

MOTORWORLD

BULLETIN

Edition 105 / 29. Mai 2020

105

HISTORY SPEED LIFESTYLE



MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG



8



26



36



60



20



46



84



98

INHALT CONTENT

IMPRESSUM IMPRINT

MOTORWORLD GASTRONOMIE ÖFFNET MOTORWORLD GASTRONOMY REOPENS

Wer für die Spritztour am Wochenende noch eine passende Einkuhmöglichkeit sucht, sollte den Absteher zur Motorworld Region Stuttgart und Köln-Rheinland nicht verpassen: Nach langer Corona-Pause dürfen die hier ansässigen Restaurants, Cafés und Biergärten unter den geltenden Auflagen wieder Gäste empfangen

If you're still looking for a suitable destination for a weekend road trip, don't miss out on an excursion to Motorworld Region Stuttgart and Köln-Rheinland. After a long corona break, the restaurants, cafés and beer gardens there are allowed to welcome guests again subject to the prevailing restrictions.

BMW 507

Ein unerfüllter Traum blieb der BMW 507 für die meisten, die sich Mitte der 50er Jahre Gedanken über ein neues Fahrzeug machten. Das elegante Sportcoupé brachte den Herzschlag bei seiner Präsentation auf der Internationalen Automobilausstellung 1955 in Frankfurt zwar auf Hochfrequenz, aber der stolze Preis von 26.000 DM ließ zeitgleich den Atem stocken.

The BMW 507 remained an unfulfilled dream for most of those who were thinking about a new vehicle in the mid-1950s. The elegant sports coupé brought the heartbeat to high frequency when it was presented at the 1955 International Motor Show in Frankfurt, but the proud price of DM 26,000 took the breath away at the same time.

8

4

SUMMER FEELING

Was könnte im Sommer für mehr gute Laune sorgen als eine Fahrt im offenen Wagen? Eine frische Brise um die Nase und schon ist der Spaß perfekt. Wir wollen Ihnen hier einige echte Fahrspaß-Modelle vorstellen. Fahrzeuge mit Sommerfeeling, die allerdings auch nicht alltäglich sind. Manch eines ist sogar als absolutes Unikat zu werten und regt eher zum Träumen an.

What could make a better mood in the summer than a trip in an open car? A fresh breeze around your nose and the fun is perfect. We want to introduce you to some real driving pleasure models. Vehicles with a summer feeling, but they are also not everyday. Some of them can even be regarded as absolutely unique and rather encourage you to dream.

60

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.

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

RESTAURANTS, CAFÉS UND BIERGÄRTEN WIEDER GEÖFFNET NEU: LIFESTYLE-MARKTPLATZ AM WOCHENENDE

**RESTAURANTS, CAFÉS AND BEER GARDENS OPEN AGAIN
NEW: LIFESTYLE MARKET PLACE AT THE WEEKEND**



Wer für die Spritztour am Wochenende noch eine passende Einkaufsmöglichkeit sucht, sollte den Abstecher zur Motorworld Region Stuttgart und Köln-Rheinland nicht verpassen: Nach langer Corona-Pause dürfen die hier ansässigen Restaurants, Cafés und Biergärten unter den geltenden Auflagen wieder Gäste empfangen. Bei schönem Wetter wird auch auf der Terrasse bewirtet.

If you're still looking for a suitable destination for a weekend road trip, don't miss out on an excursion to Motorworld Region Stuttgart and Köln-Rheinland. After a long corona break, the restaurants, cafés and beer gardens there are allowed to welcome guests again subject to the prevailing restrictions. In fine weather, food and beverages are also served on the terrace.



In der Motorworld Region Stuttgart hat das Tower 66 Steakhouse ebenso wie das Ristorante Da Signora, das Café Reimann und das Restaurant „Pick up“ im V8 Hotel wieder für Gäste geöffnet. Die Brauerei Wichtel bietet allerlei Köstlichkeiten für den Verzehr vor Ort an – auch der angrenzende Biergarten hat geöffnet. Im Check Inn Foodport Restaurant können Speisen und Getränke ebenfalls wieder verköstigt werden. Geschäftsführerin Cassandra Bindel hat die Corona-Pause für innovative Ideen genutzt und sich etwas ganz Besonderes einfallen lassen: Direkt vor dem Check-Inn Restaurant hat sie zusammen mit ihren Mitarbeitern den Check-Inn-Markt mit Lifestyle-Charakter realisiert. Samstags und sonntags werden hier von 10 bis 17 Uhr regionale Feinkostprodukte wie Brände und Weine, Obst und Gemüse, Tee-sorten, Deko-Artikel sowie Pflanzen und Blumen angeboten.

At Motorworld Region Stuttgart, the Tower 66 Steakhouse together with Ristorante Da Signora, Café Reimann and the „Pick up“ restaurant in the V8 Hotel have reopened for guests. The Wichtel brewery offers all kinds of delicacies for consumption on the premises – the adjacent beer garden is also open. The Check Inn Foodport Restaurant is likewise serving food and beverages again. Managing Director Cassandra Bindel has used the corona break to develop innovative ideas and has come up with something very special: Right in front of the Check-Inn Restaurant, she and her staff have realised the Check-Inn Market with a lifestyle character. On Saturdays and Sundays, regional delicatessen products such as spirits and wines, fruit and vegetables, teas, decorative articles, as well as plants and flowers, are on sale here from 10 a.m. to 17 p.m.

FOTOS: Check Inn, Da Signora, Tower 66 Steakhouse, Wichtel.



FOTOS: Abacco's Steakhouse, Moto Foodgarage, Kay MacKenneth

Schlemmen und Genießen ist ab sofort auch wieder in der Motorworld Köln-Rheinland möglich. In der MOTO Foodgarage werden Pizza, Pasta und Burger wie gewohnt am Tisch serviert und auch das Team vom Abbacco's Steakhouse freut sich, wieder Gäste im Restaurant begrüßen und bewirten zu können. Für alle Rennsport-Fans gibt es eine weitere positive Nachricht: Die Michael Schumacher Private Collection ist für Besucher wieder zu den gewohnten Öffnungszeiten zugänglich. Entsprechend der Auflagen haben die gastronomischen Betriebe an den beiden Motorworld-Standorten alle Hygiene- und Sicherheitsvorkehrungen getroffen und heißen nun Gäste wieder herzlich willkommen!

Weitere Informationen zu den Gastronomiebetrieben und den Öffnungszeiten auf www.motorworld.de.

Feasting and enjoyment are now possible again at Motorworld Köln-Rheinland as well. In the MOTO Foodgarage, pizza, pasta and burgers are served at the table as usual, and the team from Abbacco's Steakhouse is also looking forward to welcoming and serving guests in the restaurant again. There are positive news for all racing fans as well: The Michael Schumacher Private Collection is open to visitors again during the usual opening hours.

The catering operators at the two Motorworld locations have taken all the hygiene and safety precautions in line with the applicable regulations and are now warmly welcoming guests again!

Further information about the cafés and restaurants and their opening hours can be found at www.motorworld.de.

BMW 507

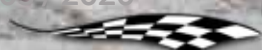
Ein unerfüllter Traum blieb der BMW 507 für die meisten, die sich Mitte der 50er Jahre Gedanken über ein neues Fahrzeug machten. Das elegante Sportcoupé brachte den Herzschlag bei seiner Präsentation auf der Internationalen Automobilausstellung 1955 in Frankfurt zwar auf Hochfrequenz, aber der stolze Preis von 26.000 DM ließ zeitgleich den Atem stocken. Das war kein Fahrzeug für jedermann.

The BMW 507 remained an unfulfilled dream for most of those who were thinking about a new vehicle in the mid-1950s. The elegant sports coupé brought the heartbeat to high frequency when it was presented at the 1955 International Motor Show in Frankfurt, but the proud price of DM 26,000 took the breath away at the same time. It was not a vehicle for everyone.



Klicken Sie das
Symbol um das
Video zu sehen.

Tap the symbol to
see the video





Zwar setzte man bei Mercedes etwa zeitgleich unvergessliche Akzente der Automobilgeschichte mit den 300 SL Roadstern und Flügeltüren, doch die Exklusivität eines BMW 507 ergibt sich heute auch aus der geringen Bauzahl von nur 251 Exemplaren während der vierjährigen Produktionszeit.

Der 507 wurde in Handarbeit in Kleinstserie hergestellt. Die Produktionskosten überstiegen den Verkaufspreis - ein Prestigefaktor bei BMW.

At Mercedes, the 300 SL roadsters and gull-wing doors were used to create unforgettable highlights at the same time in automobile history, but the exclusivity of a BMW 507 today also results from the small number of only 251 units during the four-year production period.

The 507 was handcrafted in small series. Production costs exceeded the selling price - a prestige factor at BMW.



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

Die Allianz Oldtimerversicherung

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

Mehr unter allianz.de/oldtimer

Allianz 



Die „Skulptur auf vier Rädern“ verdankt BMW Albrecht Graf von Goertz. 4,38 m lang, angetrieben durch einen 150 PS-starken Achtzylinder bringt es der schöne Bayer auf 210 km Höchstgeschwindigkeit/Stunde, denn er wiegt mit seiner Komplettkarosserie aus Leichtmetall nur 1.170 Kilogramm.

Er steht auf dem verkürzten Chassis des 502 und teilt dessen Mechanik.

Es gibt Fünfgangschaltung, eine verstellbare Lenksäule und auf Wunsch Sperrdifferential. Die Federung des Fahrzeugs ist weich und weist darauf hin, dass man es bei BMW mit dem 507 nicht auf den extrem sportlichen Kunden abgesehen hatte. Er war die deutsche Antwort auf die erfolgreichen Cabrios aus den USA.

The „sculpture on four wheels“ is thanks to BMW Albrecht Graf von Goertz. 4.38 m long, powered by a 150 hp eight-cylinder engine, the beautiful Bavarian can reach a top speed of 210 km / hour, because his light alloy body weighs only 1170 kg.

It stands on the shortened chassis of the 502 and shares its mechanics.

There is a five-speed gearbox, an adjustable steering column and, on request, a limited-slip differential. The suspension of the vehicle is soft and indicates that the 507 was not aimed at extremely sporty customers at BMW. It was the German answer to the successful convertibles from the USA.



Fahrer und Beifahrer sitzen bequem in den Clubsesseln. Die tief gezogene Seitenlinie vermittelt ein sehr freies Open-Air-Feeling und aus dem Radio in der Mitte des ansprechenden Armaturenbrettes tönt Musik. Der Blick führt über die lange Motorhaube, deren fein gezeichnete Linien die für BMW typische Doppel-Niere zeigen. Aus der Motorhaube herausgearbeitet sind die Scheinwerfer, die dem Fahrzeug in dieser Form das dynamische Aussehen verleihen.

Der BMW 507 war weniger ein rasantes Sportfahrzeug, als ein sportliches Repräsentations-Automobil. Während die Mehrzahl der Deutschen in praktischen Autos wie VW Käfer, Lloyd 600 oder Opel Kapitän fuhren, war der zweisitzige BMW 507 ein rollendes Statement: Wir haben es geschafft.

Driver and front passenger sit comfortably in the club armchairs. The deeply drawn side line gives a very free open air feeling and music sounds from the radio in the middle of the attractive dashboard. The view leads over the long bonnet, whose finely drawn lines show the double kidney grille typical of BMW. The headlights, which give the vehicle its dynamic appearance in this form, are carved out of the bonnet.

The BMW 507 was less a fast-paced sports car than a representative sports car. While the majority of Germans drove in practical cars such as the VW Beetle, Lloyd 600 or Opel Kapitän, the two-seater BMW 507 was a rolling statement: we did it.

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



MONTEVERDI HIGH SPEED 375/4

Peter Monteverdi war ein Werkstattbesitzer und Automobilhändler in der Nähe von Basel in der Schweiz. Zu den Marken, die er vertrat, zählten Ferrari, Lancia, BMW, Jensen und Bentley. Monteverdi war begeisterter Rennfahrer und fuhr regelmäßig Rennen. Ab 1960 baute er zu diesem Zweck seine eigenen Monoposti unter dem Namen „MBM“, Monteverdi Basel Motors. Als Ferrari und Jensen ihren Händlervertrag mit Monteverdi gekündigt hatten, beschloss Peter Monteverdi, auch Grand Turismo und Limousinen zu konstruieren und unter dem Namen Monteverdi anzubieten. Unter anderem entstand die Serie „High Speed 375“. Italienisches Design mit US-amerikanischer Großserientechnik war zwar keine neue Idee, aber er trat damit in Konkurrenz zu Facel Vega, ISO Rivolta, Tomaso und auch Bristol oder Jensen.

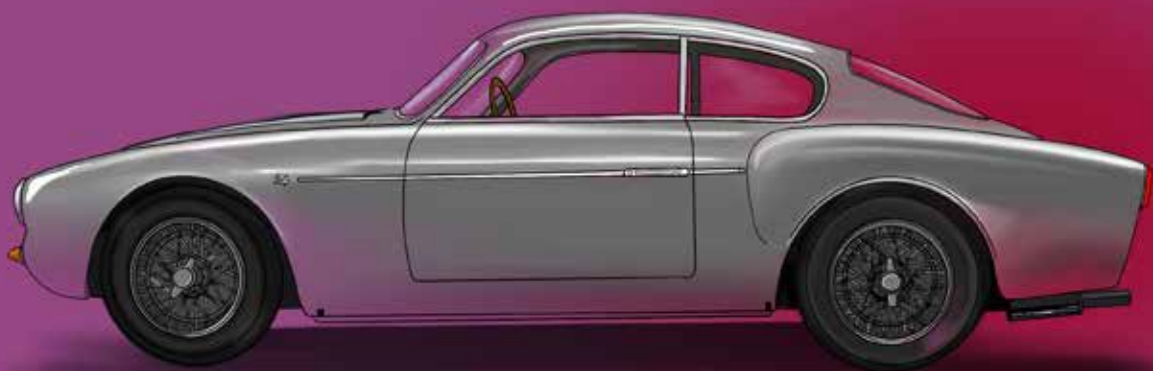
Der Monteverdi High Speed 375/4 ist eine viertürige Limousine, die auf 3,15m verlängert wurde. Der 375/4 war in erster Linie als Luxusfahrzeug gedacht. Die Königsfamilie Al Thani von Katar soll fünf Fahrzeuge bestellt haben. Auch viele weitere Fahrzeuge wurden in den arabischen Raum ausgeliefert. Man nimmt an, dass rund 28 Fahrzeuge des Modells gebaut wurden.

Motor	8-Zylinder-V-Motor
Leistung	340 PS / 250 KW
Vmax	ca. 212 km/h
0-100 km/h	9,8 Sek
ccm	7200 ccm
kg / Leergewicht	1.840 kg
Auktionspreise aktuell (je nach Historie & Zustand)	€ 110.000 - € 140.000
Baujahr	1971 - 1973

QUIZ

SILENT RALLYE

2. Etappe



WILLKOMMEN ZU UNSERER KLEINEN RALLYE

Wir freuen uns, dass Sie uns auf dieser kleinen dreiteiligen Rallye begleiten. Doch freuen Sie sich nicht zu früh, denn das Roadbook hat es in sich. Eine kleine Empfehlung: Lesen Sie die Aufgaben ganz genau durch und betrachten Sie auch alle dazugehörigen Bilder ganz genau. So finden Sie auch ganz sicher den richtigen Weg.

