

MOTORWORLD

BULLETIN

Edition 109 / 21. August 2020

109



HISTORY SPEED LIFESTYLE



MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG



4



16



68



46



62



32



86



82

INHALT CONTENT

IMPRESSUM IMPRINT

VERITAS METEOR

Rekordfahrten gehörten in den frühen Jahren der Automobilgeschichte zum Programm aller Automobilhersteller. Sie sollten Kunden von der Leistung der Marke überzeugen. Um solche Rekorde zu erreichen, griff man bereits in den 20er und 30er Jahren auf stromlinienförmige Karosserien zurück. Die berühmtesten Fahrzeuge mit solchen fließenden Karosserien kennt man vor allem von Mercedes Benz, BMW oder Auto Union, die sich in diesen Zeiten einen harten Wettkampf lieferten..

Record drives were part of the program of all automobile manufacturers in the early years of automobile history. You should convince customers of the brand's performance. In order to achieve such records, streamlined bodies were used as early as the 20s and 30s. The most famous vehicles with such flowing bodies are best known from Mercedes Benz, BMW or Auto Union, which fought tough competition in those times.

4

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.

PARKEN UNTER BESTEN BEDINGUNGEN PARKING UNDER THE BEST CONDITIONS

Besondere Autos verdienen eine standesgemäße Unterbringung. Besitzern von Liebhaberfahrzeugen, die ihre vierrädrigen Schätze nicht hinter verschlossenen Türen, aber dennoch unter besten Bedingungen aufbewahren wollen, bietet die Motorworld mit ihren gläsernen Einstellboxen die perfekte Lösung. Auch in der Motorworld München können Fahrzeuginhaber künftig ihre Lieblinge trocken und sicher in der transparenten „Boxengasse“ unterstellen. Nicht jedes Automobil wird jedoch auch aufgenommen. Gute Chancen auf einen Stellplatz haben Oldtimer, exklusive Sportwagen sowie Saison- und Liebhaberfahrzeuge – prinzipiell gilt: Je seltener, desto besser.

Special cars deserve appropriate accommodation. Motorworld with its glass-walled parking boxes offers the perfect solution for owners of collectors' cars who do not want to store their four-wheeled gems behind closed doors, yet still keep them in the best conditions. In future, vehicle owners will be able to park their favourites dry and safe in the transparent „pit lane“ at Motorworld München as well. However, not every car will be accepted. Classic cars, exclusive sports cars and seasonal and collectors' vehicles will have a good chance of finding a parking space here. The principle: The rarer, the better.

38

- 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.

VERITAS

METEOR

STROMLINIE

FOTOS: Kay MacKenneth





Rekordfahrten gehörten in den frühen Jahren der Automobilgeschichte zum Programm aller Automobilhersteller. Sie sollten Kunden von der Leistung der Marke überzeugen. Um solche Rekorde zu erreichen, griff man bereits in den 20er und 30er Jahren auf stromlinienförmige Karosserien zurück. Die berühmtesten Fahrzeuge mit solchen fließenden Karosserien kennt man vor allem von Mercedes Benz, BMW oder Auto Union, die sich in diesen Zeiten einen harten Wettkampf lieferten.

Ernst Loof war vor dem 2. Weltkrieg als Rennleiter und Motorenspezialist bei BMW und war maßgeblich an der Entwicklung der damaligen Rennfahrzeuge beteiligt. Nach dem Krieg wagte der Motorsport einen Neubeginn. Loof kaufte Restbestände der BMW 328-Fahrzeuge zusammen und entschied sich, wieder Rennbolide an den Start zu bringen. Dazu gründete er mit dem Kaufmann Lorenz Dietrich, dem Rennfahrer Georg Meier und Werner Miethe die Firma Veritas Arbeitsgemeinschaft für Sport- & Rennwagenbau. Ab 1947 baute Loof unter dem Namen Veritas die ersten Rennfahrzeuge, alle auf Basis des BMW 328.

Record drives were part of the program of all automobile manufacturers in the early years of automobile history. You should convince customers of the brand's performance. In order to achieve such records, streamlined bodies were used as early as the 20s and 30s. The most famous vehicles with such flowing bodies are best known from Mercedes Benz, BMW or Auto Union, which fought tough competition in those times.

Before the Second World War, Ernst Loof was a race director and engine specialist at BMW and played a key role in the development of the racing cars of the time. After the war, motorsport did not make a new start until 1946. Loof bought the remaining stocks of the BMW 328 vehicles and decided to bring racing cars to the start again. To this end, he founded the Veritas Working Group for Sports & Racing Car Construction with businessman Lorenz Dietrich, racing driver Georg Meier and Werner Miethe. From 1947 Loof built the first racing cars under the name Veritas. All based on the BMW 328.





