wurden keine Stoßstangen eingebaut, wodurch die reibungslose Aerodynamik des Designs erhalten blieb. Das ungewöhnlichste und umstrittenste Merkmal war die Dachlinie, eine Plexiglasplatte, die sich nach hinten ausdehnte und eine Lippe über die umlaufenden Heckleuchten bildete, um so das Glas bei schlechtem Wetter sauber und trocken zu halten.

Demon Rouge gab sein Debüt auf dem Turiner Autosalon 1953, wo seine Aggressivität sehr gut zur Schau gestellt wurde. Vignale bemerkte es und Michelotti folgte mit einer subtileren Variation des gleichen Themas, diesem Auto, das auf 8-V-Chassis Nr. 106.000080 aufgebaut wurde.

Among the most beautiful, dramatic, and certainly unusual bodies on the 8V chassis was the Demon Rouge, a unique show car designed by Giovanni Michelotti and built by Vignale. It was one of only five coupe bodies produced by Vignale for the 8V. A demonstration of Michelotti's almost unbridled creativity, the black-and-crimson "Red Devil" featured a long, tapered nose, with the headlamps moved within an oval grille at the tip. No bumpers were fitted, preserving the smooth aerodynamics of the design. The most unusual and controversial feature was the roofline, a Plexiglas panel that at the rear extended to form a lip over the wrap-around backlight, helping to keep the glass clean and dry in poor weather.

Demon Rouge made its debut at the 1953 Turin Motor Show, where its aggressiveness was very well received. Vignale took notice, and Michelotti followed up with a subtler variation on the same theme, this car, constructed on 8V chassis no. 106.000080.

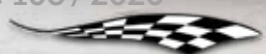
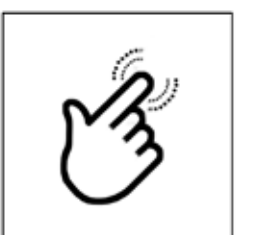




Die eher unkonventionelle und polarisierende Dachlinienführung wurde durch ein gefälligeres Design mit einer würdevolleren umlaufenden Heckscheibe und sehr schmalen vorderen und hinteren Säulen ersetzt, ähnlich wie bei Michelotti und Vignale bei mehreren Ferrari-Berlinettas der damaligen Zeit. Die Front-End-Behandlung war die gleiche wie beim Demon Rouge, einschließlich der Scheinwerfer im ovalen Kühlerinlass. Die wunderschönen Kurven der Türen und der verchromte Lufteinlass, der in einen einzelnen, sich verjüngenden Streifen oben auf der Motorhaube eingepasst ist, steht für Michelottis Handschrift. Das Heck war scharf abgeschnitten, und die hinteren Kotflügel bildeten kleine Flossen auf beiden Seiten des abfallenden Fastback-Hecks.

The rather unconventional and polarizing roofline treatment was replaced by a more dignified wraparound rear window and very narrow front and rear pillars, similar to Michelotti and Vignale's work on several Ferrari berlinettas of the time. The front-end treatment was the same as the Demon Rouge, including the headlights moved within the oval radiator shell, the gorgeous curves of the doors, and Michelotti's trademark chromed air intake fitted into a single bold, tapered stripe along the top of the hood. The tail was sharply cut off, with the rear fenders forming small fins on either side of the sloping fastback rear deck.

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





JÜRGEN LEWANDOWSKI's BÜCHERECKE

<<IM ÜBRIGEN GING MAN ZU FUSS>>

DER GROSSE BRUDER

Ich gestehe, dass ich ein Faible für ungewöhnliche Themen habe – ich bewundere Autoren, die sich an Themenkreise heranwagen, die so speziell sind, dass man sich fragt: „Wie kann man nur auf so ein Thema kommen?“ – ergänzt mit der Frage: „Welche Verlage lassen sich auf derartige Themen ein?“ Und dann liegt das Werk auf dem Tisch und es eröffnet einem neue Welten, die sich bis dahin nie einem erschlossen hatten. So erging es mir, als ich von dem Buch »Im Übrigen ging man zu Fuss« erfuhr – erschienen bei LIBRUM-Publishers in Basel. Endgültig neugierig machte dann der Untertitel Alltagsmobilität in der Schweiz von 1848 bis 1939. Nicht weniger als 240 Seiten zu einem bis dato nie angedachten Thema, dass sich dann bei der Lektüre als immer spannender herauskristallisierte – was für eine faszinierende Doktor-Arbeit für die Philosophisch-Historische Fakultät der Universität Bern.

