

# MOTORWORLD

BULLETIN

Edition 106 / 19. Juni 2020

# 106



HISTORY SPEED LIFESTYLE



MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG



4



50



32



40



18



68



76

## INHALT CONTENT

## IMPRESSUM IMPRINT

### BÜHNE FÜR VIRTUELLE EVENTS A STAGE FOR VIRTUAL EVENTS

Ungewöhnliche Zeiten erfordern kreative und innovative Lösungen: Weil aktuell zahlreiche Veranstaltungen, Messen und Vor-Ort-Konferenzen ausfallen, hat man sich in Metzingen und Köln etwas Besonderes einfallen lassen. An beiden Motorworld-Standorten können Veranstaltungen und Meetings virtuell und digital durchgeführt werden.

*Abnormal times require creative and innovative solutions: As numerous events, trade fairs and on-site conferences have had to be cancelled, special solutions have been found in Metzingen and Cologne. Events and meetings can be organised virtually and digitally at both Motorworld locations.*

14

MOTORWORLD Bulletin  
„History Speed Lifestyle“

Publisher:  
MOTORWORLD Trademark  
Management AG  
Marktplatz 4, CH-9004 St. Gallen  
Schweiz  
Fon: +41 71 227 84 84  
E-Mail: info@motorworld.ch

Handelsregister des Kantons St. Gallen  
UID: CHE-430.224.658

Production:  
Classic-Media-Group Munich

Verantw. i.S.d. Pressegesetzes:  
Désirée Rohrer (CMG)  
Chefredaktion:  
Kay Mackenneth

Ressortleitung / Redaktion Motorworld  
Sybille Bayer  
Wiebke Deggau  
Maren Adrian

Erscheinungsweise:  
Dreiwöchentlich  
Auflage: 30.000  
ISSN 2198-3291

Anzeigen-Kontakt:  
strecker@cmg-munich.de  
0171/ 15 26 358

Alle Inhalte dieses digitalen E-Papers unterliegen dem Copyright der MOTORWORLD Trademark Management AG & CMG München 2017. Jegliche Formen der Vervielfältigung, Veröffentlichung oder Vorführungen im öffentlichen Bereich sind untersagt. Das digitale Speichern zu privaten Zwecken ist erlaubt.

### HERITAGE STORE METZINGEN

Seit kurzem ist die Motorworld Manufaktur Metzingen eine Anlaufstelle für echte Biker: Im Mai hat der Heritage Store Metzingen hier eröffnet. Er ist eine Niederlassung der Bike Schmiede Süd, die ihren Stammsitz in Esslingen-Altbach hat und Vertragshändler von INDIAN Motorcycle, der ältesten Motorradmarke Amerikas, ist. Als freie Werkstatt bietet der Heritage Store zudem Services für alle amerikanischen Motorradmarken an.

*Motorworld Manufaktur Metzingen has recently become a place-to-go for real bikers with the opening of the Heritage Store Metzingen. It is a branch of Bike Schmiede Süd, which is headquartered in Esslingen-Altbach and is an authorised dealer for Indian Motorcycle, America's oldest motorcycle brand. As an independent workshop, the Heritage Store also offers services for all American motorcycle brands.*

28

### 100Y ALFA ROMEO

Der 33 Stradale und der Carabo könnten unterschiedlicher nicht sein. Einer mit allen Muskeln und Sehnen, wie ein Athlet, der mitten im Wettkampf dargestellt wird; der Andere mit geraden Linien und Winkeln, die darauf abzielen, die Essenz der Mobilität zu erfassen und sie in die Zukunft weiter zu tragen.

*The 33 Stradale and the Carabo could not be more different. One all nerves and sinews, like an athlete portrayed in the midst of competition; the other, all straight lines and angles, aimed at grasping the essence of mobility and pushing it forward into the future.*

4

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

MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG.

# 110Y ALFA ROMEO STRADALE & CARABO

Seit den 1930er Jahren sind die „Karosseriebauer“ (ein Name, der bis heute erhalten blieb) Experten für Metallarbeiten geworden. Sie bringen das Blech von Hand direkt auf einen Holzrahmen in Form und schaffen so einzigartige Modelle mit abgerundeten, sinnlichen Linien, die einem organischen Ideal folgen. Mit der Entwicklung der industriellen Produktion vereinfachten sich die Formen tendenziell, da die damaligen Press- und Gussverfahren nicht allzu viel Details in der Dreidimensionalität zuließen.

In den späten 1960er Jahren gingen die beiden stilistischen Inspirationen nochmals merklich auseinander. Der Unterschied zwischen einem „anthropomorphen Auto“ und dem „Auto von morgen“ wird durch den 33 Stradale und den Carabo deutlich – zwei Alfa Romeo-Modelle, die auf derselben technischen Basis entwickelt wurden.

*Since the 1930s, the “coachbuilders” (a name that remains to this day) have become experts in metalwork, beating the sheet metal into shape by hand, directly onto a wooden frame, creating genuinely unique models with rounded, sensual lines that seem to pursue an organic ideal. As industrial production evolved, the forms tended to simplify, because the molding equipment of that time did not allow for as much refinement and three-dimensionality.*

*At one point, in the late 1960s, the two stylistic inspirations noticeably diverged. The difference between an “anthropomorphic car” and the “car of tomorrow” is tangibly represented by the 33 Stradale and Carabo – two Alfa Romeo models developed from the same technical basis.*





#### **Design auf derselben Plattform**

Der 33 Stradale und der Carabo könnten unterschiedlicher nicht sein. Der eine mit Muskeln und Sehnen, wie ein Athlet, der mitten im Wettkampf dargestellt wird. Der andere mit geraden Linien und Winkeln, die darauf abzielen, die Essenz der Mobilität zu erfassen und sie in die Zukunft zu tragen. Das sind nicht nur zwei Interpretationen. Es sind zwei verschiedene Welten.

Die gemeinsame technische Basis dieser beiden Serien ist die Synthese von 50 Jahren Rennerfahrung bei Alfa Romeo – geniale und strenge Planung, Fachwissen und Mut bei der Auswahl der Materialien. Eine Stilikone, die technologische Innovation und Kreativität vereint: Dies sind die Zutaten für das Design des Tipo 33.

#### **Design on the same platform**

*The 33 Stradale and the Carabo could not be more different. One all nerves and sinews, like an athlete portrayed in the midst of competition; the other, all straight lines and angles, aimed at grasping the essence of mobility and pushing it forward into the future. So much more than two interpretations, these are two different worlds.*

*The shared technical basis of these two cars is the synthesis of 50 years of racing experience at Alfa Romeo. Ingenious and rigorous planning, expertise and courage in the selection of materials, a style that marries technological innovation and creativity: these are the ingredients of the Tipo 33's design.*



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

## Die Allianz Oldtimerversicherung

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

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

**Allianz** 



### Der Wunsch, zu konkurrieren

All dies ergibt sich aus dem Wunsch zu konkurrieren, der nie nachgelassen hat. 1964 fand Giuseppe Luraghi, der damalige Präsident von Alfa Romeo, es sei Zeit für eine offizielle Rückkehr. Um das Rennteam wieder aufzubauen, erwarb er Autodelta, eine Udine-Firma, die bereits ein privilegierter Partner bei der Produktion des TZ war. Zusammen mit Autodelta kehrte Carlo Chiti, der von 1952 bis 1957 bei Portello arbeitete, zu Alfa Romeo zurück und übernahm die Rolle des Leiters des offiziellen Teams.

Im selben Jahr begann das 33-Projekt. Luraghi bat sein Team um ein Auto, das in den „Klassen des Augenblicks“ um öffentlichen Erfolg und Medienaufmerksamkeit konkurrieren könnte: die Sportwagen-Weltmeisterschaft und das Zeitfahren.

### The desire to compete

*All this stems from the desire to compete, one that has never waned. In 1964, Giuseppe Luraghi – the then president of Alfa Romeo – felt it was time for an official return. To recreate the racing team, he acquired Autodelta, an Udine company that was already a privileged partner in the production of the TZ. Along with Autodelta, Carlo Chiti – who worked at Portello from 1952 to 1957 – also returned to Alfa Romeo, taking on the role of head of the official team.*

*In the same year, the 33 project began. Luraghi asked his team for a car that could compete in the “classes of the moment” for public success and media attention: the World Sportscar Championship and the time trials.*



## Die Geburt des Alfa Romeo Montreal

1967 nahmen Nationen aus der ganzen Welt mit ihren besten technischen und wissenschaftlichen Errungenschaften an der Weltausstellung in Montreal teil. Alfa Romeo wurde gebeten, ein technologisches Symbol für die Expo zu schaffen – ein Modell, das „das höchste Streben des modernen Menschen nach Autos“ darstellt. Satta Puliga und Busso baten Bertone um Unterstützung, der wiederum Gandini mit der Gestaltung der Karosserie und des Interieurs beauftragte. Das Ergebnis war ein voller Erfolg. Nordamerikanische Besucher schätzten die Eleganz und den Inhalt des Autos sehr.

Im Zuge des öffentlichen Konsenses wurde eine Standardversion entwickelt, die 1970 auf dem Genfer Autosalon vorgestellt wurde. Im Gegensatz zum ursprünglichen Konzept verfügt dieser Montreal über einen V8-Motor, der auf dem Tipo 33 basiert, auf 2,6 Liter Hubraum angehoben und auf 200 PS begrenzt. Das Modell beeindruckt durch seine außergewöhnliche Farbpalette, sowohl in Pastell als auch in Metallic: von Grün (früher im Showcar für die Expo verwendet) bis Silber und von Orange bis Gold.

Chromatische Erkundung ist eine Tradition von Alfa Romeo, die bis heute in der neuen Palette der angebotenen Karosseriefarben fortgesetzt wird: Rot beim Villa d'Este, Ocker beim GT Junior und Green beim Montreal. Diese Farbtöne sind von der 110-jährigen Geschichte der Marke inspiriert und schmücken einige ihrer prächtigsten Modelle.

## The birth of the Alfa Romeo Montreal

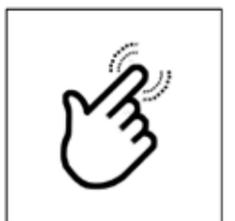
In 1967, nations from around the world took their best technical and scientific achievements to the International and Universal Exposition in Montreal. Alfa Romeo was asked to create a technological symbol for the Expo – a model to represent “the highest aspiration of modern man in terms of cars”. Satta Puliga and Busso requested assistance from Bertone, which tasked Gandini with designing the bodywork and interiors. The result was a resounding success. North American visitors greatly appreciated the elegance and content of the car.

In the wake of public consensus, a standard version was developed, which was presented at the Geneva Motor Show in 1970. Unlike the original concept, this Montreal has a V8 engine based on the Tipo 33, raised to 2.6-litre capacity and limited to 200hp. The model impresses with its extraordinary range of colors, both pastel and metallic: from green (previously used in the show car for the Expo) to silver, and from orange to gold.

Chromatic exploration is an Alfa Romeo tradition which continues today, in the new palette of bodywork colors on offer: Red Villa d'Este, Ocher GT Junior and Montreal Green. These hues are inspired by the 110-year history of the brand, and are dedicated to some of its most glorious models.



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



# ZU VERMIETEN

## Gewerbe-/Büroflächen



# V12 BUILDING

KÖLN | RHEINLAND

### Büroflächen:

von 600 - 12.500 m<sup>2</sup>

### Showroom | Werkstattflächen:

bis 1.000 m<sup>2</sup>

- Perfekte Infrastruktur
- Top Lage
- Dom-Blick

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

### Interesse geweckt?

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

# QUARTETT-TRUMPF

präsentiert  
von



## BENTLEY 4 1/2 LITRE „BLOWER“

„Race on Sunday – sell on Monday“ – lautete das Credo von Bentley Motors Ltd. und nach vielen Rennerfolgen der 3-Litre-Bentleys sollte der 4 1/2 Litre endgültig die damals erfolgreichen Mercedes SSK Modelle besiegen. Unterstützung bekamen die 3-Litre-Bentleys beim Rennen in Le Mans 1929 erstmals durch die Bentley Blower. Das sind 4 1/2 Litre Bentleys, mit einem auf der Kurbelwelle angebauten Kompressor, der dauerhaft zugeschaltet ist. Der von Amherst Villiers entworfene Kompressor des Typ Rootes sorgte für einen Druck von 4,3 bis 4,5 bar bei 3.500 U/min. Neben den Bentley Blower gingen auch die normalen 4 1/2 Litre Bentley ins Rennen, mit denen 1928 der 1. und 4. Platz eingefahren wurde. Sie wurden taktisch „geschont“ bis die Bentley Blower den favorisierten Mercedes SSK so gehetzt hatten, dass seine Maschine streikte. Grund: Der Kompressor des SSK konnte immer wieder nur kurzfristig zugeschaltet werden. Die Leistung der Bentley Blower blieb jedoch konstant hoch durch den dauerhaft zugeschalteten Kompressor. Doch die anhaltende Höchstbeanspruchung setzte auch die Bentley Blower schließlich außer Gefecht. Damit hatte man bei Bentley schon kalkuliert ... und so den Weg für die 4 1/2 Litre-Bentleys freigeräumt. Ein genialer Schachzug, der der Marke Bentley einen furiosen Sieg auf den ersten vier Plätzen einbrachte.

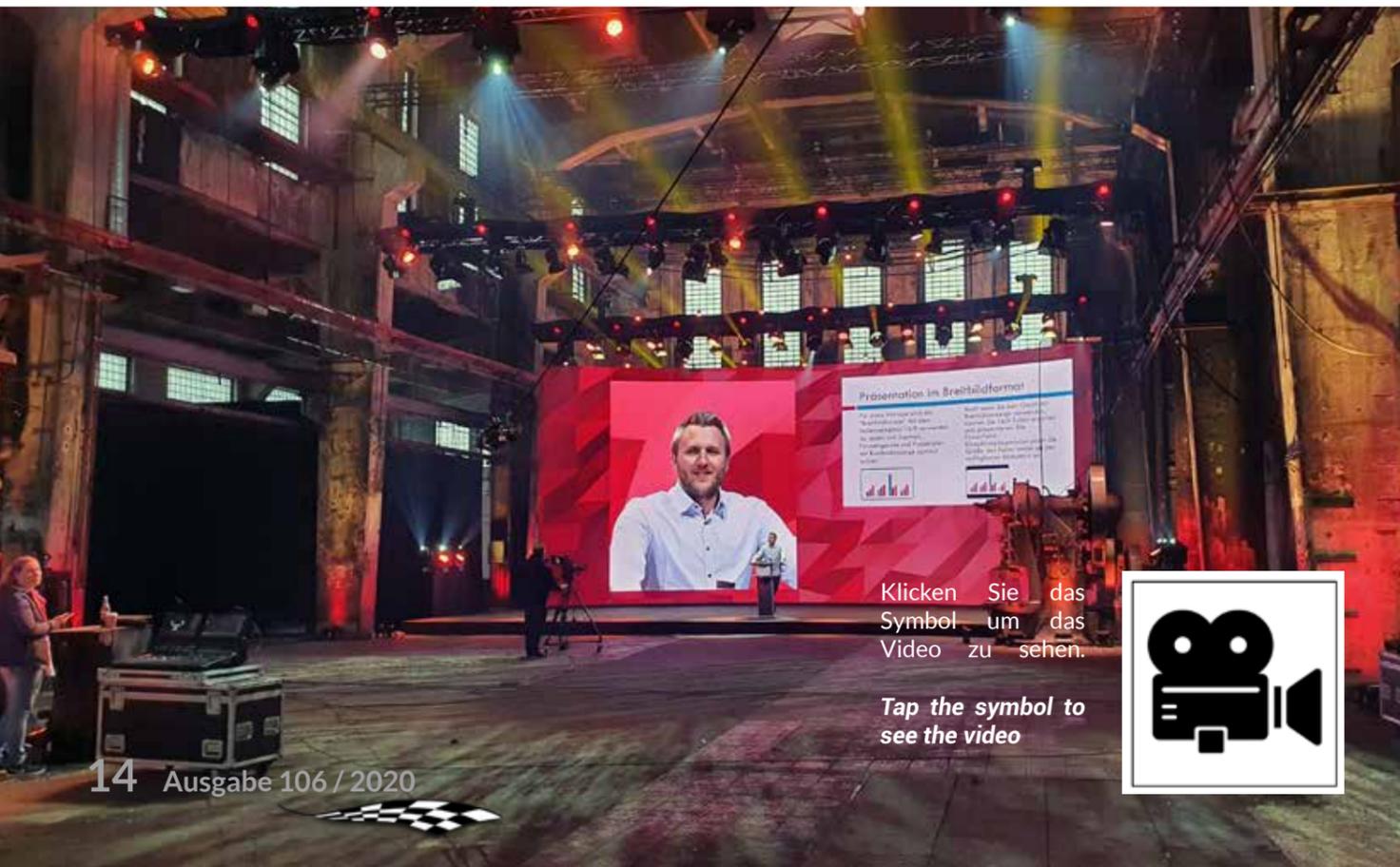
Motor	4-Zylinder-Reihen-Motor
Leistung	200 PS / 130,5 KW
Vmax	ca. 209 km/h
0-100 km/h	15,4 Sek
ccm	4398 ccm
kg / Leergewicht	1.930 kg
Auktionspreise aktuell (je nach Historie & Zustand)	€ 934.698 - € 7.063.232
Baujahr	1929- 1931



FOTOS: ICT

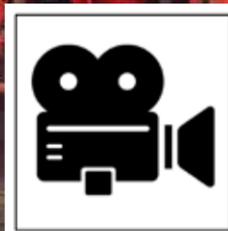
Ungewöhnliche Zeiten erfordern kreative und innovative Lösungen: Weil aktuell zahlreiche Veranstaltungen, Messen und Vor-Ort-Konferenzen ausfallen, hat man sich in Metzingen und Köln etwas Besonderes einfallen lassen. An beiden Motorworld-Standorten können Veranstaltungen und Meetings virtuell und digital durchgeführt werden.