Spohn Karosserie

Ein sehr erfolgreicher Rennfahrer auf Veritas Formel-2-Rennwagen war Paul Pietsch, der spätere Zeitschriftenverleger. 1950 gewann Pietsch mit einem 1,5 Liter Veritas die Deutsche Meisterschaft. 1951 errang Paul Pietsch mit einem Veritas Meteor die Rennwagenmeisterschaft.

Um das letzte Rennen 1952 auf der Avus für sich zu entscheiden, ließ sich Pietsch eine Stromlinienkarosserie für den Veritas Meteor bauen. Diese sollte sich einfach über das Veritas Meteor-Chassis setzen lassen. Gebaut wurde die niedrige Aluminiumkarosserie bei Spohn und kostete ganze 30.000 D-Mark.

Coachwork by Spohn

Paul Pietsch, who later became a magazine publisher, was a very successful racing driver in a Veritas Formula 2 racing car. In 1950 Pietsch won the German championship with a 1.5 liter Veritas. In 1951 Paul Pietsch won the racing car championship with a Veritas Meteor.

In order to win the last race on the Avus in 1952, Pietsch had a streamlined body built for the Veritas Meteor. This should be easy to set over the Veritas Meteor chassis. The low aluminum body was built by Spohn and cost a full 30,000 Deutsch Marks.



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

Die Allianz Oldtimerversicherung

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

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

Allianz 



Die Karosserie erinnert sehr stark an die Avus Rekord-Stromlinien aus den 30er Jahren. Das Heck zieht sich tropfenförmig zusammen und die gesamte Karosserie ist extrem windschnittig optimiert. Ausgestattet mit einem 1988 ccm Reihen-Sechs-Zylindermotor mit 140 PS und einem Leergewicht von 560 kg erreichte das windschnittige Rennfahrzeug eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 250 km/h.

Paul Pietsch's erste Trainingsrunden auf der Avus liefen verheißungsvoll. Doch auf der letzten Runde des Trainings blockierte die Stromlinie durch einen zu hohen Anpressdruck an der höchsten Stelle der Steilkurve, überschlug sich und stürzte von der Steilwand. Paul Pietsch kam mit mehreren Verletzungen ins Krankenhaus. Die Karosserie des Vollstromlinien-Coupés war schwer zerstört.

The body is very reminiscent of the Avus Rekord streamlines from the 30s. The rear pulls together in a teardrop shape and the entire body is extremely streamlined. Equipped with a 1988 cc in-line six-cylinder engine with 140 hp and an empty weight of 560 kg, the streamlined racing car reached a top speed of up to 250 km / h.

Paul Pietsch's first training laps on the Avus were promising. But on the last lap of the training session, the streamline blocked due to excessive contact pressure at the highest point of the banked curve and overturned and fell from the wall. Paul Pietsch was hospitalized with several injuries. The body of the fully streamlined coupe was badly damaged.

MOTORWORLD Classics

BODENSEE

18. - 20. JUNI 2021

MESSE FRIEDRICHSHAFEN



WWW.MOTORWORLD-CLASSICS-BODENSEE.DE

QUARTETT-TRUMPF

präsentiert
von



BMW 328

Schon der erste Auftritt des kompakten kleinen Sportwagens war spektakulär: Ernst Henne, seinerzeit berühmt als „Motorrad-Weltrekordmann“, pilotierte den Wagen mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 101,6 km/h im Jahr 1936 über die Nürburgring Nordschleife. So fuhr er beim Eifelrennen in der 2000ccm-Klasse zum Sieg. Der erste Grundstein für die einzigartige Karriere des BMW 328 war gelegt. Grand Prix Veranstaltungen, Bergrennen, Rallyes, Geschwindigkeitswettbewerbe - die BMW 328 Modelle dominierten fortan den Rennsport ihrer Zeit in der 2-Liter Klasse. Bei der Mille Miglia 1940 fuhren Huschke von Hanstein und Walter Bäumer mit ihrem Sieg den BMW 328 endgültig in die Halle des Ruhms. Der sportliche Kleine war so beliebt, dass zwischen April 1936 und September 1939 stolze 464 Exemplare des BMW 328 gebaut wurden. Serienmäßig erhielten sie die typische Roadster Karosserie mit der aerodynamischen Linienführung. Typisch an der Front: Die BMW-Doppelniere.

Motor	6-Zylinder-Reihen-Motor
Leistung	80 PS / 58,8 KW
Vmax	ca. 150 km/h
0-100 km/h	ca. 10,5 Sek
ccm	1971 ccm
kg / Leergewicht	830 kg
Auktionspreise aktuell (je nach Historie & Zustand)	€ 670,290- € 1.173.687
Baujahr	1936- 1940



Liebe Leser*innen des Motorworld Bulletin,

bitte nehmen Sie sich ein paar Minuten Zeit und nehmen Sie an einer Kurzumfrage teil.

Die Motorworld befasst sich aktuell mit der Einführung einer Kundenkarte. Dazu hat unser dualer Student Julian Reichl im Rahmen einer Projektarbeit eine Umfrage entworfen.