Tragen Sie die Antworten zusammen, denn am Ende sind diese der Schlüssel, um durchs Ziel zu kommen. Dort erwartet Sie eine kleine Überraschung. Aber nur, wenn Sie alle Lösungen und Schlüssel zusammen haben, können Sie erfolgreich durch das Ziel fahren. Viel Glück!

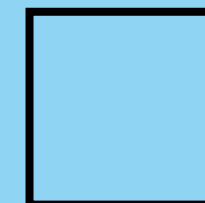
DAS VERFLIXTE ROADBOOK

1. Erfrischende Insel

Der Ort wurde 1806 mediatisiert und trägt sogar gleich zwei Wappen. Eines davon, das ursprüngliche Wappen, eher offiziell. Das zweite Wappen wurde eher in der Neuzeit bekannt, dafür aber in ganz Europa, wenn nicht sogar zum Teil weltweit. Seine Wirkung ist sehr erfrischend. Gesucht ist der vierte Buchstabe des Ortes.



LÖSUNG:





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

FACH-WERKSTÄTTEN
SERVICE-BETRIEBE
SPEZIALISTEN

GLAS
MODE
ACCESOIRES
& LIFESTYLE

HANDEL & SERVICE: OLDTIMER
LUXUSFAHRZEUGE, SPORTWAGEN
MOTORRÄDER

Dienstleister
Service-Agenturen
Handelsflächen
Shops

2. Süße Verführung

Grammatikalisch nicht gerade sehr gelungen wäre der Werbeslogan „Alle tun“. Aber fast jeder hat es schon einmal drauf getan. Wie auch Boris Becker, Mesut Özil, Kevin Kurányi oder auch Arne Friedrich. Dieses Jahr 80 Jahre alt. Pietro war der Vater!



LÖSUNG:

3. C'est la vie!

Im Kreis steht ein Naschwerk, eine Arznei und Aquarium mit vier Zelten. Julius Caesar widmete sich dem Fall höchst persönlich.

Unser Ziel liegt in der heutigen Provinz. Gesucht ist der vierte Buchstabe des Lösungsworts.

LÖSUNG:



4. Legendäres Maß

Die alten Römer maßen unter anderem in pes, cibus und passus. Deshalb beschlossen Renzo, Giovanni und Aymo ihre Strecke 724,93 Leugen lang zu machen. Gesucht ist der Ort, der Weltruhm erlangte und heute das Museum beherbergt.



LÖSUNG:

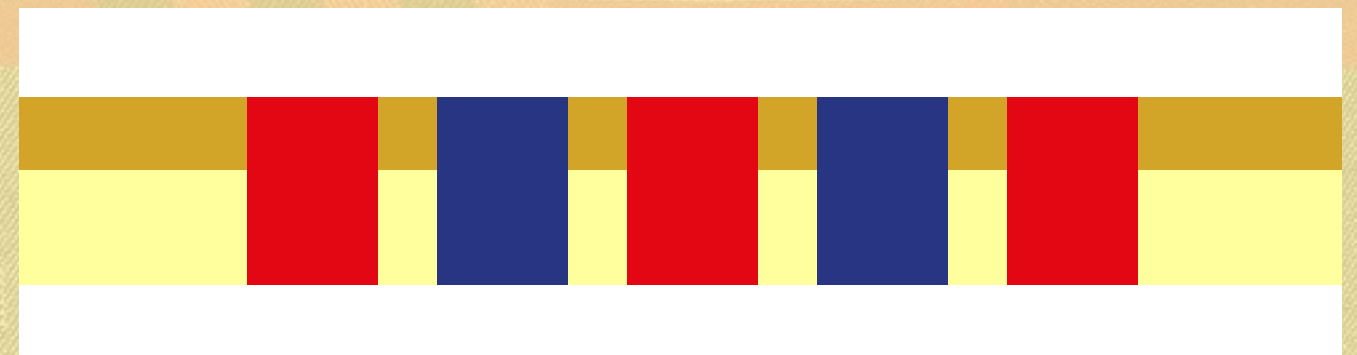
5. Herr der Ringe

Als Brite rauchte er natürlich Zigarre oder Pfeife. Heute in seinen reifen Tagen hat er diesem Laster abgeschworen. Dennoch: mit manchem Laster reist er weiter durch die Lande. Nach letzten Zählungen waren es genau 21 Ringe. Gesucht ist der Name des Herrn mit den (meist) drei Schnallen.

LÖSUNG:

6. Fünf Ringe zählen Fünf

In der Ruhe liegt die Kraft. ZEN wäre eine Gabe bei diesem Ritual. Hintereinander genau 7,38 Meter und 3mm dick verursachen sie dennoch ein großes Durcheinander. Wie heißt der Abgebildete in seiner originalen Sprache?



LÖSUNG:

7. Fast verfahren!

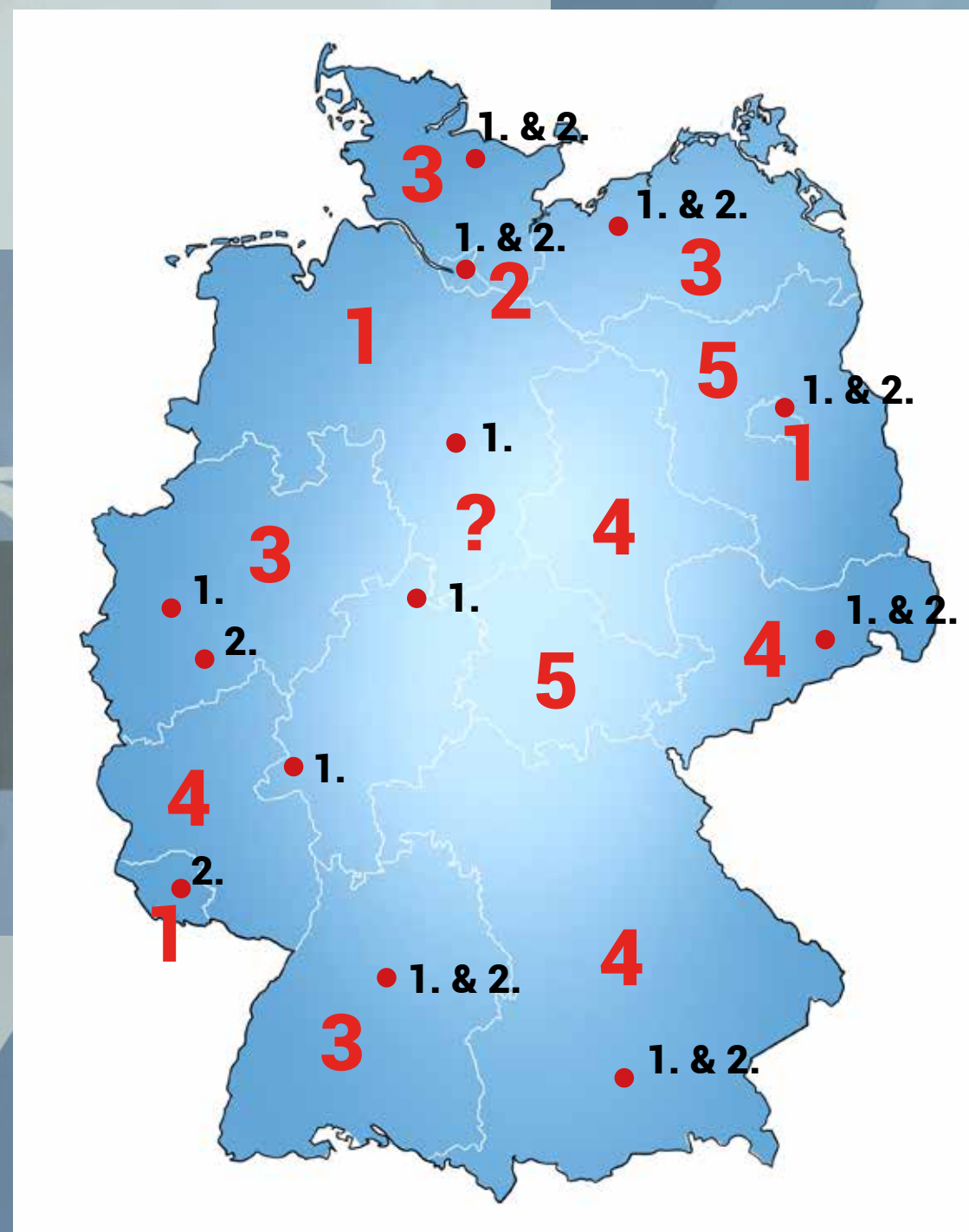
Unser nächstes Ziel liegt auf ein und demselben Breitengrad, nämlich Brasilien und Kalifornien. Beides für Touristen ein beliebter Fotopunkt. Beide Orte entstanden durch einen Fischer. Auf welchem Breitengrad liegen Kalifornien und Brasilien?

LÖSUNG:



8. Primetime

Unser nächstes Ziel ist falsch markiert! Man sieht es hin und wieder innerhalb einer Stunde, aber nur sehr kurz. Gelegentlich sehr bedeckt, doch immer klar und deutlich. Gesucht ist eine Großstadt.



LÖSUNG:

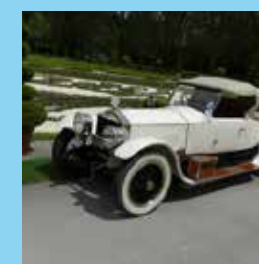
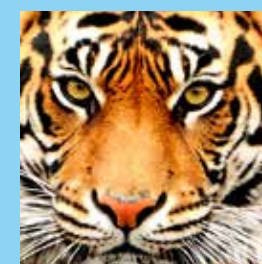
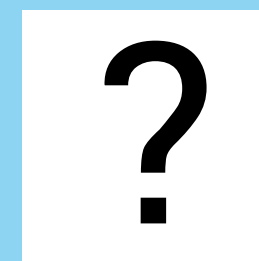
9. Gut gelegen

Auf Seite 22 finden Sie ein Fragezeichen. Welche Zahl muss dort stehen?

LÖSUNG:

10. Gut gepaart

Wir kommen zum Ende der zweiten Etappe. Jetzt ist genaue Beobachtungsgabe gefragt. Welcher Begriff (Deutsch) verbirgt sich hinter dem Fragezeichen?



LÖSUNG:



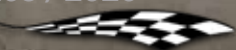
AUDI QUATTRO

Audi dominierte Anfang bis Mitte der 1980er Jahre das Rallyefahren mit einer Vielzahl von quattro-Modellen. Der Rallye-Erfolg der Marke lässt sich bis ins Jahr 1912 zurückverfolgen, als ein Audi Typ C den Sieg bei der Austrian Alpine Rallye feierte. Es war der erste von drei aufeinanderfolgenden Siegen bei der Veranstaltung für den Typ C und Firmengründer August Horch spielte bei diesem berühmten Hattrick eine entscheidende Rolle hinter dem Lenkrad.

Audi dominated rallying in the early to mid-1980s with a wide variety of quattro models. The brand's rally success can be traced all the way back to 1912, when an Audi Type C claimed victory on the Austrian Alpine Rally. It was the first of three back-to-back triumphs at the event for the Type C, and company founder August Horch played a crucial role behind the wheel during this famous hat-trick of wins.



FOTOS:AUDI



Audi 80 Quattro Rallye-Version 2,2 Ltr. Einspritzmotor, 194 PS



Audi Quattro mit permanentem Allradantrieb



Schneller Vorlauf in die Moderne: Als Audi 1978 mit Rallyes begann, war es nicht der quattro mit Allradantrieb, sondern das Modell 80 mit Frontantrieb. Dies war der perfekte Weg, um das Team für die Ankunft des quattro und einen vollständigen Angriff auf die Rallye-Weltmeisterschaft (WRC) im Jahr 1981 fit zu machen.

Der ursprüngliche quattro - oder 'Ur'-quattro, wie er in Deutschland genannt wird - wurde 1981 erstmals gemäß den Vorschriften der Gruppe 4 eingesetzt. Der erste quattro der Gruppe B erschien 1983 und war als A1-quattro bekannt, gefolgt von der leistungsstärkeren A2-Version bald darauf.

Alle drei Versionen des quattro wurden vom Team von Audi UK erfolgreich eingesetzt. 1983 gewann Stig Blomqvist mit dem A1 und dem A2 die britische Rallye-Meisterschaft, bevor er im folgenden Jahr mit Audi Weltmeister wurde. Bei der britischen Meisterschaft 1983 setzte Harald Demuth auch die viertürige Limousine 80 quattro ein.

Der Audi Sport quattro S1 mit kurzem Radstand feierte 1984 sein Großbritannien-Debüt bei der Ulster Rallye, bei der Walter Röhrl die Gegner blitzte. Bis 1985 hatte der geflügelte Sport quattro S1 E2, der ultimative Rallye-quattro, den S1 auf der Weltbühne abgelöst.

Audi UK fuhr 1985 bei zwei Veranstaltungen einen S1 E2 mit Michèle Mouton. Das Team erzielte weitere Erfolge, indem es den S1 einsetzte und 1986 mit Hannu Mikkola die Rallyes National Breakdown und Welsh gewann.

Fast-forward to the modern era: when Audi began rallying in 1978, it was not with the all-wheel-drive quattro, but with the front-wheel-drive 80 model. This was the perfect way to get the team match-fit for the arrival of the quattro and a full assault on the World Rally Championship (WRC) in 1981.

The original quattro - or 'Ur' quattro, as it is known in Germany - was initially rallied under Group 4 regulations in 1981. The first Group B quattro appeared in 1983 and was known as an A1 quattro, with the more powerful A2 version following soon after.

All three versions of the quattro were rallied successfully by the Audi UK team. In 1983, Stig Blomqvist used both the A1 and A2 to win the British Rally Championship, before becoming world champion with Audi the following year. The 1983 British championship also saw Harald Demuth campaigning a four-door saloon 80 quattro.

The short-wheelbase Audi Sport quattro S1 made its UK debut on the 1984 Ulster Rally, where Walter Röhrl blitzed the opposition. By 1985, the winged Sport quattro S1 E2, the ultimate rally quattro, had replaced the S1 on the world stage.

Audi UK ran an S1 E2 for Michèle Mouton on two events in 1985. However, the team continued to find further success by campaigning the S1, winning the National Breakdown and Welsh rallies with Hannu Mikkola in 1986.





Audi Sport debütierte 1987 bei der Rallye Monte Carlo mit seinem 200 quattro, wo Röhrl Dritter wurde. Drei Monate später gewann Mikkola die Safari-Rallye, die Röhrl als Zweiter nach Hause brachte. Die große Executive-Limousine wurde 1988 auch von Audi UK beworben, während ein Audi 90 quattro zu dieser Zeit auch bei Veranstaltungen in Europa auftrat.