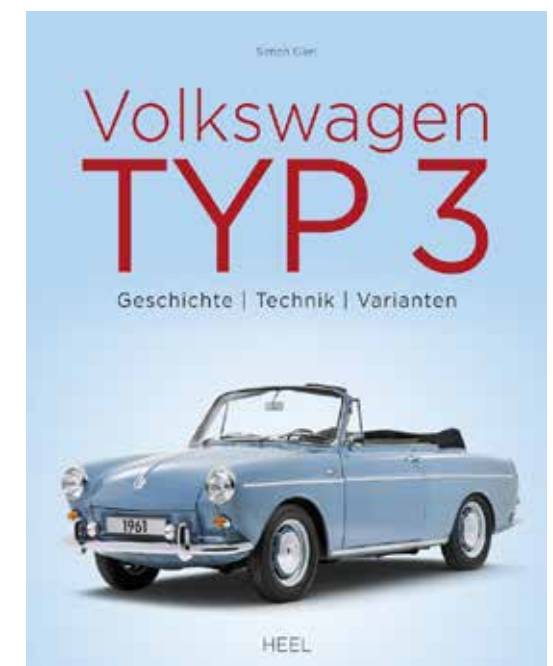
Eine beeindruckende Fleißarbeit, in der die Entwicklungen der Alltagsmobilität in der Schweiz von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Zweiten Weltkrieg herausgearbeitet wird. So erfährt man, dass das ausgebaute Straßen- und Schienennetze sowie moderne Verkehrsmittel bei alltäglichen Mobilitätsbedürfnissen und -praktiken eine eher untergeordnete Rolle spielten. Mangelnde Alternativen, geringe finanzielle Handlungsspielräume, kleine räumliche Aktionsradien, starre Mobilitätsmuster, ein dürrtiger Straßenzustand, eine hohe Pannenanfälligkeit der Automobile und die beengten Raumverhältnisse in Eisenbahnen und Trams dazu bei, dass das Zu Fußgehen in großen Teilen der Bevölkerung bis 1939 die vorherrschende Mobilitätspraxis blieb. Ein faszinierendes Abbild einer noch nicht so lange zurückliegenden Zeit – und die perfekte Vorlage für eine großartige Ausstellung im Verkehrshaus in Luzern.



Benjamin Spielmann, Alltagsmobilität in der Schweiz von 1848 bis 1939, LIBRUM Publishers, Basel / Frankfurt, € 65,-.

Wenn von der VW-Vergangenheit gesprochen wird, ist der Blick auf den VW-Käfer unvermeidlich – er hat nicht nur automobile Geschichte geschrieben, sondern auch das Wirtschaftswunder massiv beeinflusst und die Basis für einen Weltkonzern gelegt. Trotz seines Erfolgs gab es jedoch schon relativ rasch – was bei steigendem Einkommen nicht wirklich verwundert – bei den Händlern und den Käufern den Wunsch nach einem größeren Modell. Wobei es nicht um Luxus oder ausgefallene Technik ging, das war bei einer Firma, die den Begriff „Volk“ im Namen trug, weder vermittelt- noch darstellbar. Es sollte bis 1961 dauern, bis die Wolfsburger mit dem schlicht Typ 3 getauften Fahrzeug den Schritt nach oben wagten.

Der in Australien geborene Simon Glen ist sein seiner Jugend ein Fan des Typ 3 – und die Tatsache, dass er nicht weniger als sieben dieser Fahrzeuge besitzt, fährt und restauriert, ist eine gute Basis für sein Werk zu diesem oft verkannten Automobil. Erstaunlicherweise gibt es bislang nur wenig Literatur zum Typ 3, der – wie man es nicht anders erwarten konnte – einen luftgekühlten Heckmotor, einen Zentralrohrrahmen und eine ziemlich biedere Karosserie besaß. Zuerst mit einem 1300er-Motor, später mit 1,5 Liter Hubraum ausgestattet bot er keine überragenden Fahrleistungen und auch nicht wirklich sehr viel mehr Raumangebot. Aber er verband die Qualitäten des Käfers und des Händlernetzes mit einer anderen Karosserie für diejenigen, die keinen Käfer mehr sehen konnten. Doch der eigentliche Geniestreich war dann der Variant, der als geräumiger Kombi VW-Tugenden mit einem großen Kofferraum anbot. Simon Glen hat sich – neben der Genese des Typ 3 – aber auch intensiv mit den Modell-Varianten und Show-Cars weltweit beschäftigt. Ein vergnüglicher, interessanter Band, der dem vermeintlich langweiligen Typ 3 ein würdiges Denkmal setzt.