*Abnormal times require creative and innovative solutions: As numerous events, trade fairs and on-site conferences have had to be cancelled, special solutions have been found in Metzingen and Cologne. Events and meetings can be organised virtually and digitally at both Motorworld locations.*



Klicken Sie das Symbol um das Video zu sehen.

Tap the symbol to see the video



Unternehmen, die ihre Produkte professionell in Szene setzen wollen, bietet die Motorworld Manufaktur Metzingen in Kooperation mit den Firmen Eventtechnik und ICT eine perfekte Kulisse. Mit ausgefeilter Medientechnik und der 100 Quadratmeter großen, teilbaren „Curved Kinetik LED“-Leinwand können fortan zahlreiche virtuelle, digitale und hybride Veranstaltungen in der Alten Schmiedehalle realisiert werden – von Produktbilder- und Videoproduktionen über Livestreamings, Fahrzeug- und Maschinenpräsentationen bis hin zu Fashion Shows, Corporate Events und TV-Formaten. Auf Live-Publikum muss dennoch nicht verzichtet werden: Mit einem von den Behörden genehmigten Hygienekonzept sind Veranstaltungen mit den jeweils freigegebenen Teilnehmerzahlen möglich.

*In cooperation with Eventtechnik and ICT, Motorworld Manufaktur Metzingen offers the perfect setting for companies wanting to professionally showcase their products. With sophisticated media technology and the divisible „Curved Kinetik LED“ screen measuring 100 square metres, numerous virtual, digital and hybrid events can now be realised in the Alte Schmiedehalle from product image and video productions, live streaming, vehicle and machine presentations, through to fashion shows, corporate events and TV formats. Nevertheless, there's no need to forego a live audience. With an officially sanctioned hygiene concept, events are possible with the approved number of participants.*

Neugierig geworden? [Schauen Sie hier.](#)

Curious to learn more? [Then take a look here.](#)



FOTOS: Kuchem Konferenz Technik

Auch die „Web Konferenz Bühne“ der Motorworld Köln-Rheinland in Kooperation mit dem Veranstaltungsspezialisten Kuchem Konferenz Technik steht für unterschiedliche Web-Veranstaltungen zur Verfügung. Das Bühnenset im 2.300 Quadratmeter großen 4-Takt-Hangar bietet eine Vielzahl an Features, so lässt es sich unter anderem individuell zusammenstellen und branden. Für die unkomplizierte Umsetzung von Web-Konferenzen stehen bis zu sechs Kamerazüge und ein komplettes Setup aus Ton-, Licht- und Videotechnik bereit.

Damit lassen sich vielfältige virtuelle Events verwirklichen – ob Tagungen und Konferenzen mit internationaler Tragweite, standortübergreifende Teammeetings oder wichtige Kundenbesuche. Veranstalter können die „Web Konferenz Bühne“ auch mit Publikum nutzen. Je nach Abstand der Sitzplätze können bis zu 2.000 Zuschauer eingeladen werden. Durch die Kombination von Location und Technik bekommen Kunden eine perfekte Mischung aus Live-Veranstaltung und Webkonferenz geboten.

Mehr Informationen:  
[MOTORWORLD Köln-Rheinland](#)  
 und  
[MOTORWORLD Manufaktur Metzingen](#)

*The „Web Konferenz Bühne“ platform at Motorworld Köln-Rheinland, in cooperation with event specialist Kuchem Konferenz Technik, is also available for various web events. The stage set in the 4-Takt-Hangar with its 2,300 square metres offers a host of features for individual arrangements and brandings. Up to six camera systems and a full sound, lighting and video system setup are available for the uncomplicated implementation of web conferences.*

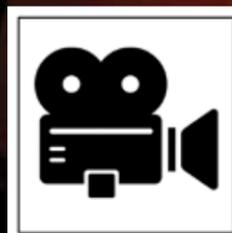
*This enables many different virtual events to be realised such as symposiums and conferences with international significance, cross-site team meetings, or important customer visits. Organisers can also use the „Web Konferenz Bühne“ with an audience. Up to 2,000 spectators can be invited depending on the seat spacing. The combination of location and technology offers customers a perfect mix with a live event and online conference.*

Further information:  
[MOTORWORLD Köln-Rheinland](#)  
 and  
[MOTORWORLD Manufaktur Metzingen](#)



Klicken Sie das Symbol um das Video zu sehen.

Tap the symbol to see the video



# BERTONE PROTOTIPI

Die italienische Karosseriefirma Bertone gehört zu den bedeutendsten Herstellern und Designern von Automobilkarosserien. Bertone gestaltete für unzählige Automobilmarken die entsprechenden Blechkleider. So zum Beispiel Lancia, Fiat, Alfa Romeo, Lamborghini, Ferrari, Citroën, Volvo, Opel und viele mehr. Aus einem anfänglichen kleinen Handwerksbetrieb, der 1912 gegründet wurde, entwickelte sich eine namhafte Karosseriefabrik.

Natürlich wurden im Laufe der Jahre, zwischen 1912 und 2014, viele unterschiedliche Prototypen gebaut. Als 2008 die Insolvenz absehbar war, kaufte die Witwe des Firmengründers Nuccio Bertone 84 dieser meisterhaften Prototypen. Sechs Highlights der Prototypen-Sammlung gingen in eine Auktion und wechselten zu Privatbesitzern.

*The Italian bodywork company Bertone is one of the most important manufacturers and designers of automobile bodies. Bertone designed the appropriate sheet metal clothing for countless automobile brands. For example Lancia, Fiat, Alfa Romeo, Lamborghini, Ferrari, Citroën, Volvo, Opel and many more. A well-known body shop developed from an initial small craft business that was founded in 1912.*

*Of course, many different prototypes were built over the years, between 1912 and 2014. When bankruptcy was foreseeable in 2008, the widow of the company's founder Nuccio Bertone bought 84 of these masterful prototypes. Six highlights of the prototype collection went to an auction and switched to private owners.*

Der 1975 Lamborghini Bravo hat erstmals eine dreiteilige Windschutzscheibe.

*The 1975 Lamborghini Bravo has a three-part windscreen for the first time.*





Das Design des 1967 Lamborghini Marzal stammt von Marcello Gandini.

*The 1967 Lamborghini Marzal was designed by Marcello Gandini.*



### Lamborghini Marzal

Mit dabei ist ein 1967 Lamborghini Marzal-Prototyp, den Fürst Rainier von Monaco und seine Frau Gracia Patricia zum Start des Monaco Grand Prix 1967 gefahren sind.

Nachdem der Marzal zu Ruhm gekommen war, fiel er in den Schatten, ein Schicksal, das er mit vielen anderen Prototypen teilt, und wurde erst vor kurzem wieder in seinen alten Glanz und seine perfekte mechanische Leistungsfähigkeit zurückversetzt. Die Paraderunde beim GP de Monaco Historique 2018 war seit 1967 der erste öffentliche Auftritt, bei dem der Marzal wieder in Bewegung bewundert werden konnte, um einen Teil der Geschichte wieder aufleben zu lassen. An seiner Seite fuhr der Lamborghini Espada mit der Fahrgestellnummer #9090 von 1976, der gerade aus einer Restaurierung des Lamborghini Polo Storico gekommen war. Dieses Exemplar mit einer besonderen Geschichte blieb immer in Lamborghini-Besitz und wurde für Entwicklungstests und Zulassungstests für den amerikanischen Markt verwendet.

### Lamborghini Marzal

*Also included is a 1967 Lamborghini Marzal prototype that Prince Rainier of Monaco and his wife Gracia Patricia drove to the start of the Monaco Grand Prix in 1967.*

*After the Marzal came to fame, it fell into the shadows, a fate that it shares with many other prototypes, and has only recently been restored to its old glory and perfect mechanical performance. The parade tour at the GP de Monaco Historique 2018 was the first public appearance since 1967 where the Marzal could be admired again on the move to revive part of history. At his side was the Lamborghini Espada with chassis number # 9090 from 1976, which had just come from a restoration of the Lamborghini Polo Storico. This specimen with a special history always remained in Lamborghini's possession and was used for development tests and approval tests for the American market.*

## 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](#)



Seine komplette Restaurierung der Mechanik, der Elektrik, der Karosserie und des Interieurs, das im Original erhalten geblieben ist, dauerte rund zehn Monate. Dabei wurden nur Lamborghini-Originalersatzteile verwendet, und die Restaurierung erfolgte exakt nach den Angaben der Produktionskarte aus dem Archiv des Polo Storico.

*It took around ten months to completely restore the mechanics, electrics, body and interior, which has been preserved in the original. Only original Lamborghini spare parts were used, and the restoration was carried out exactly according to the information on the production card from the Polo Storico archive.*

Ferruccio Lamborghini sagte über die Fenster in den Türelementen, die unterhalb der Hüftlinie eingebaut waren, dass „es keine Privatsphäre mehr für die Beine einer Dame gäbe.“ Während in Gandinis früheren Arbeiten immer noch die Handschrift von Ferruccio Lamborghini selbst – beispielsweise bei Miura, Montreal und Fiat Dino Coupé – erkenntlich war, machte der revolutionäre Marzal eines deutlich: Gandinis Position als Star-Designer war gefestigt.

*Ferruccio Lamborghini said about the windows in the door panels that were installed below the waistline that „there was no more privacy for a lady's legs.“ While in Gandini's earlier work, the handwriting of Ferruccio Lamborghini himself - for example at Miura, Montreal - was still there and Fiat Dino Coupé - it could be recognized that the revolutionary Marzal made one thing clear: Gandini's position as a star designer was consolidated. Lancia Stratos prototype, 1970*

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

Der Lancia Stratos HF Prototyp ist ein Meisterstück italienischen Designs.

*The Lancia Stratos HF prototype is a masterpiece of Italian design.*



#### **Lancia Stratos Prototyp, 1970**

Das Fahrzeug ist – obwohl Prototyp – voll fahrfähig und verkörpert den Geist seiner Zeit: die kantige Form wirkt solide wie aus einem Block gemeißelt und verspricht das ultimative Reiseerlebnis einer Zeitkapsel gleich. Bertone soll vom Designteam den niedrigsten Wagen aller Zeiten gefordert haben. Und tatsächlich: dieser Stratos schaffte vom Grund bis zur Oberkante Dach 84 cm.

#### **Lancia Stratos Prototype, 1970**

*The vehicle is - although a prototype - fully roadworthy and embodies the spirit of its time: the angular shape looks solid as if it were carved from a block and promises the ultimate travel experience like a time capsule. Bertone is said to have asked the design team for the lowest car ever. And indeed: this Stratos made 84 cm from the bottom to the top edge of the roof.*

## Lamborghini Bravo

Der Bravo mit seiner keilförmigen Form wurde 1974 auf dem Turiner Automobilsalon präsentiert. Als Nachfolger des Uracco geplant, ging er dennoch nie in Produktion. Doch wurden viele Designelemente in den Lamborghini Countach übernommen, wie zum Beispiel die Fensteranordnung oder manche winkligen Designelemente. Bei dem Prototyp handelte es sich um ein voll funktionsfähiges Fahrzeug und er wurde ganze 270.000 Kilometer gefahren, bevor er in die Sammlung von Bertone übernommen wurde. Bei der Auktion 2008 am Comer See ging das Fahrzeug in den Privatbesitz eines Sammlers über.

## Lamborghini Bravo

*The Bravo with its wedge-shaped shape was presented at the Turin Motor Show in 1974. Planned as the successor to the Uracco, it never went into production. However, many design elements were adopted into the Lamborghini Countach, such as the window arrangement or some angular design elements. The prototype was a fully functional vehicle and was driven a full 270,000 kilometers before it was added to the Bertone collection. At the 2008 auction on Lake Como, the vehicle became the private property of a collector.*



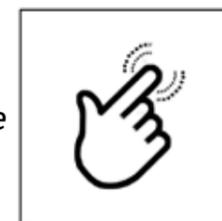
## Chevrolet Testudo

Traumschön ist der 1963 Chevrolet Testudo, s/n 20927w207657, mit seiner sportlichen Linie und dem durchgehend transparenten Windschutzscheibendach, das aus einem einzigen Stück gefertigt wurde. General Motors versuchte Anfang der 60er Jahre, den Chevrolet Corvair für den europäischen Markt interessant zu machen. Daher wurde sowohl an Bertone als auch an Pininfarina der Auftrag vergeben, die Karosserie etwas schnittiger zu machen. „Testudo“ bedeutet im Lateinischen „Schildkröte“. Und er wirkt auch etwas wie ein Schildkrötenpanzer, wenn auch sehr schnittig und dynamisch. Bei Filmarbeiten für Shell auf dem Monza Ring wurde der Prototyp in einen Unfall verwickelt und stark beschädigt. Bertone war nicht gewillt, die Kosten für den Neuaufbau zu übernehmen und stellte das Wrack auf dem Werksgelände ab. Eine Komplettrestauration folgte erst Mitte der 90er Jahre.