Das Team von Audi UK zog sich zum Ende der Saison 1988 zurück und kehrte 1993 mit einem Coupé S2 quattro der Gruppe N für den Shell-Stipendiaten Jonny Milner auf die Rallye zurück. Der Yorkshireman erzielte bei der Pirelli International Rallye einen beeindruckenden fünften Gesamtrang im Straßenfahrzeug. Der bahnbrechende Audi quattro feierte 1980 in London sein Debüt in Großbritannien. Hier erinnern sich fünf ehemalige Mitglieder des Audi UK Rallye-Teams daran, wie er die Welt verändert hat, und wir werfen einen Blick zurück auf die zahlreichen Iterationen des quattro Rallye-Autos.

Harald Demuth - Rallyefahrer

Der zweimalige deutsche Rallye-Meister Harald Demuth half bei der Entwicklung des quattro, setzte sich für die Versionen der Gruppe B und 80 in Großbritannien ein und fuhr in der berühmten Audi-Fernsehwerbung von 1986 einen Audi 100 quattro auf einer schneebedeckten finnischen Schanze.

„Ich bin bei der deutschen Rallye-Meisterschaft für Toyota gefahren, als ich die Wahl hatte, für die Saison 1979 für Audi oder Volkswagen zu unterschreiben. Volkswagen hatte eine hervorragende Bilanz mit dem Golf, aber Audi war bei Rallyes nicht präsent. Es wurde jedoch viel hinter den Händen geflüstert, dass Audi, wie wir sagten, etwas Besonderes im Busch hatte.“

Audi Sport debuted its 200 quattro on the 1987 Monte Carlo Rally, where Röhrl finished third. Three months later, Mikkola won the Safari Rally, chased home by Röhrl in second. The big executive saloon was also campaigned by Audi UK in 1988, while an Audi 90 quattro also appeared on events in Europe around that time.

The Audi UK team withdrew at the end of the 1988 season, returning to the rally stages in 1993 with a Group N Coupé S2 quattro for Shell Scholarship winner Jonny Milner. The Yorkshireman scored an impressive fifth place overall in the road-going-specification car on the Pirelli International Rally.

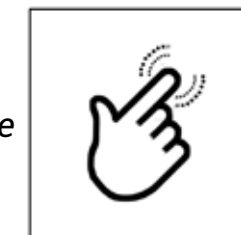
The game-changing Audi quattro made its UK debut in London in 1980. Here, five former members of the Audi UK Rally Team recall how it changed the world, and we take a look back at the numerous iterations of the quattro rally car.

Harald Demuth – Rally driver

Two-time German Rally Champion Harald Demuth helped develop the quattro, campaigned Group B and 80 versions in the UK and drove an Audi 100 quattro up a snow-covered Finnish ski jump in the famous 1986 Audi television advert.

‘I was driving for Toyota in the German Rally Championship when I had the choice to sign for Audi or Volkswagen for the 1979 season. Volkswagen had an excellent record with the Golf, but Audi had no presence in rallying. However, there was a lot of whispering behind hands that Audi had something special waiting in the bush, as we say.’

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



AUTOKINO IN MÜNCHEN UND BÖBLINGEN TÄGLICH AKTUELLE BLOCKBUSTER UND KINOKLASSIKER

**DRIVE-IN CINEMA IN MUNICH AND BÖBLINGEN
DAILY THE LATEST BLOCKBUSTERS AND CLASSIC FILMS**



FOTO: Marc Seibold

Gute Nachrichten für alle Filmfans: Auf dem Gelände der Motorworld München hat das erste Pop-Up-Autokino Münchens eröffnet. Kontaktloser Filmgenuss ist auch im Autokino vor der Motorworld Region Stuttgart möglich. In den kommenden Wochen werden täglich aktuelle Blockbuster und Kinoklassiker gezeigt.

Ein besonderes Kinoerlebnis bekommt man derzeit in der bayerischen Hauptstadt geboten: Bis Ende August verwandelt sich der Parkplatz der Zenith-Halle auf dem Gelände der Motorworld München jeden Abend in ein Autokino. Neben alten Klassikern können sich die Besucher auch auf neue Filmstarts von 2020 freuen. Einlass ist jeweils 60 Minuten vor Vorstellungsbeginn. Um ein kontaktloses Kinoerlebnis zu garantieren, können die Eintrittskarten nur online auf www.popup-autokino-muenchen.de erworben werden.

Good news for all film fans: Munich's first pop-up drive-in cinema has opened on the grounds of Motorworld München. Contactless viewing enjoyment is also possible at the drive-in cinema in front of Motorworld Region Stuttgart. In the coming weeks, the latest blockbusters and cinema classics will be shown every day.

A special cinema experience is currently on offer in the Bavarian state capital. Through to the end of August, every evening the car park at the Zenith-Halle on the grounds of Motorworld München will be transformed into a drive-in cinema. Alongside old classics, visitors can also look forward to new film launches from 2020. Admission is 60 minutes before the start of the performance. To ensure a contactless cinema experience, tickets can only be purchased online at www.popup-autokino-muenchen.de.



FOTO: Julian Reichl



Kino-Feeling kann man aktuell auch im Autokino vor den Toren der Motorworld Region Stuttgart erleben: In Kooperation mit dem Filmzentrum Bären zeigt die Motorworld auf dem Festplatz Flugfeld Böblingen allabendlich nach Einbruch der Dunkelheit einen Kinostreifen auf der rund 16 Meter langen Freiluftleinwand. Das Programm wechselt täglich, sodass für jeden Geschmack etwas dabei sein dürfte. Einfahrt ist jeweils ab 20 Uhr. Tickets können ausschließlich online unter www.kinobb.de gekauft werden.

Mehr Informationen, Online-Tickets und das aktuelle Programm gibt es unter www.popup-autokino-muenchen.de und www.kinobb.de

A cinema feeling can also be experienced at the drive-in cinema before the gates to Motorworld Region Stuttgart. In cooperation with Filmzentrum Baeren, Motorworld is showing a feature film every evening after dark on the 16-metre-long open-air screen on the Böblingen airfield festival site. The programme will be changing daily, so there should be something for everybody's taste. Admission is from 8 p.m. each evening. Tickets can be purchased online only at www.kinobb.de.

More information, online tickets and the current programme are available at www.popup-autokino-muenchen.de and www.kinobb.de

CARS THAT MATTER

DAF

55 SILURO

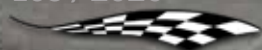
PROTOTIPO

Der Prototyp der so genannten Keilform dürfte der DAF 55 Siluro sein. Der von dem italienischen Designer Giovanni Michelotti in Italien gezeichnete Siluro, was ins Deutsche übersetzt „Torpedo“ bedeutet, ist ein sehr frühes Unikat mit einer sehr deutlichen Keilform. Als Basis für den Prototypen diente der DAF 55 mit einem Renault 1100 Vier-Zylinder-Motor.

The prototype of the so-called wedge shape is likely to be the DAF 55 Siluro. The Siluro, drawn in Italy by the Italian designer Giovanni Michelotti, which translates into „Torpedo“ in German, is a very early unique piece with a very clear wedge shape. The basis for the prototype was the DAF 55 with a Renault 1100 four-cylinder engine.



FOTOS: Kay MacKenneth





Das Zweisitzer-Coupé war wie alle DAF 55-Modelle mit einem einzigartigen Variationsgetriebe von DAF ausgestattet. Inspiriert von den riemengetriebenen Maschinen im Werk kam Huub van Doorne, Mitbegründer von DAF, auf die Idee, ein Autogetriebe mit Riemen herzustellen, und nannte es Variomatik. Es ist in der Tat ein stufenloses, vollautomatisches Getriebe und hat zum Erfolg bei vielen Rallyes beigetragen. Gezeigt wurde der Prototyp erstmals auf dem Genfer Automobilsalon 1968. Giovanni Michelotti hatte einige Modelle des niederländischen Automobilherstellers entworfen. Der Siluro war allerdings sein radikalster Entwurf.

Like all DAF 55 models, the two-seater coupé was equipped with a unique DAF variator. Inspired by the belt-driven machines in the factory, Huub van Doorne, co-founder of DAF, came up with the idea of producing a belt-driven car transmission and called it variator. It is indeed a continuously variable, fully automatic transmission and has contributed to the success of many rallies. The prototype was first shown at the Geneva Motor Show in 1968. Giovanni Michelotti had designed some models of the Dutch car manufacturer. However, the Siluro was his most radical design.



Giovanni Michelotti war ein erfolgreicher italienischer Karosseriedesigner und gestaltete in den 50er und 60er Jahren in seinem Designbüro in Orbassano in der Nähe von Turin etliche Modelle für BMW, Triumph und DAF. Klare Linien, schmale Fensterrahmen und große Fensterflächen waren sein Markenzeichen und zeichneten seine Designs aus.

Giovanni Michelotti hatte den Siluro ins Herz geschlossen und behielt den Prototypen in seinem Besitz. Er pflegte ihn bis zu seinem viel zu frühen Tod 1980. Danach ging das Fahrzeug in den Besitz seines Sohnes über. Dieser stellte den Siluro als Erinnerung an seinen Vater in den Garten, was dem Unikat nicht guttat.

Giovanni Michelotti was a successful Italian body designer and designed numerous models for BMW, Triumph and DAF in his design office in Orbassano near Turin in the 1950s and 1960s. Clear lines, narrow window frames and large window areas were his trademark and distinguished his designs.

Giovanni Michelotti had loved the Siluro and kept the prototype in his possession. He cared for him until his premature death in 1980. After that the vehicle passed into the possession of his son. He put the Siluro in the garden as a memory of his father, which was not good for the unique piece.

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



” INTERVIEW



Volker
ROSE

Wo früher traditionelles Schmiedehandwerk ausgeübt wurde, stehen heute Oldtimer, Motorräder und Premiumfahrzeuge im Fokus. Auf dem rund 21.000 qm großen Areal der Henning Schmiedetechnik entsteht mit der Motorworld Manufaktur Metzingen derzeit ein lebendiger Ort rund um die klassische Mobilität. Welche Mieter neu hinzugekommen sind und an welchen Projekten aktuell gearbeitet wird, verrät Volker Rose, Geschäftsführer der Motorworld Manufaktur Metzingen.

Herr Rose, was macht den Charme der Motorworld Manufaktur Metzingen aus?

Die Motorworld Manufaktur Metzingen besticht durch ihren industriellen Look und ein einmaliges Ambiente. Unser gesamtes Areal, mit dem Gründerbau von 1860, ist als Kulturdenkmal klassifiziert und repräsentiert mehr als 150 Jahre Industriegeschichte. Vergleichbare Gebäude findet man nur noch sehr selten. Unseren Besuchern wollen wir in dieser einzigartigen Kulisse einen Mix aus Kultur, Kulinarik, Handwerkskunst und Lifestyle bieten. Das Gesamtpaket macht es zu etwas ganz Besonderen.

Die Motorworld entwickelt das Gelände nach und nach. Schon seit einem Jahr wird fleißig gehandelt und geschraubt. Wer ist jetzt neu an Bord?

Jüngst hat in der Alten Schmiede 1, wo früher der Werkzeugbau angesiedelt war, die Bike Schmiede Metzingen ihren Heritage Store eröffnet. Neben Bikes der Marke Indian Motorcycle, hochwertiger Motorradbekleidung und Accessoires, findet man hier jetzt auch den Tattoo- und Barbershop „Jack the Ripper“. Darüber hinaus ist seit Kurzem die exklusive Autovermietung „Just Driving“ an Bord, genauso wie P1 Racing Services, die unter anderem Fahrsicherheitstrainings und Simracing anbieten. Außerdem freuen wir uns, dass Bockemühl Classic-Cars einen weiteren Showroom in der Alten Schmiede 2 bezogen hat.

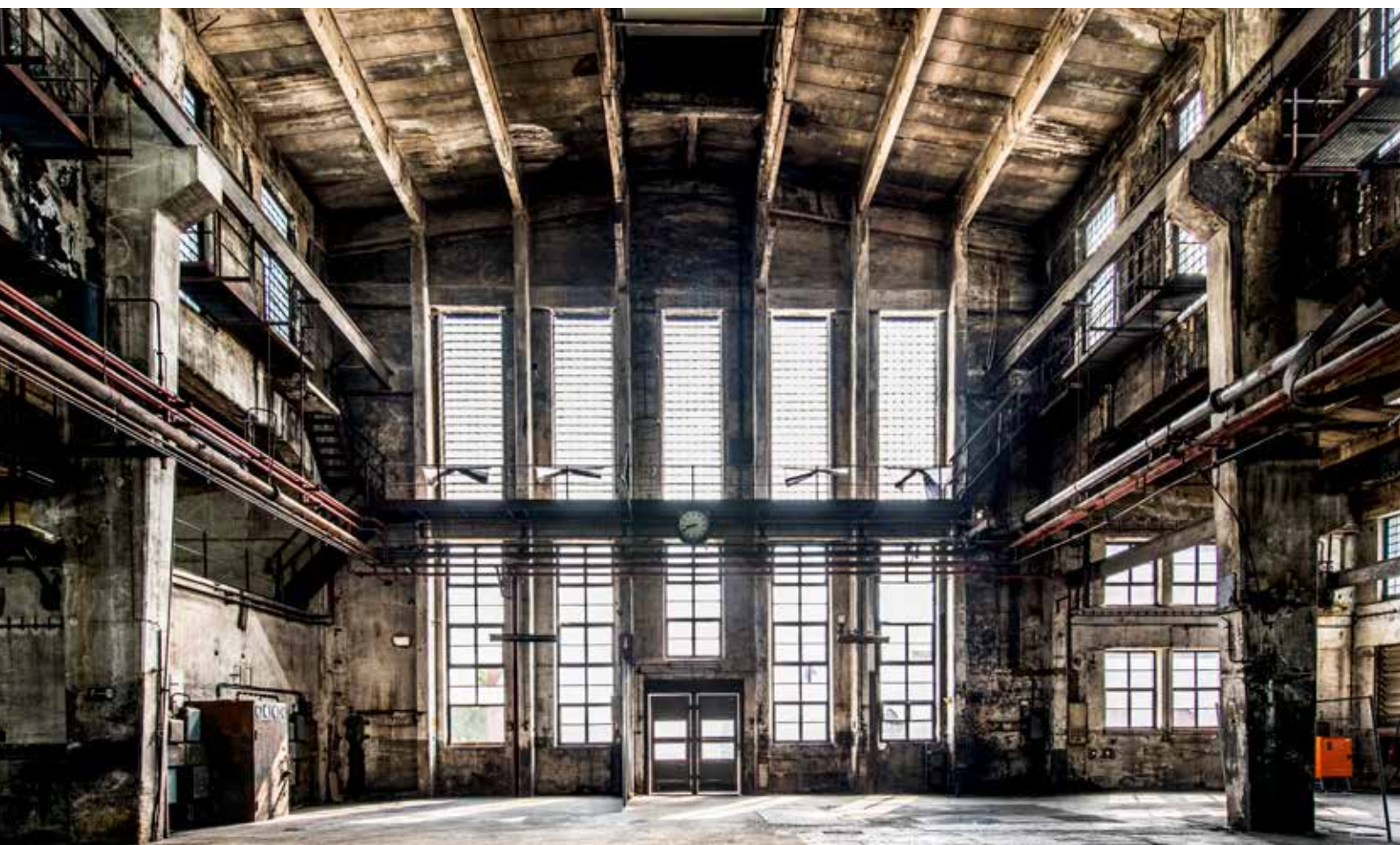
Where traditional blacksmith's handicraft once used to be practised, the focus today is on classic cars, motorcycles and premium vehicles. On the grounds of Henning Schmiedetechnik, which covers around 21,000 square metres, a vibrant place devoted to classic mobility is currently being created with Motorworld Manufaktur Metzingen. Volker Rose, Managing Director of Motorworld Manufaktur Metzingen, tells us about the new tenants who have moved in and which projects are currently underway.