Simon Glen, Volkswagen Typ 3, Geschichte / Technik / Varianten, Heel-Verlag, Königswinter, € 35,-.



PANACHE SMAUG

Die Custom-Motorrad-Schmiede Panache Custom hat kürzlich ihr zweites Bike vorgestellt. In rund 550 Arbeitsstunden verpassten die französischen Newcomer einer 1977er Yamaha XS360 ein völlig neues Aussehen. Das neue Design der Maschine stammt aus der Welt der Uhrmacherkunst und lehnt sich ganz besonders ans Design der Rolex Daytona 16523 Zenit Phase 2 an.

The custom motorcycle manufacturer Panache Custom recently presented its second bike. In around 550 working hours, the French newcomers of a 1977 Yamaha XS360 missed a completely new look. The new design of the machine comes from the world of watchmaking and is particularly based on the design of the Rolex Daytona 16523 Zenit Phase 2.



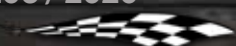


Und das sowohl in der Farbe, als auch in manchen kleinen Details. „Mechanische Uhrwerke und Motorräder sind zwei Welten, die eine gemeinsame Leidenschaft für Präzisionsmechanik nähren und drücken den ständigen Wunsch aus, Grenzen der technischen und ästhetischen Innovation zu überschreiten,“ so Panache Customs.

1975 begann der japanische Hersteller Yamaha darüber nachzudenken, ein Motorrad für den US-amerikanischen Markt zu konstruieren. Die Käuferchaft in den USA wollte keine Zweitakt-Motorräder mehr und begann sich immer mehr den Viertakt-Motor-Varianten zuzuwenden. Diese waren zwar nicht effizienter, aber deutlich besser, günstiger und zuverlässiger. Die XS 360 war das erste Motorrad der Marke Yamaha, dass mit einem Viertakt-Motor, Leichtmetallfelgen und Scheibenbremse am Hinterrad ausgestattet war.

And that in both the color and some small details. „Mechanical movements and motorcycles are two worlds that nurture a shared passion for precision mechanics and express the constant desire to push the boundaries of technical and aesthetic innovation,“ said Panache Customs.

In 1975, the Japanese manufacturer Yamaha began to think about designing a motorcycle for the US market. The buyers in the USA no longer wanted two-stroke motorcycles and began to turn more and more to the four-stroke motor variants. Although these were not more efficient, they were significantly better, cheaper and more reliable. The XS 360 was the first motorcycle from the Yamaha brand to be equipped with a four-stroke engine, alloy wheels and disc brakes on the rear wheel. Marketing of the XS 360 began in 1977.



Die Vermarktung der XS 360 begann 1977. Nach knapp einem Jahr wurde die Produktion eingestellt, deshalb sind diese Modelle heute nicht mehr häufig zu finden. Ein Grund, weshalb sich der Kunde von Panache genau dieses Motorrad als Basis für die Modifikationen durch Panache Customs ausgesucht hatte. Die Maschine wurde in der Nähe von Stuttgart gefunden und hatte nur 40.000 Kilometer auf dem Tacho.

The marketing of the XS 360 began in 1977. After almost a year, production was discontinued, which is why these models can no longer be found today. One reason why the Panache customer chose this motorcycle as the basis for the modifications by Panache Customs. The machine was found near Stuttgart and had only 40,000 kilometers on the odometer.