## Chevrolet Testudo

*The 1963 Chevrolet Testudo, s / n 20927w207657, with its sporty line and the continuously transparent windscreen roof, which was made from a single piece, is a dream. General Motors tried to make the Chevrolet Corvair interesting for the European market in the early 1960s. Therefore, both Bertone and Pininfarina were awarded the contract to make the body a little sleeker. "Testudo" means "turtle" in Latin. And it also looks a bit like a turtle shell, albeit very sleek and dynamic. During filming for Shell on the Monza Ring, the prototype was involved in an accident and was badly damaged. Bertone was unwilling to pay the costs of the rebuilding and left the wreck on the factory premises. A complete restoration did not follow until the mid-1990s.*

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

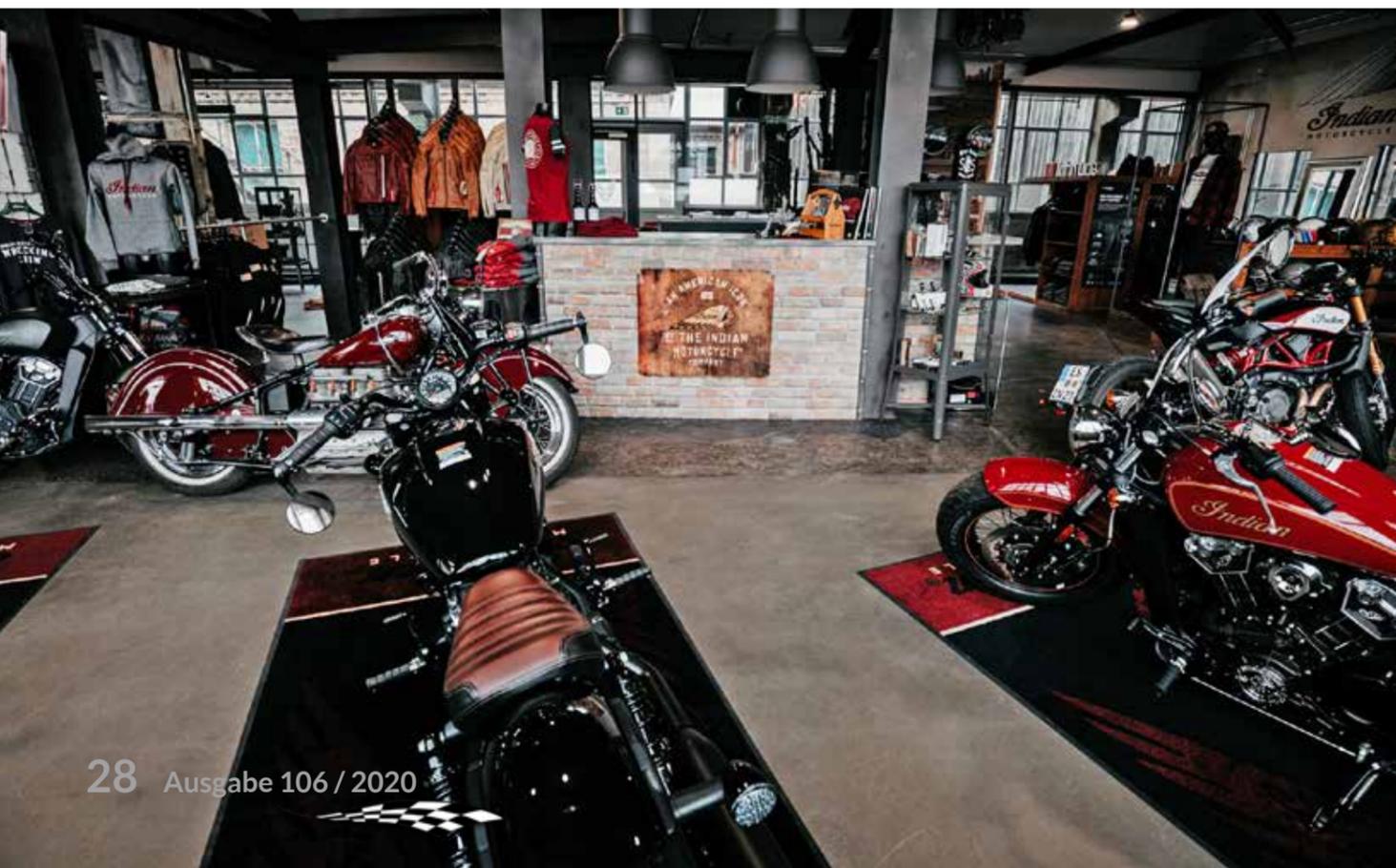




FOTOS: Aaron Gruber

Seit kurzem ist die Motorworld Manufaktur Metzingen eine Anlaufstelle für echte Biker: Im Mai hat der Heritage Store Metzingen hier eröffnet. Er ist eine Niederlassung der Bike Schmiede Süd, die ihren Stammsitz in Esslingen-Altbach hat und Vertragshändler von INDIAN Motorcycle, der ältesten Motorradmarke Amerikas, ist. Als freie Werkstatt bietet der Heritage Store zudem Services für alle amerikanischen Motorradmarken an.

*Motorworld Manufaktur Metzingen has recently become a place-to-go for real bikers with the opening of the Heritage Store Metzingen. It is a branch of Bike Schmiede Süd, which is headquartered in Esslingen-Altbach and is an authorised dealer for Indian Motorcycle, America's oldest motorcycle brand. As an independent workshop, the Heritage Store also offers services for all American motorcycle brands.*

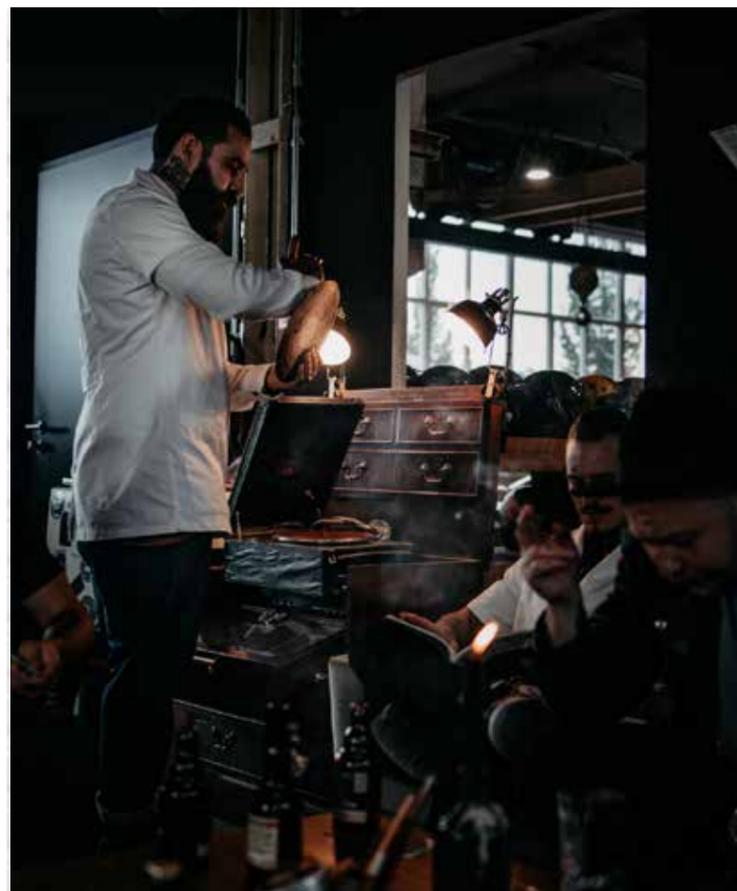


In dem neuen, mit viel Liebe zum Detail eingerichteten und gut sortierten Showroom finden Besucher einen Querschnitt durch die Modellpalette von Indian Motorcycle. Mit der Produktion eigener Custom-Parts und einem riesigen Angebot an Veredelungsteilen verwandeln Bodo Hayen und sein Team darüber hinaus jedes Standardbike in eine individuelle Augenweide. Seit über 25 Jahren ist er auf das Customizing von motorisierten US-Zweirädern spezialisiert.

*In the new well-stocked showroom, furnished with loving attention to detail, visitors will find a cross-section of the Indian Motorcycle model range. With the production of proprietary custom parts and a huge range of finishing parts, Bodo Hayen and his team can also turn every standard bike into a unique feast for the eyes. He has been specialising in customising motorised US two-wheelers for over 25 years now.*

Servicearbeiten, Reparaturen, Lackierarbeiten, Airbrush und TÜV gehören selbstverständlich zum Angebotsumfang. Der Heritage Store bietet außerdem jede Menge Lifestyle, hochwertige Motorradbekleidung und Accessoires.

*Servicing, repairs, paint work, airbrushing and inspections naturally belong to their service package. The Heritage Store also offers a wealth of lifestyle articles, top-quality motorcycle clothing and accessories.*



Ganz nach dem Servicegedanken „mehr Bike, mehr erleben“ organisiert er darüber hinaus Probefahrten und Ausfahrten zu Veranstaltungen, über die Alpen etc.

Als weiteres Highlight befindet sich in den Räumlichkeiten „Jack the Ripper's Herrenschmiede“, ein traditioneller Barbershop, der im Stil der 30iger Jahre gehalten ist und auch exakt diese Traditionen umsetzt. Hier wird rasiert und frisiert und das auf einem der über hundertjährigen klassischen Barbierstühle. Bei „Jack the Ripper's Herrenschmiede“ kann Man(n) sich allerdings nicht nur die Haare schneiden lassen, sondern auf dem Chesterfield-Sofa zu Blues- und Rockmusik auch entspannt Bier, Whisky, Rum oder Zigarre genießen. Und wer gerade Lust und Zeit hat, kann sich auch noch ein Tattoo stechen lassen.

Mehr Informationen:

[www.heritage-store.de](http://www.heritage-store.de)  
und  
[www.barber-shop-stuttgart.de](http://www.barber-shop-stuttgart.de)

*True to their service concept „more bike, experience more“, they also organise test rides and trips to events, over the Alps, etc.*

*Another highlight is the „Jack the Ripper's Herrenschmiede“, a traditional barber's shop which is fitted out in the style of the 1930s and also embodies precisely these traditions. Here customers can enjoy a shave and haircut sitting in one of the over one hundred-year-old traditional barber's chairs. At „Jack the Ripper's Herrenschmiede“, customers can not only have their hair cut, but also enjoy a beer, whisky, rum or a cigar on the Chesterfield sofa while listening to blues and rock music. And those who have the time and inclination can even get a tattoo done here.*

More information:

[www.heritage-store.de](http://www.heritage-store.de)  
and  
[www.barber-shop-stuttgart.de](http://www.barber-shop-stuttgart.de)

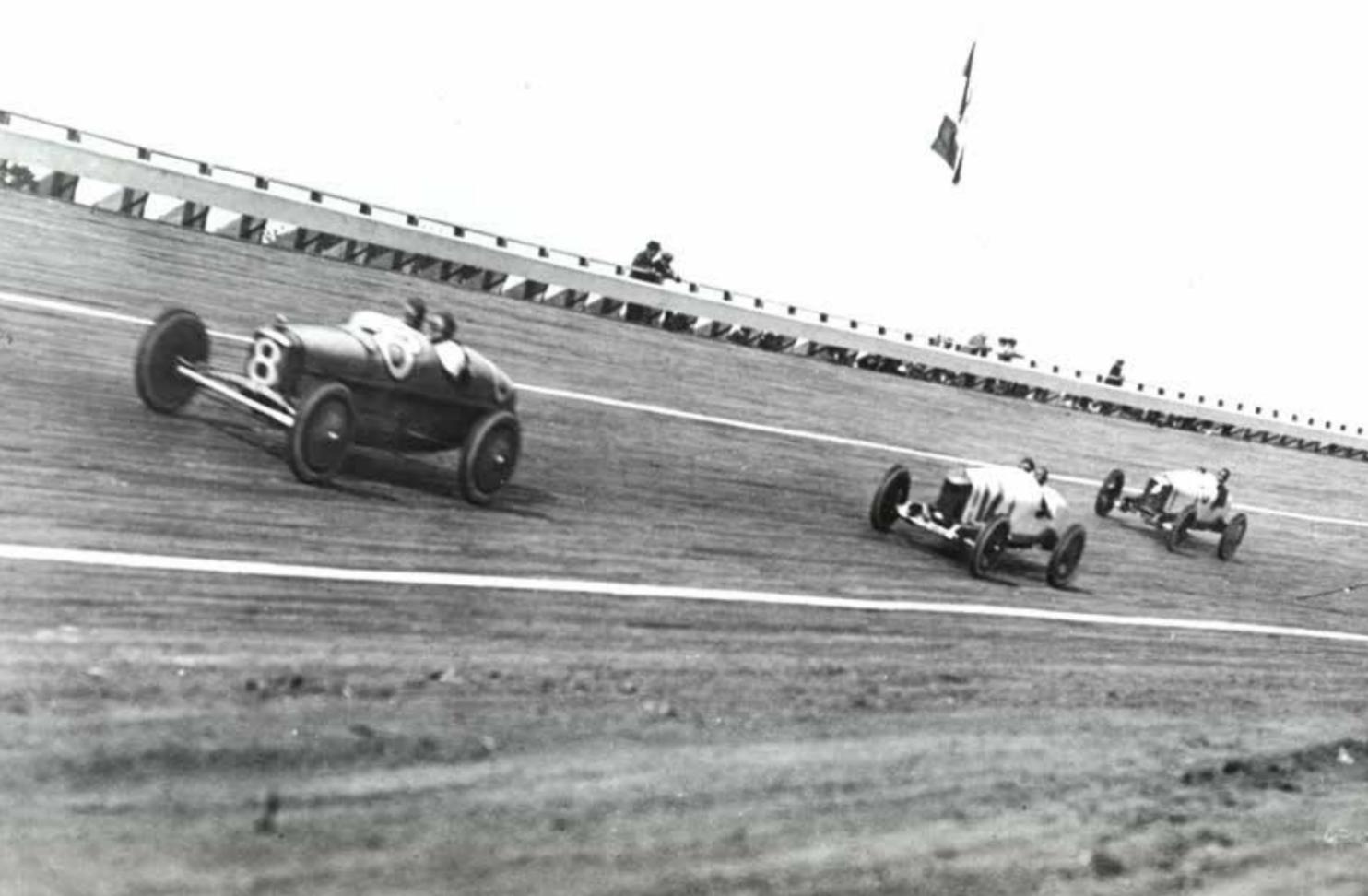
# INDIANAPOLIS SPEEDWAY

Eine der in den USA noch heute populärsten Rennstrecken ist der Indianapolis Motor Speedway im Bundesstaat Indiana. Seine Historie und die des weltberühmten Indianapolis 500 Rennens greift bis in das Gründungsjahr 1908 zurück, als die beiden amerikanischen Unternehmer Carl Fischer und Arthur Newby die Idee zu dieser bedeutenden Rennstrecke hatten.

*One of the most popular racetracks in the United States today is the Indianapolis Motor Speedway in the state of Indiana. Its history and that of the world-famous Indianapolis 500 race go back to the founding year 1908, when the two American entrepreneurs Carl Fischer and Arthur Newby had the idea for this important racetrack.*



FOTOS:AUDI



Das Automobil erlebte jetzt seinen Aufschwung. Benzin war aufgrund eines großen Ölquellen-Funds in Texas mit einem Schlag sehr günstig und die ersten Pioniere der Automobilhistorie drängte es, ihre Fahrzeuge unter Beweis zu stellen.

Auch die Brüder Louis, Arthur und Gaston Chevrolet fuhren bereits ab 1909 bei den Indy 500 Rennen mit.

1920 gewann Gaston Chevrolet mit seinem Frontenac das 500 Meilen Rennen.

Zusammen mit zwei weiteren Investoren gründeten Fischer und Newby 1909 die Indianapolis Motor Speedway Company und erwarben nordwestlich von Indianapolis, der Hauptstadt von Indiana, ein großes Grundstück auf dem die Rennstrecke gebaut werden sollte. Zwei langgezogene Geraden, zwei kurze Gerade und vier hochgezogene Steilwand-Kurven bildeten die 2,5 Meilen lange Strecke aus Schotter und Teer.

Doch bereits beim ersten Rennen 1909 gab es die ersten Tragödien. Die Rennstrecke wurde während des Rennens weich und es bildeten sich starke Fahrinnen und Schlaglöcher. Während der ersten drei Renntage kam es zu 5 Todesfällen, darunter auch zwei Zuschauer.