Mr. Rose, what is the special charm of Motorworld Manufaktur Metzingen?

The impressive things about Motorworld Manufaktur Metzingen are its industrial look and a unique ambience. The entire site with the original building from 1860 is listed as a cultural monument and represents over 150 years of industrial history. Comparable buildings are seldom. In this unique setting, we want to offer our visitors a blend of culture, cuisine, craftsmanship and lifestyle. The package as a whole makes it something truly special.

Motorworld is gradually developing the site. Dealers and mechanics have been hard at work there for a year now. Who's new on board now?

Bike Schmiede Metzingen recently opened its Heritage Store in the old forge, Alte Schmiede 1, which used to house the tool shop. Alongside Indian Motorcycle bikes, high-quality motorcycle clothing and accessories, the tattoo studio and barbershop „Jack the Ripper“ can now be found here as well. Other new tenants are the exclusive car rental company „Just Driving“ as well as P1 Racing Services, who among other things offer road safety training courses and sim racing. We are also pleased that Bockemühl Classic-Cars have moved into another showroom in Alte Schmiede 2.



Bei den Kreativen ist das Areal als Film- und Fotolocation äußerst beliebt. Was zeichnet es aus?

Das sind vor allem die historischen Gebäude, in denen wir bewusst viele Originalteile wie alte Schmiedehämmer als Dekoelemente behalten haben, die auch bei Shootings gerne integriert werden. Unsere Große Schmiedehalle diente bereits des Öfteren als Filmkulisse. So wurde beispielsweise ein Teil von „Mackie Messer – Brechts Dreigroschenfilm“ hier gedreht, genauso wie ein Imagefilm für AMG und ein Musikvideo mit der Sängerin Vanessa Mai. Auch Mode- und Hochzeitsshootings finden hier regelmäßig statt.

Für welche Veranstaltungen ist die Motorworld Manufaktur Metzingen generell prädestiniert?

Vieles ist möglich – von privaten Veranstaltungen wie Geburtstags- und Hochzeitsfeiern bis hin zu Firmenevents, Galas, Konzerten und Messen. Mit dem geplanten Hotelneubau und der Großen Schmiedehalle, die mit bis zu 2.300 Personen bespielt werden kann, werden wir hier eine der bedeutendsten Tagungslösungen der Region sein. Vergangenes Jahr haben wir bei uns die Metzinger Gewerbe- und Industrieschau veranstaltet, die 20.000 Besucher auf das Areal gebracht hat. Ein Highlight im Sommer dieses Jahres wären die Landeskonzferenz der Wirtschaftsjunioren und die Barbers Heritage Convention gewesen. Aufgrund von Corona mussten sie auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden.

Wie sehen die nächsten Schritte aus?

Wir sind gerade in der heißen Planungsphase für ein „Original American Diner“ in der Alten Schmiede 5 – die Bauarbeiten hierzu starten voraussichtlich im Sommer. Darüber hinaus sind wir in Gesprächen mit einem Betreiber für das V8 Hotel und an der Planung für einen weiteren gastronomischen Betrieb in der Schmiedelounge, Alte Schmiede 6. Die Vorbereitungen für den Umbau der Großen Schmiedehalle zu einer Event- und Veranstaltungslösung sind auch schon gut fortgeschritten, sodass wir mit den Baumaßnahmen im Sommer beginnen können. Ein Freiluftkino soll ebenfalls diesen Sommer auf unserem Gelände an den Start gehen. In Zeiten von Corona haben wir uns außerdem etwas Besonderes einfallen lassen: Aktuell arbeiten wir an einem virtuellen Messestand hier bei uns in der Motorworld. Vor einer 120 qm großen LED-Wand wollen wir Firmen die Möglichkeit geben, ihre Produktneuheiten vorzustellen und mit Kunden über das Web zu interagieren.

The site is extremely popular in the creative sector as a film and photo location. What makes it stand out?

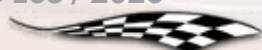
Above all it is the historic buildings, where we deliberately retained many original parts such as old forging hammers as decorative elements, which are also frequently integrated in shootings. Our large forging shop has often been used as a film backdrop. For instance, a part of „Mackie Messer – Brechts Dreigroschenfilm“ was shot here, as was an image film for AMG and a music video with singer Vanessa Mai. Fashion and wedding shootings also take place here on a regular basis.

For what kind of events is Motorworld Manufaktur Metzingen generally predestined?

There are many possibilities from private events such as birthdays and weddings, through to company events, galas, concerts and trade fairs. With the planned new hotel and the large forging shop, which can accommodate up to 2,300 people, we will become one of the most important conference locations in the local region. Last year, we hosted the Metzingen trade and industry show, which attracted 20,000 visitors to the grounds. A highlight this summer would have been the Junior Chamber state conference and the Barbers Heritage Convention. Thanks to the corona virus, they had to be postponed until a later date.

What will be the next steps?

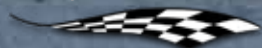
We are currently in the hot planning phase for creating an original American diner in Alte Schmiede 5. Construction work is expected to start in the summer. In addition, we are in talks with an operator for the V8 Hotel and are planning a further catering operation in the Forge Lounge in Alte Schmiede 6. Preparations for converting the large forging shop into an event and event location are already well underway, so that we can begin with the building work in the summer. An open-air cinema is also scheduled to open on our premises this summer. In these corona times, we've also come up with something special: We are currently working on a virtual trade fair booth here at Motorworld. In front of a 120 square-metre-large LED screen, we want to give companies the opportunity to present their new products and to interact with customers online.



AUKTION PETITJEAN COLLECTION

Ursprünglich war eine der nächsten RM & Sotheby's Auktionen auf der Techno Classica in Essen angesetzt. Doch aufgrund der aktuellen Situation musste die Auktion abgesagt werden und wird nun als Online-Auktion vom 3. Juni bis zum 11. Juni 2020 durchgeführt. Die Highlights der Auktion sind ein Mercedes-Benz 300 SL, ein Lamborghini Miura oder ein Porsche 904 GTS. Wir wollen aber hier die eher die ungewöhnlicheren Modelle der Auktion betrachten.

One of the next RM & Sotheby's auctions was originally scheduled for the Techno Classica in Essen. However, due to the current situation, the auction had to be canceled and will now be carried out as an online auction from June 3 to June 11, 2020. The highlights of the auction are a Mercedes-Benz 300 SL, a Lamborghini Miura or a Porsche 904 GTS. However, we want to look at the more unusual models of the auction.





Die Petitjean Collection ist eine einzigartige Einzelbesitzersammlung von Autos aus den letzten Jahrzehnten, die aus fast hundert komplett unterschiedlichen Klassikern von den 1950er bis in die 90er Jahre besteht. Die Kollektion wurde in den letzten 50 Jahren von Monsieur Marcel Petitjean aus Straßburg kuratiert und liebevoll aufgebaut – einem ehemaligen Rennfahrer, der in den 60er und 70er Jahren an Veranstaltungen in ganz Europa teilnahm. Sie bietet für jeden Geschmack etwas, darunter Marken wie Lamborghini, Maserati, Mercedes-Benz und Porsche, aber auch exotische Marken und günstigere Klassiker. Der Oldtimer-Fan Petitjean baute die Sammlung mit der Absicht auf, ein Automuseum zu schaffen, dessen Schwerpunkt auf der Gruppierung von Autos nach Marke und Herkunftsland liegt. Viele der angebotenen Autos sind seltene Modelle aller vertretenen Marken, wobei ein großer Teil der Sammlung seit Jahrzehnten unter der Obhut von Marcel Petitjean steht und sich in einem sehr originalen Zustand befindet und nie restauriert wurde. Die Autos wurden auf dem Sammelplatz trocken gelagert, obwohl sie seit Jahren nicht mehr gefahren wurden, und müssen für den zukünftigen Straßeneinsatz wieder in Betrieb genommen werden. Jedes Los wird ohne Vorbehalt angeboten, was die Kollektion zu einer verlockenden Perspektive für Enthusiasten und potenzielle Käufer macht.

The Petitjean Collection is a unique single-owner collection of cars from the past few decades, consisting of almost a hundred completely different classics from the 1950s to the 90s. The collection has been curated and lovingly constructed by Monsieur Marcel Petitjean from Strasbourg for the past 50 years – a former racing driver who took part in events throughout Europe in the 1960s and 1970s. It offers something for every taste, including brands such as Lamborghini, Maserati, Mercedes-Benz and Porsche, but also exotic brands and cheaper classics. Classic car fan Petitjean built the collection with the intention of creating a car museum that focuses on grouping cars by brand and country of origin. Many of the cars on offer are rare models of all the brands represented, although a large part of the collection has been under the care of Marcel Petitjean for decades and is in a very original condition and has never been restored. The cars were stored dry at the assembly point, even though they hadn't been used for years, and have to be put back into operation for future road use. Each lot is offered without reservation, which makes the collection an enticing prospect for enthusiasts and potential buyers.

FOTOS: RM & Sotheby's



1974 Bitter CD

Schätzwert: 35.000 bis 45.000 Euro

Der Bitter CD basiert auf dem Opel Diplomat und wurde ursprünglich bei Frua entworfen. General Motors bot das Design dann dem ehemaligen Rennfahrer und angehenden Automobilbauer Erich Bitter an, der das Modell als Coupé Diplomat „CD“ verkaufte. Von dem ursprünglichen Designkonzept, das bei Frua entworfen wurde, verabschiedete sich GM. Die Grundlagen wie Chassis und Motor stammten weiterhin vom Opel Diplomat. Die Karosserie wurde leicht verändert. Die Montage der rund 395 Exemplare des Bitter CD fand bei Baur in der Nähe von Stuttgart statt. Die Produktion des Bitter CD lief von 1973 bis 1979. Das gezeigte Modell, das zur Auktion kommt, ist eines der 99 Exemplare aus dem Baujahr 1974 und verfügt wie alle Bitter CDs über ein Automatikgetriebe.

1974 Bitter CD

Estimate: 35.000 - 45.000 Euros

The Bitter CD is based on the Opel Diplomat and was originally designed by Frua. General Motors then offered the design to the former racing driver and aspiring automobile manufacturer Erich Bitter, who sold the model as a Coupé Diplomat "CD". GM said goodbye to the original design concept developed by Frua. The basics such as chassis and engine continued to come from the Opel Diplomat. The body was changed slightly. The assembly of around 395 copies of the Bitter CD took place at Baur near Stuttgart. The production of the Bitter CD ran from 1973 to 1979. The model shown, which comes up for auction, is one of the 99 copies from the year of construction 1974 and, like all Bitter CDs, has an automatic transmission.

FOTOS: RM & Sotheby's



1991 Ginetta G33

Schätzwert: 15.000 bis 20.000 Euro

Obwohl Ginetta eines der ältesten (überlebenden) britischen Sportwagenunternehmen ist, ist es ansonsten nicht besonders bekannt, abgesehen vom G4, einem Auto, das auf Oldtimer-Rennstrecken nach wie vor beliebt ist. Das Grundkonzept des G4 – winziger, tief liegender und als flotter Roadster über einem Rohrrahmen – beeinflusste später die Ginetta-Modelle, einschließlich des G33, der bei der RM & Sotheby's Online Auktion angeboten wird..

Dies ist anscheinend der erste G33, der als Werksprototyp und Testwagen gebaut wurde. Im Gegensatz zu den früheren Ginettas, die normalerweise auf Vierzylinder-Leistung angewiesen waren, verfügt der G33 über eine beeindruckende 3,9-Liter-Version des Rover V-8. Es war nur als komplettes Auto erhältlich, das werksintern gefertigt wurde. Ginetta baute weniger als 100 G33, daher ist dies eine seltene Gelegenheit. Wenn Ihnen dieses Modell gefallen sollte, gibt es in derselben Auktion auch einen Ginetta G20 mit Cosworth-Antrieb.

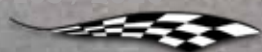


1991 Ginetta G33

Estimate 15.000 - 20.000 Euros

Although Ginetta is one of the oldest (surviving) British sports car companies, it is otherwise not particularly well known, apart from the G4, a car that is still popular on classic car racing tracks. The basic concept of the G4 - tiny, low-lying and as a brisk roadster over a tubular frame - later influenced the Ginetta models, including the G33, which is offered at the RM & Sotheby's online auction.

This is apparently the first G33 to be built as a factory prototype and test car. Unlike the earlier ginettas, which typically relied on four-cylinder power, the G33 has an impressive 3.9-liter version of the Rover V-8. It was only available as a complete car, which was manufactured in-house. Ginetta built less than 100 G33s, so this is a rare opportunity. If you like this model, there is also a Ginetta G20 with Cosworth drive in the same auction.





1972 Ligier JS2

Schätzwert: 60.000 bis 80.000 Euro

Ligier Automotive wurde vom Rennfahrer und Rugbyspieler Guy Ligier in Abrest, Frankreich, gegründet und ist noch bis heute in Betrieb. Die Bandbreite der Modelle war groß. Vom F1- und LMP-Rennboliden bis hin zu Kleinbussen und Kleinwagen. Der JS2 war Ligiers erstes ernstes Serienmodell. „JS“ ist eine Hommage an den verstorbenen Rennfahrer und Freund von Ligier, Jo Schlesser. Unter dieser schönen Glasfaserkarosserie und hinter dem Fahrer saß ein Maserati V-6, zuerst der 2,7-Liter-Motor des Citroën SM und später der 3,0-Liter-Motor des Maserati Merak. Rennversionen des JS2 verwendeten unterdessen ein leichteres Aluminiumchassis und gewannen 1974 die Tour de France. 1975 wurde ein JS2 mit Cosworth-Antrieb bei den 24 Stunden von Le Mans Zweiter, nur eine Runde hinter dem siegreichen Gulf Mirage. Dieser JS2 ist ein frühes 2,7-Liter-Auto, angeblich eines von nur 48 Modellen die 1972 gebaut wurden.