Der Motor wurde vollständig revidiert und das Abgassystem erneuert. Der Schalldämpfer sowie alle Rohre erhielten eine Keramikbeschichtung. Der Tank und das Heck wurden aus Aluminium gefertigt. Der Lenker sitzt auf einer YSS Gabel. Das Hinterrad schwingt an Hagon Druck-Stoß-Dämpfern. Ein TRW-Lucas Handlebar mit Biltwell Griffen dient als Lenkeinheit. An der vorderen Felge sitzen zwei Bremsscheiben.

The engine has been completely revised and the exhaust system replaced. The silencer and all pipes were given a ceramic coating. The tank and the rear were made of aluminum. The handlebar sits on a YSS fork. The rear wheel swings on Hagon shock absorbers. A TRW-Lucas handlebar with Biltwell handles serves as the steering unit. There are two brake discs on the front rim.





Der Master-Zylinder wurde gegen einen Brembo-Hauptzylinder ausgetauscht. Alle Scheinwerfer und Lichter wurden gegen LED Leuchten ausgetauscht. Eine Lithium-Batterie und eine entsprechende Sachse-Steuereinheit für Lithium-Batterien sorgen für die Bordspannung.

Farblich passt sich das Motorrad an die Vorgaben des Rolex Daytona-Designs an. Rahmen und fast alle Anbauteile sind in Tiefschwarz gehalten. Einige Highlights wie die vordere und hintere Bremsscheibenaufnahme und die Kette sind in Goldorange gehalten. Den Tank ziert ein goldfarbener Kreis wie in dem Ziffernblatt der Rolex.

Panache Custom setzte mit dem ersten Modell aus seiner Manufaktur auf die Idee, die Motorräder nach einem Drachen zu benennen. Das erste Modell hieß „Falkor“ und die neueste Maschine „Smaug“, wie Tolkiens Drache im Hobbit-Epos. Der wilde und optisch atemberaubende Charakter des Motorrads wird diesem Namen sicherlich auch gerecht.

The master cylinder was replaced by a Brembo master cylinder. All headlights and lights were exchanged for LED lights. A lithium battery and a corresponding Saxon control unit for lithium batteries provide the on-board voltage.

The color of the motorcycle adapts to the specifications of the Rolex Daytona design. The frame and almost all attachments are in deep black. Some highlights such as the front and rear brake disc mount and the chain are held in gold orange. The tank is adorned with a gold-colored circle as in the Rolex dial.

With the first model from its manufacture, Panache Custom came up with the idea of naming the motorcycles after a kite. The first model was called „Falkor“ and the newest machine „Smaug“, like Tolkien's dragon in the Hobbit epic. The wild and visually breathtaking character of the motorcycle certainly lives up to this name.

ZENVO TSR-S

Zenro hat seinen neuesten Auftrag TSR-S zusammen mit weiteren Entwicklungen des dänischen Hyperautoherstellers vorgestellt. Dieses Exemplar des 1177 PS starken V8-TSR-S-Modells mit zwei Kompressoren, die für den Straßenverkehr zugelassene Variante des TSR-Rennstreckenfahrzeugs, erhielt zahlreiche maßgeschneiderte Details und ist das erste Auto mit vollständig fragmentierten Kohlenstoff-Rädern, die in Eigenregie von Zenro entworfen, entwickelt und gebaut wurden, sowie mit individuellen Designs aus Kohlenstoff innerhalb der freiliegenden Karosserieteile.

Zenro has revealed its latest commission TSR-S alongside further developments from the Danish hypercar manufacturer. This example of the 1177bhp twin-supercharged V8 TSR-S model, the street legal variant of the TSR track car, has received numerous bespoke touches and is the first car to receive full fragmented carbon fibre wheels designed, developed and built in-house by Zenro as well as individual weave designs within the exposed carbon fibre body sections.





In Anlehnung an die dänischen Designideale von Innovation und Kreativität ist das geometrische Muster aus Kohlefaser, das im blau getönten Mittelstreifen sichtbar ist, eine Weiterentwicklung der führenden Kohlefasertechnologie und Personalisierungsoptionen von Zenvo, wie die Z-S Modelle. Diese Technik wurde auch bei freiliegenden Karbonfaser-Seitenkapseln angewendet, wobei das Zenvo-Logo in einem gegenüberliegenden Fischgrätmuster im Material prangt.