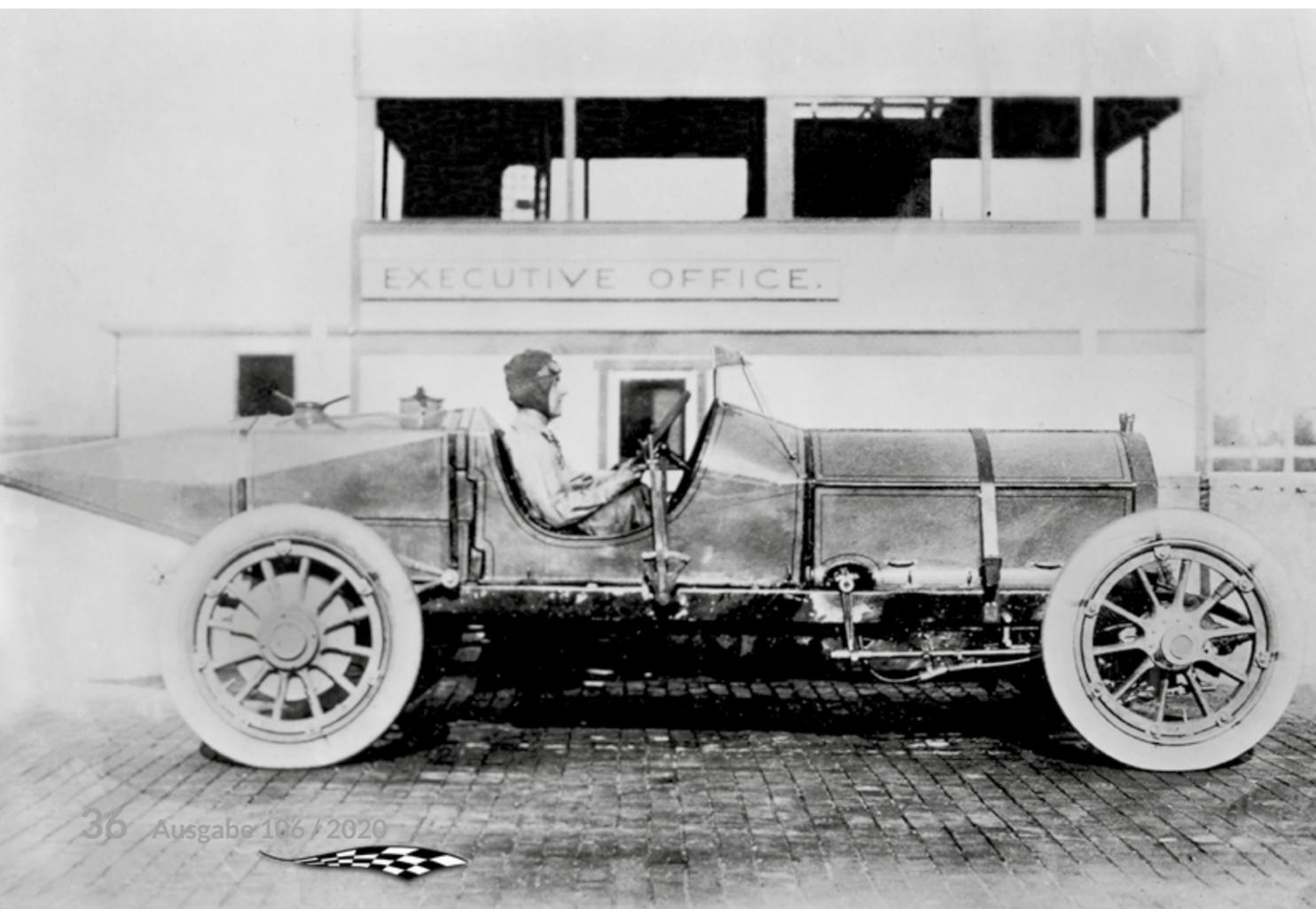
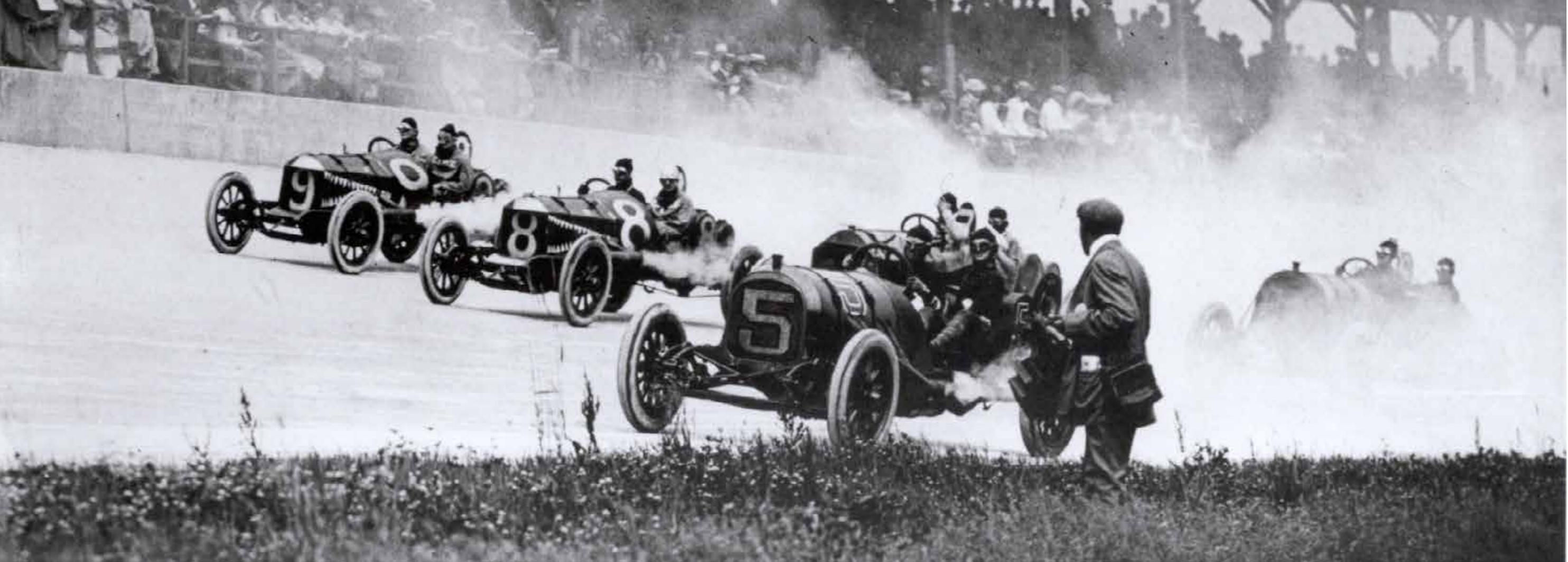
The automobile was on its lead. Gasoline was very cheap in one fell swoop due to a major oil well discovery in Texas, and the first pioneers in automotive history were keen to prove their vehicles.

The brothers Louis, Arthur and Gaston Chevrolet also competed in the Indy 500 races from 1909.

In 1920 Gaston Chevrolet won the 500 mile race with his Frontenac.

Together with two other investors, Fischer and Newby founded the Indianapolis Motor Speedway Company in 1909 and acquired a large piece of land on the northwest of Indianapolis, the capital of Indiana, on which the racetrack was to be built. Two long straight lines, two short straight lines and four high steep wall curves formed the 2.5 mile stretch of gravel and tar.

However, the first tragedies occurred in the first race in 1909. The race track became soft during the race and strong channels and potholes formed. There were 5 deaths during the first three days of the race, including two spectators.



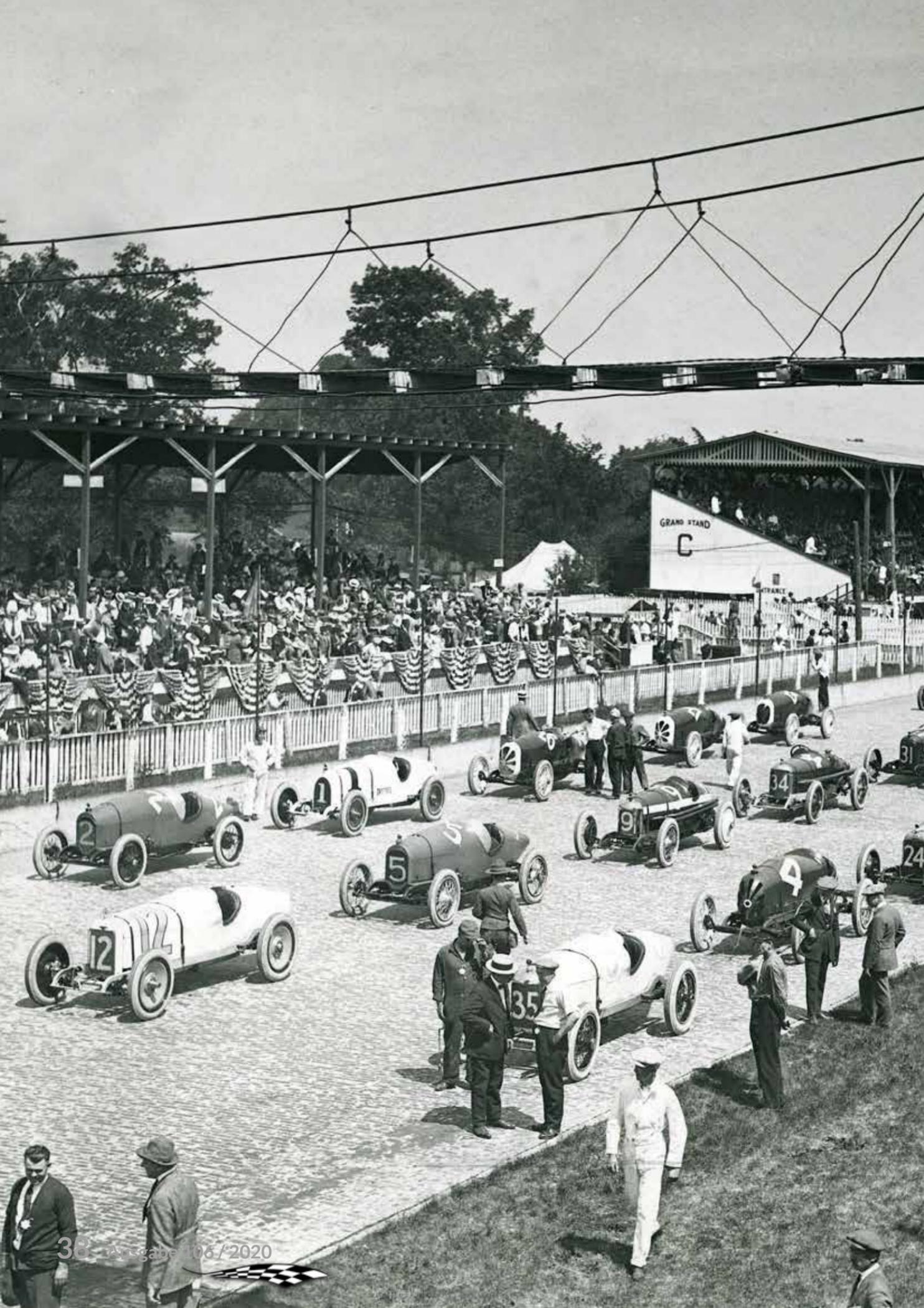
Daraufhin wurde die gesamte Rennstrecke im Herbst 1909 komplett mit über drei Millionen Ziegelsteinen ausgelegt. Dies brachte der Rennstrecke den Spitznamen Brickyard ein. Es rankt sich ein Mythos um die Ziegelsteinstrecke. Man erzählte sich, einer der Ziegelsteine sei aus massivem Gold. Es wird vermutet, dass wirklich einer der Steine vergoldet sei. Jedoch gefunden wurde der Stein noch nicht.

1911 startete das erste offizielle Indy 500 Rennen. Ab diesem Zeitpunkt betrug die offizielle Renndistanz genau 200 Runden. Insgesamt ergab dies 500 Meilen (804,5 Km). Gewinner dieses Rennens war Ray Harroun mit seiner gelb schwarzen Marmon Wasp. Mit diesem Rennen kam auch eines der wichtigsten automobilen Erfindungen auf, die fortan auch in Serienfahrzeugen seinen Platz fand. Ray Harroun baute in seinem Rennwagen einen Rückspiegel ein, um die rückwärtig heran nahenden Rennfahrzeuge zu beobachten. Harroun erreichte während seiner absolvierten 500 Meilen eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 116,89 Km/h.

*The entire racetrack was then completely covered with over three million bricks in the autumn of 1909. This earned the racetrack the nickname Brickyard. There is a myth about the brick route. It was said that one of the bricks was made of solid gold. It is believed that one of the stones was really gold-plated. However, the stone has not yet been found.*

*The first official Indy 500 race started in 1911. From then on the official race distance was exactly 200 laps. This totaled 500 miles (804.5 km).*

*The winner of this race was Ray Harroun with his yellow and black Marmon Wasp. One of the most important automotive inventions came up with this race, which from then on also found its way into production vehicles. Ray Harroun installed a rearview mirror in his racing car to watch the racing cars approaching from behind. Harroun achieved an average speed of 116.89 km / h during its 500 miles.*



Die Indy 500 Strecke stellt höchste Anforderungen an Mensch und Maschine. Das durchgehende im Kreis fahren mit Höchstgeschwindigkeiten von heutzutage ca. 380 km/h, ist für die Fahrzeuge extrem belastend.

Die Jahre nach 1911 brachten immer mehr neue Fahrer auf die Strecke. Neue Rundenrekorde wurden gefahren und die Fahrzeuge immer schneller. Bekannte Hersteller wie Peugeot, Mercedes, Duesenberg, Miller, Delage und Maserati tauchten in den Siegerlisten auf.

Zwischen 1936 und 1939 verschwindet die Ziegelsteinstrecke immer mehr unter einer Asphaltdecke. Man vermutet noch heute die historische Ziegelsteinstrecke unter dem existierenden Asphalt. Lediglich im Start und Ziel Bereich blieb bis heute ein schmaler Streifen mit den damaligen Ziegelsteinen erhalten. Dieser Streifen steht heute unter Denkmalschutz und begründet einen der vielen für Indianapolis berühmten Bräuche. Nach dem Rennen küssen die Sieger den schmalen Ziegelstreifen. Ein weiterer Brauch des Indianapolis 500 Rennens ist der Schluck Milch für den Sieger. Seit 1936 trinkt der Sieger einen Schluck Milch aus einer Milchflasche. Eine Anspielung auf die anfängliche Nervosität der Fahrer vor dem wohl gefährlichsten Rennen der Welt.

Ein weiterer Brauch ist die Verewigung des Siegerportraits im BorgWarner Wander-Pokal.

Auch der sogenannte Indianapolis Start ist eine Besonderheit dieses Rennens. Gestartet wird fliegend in einer Dreierformation. Sobald die grüne Flagge geweht wird, ist das Rennen freigegeben und die Fahrer dürfen überholen. Ab diesem Moment ist das Rennen für Fahrer und Zuschauer unter höchster Anspannung. Denn das gesamte Feld bewegt sich in engen Gruppen unter Höchstgeschwindigkeiten durch die Kurven. Gerade diese Situation und die hohe Anzahl an Überholmanövern brachte tragischerweise auch die schlimmsten Unfälle in der Renngeschichte mit sich. Nirgendwo sonst mussten so viele Piloten ihr Leben lassen, wie in Indianapolis.

*The Indy 500 range places the highest demands on man and machine. Continuous driving in circles at today's maximum speeds of around 380 km / h is extremely stressful for the vehicles.*

*The years after 1911 brought more and more new drivers onto the track. New lap records were set and the vehicles faster and faster. Well-known manufacturers such as Peugeot, Mercedes, Duesenberg, Miller, Delage and Maserati appeared in the winning lists.*

*Between 1936 and 1939, the brick route increasingly disappears under an asphalt surface. One still suspects the historical brick route under the existing asphalt. Only in the start and finish area has a narrow strip of bricks been preserved. This strip is now a listed building and establishes one of the many customs famous for Indianapolis. After the race, the winners kiss the narrow brick strip. Another custom of the Indianapolis 500 race is the sip of milk for the winner. The winner has had a sip of milk from a milk bottle since 1936. An allusion to the initial nervousness of the drivers before the most dangerous race in the world.*

*Another custom is to immortalize the winning portrait in the BorgWarner Cup.*

*The so-called Indianapolis start is also a special feature of this race. The race starts in a triple formation. As soon as the green flag is flown, the race is released and the drivers can overtake. From this moment on, the race is extremely exciting for drivers and spectators. Because the entire field moves in tight groups at high speeds through the curves. This situation and the high number of overtaking maneuvers tragically brought with it the worst accidents in racing history. Nowhere else have so many pilots lost their lives as in Indianapolis.*

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



CARS THAT MATTER

# FERRARI 250 EUROPA PROTOTIPO

Nur 22 Modelle des Ferrari 250 Europa wurden bei Ferrari gebaut. Eingekleidet wurden die meisten Exemplare bei Pininfarina. Das hier gezeigte Modell und vier weitere Spider-Fahrzeuge wurden allerdings bei Vignale karosiert. Der Ferrari 250 Europa, Chassis 0313 EU, ist ein vorbildliches Beispiel für die Karosseriearbeit von Vignale. Er weist viele der Merkmale auf, für die sowohl Vignale als auch Michelotti, Designer bei Vignale, bekannt waren. Die Scheinwerfer des Fahrzeugs sind tief in die vorderen Kotflügel eingesetzt, wodurch über den Scheinwerfern ausgeprägte „Augenbrauen“ entstehen. Auch die vorderen Blinker sind tief in die vorderen Kotflügel eingelassen. Ein verchromter Zierstreifen umschließt die Karosserie von den Vorderradkästen zum Heck und rund um den Kofferraum und betont somit die Länge des Fahrzeugs.