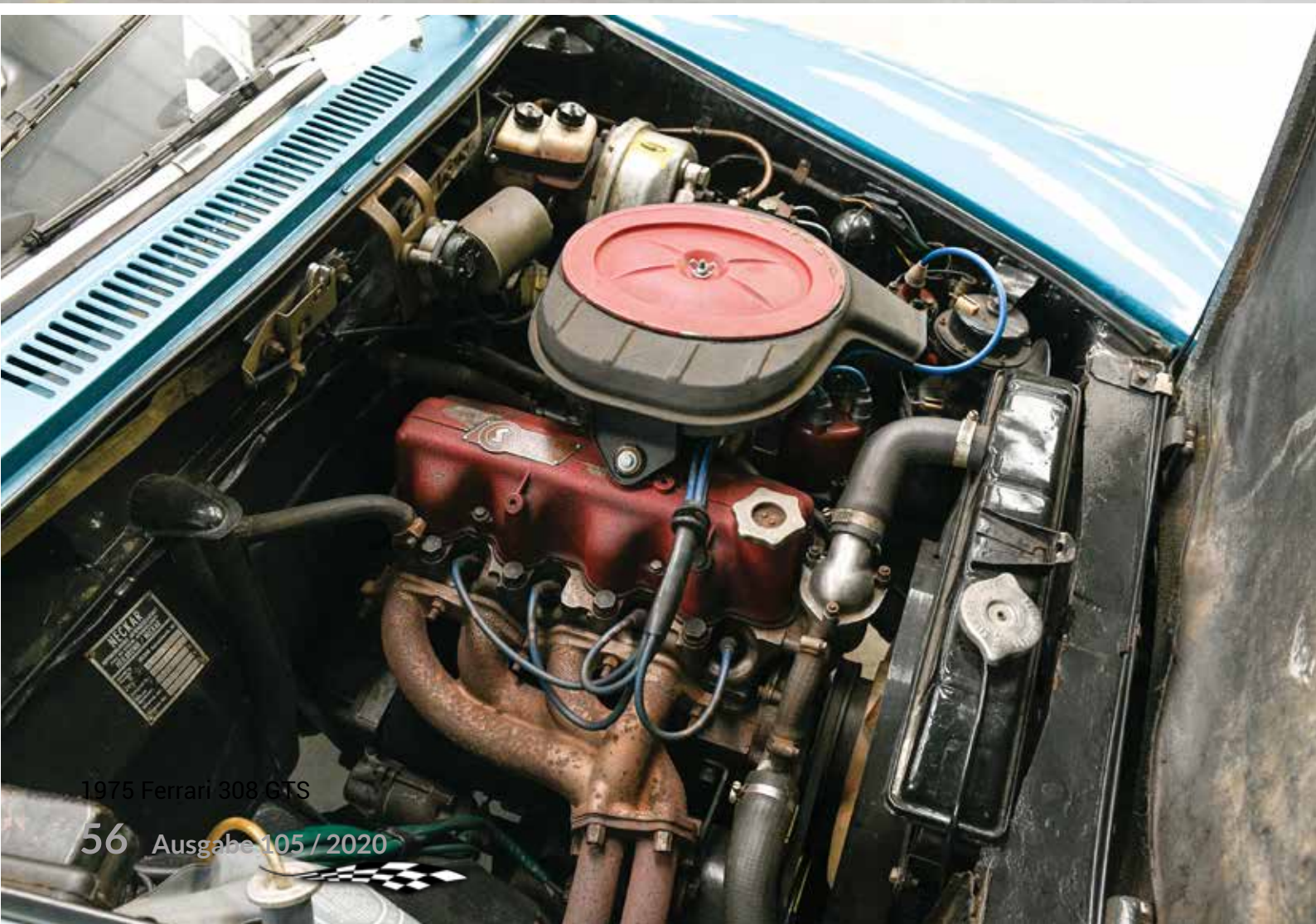
1972 Ligier JS2

Estimate: 60.000 - 80.000 Euros

Ligier Automotive was founded by racing driver and rugby player Guy Ligier in Abrest, France, and is still in use today. The range of models was wide. From F1 and LMP racing cars to minibuses and small cars.

The JS2 was Ligier's first serious production model. „JS“ pays homage to the late racing driver and friend of Ligier, Jo Schlesser. Under this beautiful fiberglass body and behind the driver sat a Maserati V-6, first the 2.7 liter engine of the Citroën SM and later the 3.0 liter engine of the Maserati Merak. Racing versions of the JS2 meanwhile used a lighter aluminum chassis and won the Tour de France in 1974. In 1975, a Cosworth-powered JS2 finished second in the Le Mans 24 Hours, just one lap behind the victorious Gulf Mirage.

This JS2 is an early 2.7 liter car, supposedly one of only 48 models built in 1972.



1965 Neckar Mistral

Schätzwert: 12.000 bis 15.000 Euro

Basierend auf dem Fiat 1500 ist der Siata 1500 im Michelotti-Stil bereits ein obskures Auto. Noch auffälliger ist der Neckar Mistral, eine in Deutschland gebaute Version des Siata, der aus der Fiat-Fabrik Neckar Automobile in Baden-Württemberg stammt. Die Neckar-Fabrik war ursprünglich ein NSU-Werk, aber Fiat kaufte es 1929 und begann dort mit dem Bau von Automobilen namens „NSU-Fiat“. Nachdem NSU in den 1950er Jahren mit dem Bau eigener Kleinwagen begonnen hatte, wurde es verwirrend. 1957 wechselte NSU-Fiat zu Neckar. Neckar baute Versionen des Fiat 500 und 1100 sowie eine Version des Fiat 600 namens Neckar Riviera.

Es ist nicht klar, wie viele Neckar Mistrals gebaut wurden, aber wer diesen kauft, hat sicherlich den einzigen Neckar in der Nachbarschaft.

1965 Neckar Mistral

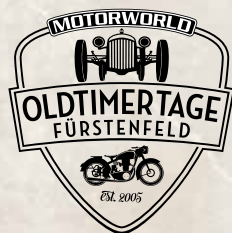
Schätzwert: 12.000- 15.000 Euros

Based on the Fiat 1500, the Siata 1500 in Michelotti style is already an obscure car. Even more striking is the Neckar Mistral, a version of the Siata built in Germany, which comes from the Fiat factory Neckar Automobile in Baden-Württemberg. The Neckar factory was originally an NSU factory, but Fiat bought it in 1929 and started building automobiles called „NSU-Fiat“ there. After NSU started building its own small cars in the 1950s, things got confusing. In 1957 NSU Fiat switched to Neckar. Neckar built versions of the Fiat 500 and 1100 as well as a version of the Fiat 600 called Neckar Riviera.

It is not clear how many Neckar Mistrals were built, but whoever buys them will surely have the only Neckar in the neighborhood.



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



18. – 20. Juni 2021

Messe Friedrichshafen/Bodensee
fair, lake constance

www.motorworld-classics-bodensee.de



1996 Renault Sport Spider

Schätzwert: 20.000 bis 30.000 Euro

Wenn Ihnen ein Lotus Elise einfach zu Mainstream ist, dann ziehen Sie diesen anderen Roadster in Betracht, der wie ein Insekt auf Rädern aussieht - den Renault Sport Spider. Erbaut von 1996 bis 1999, ist dies französische Hochleistung von ihrer seltsamsten (und besten) Seite. Er wurde mit einem Aluminiumgehäuse, einem Kunststoffverbundkörper, einem Überrollbügel geliefert ... und das war's. Eine Windschutzscheibe war optional erhältlich. Inbegriffen war ein Radio, obwohl es schwer ist, irgendwelche Melodien zu hören.

Der 2,0-Liter-Vierzylinder kam vom Clio Williams mit angegebenen 148 PS, genug für ein 2050-Pfund-Auto. Straßenautos haben ein Fünfganggetriebe. Rennversionen, die für eine beliebte Marken-Rennserie gebaut wurden, haben einen Sechsgang und 180 PS. Renault Sport baute ungefähr 1.800 Spider im Alpenwerk in Dieppe, Frankreich, und hat seitdem nichts Seltsames mehr gebaut.

1996 Renault Sport Spider

Estimate: 20.000 - 30.000 Euros

If a Lotus Elise is just too mainstream for you, consider this other roadster that looks like an insect on wheels - the Renault Sport Spider. Built from 1996 to 1999, this is French high performance at its strangest (and best) side. It came with an aluminum case, a plastic composite, a roll bar ... and that's it. A windshield was optionally available. A radio was in the making, although it is difficult to hear any melodies.

The 2.0-liter four-cylinder came from the Clio Williams with 148 horsepower, enough for a 2050-pound car. Street cars have a five-speed gearbox. Racing versions built for a popular brand racing series have a six-speed and 180 horsepower. Renault Sport built approximately 1,800 spiders at the Alpenwerk in Dieppe, France, and has not built anything strange since then.

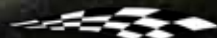
Lesen Sie mehr | Read more
on **Luxury-Cars.TV**



SUMMER FEELING CLASSICS

Was könnte im Sommer für mehr gute Laune sorgen als eine Fahrt im offenen Wagen? Eine frische Brise um die Nase und schon ist der Spaß perfekt. Wir wollen Ihnen hier einige echte Fahrspaß-Modelle vorstellen. Fahrzeuge mit Sommerfeeling, die allerdings auch nicht alltäglich sind. Manch eines ist sogar als absolutes Unikat zu werten und regt eher zum Träumen an.

Rally the Globe's spectacular Southern Cross Safari delivered not only an epic 2,000-mile (3,600km) driving adventure through East Africa but also a surprise, last-gasp winner. It was also a further endorsement of Rally the Globe's reputation as the premier club in the successful delivery of such impressive competitive driving escapades reserved for revered cars from days gone by.



APAL JET

1962 gestaltete Bruce Meyers in Kalifornien den ersten Beach Buggy. Als Basis diente eine gekürzte Chassis-Plattform des Volkswagen Käfer. Darauf wurde eine Kunststoff-Karosserie ohne Türen und Verdeck gesetzt. An der Hinterachse wurden mächtige Breitreifen angebracht und der Motor stand martialisch aus dem Heck des Buggys.

Ein Buggy hatte ein herausragendes Leistungsgewicht und damit war ein neues Spaßmobil geboren und Meyers konnte den „Manx“, wie er ihn nannte, rund um den Globus verkaufen. Überall tauchten an den Stränden die Buggys in den Sanddünen auf. Das Lebensgefühl einer ganzen Generation.

Auch in Europa kam der neue Trend schnell an und viele Hersteller hatten sich auf den Vertrieb von eigenen Buggy-Bausätzen spezialisiert. Wie viele Hersteller solcher Bausätze existierten, lässt sich heute nicht mehr beziffern. Wer es sich einfacher machte, kaufte sich einen fertig montierten Buggy. So wie dieser Volkswagen Apal Jet, der im belgischen Automobilwerk Apal entstanden ist. Apal, Application Polyester Armé de Liège s.a.r.l, ist eine belgische Automobilmanufaktur, die sich vor allem auf Kunststoffkarosserien spezialisiert hat.

CITROEN MEHARI

Sommer, Sonne, Strand – wer Méhari fährt, fühlt sich schon fast wie im Urlaub. Ein pures Fortbewegungsmittel mit unverschnörkeltem Design. Alles war praktisch für ein Leben mit Wasser, Sand und Wind. Seinen Namen bekam der Méhari in Erinnerung an die berühmten nordafrikanischen Reiter, die auf Renndromedaren die Wüste durchquerten. Vor 50 Jahren, am 16. Mai 1968, überraschte Citroën mit der Präsentation des Méhari – einem Fahrzeug, das seiner Zeit weit voraus war. Der Citroën Méhari war mehr als ein Freizeitauto: Er war ein Symbol und Phänomen der Automobilgeschichte. Mai 1968: Eine wichtige Phase der französischen Geschichte, die von Rebellion, aber auch von Freiheit, Einfallsreichtum und Unbekümmertheit geprägt war – Werte, die der Citroën Méhari verkörpert. Präsentiert wurde der Citroën Méhari – damals noch unter dem Namen „Dyane 6 Méhari“ – am 16. Mai 1968 auf einem Golfplatz in Deauville.

APAL JET

In 1962 Bruce Meyers designed the first beach buggy in California. A shortened chassis platform of the Volkswagen Beetle served as the basis. A plastic body without doors and hood was placed on it. Mighty wide tires were attached to the rear axle and the engine stood martial out of the rear of the buggy.

A buggy had an outstanding power-to-weight ratio and with it a new fun mobile was born and the Meyers was able to sell the „Manx“ - as he called it - around the world. The buggies appeared in the sand dunes everywhere on the beaches. Lifestyle of an entire generation.

The new trend was also quickly adopted in Europe and many manufacturers had specialized in selling their own buggy kits. How many manufacturers of such kits existed can no longer be quantified today. Those who made it easier for themselves bought a fully assembled buggy. Just like this Volkswagen Apal Jet, which was created at the Belgian automobile plant in Apal. Apal, Application Polyester Armé de Liège s.a.r.l, is a Belgian automobile manufacturer that specializes primarily in plastic bodies.

CITROEN MEHARI

Summer, sun, beach - who drives Méhari feels almost like on vacation. A pure form of transportation with a straightforward design. Everything was practical for living with water, sand and wind. The Méhari got its name in memory of the famous North African horsemen who crossed the desert on race dromedaries.

50 years ago, on May 16, 1968, Citroën surprised with the presentation of the Méhari - a vehicle that was far ahead of its time. The Citroën Méhari was more than a recreational car: it was a symbol and phenomenon of automotive history. May 1968: An important phase in French history, which was characterized by rebellion, but also by freedom, ingenuity and carefree - values that the Citroën Méhari embodies. The Citroën Méhari - at that time still under the name „Dyane 6 Méhari“ - was presented on May 16, 1968 at a golf course in Deauville.



FOTOS: Kay MacKenneth





AMPHICAR

Bereits 1960 wurde das neue schwimmfähige Cabriolet auf der New Yorker Automobil-Show vorgestellt.

Im Gegensatz zu dem 1959 vorgestellten „Eurocar Alligator“ war nun ein quer im Heck eingebauter leistungsfähiger Triumph Herold 4-Zylinder-Motor mit einem Hubraum von 1147 ccm und einer Leistung von 38 PS bei laufruhigen 4750 U/min. Dieser Motor wurde hinter der Hinterachse angebracht und übersetzte seine Kraft über ein 4-Gang-Schaltgetriebe auf die Straße. Mittels Umschaltgetriebe konnte der Fahrer den Antrieb auf die beiden Schiffsschrauben umlenken.

An Land erreicht das Amphicar eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 120 km/h, zu Wasser bis zu 6,5 Knoten, was einer Geschwindigkeit von etwa 12 km/h entspricht.

AMPHICAR

As early as 1960, the new floating convertible was presented at the New York Auto Show.

In contrast to the „Eurocar Alligator“ presented in 1959, a transversely installed high-performance Triumph Herold 4-cylinder engine with a displacement of 1147 ccm and an output of 38 hp was installed at a smooth 4750 rpm. This engine was installed behind the rear axle and transferred its power to the road via a 4-speed manual transmission. The driver was able to redirect the drive to the two propellers using a gearbox.

On land the Amphicar reaches a maximum speed of approx. 120 km / h, on water up to 6.5 knots, which corresponds to a speed of approx. 12 km / h.