Diese neuen Webmuster, die kundenspezifisch zugeschnitten werden können, werden mit Kohlefaser geformt und von Zenvos Fachkräften von Hand verlegt.

Dies gilt auch für die neuen fragmentierten Karbonräder, bei denen jedes winzige Fragment von Hand geschnitten und fachmännisch geschichtet wird, um das besondere Finish zu erzielen. Diese wiegen etwa 15 Kilogramm weniger als die Aluminiumvarianten. Wie bei allen Kohlefaserarbeiten bei Zenvo, von den Karosserieteilen bis zu den Fußmatten, werden diese Komponenten im eigenen Haus unter Verwendung einer Kombination aus modernster Technologie und menschlicher Handwerkskunst mit unzähligen Personalisierungsoptionen hergestellt. Für jedes Rad benötigen zwei Techniker ungefähr eine Woche. Das gesamte sichtbare Karbon auf dem Auto kann farblich getönt werden, einschließlich der Räder, und Kunden können einzelne Abschnitte in unterschiedlichen Karbon-Ausführungen angeben.

Following Danish design ideals of innovation and creativity, the geometric pattern carbon fibre visible within the blue tinted central stripe is a further evolution of Zenvo's class leading carbon fibre technology and personalisation options, such as the bespoke 'watermark' carbon fibre graphics featured on previous TSR-S models. This technique has also been used on the exposed carbon fibre side pods, with the Zenvo logo emblazoned within the material in an opposing herringbone pattern.

These new weave patterns, which can be tailored to the client's specification, are formed within the carbon fibre and are hand-laid by Zenvo's craftsmen.

So too are the new fragmented carbon wheels, with each minute fragment hand-cut and expertly layered to create the special finish and weigh some 15 kilograms less than the aluminium variants. As with all carbon fibre work at Zenvo, from the body panels to the floor mats, these components are created in-house using a combination of cutting-edge technology and human craftsmanship with countless personalisation options. Each wheel takes two technicians roughly one week to create. All visible carbon on the car can be colour tinted, including the wheels, and clients can specify individual sections in differing carbon finishes.



Ebenfalls vorgestellt wird heute die neueste Antriebsstrangentwicklung von Zenvo, einer Hybridvariante des 7-Gang-Schaltgetriebes mit schraubenförmig geschnittenen Zahnradern, die zu einem Markenzeichen der Marke geworden sind. Dieses Getriebe bietet dem Fahrer zwei umschaltbare Modi, Straße und Rennen, die über eine taktile Aluminiumschaltanlage am Lenkrad gesteuert werden. In der Straßeneinstellung werden die Änderungen elektronisch unterstützt, um die übliche Härte einer herkömmlichen „dog-box“ zu beseitigen, während der Rennmodus außergewöhnlich schnelle und direkte mechanische Änderungen ermöglicht, die normalerweise nur in vollwertigen Rennwagen angeboten werden. Die neueste Entwicklung dieses innovativen Getriebes ist das Zufügen eines Hybridmoduls, das eine Leistungssteigerung, eine weitere Traktionskontrolle und sogar das Zufügen eines achten Vorwärtsgangs mit Elektromotor für Rückwärtsantrieb ermöglicht. Zenvo wird ständig weiterentwickelt. Dieses Getriebe ist die neueste Innovation, die vollständig im eigenen Haus entwickelt wurde und entwickelt wird. Dies wird die Benutzerfreundlichkeit und Leistung aktueller und zukünftiger Modelle verbessern.

Also unveiled today is the latest drivetrain development from Zenvo, a hybrid variant of the 7-speed sequential gearbox with helical-cut dog gears that has become a trademark of the brand. This gearbox offers the driver two changeable modes, Road and Race, controlled by tactile aluminium switchgear on the steering wheel. In its Road setting, the changes are electronically assisted to remove the usual harshness of a traditional 'dog-box' while Race mode allows for exceptionally fast and direct mechanical changes usually only offered in fully fledged race cars. The latest development of this innovative gearbox is the addition of a hybrid module which yields a power boost, further traction control and even the addition of an eighth forward gear with the electric motor providing reverse drive. Zenvo is constantly developing, and this gearbox is the latest innovation designed and undergoing development entirely in-house which will increase the usability and performance of both current and future models.

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





Raum für mobile Leidenschaft.

Mobile passion.