*Only 22 models of the Ferrari 250 Europa were built at Ferrari. Most copies were dressed at Pininfarina. However, the model shown here and four other Spider vehicles were bodyworked at Vignale. The Ferrari 250 Europa, chassis 0313 EU, is an exemplary example of the body work of Vignale. It has many of the features that both Vignale and Michelotti, designers at Vignale, were known for. The headlights of the vehicle are inserted deep into the front fenders, creating pronounced "eyebrows" above the headlights. The front indicators are also recessed deep into the front fenders. A chrome trim strip surrounds the body from the front wheel arches to the rear and around the trunk, thus emphasizing the length of the vehicle.*



FOTOS: Kay MacKenneth

40 | *Autos* | 10.11.2020

**MOTORWORLD**  
BULLETIN

## 18. - 20. JUNI 2021

### MESSE FRIEDRICHSHAFEN



Äußerlich sind Ferraris mit Vignale-Karosserie leicht an der Gegenüberstellung von scharfen Winkeln und abgerundeten Kanten mit zahlreichen Luftschlitzen, Lufteinlässen und anderen Stilelementen zu erkennen – einschließlich der häufigen Verwendung von zweifarbiger Lackierung. Einige dieser Merkmale wurden lediglich zur Verzierung angebracht, während andere einem funktionalen Zweck dienen. Unabhängig davon unterschieden sich die Designs von Vignale stark von den konkurrierenden Karosseriebauern Pinin Farina, Ghia und Touring und verliehen den Fahrzeugen einen ganz eigenen Stil.

Das hier gezeigte Fahrzeug hat einen auf 2.600 Millimeter gekürzten Radstand. Ein 3-Liter kurzhubiger Zwölf-Zylinder-Motor, entwickelt von Gioacchino Colombo, dient als Triebwerk. Damit erreicht der Europa eine Leistung von rund 220 PS.

*On the outside, Ferraris with a Vignale body can be easily recognized by the comparison of sharp angles and rounded edges with numerous louvers, air intakes and other style elements - including the frequent use of two-tone paint. Some of these features were only used for decoration, while others served a functional purpose. Regardless of this, the Vignale designs were very different from the competing bodybuilders Pinin Farina, Ghia and Touring and gave the vehicles their very own style.*

*The vehicle shown here has a wheelbase reduced to 2,600 millimeters. A 3-liter short-stroke twelve-cylinder engine, developed by Gioacchino Colombo, serves as the engine. With this, the Europa achieves an output of around 220 hp.*

Lesen Sie mehr | Read more  
on [Luxury-Cars.TV](http://Luxury-Cars.TV)



## JÖRG SCHNIZER UND SEIN KREATIV-TEAM: WARUM MAN DIE MOTORWORLD MIT ALLEN SINNEN ERLEBT

### JÖRG SCHNIZER AND HIS CREATIVE TEAM: WHY VISITORS EXPERIENCE MOTORWORLD WITH ALL THEIR SENSES

# INTERVIEW



# JÖRG SCHNIZER

Wer eine Motorworld betritt, taucht in eine ganz besondere Welt ein. Verantwortlich für diesen unverwechselbaren und einzigartigen Stil sind bei der Motorworld Group Jörg Schnizer und sein Team, zu dem Armin Hepp, Stefan Hummel, Daniel Schosser, Volker Stein, Antje Stütz und Sina Friedrich zählen. Was den Motorworld-Style ausmacht und an welchen Projekten gerade arbeitet wird, berichtet Jörg Schnizer im Interview.

**Herr Schnizer, Sie und Ihre Kollegen verleihen jedem Motorworld-Raum und Messestand ein ganz besonderes Ambiente. Was zeichnet den Motorworld-Style aus?**

Zunächst „entwickeln“ wir eine Idee oder Story als Grundgedanke und Basis, aus der sich nach und nach, Baustein für Baustein, die Gestaltungsmöglichkeiten ergeben. Unser Motto „Raum für mobile Leidenschaft“ und der historische Hintergrund der einzelnen Standorte geben dann die weitere Richtung vor. Der Motorworld-Style besticht dabei durch seine vielen verschiedenen Facetten. Angefangen vom typischen Schrauber-Look bis hin zum edlen High-End-Segment. Das Automobil wird als Themenmittelpunkt in Szene gesetzt, darum herum sollen Bilder, Gefühle und Erlebnisse der guten alten Zeit wiederaufleben. Lassen Sie mich nur ein paar beispielhafte Begriffe nennen, die die Fantasie anregen: „Benzinkanister“, „Öl-Geruch“, „alte Werkzeuge“ mit ihren jeweils ganz eigenen Geschichten. Auf der anderen Seite aber auch „edel“, „neu“, „aufwendig restauriert“ und „hochwertig“. Aus der Kombination aller genannten Punkte ergibt sich der Motorworld-Style.

**Auch die Tagungsräume und Eventlocations sind zum Teil ganz besonders ausgestattet ...**

Die Tagungsräume und Eventlocations bekommen speziell auf die Historie des jeweiligen Standorts zugeschnittene Themenbereiche zugeordnet anhand deren die Räumlichkeiten bespielt werden. Beispielsweise der Tagungsraum „JU-52-Lounge“ in der Motorworld Region Stuttgart, welcher auf die ursprüngliche Nutzung des Areals, den ehemaligen Landesflughafen Württembergs, anspielt und deshalb wie das Innere eines Flugzeugs des Typs „JU-52“ ausgestaltet und nachgebaut wurde.

*Anyone entering a Motorworld immerses themselves in a truly special world. Responsible for this distinctive and unique style at the Motorworld Group are Jörg Schnizer and his team with Armin Hepp, Stefan Hummel, Daniel Schosser, Volker Stein, Antje Stütz and Sina Friedrich. In this interview, Jörg Schnizer reports about what makes the Motorworld style stand out and about the projects that are currently underway.*

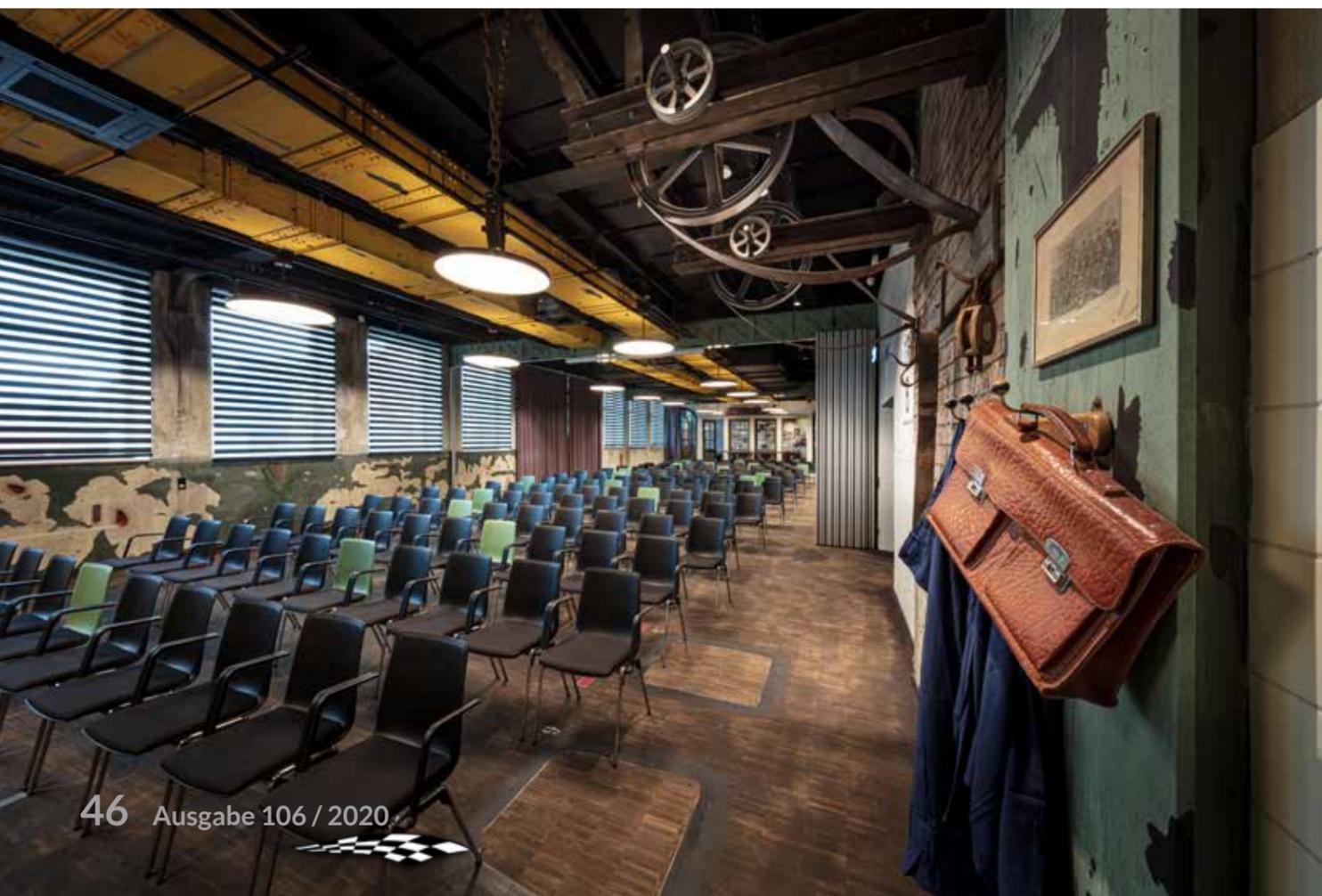
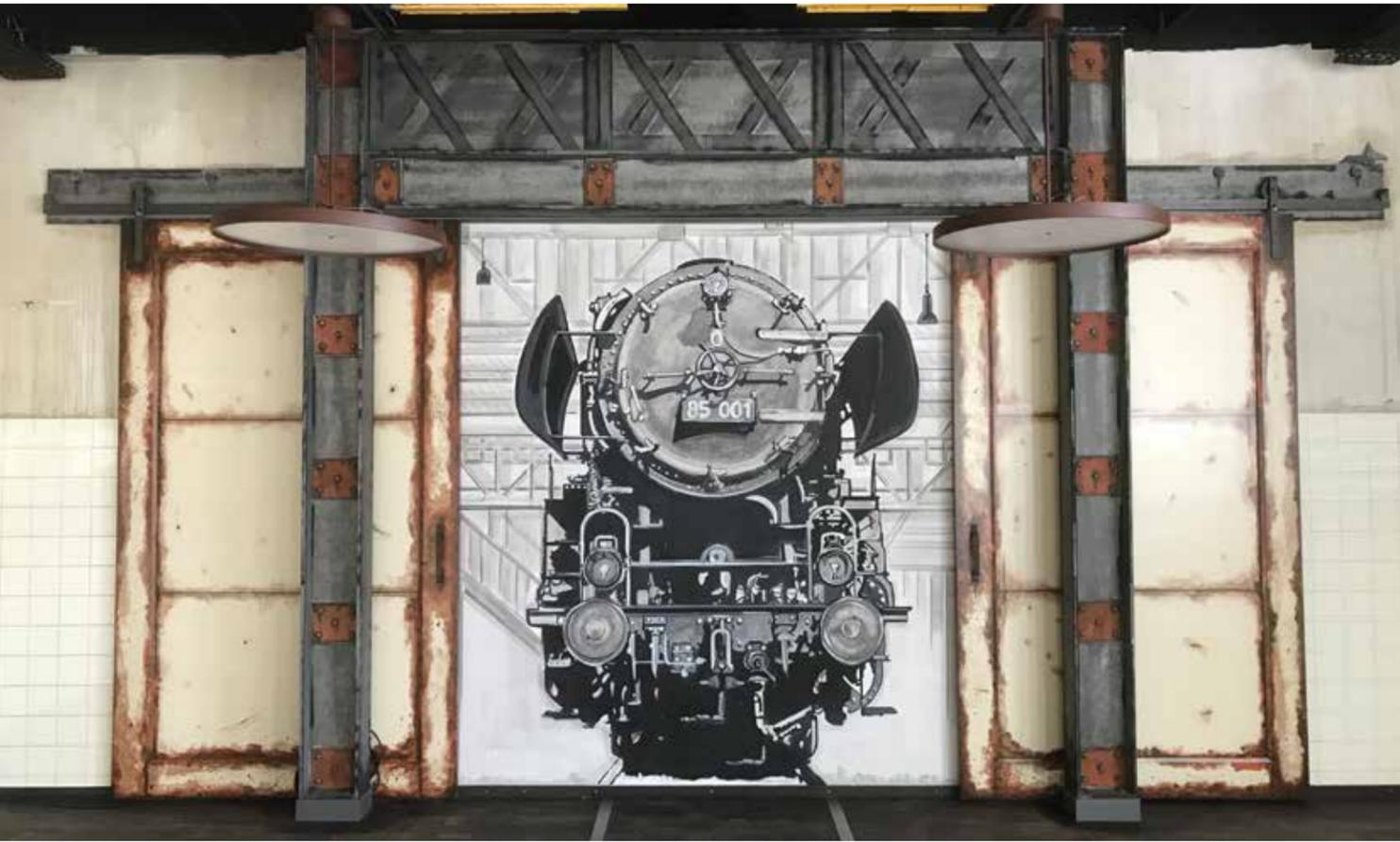
**Mr Schnizer, you and your colleagues give every Motorworld space and exhibition booth a very special ambience. What makes the Motorworld style stand out?**

*First of all, we „develop“ an idea or story as a fundamental idea and basis from which the design possibilities are derived step by step, building block by building block. Our motto „Space for mobile passion“ and the historical backgrounds of the individual locations then point the way forward. The Motorworld style captivates with its many different facets, starting with the typical DIY mechanic's look through to the exquisite high-end segment. The automobile is showcased as the central theme, around which images, feelings and experiences bring the good old days back to life. Let me give you just a few exemplary terms to stimulate the imagination: „petrol canister“, „smell of oil“ or „old tools“ with their own special stories. On the other hand we have „exquisite“, „new“, „painstakingly restored“ and „high quality“. The combination of all of these aspects results in the Motorworld style.*

**The conference rooms and event locations are also in part extremely well equipped ...**

*The conference rooms and event locations are assigned to theme areas that are specially tailored to the history of the respective location and form the basis for the facilities. For example, the „JU-52-Lounge“ conference room at Motorworld Region Stuttgart, which alludes to the original usage of the grounds as the former Württemberg state airport, and has therefore been designed and replicated to resemble the interior of a „JU-52“ aircraft.*





Ein weiteres Beispiel sind die neuen Tagungsräume im Nord- und Südflügel der Motorworld München. Hier haben wir die Geschichte des Areals als ehemaliges Bahnausbesserungswerk zum Anhaltspunkt genommen. In einem der Seminarräume des Südflügels haben wir eine alte Dampflokomotive an die Wand gezeichnet. Im Boden davor sind „Schienen“ eingelassen. So wird der Effekt verstärkt und der Eindruck vermittelt, die Lok käme jeden Moment aus der Wand gefahren. Natürlich ist auch hier der restliche Raum passend gestaltet.

**An den MOTORWORLD-Standorten wird sogar der Gang aufs stille Örtchen zum Erlebnis...**

Das ist richtig, jede Toilette ist ein Unikat. Wir greifen verschiedene Themen auf, wie beispielsweise die sogenannte „Kaffeerückgabe-Toilette“ in der Motorworld München, bei der sich alles rund um das Thema Kaffee dreht. Oder die Toilette „Nur Mut“, ebenfalls in der Motorworld München, auf deren Toiletten-Türe das Bild eines Plumpsklos abgebildet ist. Dieses Foto schoss einer der Kollegen aus unserem Kreativteam letztes Jahr bei einer Haushaltsauflösung, als er auf der Suche nach Deko-Accessoires für die Motorworld war. Die Bewohnerin hatte dieses Plumpsklo bis kurz zuvor noch selbst benutzt. So entwickelte sich die Idee zur Ausgestaltung dieser Toilette in Gemeinschaftsarbeit.

Another example are the new conference rooms in the north and south wings of Motorworld München. Here we have taken the site's history as a former railway repair shop as the reference point. In one of the seminar rooms in the south wing we have drawn an old steam locomotive on the wall with „rails“ recessed in the floor in front of it. This underlines the overall effect and gives the impression that the locomotive could drive out of the wall at any moment. The rest of the room is naturally appropriately designed as well.

**At the MOTORWORLD locations, even going to the bathroom becomes an experience...**

That's right, every WC is unique. We take up various themes, such as the so-called „coffee return WC“ at Motorworld München where everything revolves around coffee. Or the „Nur Mut“ („Be brave“) WC, likewise at Motorworld München, with its door bearing a picture of an outhouse. This photo was taken by one of our creative team colleagues at a household clearance last year while he was looking for decorative accessories for Motorworld. The occupier had used this outhouse herself until very recently. And so the idea for the design of this WC was developed in teamwork.