ALFA ROMEO MATTA

Das italienische Verteidigungsministerium forderte Ende der 50er Jahre einen Ersatz für den US amerikanischen Jeep und beauftragte Alfa Romeo mit der Entwicklung des Geländewagens. Gestalterisch lehnte man sich bei dem Alfa Romeo Matta aber sehr an den britischen Land Rover an. Lediglich in Bezug auf den Motor dürfte der Matta einzigartig sein, den es gab sicherlich seinerzeit keinen anderen Geländewagen mit einem Vierzylindermotor mit zwei obenliegenden Nockenwellen, denn als Antrieb verwendete Alfa Romeo den Motor des 1900er Modells. Allerdings wurde die Verdichtung etwas reduziert und somit betrug die Leistung des Motors rund 65 PS. Immer noch genug, um den Matta 1952 auf die Mille Miglia zu schicken.

RINSPEED BAMBOO

Zu guter Letzt noch ein modernes Konzept. Der Rinspeed BamBoo wurde 2011 auf dem Concorso D'Eleganza vorgestellt. Sein Design ist an die Spaßmobile aus den 50er und 60er Jahren, wie den Citroën Méhari oder den Fiat Jolly, angelehnt. Den BamBoo kann man sich sehr gut in St. Tropez oder an der Riviera vorstellen. Sommerfeeling pur. Angetrieben wird er von einem 54Kw-Elektromotor. Seinen Namen trägt er zu Recht wegen der Innenausstattung. Einige Elemente sind aus Bambusholz gestaltet.

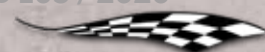
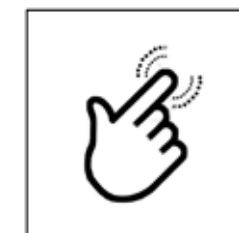
ALFA ROMEO MATTA

The Italian Department of Defense asked for a replacement for the US jeep in the late 1950s and commissioned Alfa Romeo to develop the off-road vehicle. In terms of design, the Alfa Romeo Matta was very much based on the British Land Rover. The Matta is only likely to be unique in terms of the engine, as there was certainly no other off-road vehicle with a four-cylinder engine with two overhead camshafts at that time. Because Alfa Romeo used the engine of the 1900 model as the drive. However, the compression was somewhat reduced and the engine output was around 65 hp. Still enough to send the Matta to the Mille Miglia in 1952.

RINSPEED BAMBOO

Last but not least, a modern concept. The Rinspeed BamBoo was presented at the Concorso D'Eleganza in 2011. Its design is based on the fun cars from the 50s and 60s, such as the Citroën Méhari or the Fiat Jolly. The BamBoo can be imagined very well in St. Tropez or on the Riviera. Pure summer feeling. It is powered by a 54Kw electric motor. It bears its name rightly because of the interior. Some elements are made from bamboo.

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



DIY GARAGE TEIL 2

NEUER DURCHBLICK
FÜR KUNSTSTOFF
SCHEINWERFER



FOTOS: Kay MacKenneth

68 Ausgabe 105 / 2020

MOTORWORLD
BULLETIN



Scheinwerfer und Scheinwerfer-Abdeckungen aus Kunststoff gab es bereits in den frühen 60er Jahren. Werden sie stumpf, wird dies zum Problem – nicht nur, weil die Qualität des Nachtfahrlichts darunter leidet, sondern auch bei der technischen Abnahme. Neuteile sind häufig sehr teuer und manchmal auch schwer zu bekommen. Nur nicht aufgeben, denn es gibt Mittel und Wege selbst solche Scheinwerfer wieder klar zu bekommen. Durch gezieltes Polieren kann jeder Kunststoff-Scheinwerfer ohne geriffelte Oberfläche wieder in seinen klaren transparenten Zustand gebracht werden.

DER KUNSTSTOFF VOR DEM SCHEINWERFERLICHT

Vor allem Fahrzeuge der 80er und 90er Jahre wurden mehr und mehr mit „modernen“ Scheinwerfern aus „organischem Glas“, gemeinhin als Plexiglas bezeichnet, ausgestattet. Der Werkstoff trägt die Bezeichnung Polymethylmethacrylat und er hat tatsächlich einen wesentlichen Vorteil: das Material ist glasklar und farblos, kann sehr schlagzäh modifiziert werden und im Bereich der Kunststoffe gilt Plexiglas als sehr witterungs- und alterungsbeständig. Zudem ist es warm formbar, was bei der Herstellung komplexer Formen sehr hilfreich ist.

Allerdings bringt der Werkstoff Polymethylmethacrylat, also Plexiglas auch einige Nachteile mit. Durch manche Lösungsmittel, die Kohlenwasserstoffe, Verdünnungen oder Alkohole enthalten, kann das Material an gelöst werden. Dies geschieht sogar beim Verdampfen von Lösungsmitteln, die in der Nähe stehen. Vorsicht auch mit manchen Fensterreinigern, denn auch diese enthalten oft Alkohole oder Aceton. Die Folge ist ein getrübttes Glas, das Sie möglicherweise nicht bei der ersten Anwendung bemerken.

Zusätzlich wird die Oberfläche eines Plexiglas-Scheinwerfers auch durch Steinschläge und feine Kratzer getrübt und in Mitleidenschaft gezogen.

Wenn man den Vergleich eines klaren Plexiglas-Scheinwerfers und eines bereits getrübtten vornimmt, dann wirkt bei Beleuchtung der getrübtte Scheinwerfer auf den ersten Blick heller. Das liegt daran, dass sich das Licht bereits im Acryl des Scheinwerfers bricht und der Lichtstrahl unterbrochen wird. Die Folge davon ist, dass die Ausleuchtung der Straße durch einen solchen „vernebelten“ Plexiglas-Scheinwerfer erheblich schlechter ist, als bei einem klaren. Schließlich kann dort der Lichtstrahl ungebrochen auf die Straße leuchten.

Headlights and headlight covers made of plastic already existed in the early 1960s. If they become dull, this becomes a problem – not only because the quality of the nighttime running lights suffers, but also when it comes to the technical acceptance. New parts are often very expensive and sometimes difficult to get. Just don't give up, because there are ways to get such headlights clear again. Through targeted polishing, any plastic headlight without a corrugated surface can be brought back to its clear, transparent state.

THE PLASTIC IN FRONT OF THE HEADLIGHT

Especially vehicles from the 80s and 90s were increasingly equipped with „modern“ headlights made of „organic glass“, commonly known as plexiglass. The material is called polymethyl methacrylate and it actually has one major advantage: the material is crystal clear and colorless, can be modified very impact-resistant and in the field of plastics, plexiglass is considered to be very weather and aging resistant. It can also be shaped hot, which is very helpful in the production of complex shapes.

However, the material polymethyl methacrylate, i.e. plexiglass, also has some disadvantages. Some solvents that contain hydrocarbons, thinners, or alcohols can dissolve the material. This happens even when evaporating nearby solvents. Be careful with some window cleaners as they often contain alcohols or acetone. The result is a cloudy glass that you may not notice the first time you use it.

In addition, the surface of a plexiglass headlamp is tarnished and damaged by stone chips and fine scratches.

If you compare a clear Plexiglas headlight with an already cloudy one, the cloudy headlight appears brighter at first glance when illuminated. This is because the light breaks in the headlight's acrylic and the light beam is interrupted. The consequence of this is that the illumination of the street by such a „nebulized“ plexiglass headlight is considerably worse than with a clear one. After all, the light beam can shine uninterruptedly on the street.





DER ERSTE SCHRITT ZUM KLAREN LICHT

Die Scheinwerfer in unserem Arbeits-Beispiel wurden für Lackierarbeiten mit einem Kreppband abgeklebt. Vermutlich war das Klettband bereits etwas älter und so dampften die Lösungsmittel des Klebemittels aus und löste das Acryl an. Die Folge: eine Trübung. Der Besitzer versuchte schließlich die Trübung mit einem Lösungsmittel zu beseitigen – mit fatalen Folgen: die Scheinwerfer erblindeten komplett. Weiß der Fachmann Rat? Wir fanden ihn im Fachspezialisten Herrmann für KFZ Aufbereitung, München. Hier rückte man dem Problem auf die Pelle.

Der Spezialist klebt den Lack rund um den Scheinwerfer mit einem Streifen Panzerband ab. Das wird den Lack beim Schleifen und Polieren schützen.

Um einen Acryl-Scheinwerfer wieder klar zu bekommen, benötigt man einiges an Übung und Erfahrung. Bei Acryl-Front oder Heckscheiben die unter großer Spannung stehen, sollte die Arbeit sowieso nur von einem Fachmann durchgeführt werden.

Mit einem Rotationsschleifer (Schwung etwa 0,3 mm) wird mit einem 250er Schleifpapier die gesamte Oberfläche des Scheinwerfers ohne großen Druck abgeschliffen. Die Oberfläche muss absolut plan sein. Durch das Anlösen des Plexiglasses haben sich einige Unebenheiten gebildet. Ob die Fläche absolut plan ist, sieht man im besten Falle wenn der Schleifstaub mit Druckluft abgeblasen wird. Eventuell muss die gesamte Oberfläche nochmals geschliffen werden.

Nun wird schrittweise das Acrylglass mit immer feiner werdenden Schleifpapier-Graden herunter geschliffen. Es wird immer nur mit leichtem Druck gearbeitet. Feinfühlig „tastet“ sich der Experte dem Ergebnis näher. Es folgt noch ein Trockenschleifen mit einem 400er Papier. Anschließend beginnt die echte Handarbeit, die nun wirklich Ausdauer fordert. Mit einem 800er Schleifleinen wird das Glas gleichmäßig in rotierenden großzügigen Bewegungen nass abgeschliffen. Zu langes Schleifen an einer Stelle sollte unbedingt vermieden werden, da sich ansonsten Unebenheiten bilden. Das Schleifleinen sollte auch immer glatt aufliegen und keinerlei Falten oder Knicke bilden.

THE FIRST STEP TO CLEAR LIGHT

The headlights in our working example were masked with masking tape for painting work. The Velcro tape was probably a bit older, so the solvent in the adhesive evaporated and the acrylic dissolved. The result: a cloudiness. The owner finally tried to remove the cloudiness with a solvent - with fatal consequences: the headlights went completely blind. Does the expert know advice? We found it in the specialist Herrmann for vehicle preparation, Munich. Here the problem was brought up to scratch.

The specialist tapes the paint around the headlights with a strip of armored tape. This will protect the paint when sanding and polishing.

To get an acrylic headlight clear again, you need a lot of practice and experience. For acrylic front or rear windows that are under high tension, the work should only be carried out by a specialist anyway.

Using a rotary grinder (approx. 0.3 mm sweep), the entire surface of the headlamp is sanded off with 250 grit sandpaper without great pressure. The surface must be absolutely flat. Some unevenness has formed as a result of the plexiglass dissolving. The best way to see whether the surface is absolutely flat is to blow off the sanding dust with compressed air. The entire surface may need to be sanded again.

Now the acrylic glass is gradually sanded down with increasingly fine grades of sandpaper. Only light pressure is used. The expert gently "grope" closer to the result. This is followed by dry sanding with 400 mm paper. Then the real handicraft begins, which really demands endurance. With an 800 grit cloth, the glass is sanded evenly in rotating, generous movements. Grinding that is too long in one place should be avoided, as otherwise bumps will form. The abrasive cloth should always lie flat and not form any folds or kinks.





Bevor nun auf das nächste feinere Schleifleinen gewechselt wird, muss der Scheinwerfer gründlich vom Schleifstaub gereinigt werden. Zurückbleibende Schleifkörner können neue Kratzer verursachen. Nun wird auf ein 1000er Schleifleinen gewechselt. Die Schleifrichtung wird nun entgegen zu der vorhergehenden Richtung geändert. Damit erreicht man ein noch viel feineres Schleifbild. Nach dem erneuten Reinigen des Scheinwerfers erfolgt noch ein letzter Nass-Schleif-Durchgang mit einem 2000er Schleifleinen. Jetzt beginnt man zu erkennen, dass sich die Mühe lohnt und das Scheinwerferglas wieder glatt und durchsichtig wird.

Im nächsten Schritt steigt der Fachmann wieder auf den Rotationsschleifer um und schleift die Scheibe nass mit einem 3000er Schleifschwamm. Auch hier wird das Acrylglas nur mit weichen kreisenden Bewegungen ohne viel Druck abgeschliffen. Dies schafft nun die Basis für das anschließende Polieren. Nochmals wird nun der Scheinwerfer gut abgewaschen und getrocknet.

Before changing to the next finer grinding line, the headlight must be thoroughly cleaned of the grinding dust. Remaining abrasive grains can cause new scratches.

Now change to a 1000 abrasive cloth. The grinding direction is now changed opposite to the previous direction. This gives you an even finer sanding pattern. After cleaning the headlight again, there is a last wet grinding run with a 2000 grinding line. Now you start to see that the effort is worth it and that the headlight lens is smooth and transparent again.

In the next step, the specialist switches back to the rotary grinder and grinds the wheel wet with a 3000 sponge. Here, too, the acrylic glass is only sanded with soft circular movements without much pressure. This now creates the basis for the subsequent polishing. Again the headlight is washed off and dried well.



DER SCHEINWERFER WIRD WIEDER KLAR

Natürlich kann das Polieren auch per Hand erfolgen, doch mit der Poliermaschine und einer entsprechenden Polierscheibe entsteht eine viel effektivere Polierwirkung und es geht um ein wesentliches schneller. Doch können dadurch auch schneller größere Fehler entstehen. Zu schnelles Rotieren der Schleifscheibe oder das Verharren auf einer Stelle führt beispielsweise zu einer erheblichen Erhitzung des Acryl Glases und im schlimmsten Fall zum Schmelzen des Acryls. Daher sollte die Rotation nicht höher als 800 U/min gewählt werden. Wichtig: beim Polieren darauf achten, dass die Maschine in großen Zügen mit leichtem Druck über das Glas geführt wird.



THE HEADLIGHT IS CLEAR AGAIN

Of course, the polishing can also be done by hand, but with the polishing machine and a corresponding polishing disc, a much more effective polishing effect is achieved and it is much faster. However, larger errors can also occur more quickly. For example, rotating the grinding wheel too quickly or remaining in one place leads to considerable heating of the acrylic glass and, in the worst case, to melting of the acrylic. Therefore, the rotation should not be selected higher than 800 rpm. Important: when polishing, make sure that the machine is swept over the glass with light pressure.





Der Profi trägt die Polierpaste auf einen weichen Polierschwamm auf und lässt die Maschine erst einmal langsam anlaufen. Erst wenn sich die Polierpaste in einem leichten Film über die gesamte Scheibe verteilt hat, steigert er die Rotationsgeschwindigkeit der Poliermaschine. Die matte Färbung des Acryl-Glases verschwindet nun immer mehr und das Glas wird klar. Der Polierdurchgang kann durchaus noch zwei bis dreimal wiederholt werden. Im letzten Zug wird das Glas mit einer extrem feinen Politur mit UV Schutz aufpoliert. Das Resultat: Ein glasklarer Scheinwerfer.