[www.motorworld.de/messen](http://www.motorworld.de/messen)



## 19. – 20. Sept. 2020

Fürstenfeld *near Munich*

[www.motorworld-oldtimertage.de](http://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](http://www.motorworld-classics-bodensee.de)



**Sie arbeiten viel mit Accessoires. Wo bekommen Sie die her?**

Jedes einzelne Mitglied unseres Teams hält die Augen und Ohren weit offen. Bei jeder sich bietenden Gelegenheit schlagen wir zu – sei es auf Flohmärkten, bei Internetrecherchen und Haushaltsauflösungen oder auch bei Stadelabrissen. Aber natürlich arbeiten wir auch in enger Zusammenarbeit mit unseren Stamm-Lieferanten und Antiquariaten, welche uns immer wieder neue Angebote und Vorschläge unterbreiten. Außerdem werden viele Accessoires von unseren kreativen Köpfen sogar selbst entworfen, design und gebaut.

**Woran arbeiten Sie und Ihre Kollegen aktuell?**

Wir arbeiten grundsätzlich immer in enger Zusammenarbeit mit den jeweiligen Projektteams der Standorte gleichzeitig an vielen unterschiedlichen Vorhaben. In der Motorworld München gestalten wir beispielsweise derzeit weitere Seminar- und Eventräume sowie Gastronomieflächen. Parallel dazu arbeiten wir an einem Gastronomiebereich in der kleinen Schmiede der Motorworld Manufaktur Metzingen. Außerdem werden in der Motorworld Manufaktur Region Zürich aktuell diverse Büroflächen, Showrooms, Seminarbereiche und der Empfang mit Möbeln, Accessoires und Deko von uns ausgestattet. Bis diese Bereiche zugänglich sind, vergeht noch etwas Zeit, aber in anderen Räumlichkeiten an diesen und unseren Standorten in Köln und Böblingen lässt sich unser Motorworld-Style wunderbar erleben. Jeder ist herzlich willkommen, bei einem Besuch vor Ort in die Welt der Motorworld einzutauchen und sich vom Flair der guten alten Zeit mitreißen zu lassen.

Mehr Informationen: [www.motorworld.de](http://www.motorworld.de)

**You work a lot with accessories. Where do you get them from?**

Every single member of our team keeps their eyes and ears wide open. We strike at every available opportunity – be it at flea markets, while searching online and at household clearances, or even at stadium demolitions. But we naturally also work in close collaboration with our regular suppliers and antiquarian shops who constantly submit new offers and suggestions. Many accessories are even conceived, designed and built by our creative minds.

**What are you and your colleagues currently working on?**

We always work in close cooperation with the respective project teams at the locations on many different projects at the same time. At Motorworld München, for instance, we are currently designing additional seminar and event rooms, as well as catering areas. Parallel to this, we are working on a catering area in the small forge at Motorworld Manufaktur Metzingen. And at Motorworld Manufaktur Region Zürich we are currently fitting out various office areas, showrooms, seminar areas and the reception area with furniture, accessories and decorative elements. It will take a while before these areas are accessible, but our Motorworld style can be wonderfully experienced in other rooms here and at our locations in Cologne and Böblingen. Everyone is welcome to immerse themselves in the Motorworld during their visit and get carried away by the flair of the good old days.

More information: [www.motorworld.de](http://www.motorworld.de)

# MAZDA ROTARY PROTOTYPEN

Der Blick auf die 100-jährige Geschichte von Mazda wäre nicht vollständig, ohne Mazdas Tradition zu feiern, die sich der Entwicklung und dem Erfolg des Rotationsmotors auseinandersetzt. Von der Einführung des Mazda Cosmo im Jahr 1967 bis zum Ende der RX-8-Produktion im Jahr 2012, produzierte Mazda knapp zwei Millionen Serienfahrzeuge. Coupes, Limousinen, Kombis und Sportwagen wurden über Generationen hinweg von den sanften und hochdrehenden Mazda-Wankelmotoren angetrieben. Der einzigartige Mazda-Rotationsmotor gelangte sogar in einen Pick-up und einen Bus.

*No look at the 100-year history of Mazda would be complete without celebrating Mazda's convention defying development and success with the rotary engine. From the launch of the 1967 Mazda Cosmo to the end of RX-8 production in 2012, Mazda produced just shy of two million rotary production cars. Coupes, saloons, estate cars and sports cars were all powered by different generations of smooth and high-revving Mazda rotaries, the unique Mazda rotary engine even made its way into a pick-up truck and a bus.*





### Der Beginn der Wankel-Ära

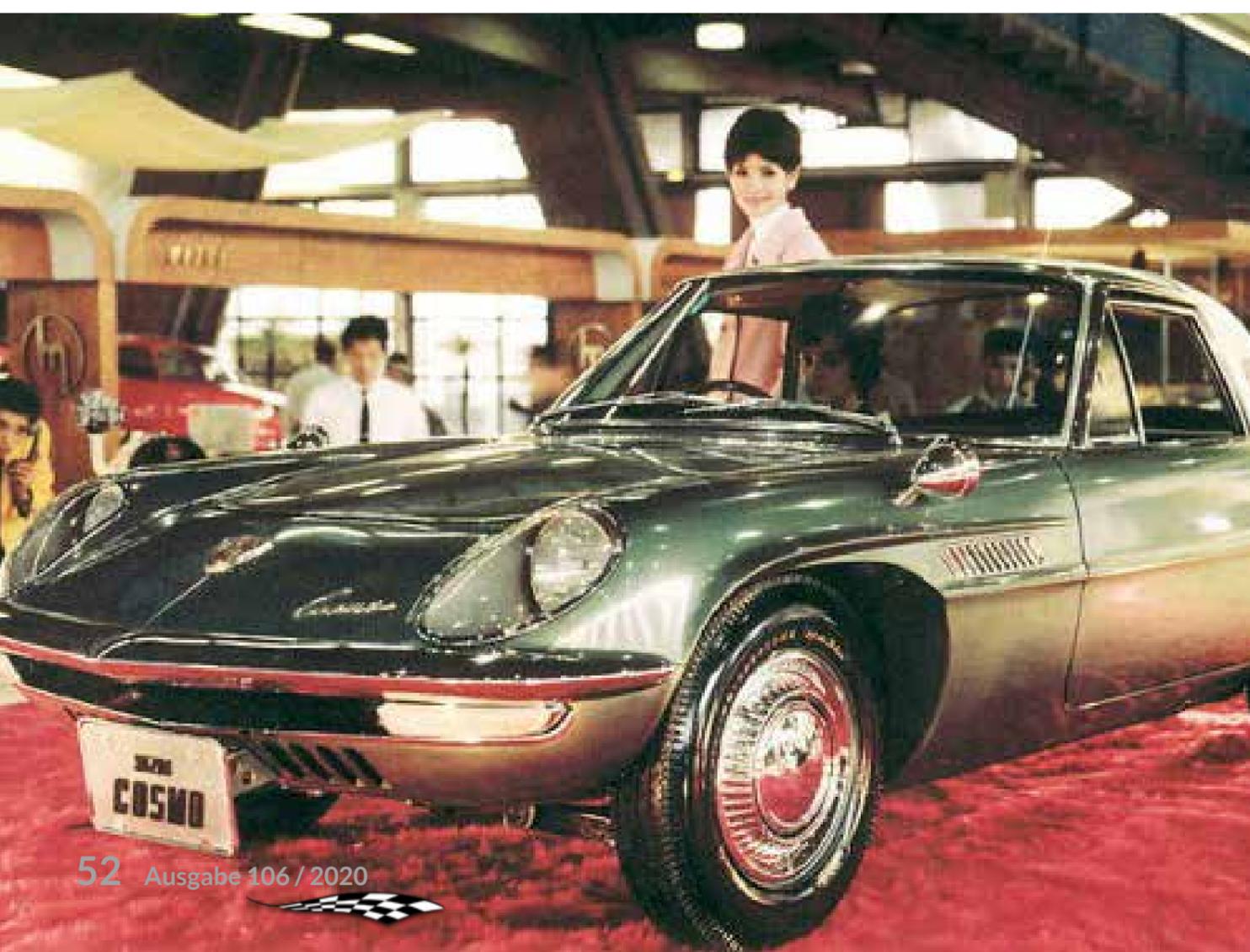
Es war jedoch der Erfolg des Wankelmotors im Wettbewerb, der ihn und die Marke Mazda berühmt machte und zum Verkauf dieser Serienmodelle beitrug. Seit Mazdas ersten Bemühungen im internationalen Motorsport mit dem Cosmo im Jahr 1968, hat der Rotationsmotor aufgrund seines geringen Gewichts, seiner geringen Größe, seiner Leistung und seinen schnellen Umdrehungszahlen den Wettbewerb perfekt gemacht. In den frühen 70er Jahren wurde der Mazda RX-3 in Meisterschaften rund um den Globus gefahren, während es der RX-7 der ersten Generation zu einer neuen Meisterschaft auf vier Kontinenten brachte. Am berühmtesten war 1991 der Mazda 787B von Johnny Herbert, Volker Weidler und Bertrand Gachot, der die 24 Stunden von Le Mans gewann. Damit war Mazda die erste japanische Marke, der dies gelang.

Es waren jedoch nicht nur vier Jahrzehnte des Erfolgs von Serienfahrzeugen und Motorsport, die den Wankelmotor berühmt machten. Mazdas Markenzeichen Wankelmotor tauchte auch in einer Vielzahl von Konzeptfahrzeugen auf. Im hundertjährigen Jubiläumsjahr von Mazda werfen wir einen Blick auf einige der radikalsten und fortschrittlichsten, rotationsgetriebenen und inspirierenden Prototypen, beginnend mit dem Sportwagen, der auf Tokyo Motor Show 1963 gezeigt wurde und von Kenichi Yamamoto, dem Vater des Mazda Wankelmotors, entworfen wurde.

### The beginning of the Wankel era

Yet, arguably it was the rotary engine's success in competition that made it and the Mazda brand famous and helped to sell those production models. From Mazda's very first efforts in international motorsport with the Cosmo in 1968, the rotary engine's lightweight, small size, power and fast revving nature have made it perfect for competition. In the early 70s the Mazda RX-3 was raced in championships around the globe, while the first-generation RX-7 took this to a new level winning championships on four continents. Then most famously in 1991 the Mazda 787B of Johnny Herbert, Volker Weidler and Bertrand Gachot won the Le Mans 24 Hours – making Mazda the first Japanese brand to do so.

However, it wasn't just four decades of production cars and motorsport success that made the rotary famous. Mazda's hallmark engine also appeared in a host of concept cars, so in Mazda's centenary year we take a look at some of the most radical and advanced rotary powered and inspired concept cars, starting with the prototype rotary sports car driven to the 1963 Tokyo Motor Show by the father of Mazda's rotary engine Kenichi Yamamoto.





### Futuristisches Design: Der Mazda RX-500

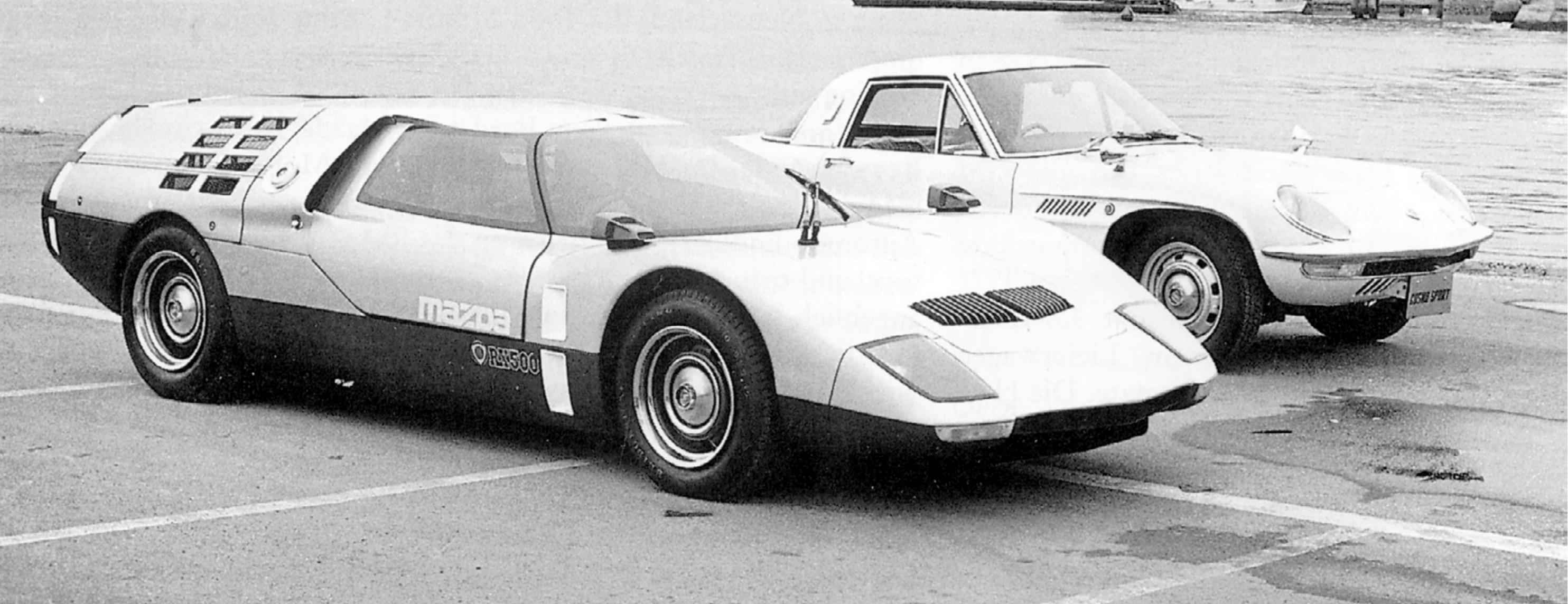
Es war eher ein Testprototyp als ein reines Konzeptfahrzeug und führte 1965 zur Produktion von 60 Cosmo-Testwagen, gefolgt von der ersten Produktion der Cosmo-Sportwagen im Jahr 1967. Die Prototypen von 1963 waren das erste Kapitel und unterschieden sich geringfügig von der späteren Produktion des Cosmo, Mazdas Erfolgsgeschichte. In ähnlicher Weise war das von Bertone entworfene Mazda RX-87-Konzept von 1967 fast identisch mit dem formschönen Serienmodell des Luce Coupé R130 von 1969, das als Prototyp vorgestellt wurde. Ebenso wurde das RX-85-Konzept von 1967 zum Mazda R100-Coupé von 1968.

Auf der Tokyo Motor Show 1970 enthüllt, war das nächste Konzeptfahrzeug mit Wankelmotor anders als alles, was je zuvor gesehen wurde. Es war ein rein futuristisches Design, eine Studie für Sicherheitstechnologie und sah aus wie ein Auto von einem anderen Planeten. Völlig unterschiedlich zu den Serienfahrzeugen mit Wankelmotor, Cosmo, Luce und R100, die zu dieser Zeit im Verkauf waren.

### Futuristic design: the Mazda RX-500

*Strictly a test prototype rather than a pure concept car, it led to the production of 60 Cosmo test mules in 1965, followed by the first production Cosmo sports cars in 1967. Subtly different from later production Cosmos, the 1963 802 prototypes were the first chapter Mazda's rotary success story. Similarly, the Bertone designed Mazda RX-87 concept of 1967 was almost identical to the beautiful 1969 R130 Luce Coupe production car it previewed and likewise the 1967 RX-85 concept became the 1968 Mazda R100 coupe.*

*Revealed at the 1970 Tokyo Motor Show, the next rotary concept car was unlike anything seen before, a pure futuristic design it was a showcase for safety technology and looked like a car from a different planet to the Cosmo, Luce and R100 rotary production cars on sale at the time.*



Der Mazda RX-500 war ein keilförmiger Sportwagen mit Mittelmotor und Hinterradantrieb und nach vorne öffnenden Schmetterlings-schwingtüren. Als Prüfstand für die Straßenverkehrssicherheit beworben, hatte er mehrfarbige Heckleuchten am Heck, die durch einen Farbwechsel anzeigten, ob das Fahrzeug beschleunigte, kreuzte oder langsamer wurde.

Der 10A 250PS-Wankelmotor war durch Flügel-türöffnungen erreichbar. Zu seinem Show-debüt war er in Orange lackiert und ohne Scheinwerfer. Später wurde er in Silber neu lackiert. Heute macht das RX-500-Konzept im Hiroshima City Transport Museum immer noch auf sich aufmerksam. Aber auch z.B. beim Goodwood Festival of Speed 2014, wo er auf dem Rasen von Cartier Style De Luxe der Hingucker war.

*The Mazda RX-500 was a wedge shaped mid-engined, rear wheel drive sports car with forward opening butterfly swing doors. Promoted as a road safety test bed, it had multicoloured rear strip lights at the rear that indicated whether the car was speeding up, cruising or slowing down by changing colour.*

*The 10A 250ps rotary engine was accessed by gullwing opening engine covers. Painted orange with no headlights for its show debut it was later repainted silver, today the RX-500 concept still draws attention at the Hiroshima City Transport Museum, while it also starred on the Cartier Style De Luxe lawn at the 2014 Goodwood Festival of Speed.*

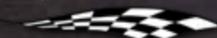


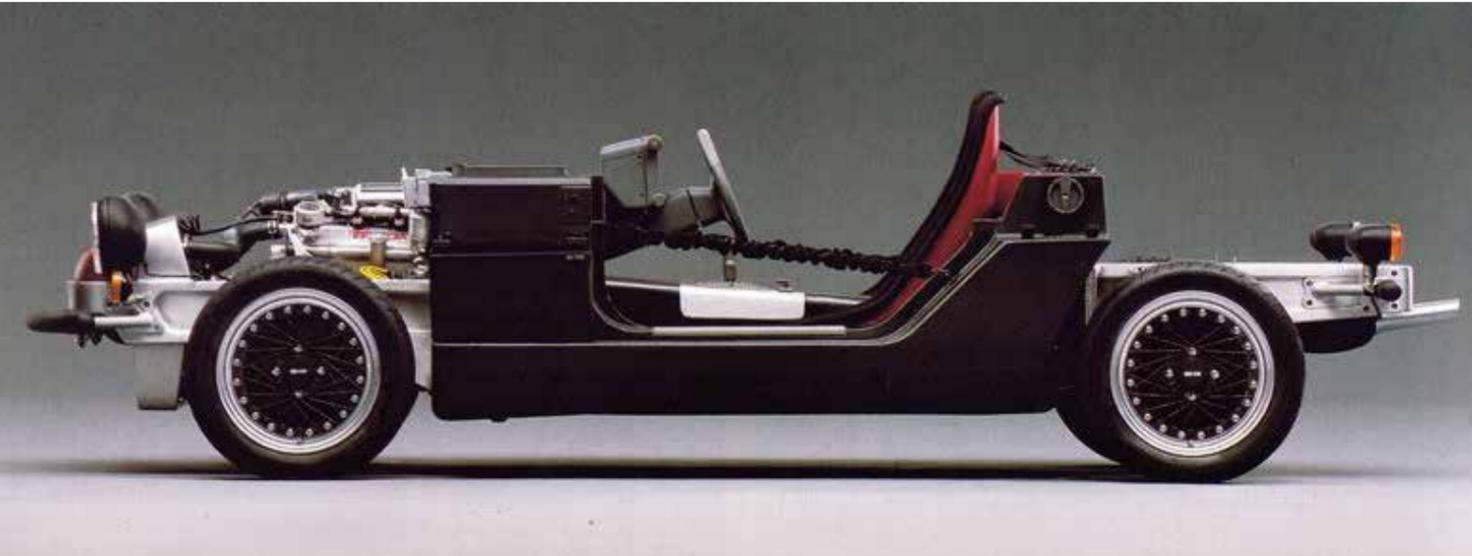
Noch radikaler als der RX-500 war der Mazda Le Mans-Prototyp von 1983. Er wurde vom Designer Luigi Colani entworfen, der für seine radikalen „biodynamischen“ Formen bekannt war. Der 1983er Le Mans-Prototyp war ein extremes Flügelauto, das von einem über 900 PS starken Vierscheiben-Wankelmotor angetrieben werden sollte und in der Lage gewesen wäre, 235 Meilen pro Stunde zu erreichen, wenn er jemals Realität geworden wäre.

Das einmalige Thema wurde mit dem 1985er Mazda MX-03 fortgesetzt, der im Gegensatz zum Colani Le Mans Prototyp ein voll funktionsfähiges Konzept war. Angetrieben von einem Dreischieben-315-PS-Motor war dieses tief liegende Coupé ein purer futuristischer Überschwang mit einer Kabine, die eher einem Flugzeugcockpit, als einer Fahrerkabine glich. Sie enthielt Digitalanzeigen und ein Head-up-Display. Die Technologie wurde aus den Allradfahrzeugen entnommen, wie zum Beispiel die Lenkung und der Allradantrieb. Die lange, niedrige Karosserie lieferte einen aerodynamischen Cd-Wert von nur 0,25.

*Even more radical than the RX-500, the 1983 Mazda Le Mans Prototype was penned by maverick designer Luigi Colani, who was famous for his radical 'biodynamic' forms. While it never went beyond conceptual stage, the 1983 Le Mans Prototype was an extreme wing car that was conceived to be powered by an over 900bhp four-rotor engine and could have been capable of 235mph if it had become a reality.*

*The one-off theme continued with the 1985 Mazda MX-03, which unlike the Colani Le Mans Prototype, was a fully working concept. Powered by a triple rotor 315ps engine, this low-slung coupe was pure futuristic exuberance, with a cabin that featured an aircraft style yoke rather than a wheel, plus digital displays and a head-up display, its technology tally also including four-wheel steering and all-wheel drive, while the long low body delivered an aerodynamic Cd figure of just 0.25.*





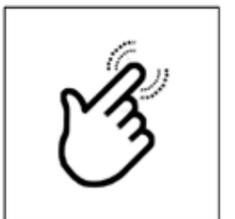
#### Modulares System: Mazda MX-03

Ganz anders als der MX-03 war das MX-04-Konzept: Ein Sportwagen-Chassis mit Frontmotor und Hinterradantrieb, das abnehmbare Glasfaserelemente hatte. Aber nicht nur für eine Karosserie, sondern zwei verschiedene Sätze, mit denen das Auto von einem mit einer Glaskuppel überdachtes Coupé zu einem offenen Roadster im Stil eines Strandbuggys gewechselt werden konnte. Angetrieben von einem Wankelmotor, wurde dieser außergewöhnliche Sportwagen auf der Tokyo Motor Show 1987 gezeigt, und obwohl er nie ein ernstzunehmender Konkurrent für die Produktion war, entwickelte Mazda bereits zwei Jahre später den wohl berühmtesten Mazda-Sportwagen, den MX-5.

#### Modular system: Mazda MX-03

Completely different from the MX-03, the MX-04 concept was a front-engine rear-wheel drive sports car chassis that had removable fibreglass panels, but not just one, but two different sets, allowing the car to switch from a glass dome roofed coupe to a beach buggy style open sided roadster. Powered by a rotary engine this barmy shape-shifting sports car was shown at the 1987 Tokyo Motor Show and while it was never a serious contender for production, by then Mazda was already developing the MX-5, and just two-years later, the most famous non-rotary Mazda sports car arrived.

Lesen Sie mehr | Read more  
on [Luxury-Cars.TV](http://Luxury-Cars.TV)



# Gewinne den MERCEDES-BENZ 190 E

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



MOTORWORLD

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

Mit Deiner Spende unterstützt Du LAUREUS SPORT FOR GOOD:

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



SPENDEN

Spende und erhalte  
Lose für den Hauptgewinn



UNTERSTÜTZEN

Unterstütze  
Laureus Sport for Good



GEWINNEN

Gewinne einen  
Mercedes-Benz 190 E



[viprize.org/motorworld](http://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](http://viprize.org)

## BLÜHENDER HANDEL MIT FAHRZEUG- PAPIEREN - TEIL 3

Nachdem wir bereits im zweiten Teil dieses Artikels (Bulletin #105) festgestellt haben, dass an Fahrzeugpapieren nicht gesondert Eigentum erworben werden kann, wollen wir nun klären, was sich dahinter im Gegensatz zur landläufigen Meinung „Fahrzeugbrief = Eigentümer“ verbirgt.

Betrachtet man die BGH Entscheidung, welche dies klargestellt hat, wird die Motivation der Richter erkennbar. Die Richter wollten nämlich den Eigentümer des Fahrzeuges schützen. Schließlich legitimiert sich eine Person, welche das Fahrzeug zum Straßenverkehr anmeldet gegenüber der Straßenverkehrsbehörde durch Vorlage der Fahrzeugpapiere. Man wollte verhindern, dass diese formelle Berechtigung gegenüber der materiellen Berechtigung in Form des Eigentums auseinanderfallen kann.

Erklärt ist diese Eigentumsstellung an den Fahrzeugpapieren für die aktuellen Fahrzeugpapiere, also die Fahrzeugpapiere, welche die Zulassung bzw. Zulassungsfähigkeit des Fahrzeuges ausweisen. Ungeklärt ist bedauerlicherweise bislang, wie es sich mit den Fahrzeugpapieren und dessen Eigentum verhält, wenn diese entwertet wurden, also ihre öffentlich rechtliche Legimitation verloren haben. Ungeklärt ist auch, wie es sich mit den Fahrzeugpapieren aus anderen Zulassungssystemen (also aus dem Ausland) verhält.

Betrachtet man die Schutzwürdigkeit des Fahrzeugeigentümers, wird jedoch deutlich, dass das was die Rechtsprechung zu den aktuellen Fahrzeugpapieren entwickelt hat, auch zu solchen Fahrzeugpapieren gelten muss, welche entwertet wurden oder aus dem Ausland stammen. Betrachtet man insbesondere das H-Kennzeichen und die Notwendigkeit, dass der Fahrzeugeigentümer das



mit 30 Jahren zurückliegende Erstzulassungsdatum nachweisen muss, wird deutlich, dass auch alte Fahrzeugpapiere und solche aus dem Ausland eine formelle Nachweiskraft in Deutschland besitzen und daher auch hinsichtlich dieser Papiere das Interesse des Fahrzeugeigentümers vorrangig ist.

Herzlichst, Ihr Dr. jur. Götz Knoop

Spezialist Oldtimerrecht

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



Wie bereits über unsere Social-Media-Kanäle angekündigt, hat das ADAC GT-Masters Rennteam Rutronik Racing die Race For Good Serie mit der dritten Sim Racing Veranstaltung fortgeführt. Auch in diesem Rennen waren wieder viele prominente Fahrer wie bspw. Laureus World Sports Award Gewinnerin Sophia Flörsch, Ex Formel 1 Pilot Rubens Barichello oder die DTM Fahrer Timo Glock, Rene Rast und Bruno Spengler vertreten.

Der gute Zweck stand auch bei dieser Veranstaltung im Vordergrund, weshalb dieses Event erneut als Charity Veranstaltung mit der Laureus Sport For Good Stiftung als Partner durchgeführt wurde. Bezugnehmend auf die aktuelle Situation um Covid-19 und die damit verbundenen Ausfälle unzähliger Motorportveranstaltungen, wollte Rutronik Racing mit dem Race For Good ein positives Zeichen setzen und die Förderprogramme der Laureus Sport for Good Stiftung unterstützen.

Im Unterschied zu den letzten beiden Sim Racing Events gab es dieses Mal Fahrerpaarungen in jedem Auto. Das Starterfeld ergab sich somit aus 14 Autos mit je zwei Profi-Rennfahrern. Das Abendprogramm bestand aus zwei Rennen à 25 Minuten inklusive Fahrerwechsel und jeweils einem Qualifying im Vorhinein. Zwischen den Rennen gaben namhafte Talkgästen wie Laureus Sport for Good Botschafter Maro Engel und Manuel Reuter Einblicke in aktuelle Motorsport-Themen. Bei der vergangenen Veranstaltung konnten bereits Talkgäste wie z.B. Formel 1 Legende David Coulthard und DTM-Champion Timo Scheider gewonnen werden. Kommentiert wurde auch diese Auflage von Motorsportkommentator Eddie Mielke.

*As already announced through our social media channels, the ADAC GT-Masters racing team Rutronik Racing has continued the Race For Good series with the third Sim Racing event. This race once again featured many prominent drivers such as Laureus World Sports Award winner Sophia Flörsch, former Formula 1 driver Rubens Barichello, together with DTM drivers Timo Glock, Rene Rast and Bruno Spengler.*

*A good cause also stood in the foreground at this event, which is why it was once again organised as a charity event with the Laureus Sport For Good Foundation as partner. In view of the current situation with the coronavirus and the associated cancellation of countless motor sport events, with the Race For Good Rutronik Racing wanted to send a positive signal and support the Laureus Sport for Good Foundation's funding programmes.*

*Unlike the last two Sim Racing events, this time around each car was piloted by two professional racing drivers, and so 14 vehicles stood on the starting grid. The evening programme featured two races each lasting 25 minutes, including driver changes, with a preceding qualifying session. Between the races, well-known talk show guests such as Laureus Sport for Good ambassador Maro Engel and Manuel Reuter gave insights into current motor sport topics. Formula 1 legend David Coulthard and DTM champion Timo Scheider had already been engaged as talk show guests for the last event. This edition was also hosted by motor sport commentator Eddie Mielke.*



#### Pro Driver Line up:

1. Rubens Barrichello + Dudu Barrichello
2. Kelvin Van der Linde + Jordan Pepper
3. Daniel Juncadella + Roberto Merhi
4. Filipe Albuquerque + Daniel Morad
5. Gennaro Bonafede + Chris Shorter
6. Dries Vanthoor + Laurens Vanthoor
7. Patric Niederhauser + Philip Ellis
8. Dennis Marshall + Tim Zimmermann
9. Bruno Spengler + Connor di Philipp
10. Marius Zug + Timo Glock
11. Rene Rast + Felix von der Laden
12. Sophia Flörsch + Lirim Zendeli
13. Matt Campel Jaxon Evans
14. Seb Morris + Alex Buncombe

#### Pro driver line-up:

1. Rubens Barrichello + Dudu Barrichello
2. Kelvin Van der Linde + Jordan Pepper
3. Daniel Juncadella + Roberto Merhi
4. Filipe Albuquerque + Daniel Morad
5. Gennaro Bonafede + Chris Shorter
6. Dries Vanthoor + Laurens Vanthoor
7. Patric Niederhauser + Philip Ellis
8. Dennis Marshall + Tim Zimmermann
9. Bruno Spengler + Connor di Philipp
10. Marius Zug + Timo Glock
11. Rene Rast + Felix von der Laden
12. Sophia Flörsch + Lirim Zendeli
13. Matt Campel Jaxon Evans
14. Seb Morris + Alex Buncombe

Durch alle drei SIM-Racing Veranstaltungen konnten bereits über 10.000 Euro an Spendengeldern gesammelt werden. Auch wenn die Rennserie nun vorbei ist, wird die Spendenaktion per Losverfahren über [VIPrize.org/simracing](http://VIPrize.org/simracing) noch bis Ende Juni fortgeführt werden. Hier haben Fans die Möglichkeit, sich tolle Preise zu sichern. Als Hauptpreis ist ein VIP Rennwochenende während der ADAC GT-Masters Serie ausgeschrieben. Das VIP Wochenende beinhaltet zwei VIP-Wochenendtickets inklusiver Taxifahrt im Audi R8 LMS, eine exklusive Boxengassen Tour sowie den Aufenthalt inkl. Vollverpflegung in der Rutronik Racing Hospitality. Die Anreise und die Übernachtung sind natürlich inklusive. Der Hauptpreis ist ausschließlich über Lose zu gewinnen. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, original signierte Artikel von jeglichen Profi Rennfahrern z.B. einen original 24h-Spa Sieger-Rennanzug von Timo Scheider, Cap und Schuhe von Mick Schumacher und getragene Rennschuhe von Rubens Barrichello zu gewinnen.

Durch den Kauf eines Artikels nimmt der Teilnehmer gleichzeitig an der Verlosung des Hauptpreises teil, indem er eine bestimmte Anzahl an Losen erhält. Die Anzahl der Lose richtet sich nach dem Wert des Artikels, der gekauft wird. Der Erlös wird an die Laureus Sport For Good Stiftung gespendet, um gerade in diesen erschwerten Zeiten benachteiligten Kindern und Jugendlichen mit sozial- und sportpädagogischen Programmen unter die Arme zu greifen.

Da das normale Motorsportgeschehen inklusive Materialtests und Rennserien nach und nach wieder aufgenommen wird, war dies vorerst die letzte Auflage des Race for Good. Je nachdem wie sich der weitere Saisonverlauf entwickelt, wird über eine Weiterführung der Serie in der rennfreien Zeit der Winterpause nachgedacht.