PFLEGETIPPS für die Zukunft

Zum Reinigen der Scheinwerfer sollten Sie künftig nur klares Wasser mit ein paar Tropfen Geschirrspülmittel verwenden. Staub oder Schmutz auf dem Scheinwerfer Glas sollte niemals trocken weggewischt werden. Eintrocknete Insekten lassen sich mit einem sehr einfachen Trick entfernen. Nehmen Sie einen weichen Schwamm und umwickeln sie ihn mit einem Stück Nylon-Gardinen Stoff. Nun kann mit etwas Wasser mit Geschirrspülmittel der Scheinwerfer von den Insekten befreit werden. Getrocknet wird der Acryl-Scheinwerfer mit einem angefeuchteten Natur-Leder.

The professional applies the polishing paste to a soft polishing sponge and starts the machine slowly. Only when the polishing paste has spread over the entire disc in a light film does it increase the speed of rotation of the polishing machine. The matt color of the acrylic glass disappears more and more and the glass becomes clear. The polishing process can still be repeated two to three times. In the last move, the glass is polished with an extremely fine polish with UV protection. The result: a crystal-clear headlight.

CARE TIPS for the future

In the future, you should only use clear water with a few drops of detergent to clean the headlights. Dust or dirt on the headlight glass should never be wiped dry. Dried insects can be removed with a very simple trick. Take a soft sponge and wrap it with a piece of nylon curtain fabric. Now the headlights can be freed from the insects with a little water using dishwashing detergent. The acrylic headlight is dried with a damp natural leather.



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

BLÜHENDER HANDEL MIT FAHRZEUG- PAPIEREN - TEIL 2

FLOURISHING TRADE IN VEHICLE DOCUMENTS - PART 2



Der zweite Gesichtspunkt, unter welchem der Handel mit Fahrzeugidentitäten Aufsehen erregt hat, sind die Oldtimer-fakes, also solche Fahrzeuge, welche aufgewertet wurden. Dies betrifft zumeist solche Fahrzeuge innerhalb deren Baureihe sowohl günstige als auch sehr teure Modelle verfügbar sind. So wird beispielsweise ein normaler Golf 1 zu einem Golf GTI „aufgewertet“.

Die Wertigkeit dieser Fahrzeuge steigt allerdings nur dann, wenn das Fahrzeug nicht etwa nachträglich zu einem Golf GTI aufgerüstet wurde, sondern als solcher schon das Werk verlassen hat.

Daher ist es für weniger redliche Mitbürger interessant, einem nachträglich aufgerüsteten Fahrzeug eine solche Identität zu geben, dass der Eindruck entsteht, dieses Fahrzeug habe schon als Golf GTI das Werk verlassen. Zur Klarstellung: Die Situation betrifft nicht nur den VW Golf GTI, sondern zahlreiche andere Fahrzeugtypen anderer Hersteller ebenfalls. Vergewagt man sich diese beiden Situationen, wird schon deutlich, dass der Handel mit Fahrzeugpapieren und Fahrzeugidentitäten „anrüchig“ ist.

In diesem Bewusstsein hat die Rechtsprechung herausgearbeitet, dass an Fahrzeugpapieren nicht etwa gesondert Eigentum erworben werden kann. Vielmehr folgt das Eigentum an den Fahrzeugpapieren zwingend dem Eigentum am Fahrzeug. Die in weiten Bevölkerungskreisen verbreitete Ansicht, dass das Eigentum am Fahrzeug dem Eigentum an den Papieren (wer die Papiere hat ist Eigentümer) folgt, ist also falsch. Es ist vielmehr umgekehrt: das Eigentum an den Fahrzeugpapieren folgt dem Eigentum am Fahrzeug.

Der dritte Teil zu diesem Thema im nächsten Motorworld Bulletin.



The second aspect where the trade in vehicle identities has caused a stir concerns fake classic cars, that is vehicles which have been upgraded. This mainly affects vehicles from ranges for which both cheaper and very expensive models were built. For example, a normal Golf 1 is „upgraded“ to a Golf GTI. However, such a car only become more

valuable if it has not been retrofitted as a Golf GTI, but left the factory as such.

It is therefore interesting for less than honest citizens to give a retrofitted vehicle an identity which gives the impression that it is an original Golf GTI. One thing must be made clear: This situation affects not only the VW Golf GTI, but numerous vehicle types from other manufacturers as well.

Bearing these two situations in mind, it becomes evident that the trade in vehicle documents and identities is „disreputable“.

With this awareness, case law has shown that ownership cannot be separately acquired with vehicle documents. On the contrary, ownership of the vehicle documents necessarily goes hand in hand with ownership of the vehicle. The commonly held belief that ownership of the vehicle implies ownership of the documents (the person who holds the papers is the owner) is therefore wrong. It is rather the other way round: ownership of the vehicle documents goes hand in hand with ownership of the vehicle.

The third part on this topic will appear in the next Motorworld Bulletin.

Herzlichst, Ihr Dr. jur. Götz Knoop

Spezialist Oldtimerrecht

Sincerely, Dr. Götz Knoop

Specialist in classic car law

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

DIE #5GEWINNT-LAUF-CHALLENGE: STRAVA UND LAUREUS SPORT FOR GOOD STARTETEN SPENDENAKTION FÜR CORONA-HILFE

THE #5GEWINNT RUNNING CHALLENGE: STRAVA AND LAUREUS SPORT FOR GOOD STARTED A FUNDRAISING CAMPAIGN FOR CORONA AID



STRAVA

UNITED IN
HUMANITY.

Strava und Laureus Sport for Good haben in Kollaboration mit Ryzon die #5gewinnt-Lauf-Challenge ins Leben gerufen. Hobby- und Profisportler wurden eingeladen, sich solidarisch zu zeigen und zu helfen, indem sie 5 Kilometer laufen, 5 Euro spenden und 5 Freunde nominieren, sich an der Spendenaktion zu beteiligen. Mit jeder Spende wurde ein Kind aus einem Laureus Sport for Good Förderprojekt mit einer von Ryzon hergestellten „United In Humanity“-Mund-Nasen-Maske ausgestattet und die Förderprojekte der Laureus Sport for Good Stiftung unterstützt. Die geleisteten Spenden flossen in einen speziellen Fondstopf von Laureus Sport for Good. Mit diesem Geld werden soziale Sportprojekte unterstützt, die Kindern und Jugendlichen helfen, die besonders von den Folgen der Corona-Pandemie betroffen sind.

„Kinder und Jugendliche, die in einem schwierigen sozialen Umfeld aufwachsen, trifft die durch das Corona-Virus erforderliche gesellschaftliche Isolation besonders stark. Am gravierendsten sind dabei häusliche Gewalt, Vernachlässigung und psychische Erkrankungen. Die Mitarbeiter in den von Laureus geförderten sozialen Sportprojekten versuchen, den Kontakt zu den Kindern über Video-Trainings und Telefonate zu halten und ihnen in dieser schwierigen Zeit zu helfen“, erklärte Paul Schif, Geschäftsführer von Laureus Sport for Good.

„Wir sehen aktuell einen großen Handlungsbedarf, und unsere Verantwortung als größter digitaler Sportverein, unsere Mitglieder zu mobilisieren, um auf diese Problematik hinzuweisen und ihr entgegenzuwirken. Die #5gewinnt-Strava-Challenge bedeutet, mit einem kleinen Zeichen eine große Wirkung zu erzielen“, so Paul Niemeyer, Deutschlandchef von Strava.

In collaboration with Ryzon, Strava and Laureus Sport for Good have launched the #5gewinnt running challenge. Amateur and professional athletes were invited to show their solidarity and help by running 5 kilometres, donating 5 euros and nominating 5 friends to participate in the fundraising campaign. Each donation enabled a child from a Laureus Sport for Good funding project to be equipped with a „United in Humanity“ mouth & nose mask made by Ryzon and supported the Laureus Sport for Good Foundation sponsoring projects. All the donations flowed into a special fund set up by Laureus Sport for Good. This money will be used to support social sports projects that help children and adolescents who are particularly affected by the consequences of the corona pandemic.

„Children and adolescents who are growing up in a difficult social environment are particularly vulnerable to the social isolation necessitated by the corona virus. The most serious factors are domestic violence, neglect and mental illnesses. The employees working on the social sports projects sponsored by Laureus are attempting to keep in touch with the children through video training sessions and phone calls and to help them in this difficult time,“ explained Paul Schif, Managing Director of Laureus Sport for Good.

„We currently see a great need for action, and our responsibility as the largest digital sports club is to mobilise our members to point out and counteract this problem. The #5gewinnt Strava Challenge means making a big impact with a little effort,“ says Paul Niemeyer, head of the Germany division at Strava.



MOTORWORLD Classics

BODENSEE

18. - 20. JUNI 2021

MESSE FRIEDRICHSHAFEN



WWW.MOTORWORLD-CLASSICS-BODENSEE.DE



Die 20-tägige Challenge, die vom 5. bis 25. Mai lief, fand auf der Sportplattform Strava statt. Teilnehmer konnten sich kostenlos registrieren, um ganz einfach mitzumachen:

5 Kilometer auf der Strava-App tracken und teilen

5 Euro [hier](#) spenden

5 Freunde über Strava oder andere soziale Kanäle nominieren, sich an der Spendenaktion zu beteiligen

Die Challenge motivierte nicht nur dazu, sich selbst in Zeiten der sozialen Distanzierung durch Sport und digitale Interaktion etwas Gutes zu tun, sondern sich mit Schwächeren und Bedürftigen zu solidarisieren – denn Sport verbindet. Mit dieser Überzeugung nahmen auch prominente Sportler wie Jan Frodeno, Jens Lehmann, Manuel Fumic, Marc Janko, Julia Dujmovits und Felix Gottwald an der Challenge teil und forderten ihr Netzwerk auf, es ihnen gleichzutun.

Trotz offiziellem Ende der Challenge haben auch Sie die Möglichkeit, sich an der Spendenaktion zu beteiligen und so den von der Corona-Krise betroffenen Kindern zu helfen. Die Spendenseite finden Sie [HIER](#).

The 20-day-long challenge, which ran from May 5 to May 25, took place on the Strava sports platform. Participants were able to register for free to easily take part:

Track and share 5 kilometres on the Strava app

Donate 5 euros [here](#)

Nominate 5 friends through Strava or other social media channels to participate in the fundraiser

The challenge motivated the participants not only to do something good for themselves through sport and digital interaction in these times of social distancing, but also to show solidarity with the weak and needy – because sport connects. With this conviction, prominent athletes such as Jan Frodeno, Jens Lehmann, Manuel Fumic, Marc Janko, Julia Dujmovits and Felix Gottwald also took part in the challenge and asked their networks to do the same.

Despite the official end of the challenge, you as well have the opportunity to participate in the fundraising campaign to help children affected by the corona crisis. You can find the donation page [HERE](#).

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

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

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

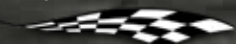
Laureus Sport for Good Foundation Germany, Austria
IBAN: DE70600700700171819607
BIC: DEUTDESSXXX
Bank: Deutsche Bank Stuttgart

MOTORWORLD
BULLETIN

AUKTION FERRARI 0435GT

Der bei dem Auktionshaus Auxietre & Schmidt angebotene Ferrari - Chassis 0435GT - ist einer der extrem seltenen Pinin Farina-Prototypen, die die Serienfertigung des 250 Boano inspiriert haben. Dieser Prototyp gilt als mit der einflussreichsten GT-Entwürfe seiner Zeit und war der Grundstein der faszinierenden 250 GT-Reihe. Die Karosserie wurde vollständig von Pinin Farina handgefertigt und weist mehrere einzigartige Designmerkmale auf.

The Ferrari - Chassis 0435GT - offered by the Auxietre & Schmidt auction house is one of the extremely rare Pinin Farina prototypes that inspired the series production of the 250 Boano. These prototypes are considered one of the most influential GT designs of their time and were the cornerstone of the fascinating 250 GT series. Its body was entirely handcrafted by Pinin Farina and has several unique design features.





Die Einführung des 250 Europa ging mit einer bedeutenden Veränderung bezüglich Ferraris bevorzugtem Karosseriebauer einher: Während zuvor Vignale am Zug war, wurde fortan Pinin Farina (später Pininfarina) Ferraris erste Wahl. Ganze 48 Karosserien der 53 gebauten Europa/Europa GTs stammten von Pinin Farina. Die Experimente von Pinin Farina mündeten schließlich in einem neuen Ferrari 250 GT, der erstmals im März 1956 auf dem Genfer Salon öffentlich ausgestellt wurde. Das Design des Genfer Showcars – Fahrgestellnummer ,0429GT', Schwwesterauto des hier angebotenen Prototyps – wurde stark von Pinin Farinas 410 Superamerica beeinflusst. Dies wird durch die originalen Werks-Baupläne bestätigt und zeigt sich in verschiedenen Karosserie-Details. Mit der Serie 2-Variante des 410 Superamerica wechselte Ferrari von einem 2.800 mm auf einen 2.600 mm Radstand. Diese kürzere Abmessung wurde für alle Fahrzeuge der 250 GT-Familie ab dem Europa GT übernommen, mit Ausnahme der wettbewerbsorientierten SWB- und GTO-Modelle.

The introduction of the 250 Europa was accompanied by a significant change in Ferrari's preferred body builder: While Vignale had previously been the most popular body among customers, Pinin Farina (later Pininfarina) became Ferrari's first choice. 48 bodies of the 53 built Europa / Europa GTs came from Pinin Farina. The experiments of Pinin Farina finally resulted in a new Ferrari 250 GT, which was first publicly exhibited at the Geneva Salon in March 1956. The design of the Geneva show car - chassis number ,0429GT', sister car of the prototype offered here - was strongly influenced by Pinin Farinas 410 Superamerica. This is confirmed by the original factory blueprints and is shown in various body details. With the Series 2 variant of the 410 Superamerica, Ferrari switched from a 2,800 mm to a 2,600 mm wheelbase, and this shorter dimension was adopted for all vehicles of the 250 GT family from the Europa GT, with the exception of the competitive SWB and GTO models.



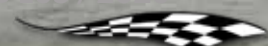
Neben den Handlingvorteilen des kürzeren Radstands war der 250 GT serienmäßig mit dem kompakteren 3,0-Liter-V12-Motor von Colombo ausgestattet, der die großvolumige Lampredi-Einheit des Superamerica ersetzte.

Pinin Farina war jedoch noch nicht in der Lage, die geplante Serienfertigung des 250 GT zu bewältigen, da der Bau des neuen Werks in Grugliasco gerade erst begonnen hatte. Daher wurde die Serienfertigung der Carrozzeria Boano anvertraut, nachdem Pinin Farina vier oder fünf Prototypen fertiggestellt hatte. Das Fahrwerk, der Motor und das Getriebe wurden bei Boano modifiziert, um den Produktionsprozess zu vereinfachen. Zudem musste bei der Serienfertigung auf verschiedene attraktive Karosseriedetails der Prototypen verzichtet werden.



In addition to the handling advantages of the shorter wheelbase, the 250 GT was equipped as standard with the more compact 3.0-liter V12 engine from Colombo, which replaced the large-volume Lampredi unit of the Superamerica.

However, Pinin Farina was not yet able to complete the planned series production of the 250 GT because the construction of the new plant in Grugliasco had only just begun. Therefore, the series production of the Carrozzeria Boano was entrusted after Pinin Farina had completed 4 or 5 prototypes. The chassis, engine and transmission of the Boano have been modified to simplify the production process. In addition, various attractive body details of the prototypes had to be dispensed with in series production.





0435GT wurde im April 1956 an seinen Erstbesitzer, Guido Cantelli aus Novara, Italien, verkauft. Cantelli war ein berühmter Dirigent und enger Freund von Enzo Ferrari. Tragischerweise starb er noch im selben Jahr bei einem Flugzeugabsturz, woraufhin Ferrari das Auto von der Witwe zurücknahm und an Sergio Canara aus Parma verkaufte. Canara und seine Frau benutzten 0435GT während ihrer Flitterwochen, wovon eine Reihe schöner Fotos zeugen. Der 250 wurde später an einen Herrn Messerli aus der Schweiz verkauft, dem das Auto von 1969 bis 1980 gehörte. Messerli verkaufte den Wagen 1980 an einen Herrn Oberson, ebenfalls aus der Schweiz. Zu diesem Zeitpunkt wurde das Auto auf Rot umlackiert.

0435GT was sold in April 1956 to its first owner, Guido Cantelli from Novara, Italy. Cantelli was a famous conductor and close friend of Enzo Ferrari. Tragically, he died the same year in a plane crash, after which Ferrari took the car back from the widow and sold it to Sergio Canara from Parma. Canara and his wife used 0435GT during their honeymoon, as evidenced by a number of beautiful photos. The 250 was later sold to Mr. Messerli from Switzerland, who owned the car from 1969 to 1980. Messerli sold the car to Mr. Oberson in 1980, also from Switzerland. At this point the car was repainted in red.

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



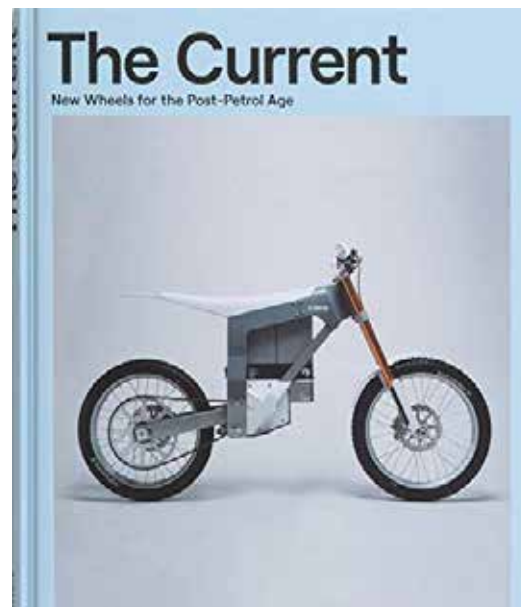


JÜRGEN LEWANDOWSKI's BÜCHERECKE

EIN BLICK IN DIE ZUKUNFT

New Wheels for the Post-Petrol Age – grob übersetzt: Wie sich die Mobilität in den Jahren nach der Benzin-Ära darstellen könnte. Bücher dieser Art bekommt man eigentlich nur bei dem Verlag gestalten zu sehen: Eine eklektische Sammlung von Fahrrädern, Mopeds, Motorrädern, Drei- und Vierrädern, die mit Elektroantrieb in der Zukunft unsere Straßen bevölkern könnten. Das faszinierende an diesem Buch ist jedoch die Fokussierung auf den Design-Aspekt – wer hier Erläuterungen und Erklärungen zu der Technik dieser Elektro-Vehikel erwartet, wird enttäuscht werden. Zwar gibt es ein paar einleitende Seiten zur Historie und Evolution der Elektro-Mobilität, doch das Buch „The Current“ – „Der Strom“ überrascht mit einer Vielzahl von Gefährten, die mit neuen Formen eine neue Design-Sprache für die E-Mobilität suchen.

Das Ergebnis überrascht, verwirrt, begeistert und bietet die gesamte Bandbreite von „Naiv“ bis „Genial“. Man kann gar nicht aufhören, die 200 Seiten zu durchblättern und die Versuche, einer neuen Mobilität eine eigenständige Design-Sprache zu geben, zu bewundern – oder auch über das eine oder andere Gefährt zu schmunzeln. Dabei geht die Bandbreite vom elektrifizierten Jaguar E-Type – wir haben ihn bereits bei der Hochzeit von Prinz Harry und Meghan in Aktion gesehen – bis hin zum Consumer von Joey Ruiters. Noch beeindruckender sind jedoch die elektrifizierten Fahrräder und Motorräder, und auch hier sprengt der Amerikaner Joey Ruiters mit seinem Moto Undone die Designgrenzen. Realistischer sind da Entwürfe wie das MOTORiD von Yamaha oder der gemeinsam von BMW und Krautmotors „Origami Electragster“. Für Design-Liebhaber und alle Interessierten, die einmal um die Ecke denken und sehen wollen sehr empfehlenswert.



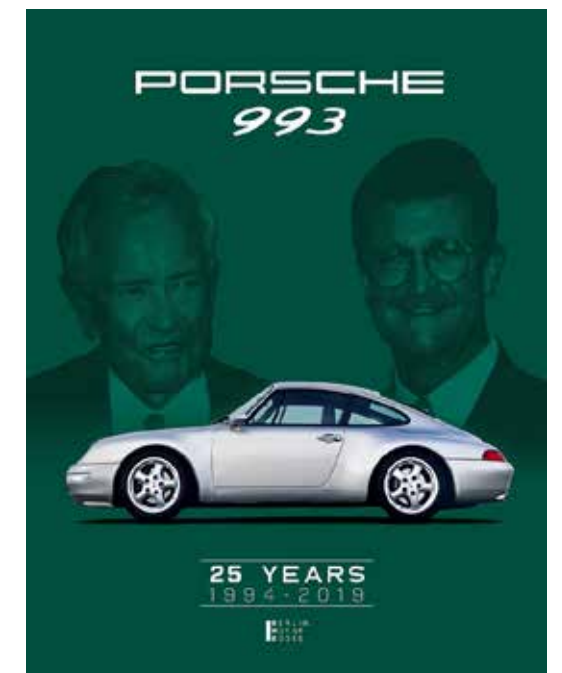
Robert Klanten / Maximilian Funk, The Current – New Wheels for the Post-Petrol Age, Verlag gestalten, Berlin, € 35,--

DER LETZTE SEINES STAMMES

Es ist immer wieder faszinierend zu sehen, wie oft Bücher zu dem Thema Porsche auftauchen. Porsche und Ferrari – und hin und wieder noch Mercedes-Benz – das sind (neben den Reparatur-Anleitungen) die klaren Bestseller. Besonders Porsche hat es den Verlagen und Autoren angetan – und hier gibt es mit dem Berlin Motor Books-Verlag einen kleinen, aber feinen Mitbewerber, der bereits seit Jahren mit seinen Werken zum Porsche Cayenne, den luftgekühlten 911 Turbo-Modellen sowie dem Typ 964 Maßstäbe gesetzt hat. Das neueste Werk beschäftigt sich nun mit dem 993, dem Nachfolger des 964, der auch wegen der Tatsache, dass er das letzte luftgekühlte Elfer-Modell war, in die Geschichte dieses Klassikers einging.

Im edlen grünen Schubert – grün war die Lieblingsfarbe von Ferry Porsche – breiten sich hier auf 358 Seiten nahezu unzählige Geschichten, reichlich technische Daten und eine Vielzahl von Designskizzen und Fotos zur Historie dieser Baureihe aus. Keine einfache Aufgabe, denn Porsche schuf vom 993 Modelle mit Heck- und mit Allradantrieb, als Coupé, als Targa und als Cabriolet – dazu kamen die Turbo- und die GT 3 und GT 2-Varianten sowie zwei Rennwagen-Modelle. Mit Hubräumen zwischen 3,6 und 3,8 Liter und einer verwegenen Mischung aus all diesen Ingredienzien können da auch erfahrene Autoren leicht ins Schlingern kommen – eine Gefahr, der das Autoren-Trio souverän aus dem Weg geht. Ergänzt durch informative Interviews mit dem 993-Designer Tony Hatter und dem 993-Projektleiter Bernd Kahnau erschließen sich dem interessierten Leser so auch neue, bislang unbekannte Aspekte bei der Gestaltung und Entwicklung dieser Modellreihe.

Ein liebevoll gestalteter Band, der für viele Jahre ein Muss in der Bibliothek aller 993- und 911-Liebhaber sein wird.



Andreas Gabriel/Manfred Hering/Thomas Nehlert, Porsche 993 – 25 YEARS 1994 – 2019, Berlin Motor Books, € 99,80.



LOTUS DESIGN

Lotus hat vier neue limitierte Versionen des Elise auf den Markt gebracht, von denen jede eine lebendige und unverwechselbare Farbpalette aufweist, die die bahnbrechende und äußerst erfolgreiche Renngeschichte des Unternehmens würdigt.

Lotus has launched four new limited-edition versions of the Elise, each with a vibrant and distinctive colour palette which pays tribute to the company's pioneering and highly successful racing history.





Die äußeren Farbkombinationen sind Schwarz und Gold, Rot, Weiß und Gold, Blau, Rot und Silber sowie Blau und Weiß. Das berühmte Schwarz und Gold verweist auf die Lackierung des Lotus Typ 72D, den Emerson Fittipaldi im Verlauf der Formel-1-Saison 1972 zu fünf Siegen führte. Rot, Weiß und Gold erinnern an den Typ 49B, den Graham Hill 1968 gefahren ist, während Blau, Rot und Silber vom Lotus Typ 81 von 1980 inspiriert sind, der von Nigel Mansell, Elio de Angelis und Mario Andretti gefahren wurde. Der vierte neue Elise in Blau und Weiß ist eine Hommage an das Lotus Type 18-Design von 1960. Vor genau 60 Jahren war es das erste Lotus-Auto, das dank des verstorbenen Sir Stirling Moss eine Formel-1-Pole-Position und einen Sieg beim Grand Prix von Monaco errungen hat.

Alle vier werden offiziell als Elise Classic Heritage Editions bezeichnet und bieten gegenüber dem Elise Sport 220, auf dem sie basieren, eine verbesserte Außen- und Innenausstattung. Sie sind jetzt in ausgewählten internationalen Märkten erhältlich.

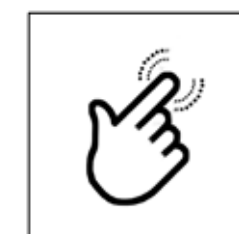
The exterior colour combinations are black and gold; red, white and gold; blue, red and silver; and blue and white. The famous black and gold references the livery of the Lotus Type 72D which Emerson Fittipaldi raced to five victories over the course of the 1972 Formula 1 season. Red, white and gold echoes the Type 49B that Graham Hill raced in 1968, while the blue, red and silver is inspired by the Lotus Type 81 of 1980 driven by Nigel Mansell, Elio de Angelis and Mario Andretti.

The fourth new Elise, finished in blue and white, is in tribute to the Lotus Type 18 design from 1960. Exactly 60 years ago, it was the first Lotus car to achieve a Formula 1 pole position and victory, courtesy of the late Sir Stirling Moss, at the Monaco Grand Prix.

Officially called the Elise Classic Heritage Editions, all four offer an enhanced exterior and interior spec over the Elise Sport 220 on which they're based. They are on sale now across selected international markets.



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



ITALDESIGN GTR

Das Warten hat endlich ein Ende: Jetzt brachte Italdesign beim Streaming auf der Rennstrecke „Tazio Nuvolari“ in Cervesina den ersten Nissan GT-R 50 von Italdesign in der auf fünfzig Stück limitierten feierlichen Auflage auf den Markt.

Der Nissan GT-R 50 von Italdesign ist das Ergebnis der Zusammenarbeit mit dem japanischen Automobilhersteller, die 2018 mit der Entwicklung des gleichnamigen Prototyps begann. Der Erfolg in den Monaten nach der Präsentation des Projekts veranlasste Nissan und Italdesign, die Produktion der Straßenversion in einer limitierten Serie von 50 Einheiten zu starten. Die ersten Fahrzeuge werden Ende 2020 und Anfang 2021 an Kunden ausgeliefert.

The waiting is finally over: just recently, in streaming from the „Tazio Nuvolari“ circuit in Cervesina, Italdesign launched the first Nissan GT-R 50 by Italdesign in the celebratory edition limited to fifty units.

The Nissan GT-R 50 by Italdesign is the result of the collaboration with the Japanese car manufacturer that began in 2018 with the creation of the prototype of the same name. The success achieved in the months following the presentation of the project drove Nissan and Italdesign to decide to launch production of the road version in a limited series of 50 units. The first vehicles will be delivered to customers in late 2020 and early 2021.





Nissan arbeitete mit Italdesign zusammen, um das Modell auf der Grundlage des neuesten Nissan GT-R NISMO zum Gedenken an sowohl den 50. Jahrestag des GT-R im Jahr 2019 und von Italdesign im Jahr 2018 zu entwickeln.

Jeder GT-R50 von Italdesign wird von einem handgefertigten 3,8-Liter-V6 mit zwei Turboladern und 720 PS von NISMO angetrieben. Die Nachfrage der Kunden nach der Serienversion des Autos ist groß, und es wurden bereits zahlreiche Einzahlungen getätigt. Kunden auf der ganzen Welt sind dabei, persönliche Spezifikationen für ihre Fahrzeuge auszuwählen. Kunden können eine vom GT inspirierte Lackierung wählen, die die Geschichte der Marke gemacht haben. Dadurch wird das bereits limitierte Auto - von dem nur 50 produziert werden - für Sammler noch attraktiver. Eine begrenzte Anzahl von Reservierungen für die verbleibenden Modelle ist noch verfügbar.

Wer sich für den GT-R50 von Italdesign interessiert, findet mehr Infos unter www.GT-R50.nissan

Nissan collaborated with Italdesign to create the model, based on the latest Nissan GT-R NISMO, in commemoration of the 50th anniversary of the GT-R in 2019 and Italdesign in 2018.

Powering each GT-R50 by Italdesign is a NISMO-tuned 720 PS hand-built 3.8-liter twin-turbocharged V6. Customer demand for the production version of the car is strong, with a significant number of deposits already taken, and customers across the globe are in the process of selecting personal specifications for their vehicles, customers will be able to choose a livery inspired to the GT-Rs that made the history of the brand. That will make the already limited car – of which only 50 will be produced – even more attractive to collectors. A limited number of reservations for the remaining models are still available.

Those interested in the GT-R50 by Italdesign can visit www.GT-R50.nissan

MOTORWORLD

G R O U P



STANDORTE

LOCATIONS

www.motorworld.de



Raum für mobile Leidenschaft.

Mobile passion.