Donations amounting to 10,000 euros could already be collected from the three SIM Racing events. Even though the race series is over, the fundraising campaign will continue until the end of June by means of drawing lots at [VIPrize.org/simracing](http://VIPrize.org/simracing). Here fans have the opportunity to win some fantastic prizes. On offer as grand prize is a VIP race weekend during the ADAC GT-Masters series. Contained in the VIP weekend package are two VIP weekend tickets, including a taxi ride in an Audi R8 LMS, an exclusive pit lane tour, and a full board stay with Rutronik Racing Hospitality. Travel and accommodation are of course inclusive. The grand prize can only be won by buying a ticket.

Other prizes include original signed articles from various professional racing drivers such as an original 24-hour Spa winner's racing suit worn by Timo Scheider, a cap and shoes from Mick Schumacher, and racing shoes worn by Rubens Barrichello. By purchasing an item, participants at the same time take part in the draw for the grand prize by receiving a certain number of tickets depending on the value of the purchased item. The proceeds will be donated to the Laureus Sport For Good Foundation in order to help disadvantaged children and young people, especially in these difficult times, through social and sports education programmes.

As regular motor sport activities including material tests and race series are gradually being resumed, this was for now the last edition of the Race for Good. Depending on how the rest of the season goes, a continuation of the series in the race-free weeks during the winter break will be considered.

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

RACE SPOT

RUTRONIK RACING

03:35

1	JUNCADELLA	11	1:24.002
2	LINDE	31	+0.187
3	BARRICHELLO	91	+0.204
4	PEPPER	46	+0.212
5	FRANK	17	+0.228
6	NIEDERHAUSER	13	+0.366
7	WESTBROOK	1	+0.548
8	ZUG	4	+0.566
9	SPENGLER	16	+0.570
10	DANISCH	2	+0.832
11	STREHL	24	+0.863
12	MUNDING	12	+0.905

**DAVID COULTHARD**  
ehemaliger britischer Formel 1 Pilot

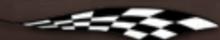
23.606

#RaceForGood

# ISOLATION ISLAND CONCOURS

Wegen der Corona-Krise mussten weltweit viele der bekannten Oldtimer-Events verschoben oder sogar ganz abgesagt werden. Auch der Prestige-Event Pebble Beach Concours D'Elegance wurde auf 2021 verlegt. Dies geschah in der Geschichte des Events bisher nur einmal, als ein schweres Unwetter die Küste bedrohte. Nur wenige Sammler besitzen ein Fahrzeug, das den Regeln und Auswahlkriterien dieses renommierten Concours genügt.

*Because of the Corona crisis, many of the well-known classic car events around the world had to be postponed or even canceled. The prestige event Pebble Beach Concours D'Elegance was also postponed to 2021. This has only happened once in the history of the event when a severe storm threatened the coast. Few collectors own a vehicle that meets the rules and selection criteria of this renowned concours.*





Seit April dieses Jahres findet ein sehr nettes Ersatzprogramm statt, an dem fast jeder Oldtimer-Besitzer teilnehmen kann: Ein Concours D'Elegance für Modellfahrzeuge. Der Isolation Island Concours d'Elegance findet seither alle zwei Wochen statt. Der Concours läuft wie die großen bekannten Vorbilder ab. Die eingereichten Modellfahrzeuge treten in verschiedenen Klassen an und werden durch eine Jury bewertet. Diese Jury kann sich durchaus sehen lassen: Namen wie Ralph Gilles, Chefdesigner bei Fiat Chrysler, die ehemaligen Rennfahrer Tommy Kendall und John Morton und auch Amelia Island Concours-Gründer Bill Warner stehen auf der Liste.

*Since April of this year there has been a very nice replacement program in which almost every classic car owner can participate: a Concours D'Elegance for model vehicles. Since then, the Isolation Island Concours d'Elegance has been held every two weeks. The Concours runs like the big known role models. The submitted model vehicles compete in different classes and are judged by a jury. This jury is quite impressive: names like Ralph Gilles, chief designer at Fiat Chrysler, the former racing drivers Tommy Kendall and John Morton and also Amelia Island Concours founder Bill Warner are on the list.*

Die Teilnahme ist sehr einfach. Auf der Facebook-Seite des Isolation Island Concours werden vier bis sechs Bilder eingereicht. Jeder Besitzer fotografiert sein Modell selbst und allen künstlerischen Freiheiten ist freier Lauf gelassen. Die Bilder eines Fahrzeugs werden dann in einer Klasse eingereicht, maximal 25 Fahrzeuge pro Klasse. Die Einreichung pro Fahrzeug kostet 350 Dollar, die für einen wohltätigen Zweck gespendet werden. Idealerweise wird zu dem eingereichten Modell noch die Historie aufgeschrieben, denn diese trägt ebenso viel zur Bewertung bei wie der Zustand und das Design des Fahrzeugs.

*Participation is very easy. Four to six pictures are submitted on the Isolation Island Concours Facebook page. Each owner photographs his own model and all artistic freedom is given free rein. The pictures of a vehicle are then submitted in a class, a maximum of 25 vehicles per class. The submission per vehicle costs \$ 350, which will be donated to a charity. Ideally, the history of the submitted model is written down, because it contributes as much to the evaluation as the condition and design of the vehicle.*





Angetreten wird in Klassen wie amerikanische und europäische Vorkriegsfahrzeuge, Porsche-Fahrzeuge von 1939-2005, italienische Klassiker von 1921-1988 oder auch eine „Preservation Class“, in der sich Modelle präsentieren, die bereits die entsprechende Patina haben. Oder die Klasse, in der Modelle eingereicht werden, die nie gebaut werden hätten dürfen, weil sie so hässlich sind. Der gesamte Concours läuft mit einem leichten Augenzwinkern.

Das Beste an Isolation Island ist, dass er für jeden offen ist. Aber wie bei jedem Concours gibt es Regeln, die gelesen werden müssen. Wenn Sie teilnehmen möchten, finden Sie diese auf der Facebook-Seite von Isolation Island. Die Modelle sind auf den Maßstab 1/43, 1/24 oder 1/18 beschränkt. Der Concours findet in diesem Jahr alle zwei Wochen statt. Demnächst geht der Concours in seine sechste Runde. Alle weiteren Informationen zur Teilnahme finden sich hier:

<https://www.facebook.com/Isolationislandheadjudge/>



*Classes such as American and European pre-war vehicles, Porsche vehicles from 1939-2005, Italian classics from 1921-1988 or a „Preservation Class“ are presented, in which models are presented that already have the appropriate patina. Or the class in which models are submitted that should never have been built because they are so ugly. The entire concours runs with a slight wink.*

*The best thing about Isolation Island is that it's open to everyone. But as with any concours, there are rules that need to be read. If you would like to participate, you can find them on the Isolation Island Facebook page. The models are limited to 1/43, 1/24 or 1/18 scale. The concours takes place every two weeks this year. The concours will soon go into its sixth round. All further information on participation can be found here:*

<https://www.facebook.com/Isolationislandheadjudge/>



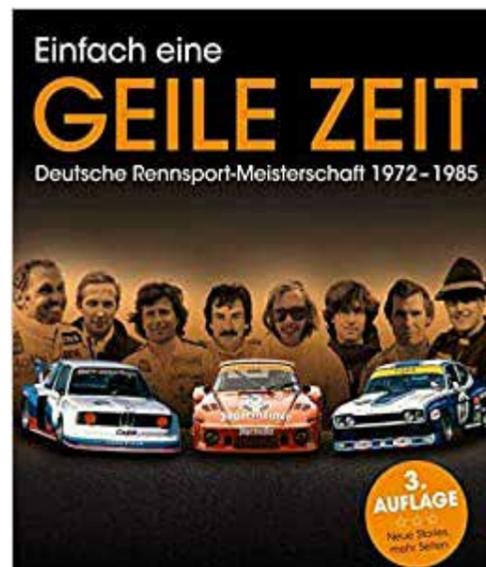


# JÜRGEN LEWANDOWSKI'S BÜCHERECKE

## WAS LANGE WÄHRT...

Ja, ich bin befangen – wer einige Jahre lang mit dem renommierten Max Moritz-Team und den tollsten Porsche-Rennwagen quer durch Europa ziehen durfte und hautnah bei den Rennen zur Deutschen Rennsport-Meisterschaft, den Läufen zur Marken-WM und bei etlichen Bergrennen dabei sein durfte, wird diese faszinierende Zeit nicht vergessen. Die Namen der Rennfahrer sind legendär: Stuck, Glemser, Mass, Heyer, Ertl, Ludwig – und das ist nur eine kleine Auswahl. Unsre Fahrer waren Koryphäen wie Manfred Schurti, Helmut Kelleners, Reinhard Stenzel, Edgar Dören – und als Gastfahrer Jacky Ickx, Jürgen Barth. Unsere Fahrzeuge? 914/6 GT, 911 Carrera RS, RSR 2.8, RSR 3.0, 934, 935. Und dazu die Jägermeister-Lackierung – damals eine tolle Truppe, heute ist alles verklärt. Es war tatsächlich „Eine geile Zeit“.

Vor einigen Jahren haben sich Uwe Mahla – Ex-Journalist und später ein hohes Tier in der BMW-Presseabteilung – sowie Gustav Büsing, Motorsport-Kenner höchsten Grades, daran gemacht, die Jahre der DRM zusammenzufassen und die Faszination dieser Melange aus tollen Autos, tollen Fahrern und teilweise unglaublich spannender Rennen zu beschreiben. BMW gegen Ford und Porsche – dazu Exoten wie Camaro, Lotus, Toyota. Eine Zeit, die es in dieser Form nie wieder geben wird – und nun ist die dritte Auflage des Buchs herausgekommen: Komplet überarbeitet, um 50 Seiten und Dutzenden von tollen Stories ergänzt. Wer dabei war wird mit unzähligen Erinnerungen konfrontiert – wer nicht dabei war, wird nach der Lektüre verstehen, warum das damals tatsächlich eine geile Zeit war. Für Rennsport-Fans ist dieses Buch Pflichtlektüre.



Gustav Büsing / Uwe Mahla, Einfach eine geile Zeit, Gruppe C Motorsport-Verlag, € 50,-.

## DREIMAL DIE NULL

Man sollte an dieser Stelle auch einmal ein außergewöhnliches Magazin erwähnen, das – vierteljährlich erscheinend – für Porsche-afficionados eigentlich unentbehrlich ist. Vorausgesetzt, man ist der englischen Sprache gut mächtig – und man ist bereit, sich auch mit sehr schräg daherkommenden Themen zu beschäftigen. Der Titel der Zeitschrift – die eigentlich schon nahezu als Buch daherkommt ist 000, also Triple Zero: Dreimal die Null. Mittlerweile sind in Kalifornien unter der Federführung von Pete Stout 13 Ausgaben erschienen – jede vollgepackt mit bestens recherchierten Geschichten. So kümmert sich die Nummer 13 um die erste Generation der Porsche 911 Turbo-Modelle mit 3 Liter Hubraum, daneben steht ein Bericht über einen Porsche-Restaurator in Iowa, der sich um die jahrzehntelang in Gärten zugewachsenen Modelle kümmert, die – so könnte man vermuten – eigentlich nicht mehr zu retten sind. Verbunden mit Fotos von unrestaurierten 356-Modellen und dem ersten Einsatz von Karbonfieber bei Porsche erahnt man bereits, dass hier wirklich alle Themen angesprochen werden. Welche Rückleuchten kamen bei welchen Prototypen zum Einsatz? Wie sahen die ersten Scheinwerfer beim 911 und 912 aus?

Es gibt wahrscheinlich kein Thema, mit dem sich das Team um Pete Stout beschäftigt hat oder beschäftigen wird. Und man ist großzügig mit dem Platz: 30 Seiten zur Restaurierung des legendären 917/30 sind selbstverständlich. Und da die 250 Seiten einer jeden Ausgabe nicht mit Werbung finanziert werden, bietet 000 optische und inhaltliche Grandezza – die jedoch den Nachteil hat, dafür teuer zu sein. Zudem sind einige frühe Ausgaben bereits vergriffen.



000 Magazine, Hrsg.: Pete Stout, erscheint 4mal jährlich, Preis: € 69,-, jährl. Abonnement: € 249,-.  
Vertrieb: [www.sportfahrer-zentrale.com](http://www.sportfahrer-zentrale.com),  
Tel.: +49 2421 22 33 444.



# BREITLING WATCH



Bentley und Breitling feiern ihre berühmte 17-jährige Partnerschaft mit der neuen Chronomat-Uhr, einem kühnen und brillanten mechanischen Statement, das moderne Männer und Frauen ansprechen soll, die Sport, Aktivitäten und Stil lieben.

Die Breitling Chronomat wurde 1984 eingeführt, als extradünne Quarzuhren vorherrschten. Breitling setzte eine kühne Wette auf eine beeindruckende mechanische Uhr, die sich als Gewinner erwies und zu einer Ikone ihrer Zeit wurde. Fast 40 Jahre später ist die neu gestaltete Chronomat eine echte Allzweck-Sportuhr, die am selben Tag vom Strand auf den roten Teppich wechseln kann und sich in beiden Umgebungen perfekt zu Hause fühlt.

*Bentley and Breitling celebrate their illustrious 17-year partnership with the new Chronomat watch, a bold and brilliant mechanical statement destined to appeal to today's men and women who enjoy sports, active pursuits - and style.*

*The Breitling Chronomat was introduced in 1984, when extra-thin quartz timepieces held sway. Breitling placed a bold bet on an impressive mechanical watch that proved to be a winner and became an icon of its era. Nearly 40 years later, the redesigned Chronomat is truly an all-purpose sports watch, but one which can travel from the beach to the red carpet in the same day, and look perfectly at home in either setting.*



Die Merkmale der Uhr erinnern an den klassischen Namensvetter aus den 1980er Jahren. Die Chronomat Bentley verfügt über ein 42-Millimeter-Edelstahlgehäuse mit grünem Zifferblatt und schwarzen kontrastierenden Chronographenzählern. Die Uhr, die auf einem Rouleaux-Armband aus Edelstahl mit Doppelfaltschließe präsentiert wird, ist mit einer BENTLEY-Gravur um den transparenten Saphirboden versehen.

Die neue Chronomat-Kollektion zelebriert eine bedeutende Zeit in der Geschichte von Breitling und projiziert gleichzeitig eine klare Vision für die Zukunft. Als sie auf den Markt kam, bedeutete dies eine willkommene Rückkehr zu den mechanischen Schweizer Uhren, die so gut wie verschwunden waren, als in den 1970er-Jahren Quarzuhren den Markt dominierten.

Inspiziert von der Freccie Tricolori-Uhr, die 1983 in Zusammenarbeit mit der berühmten gleichnamigen italienischen Flugstaffel entwickelt und auf den Markt gebracht worden war, feierte die Chronomat stilvoll das hundertjährige Bestehen von Breitling. Dies bedeutete die Rückkehr des mechanischen Chronographen, auf dem die Marke ihren weltweiten Ruf aufgebaut hatte, zu der ihm gebührenden herausragenden Stellung. Dieses technische Erbe, kombiniert mit besonders stilvollen Designelementen, machte die Chronomat zur ultimativen sportlich-schicken Uhr ihrer Zeit, zu einem Ausdruck von Ästhetik und Selbstbewusstsein, der den Chronographen wieder „cool“ machte.

*The timepiece's features recall the classic namesake from the 1980s. The Chronomat Bentley has a 42-millimetre stainless steel case with a green dial and black contrasting chronograph counters. The watch, presented on a stainless steel Rouleaux bracelet with a butterfly clasp, features a 'BENTLEY' engraving round the transparent sapphire caseback.*

*The new Chronomat collection celebrates a significant time in Breitling's history while projecting a clear vision for the future. When launched it marked a welcome return to mechanical Swiss watches, which had all but disappeared when quartz watches dominated the marketplace in the 1970s.*

*Inspired by the Freccie Tricolori watch, which had been developed and launched in 1983 in collaboration with the famed Italian aerial squadron of the same name, the Chronomat celebrated Breitling's centenary in style and marked the return of the mechanical chronograph on which the brand had built its global reputation. The Chronomat became the ultimate sports-chic watch of its era, an expression of striking aesthetics and confidence that made the chronograph "cool" again.*

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



# MOTORWORLD

G R O U P



STANDORTE

LOCATIONS

[www.motorworld.de](http://www.motorworld.de)



STUTT GART



KÖLN | RHEINLAND COLOGNE RHINELAND



MÜNCHEN MUNICH



ZECH E EWALD | RUHR



MALLORCA



LUXEMBOURG



METZINGEN



RÜSSELSHEIM | RHEIN-MAIN



BERLIN



REGION ZÜRICH

Raum für mobile Leidenschaft.

Mobile passion.