Bitte klicken Sie [hier](#) oder scannen Sie den QR-Code, um zur Umfrage zu gelangen. Die Beantwortung der Fragen dauert ca. 5 Minuten.

Ihre Daten werden selbstverständlich vertraulich behandelt, nicht an Dritte weitergegeben und ausschließlich zum Zweck der Projektarbeit verwendet. Die Beantwortung der Fragen ist bis zum Montag, den 31. August 2020, möglich.

Im Voraus viele Dank für Ihre Mitarbeit!

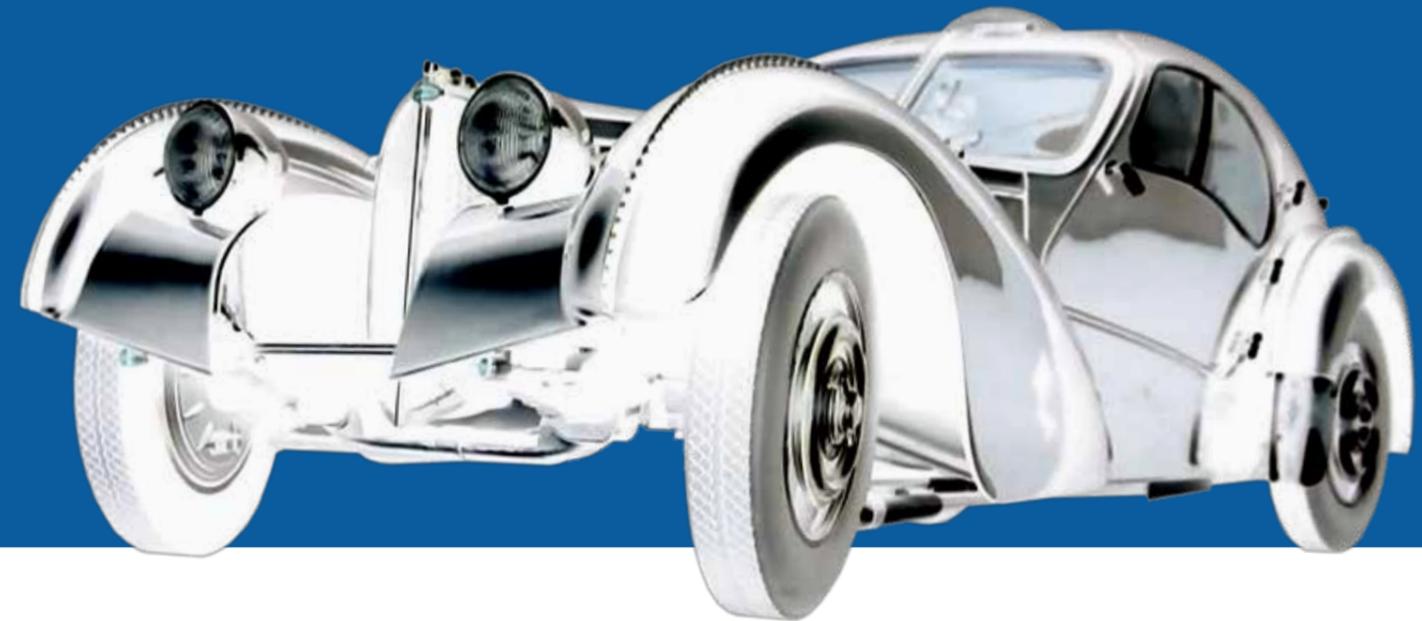
Ihre MOTORWORLD Group



BUGATTI

Bugatti-Fahrzeuge waren und sind seit der Gründung vor 110 Jahren technisch und optisch über jeden Vergleich erhaben. „Wenn es vergleichbar ist, ist es nicht mehr Bugatti“, sagte schon Unternehmensgründer Ettore Bugatti.

Bugatti vehicles have been and are technically and visually superior to any comparison since they were founded 110 years ago. If it's comparable, it's no longer Bugatti, said company founder Ettore Bugatti.



TEIL 2





Bugatti T57 Stelvio mit Gangloff Karosserie



FOTOS: Kay MacKenneth

Eleganz pur

Für Bugatti-Kunden mit besonderem ästhetischem Anspruch hatte die französische Luxusmarke früh Alternativen parat: Coachbuilding – exklusive Fahrzeuge in eine noch exklusivere Form zu verändern.

Das englische Wort Coach steht für Kutsche oder Wagen. Es ist gleichzusetzen mit der Haute Couture im Modebereich. „Coachbuilding steht für Unikate, für maßgeschneiderte Autos für den individuellen Geschmack“, sagt Bugatti-Präsident Stephan Winkelmann. Eine lange, fast vergessene Tradition.

Anfang des vergangenen Jahrhunderts entwickelten und produzierten Automobilhersteller wie Bugatti je nach Kundenwunsch Fahrzeuge mit oder ohne Karosserie. Kunden hatten die Wahl, ob sie ihr Auto mit einer ab Werk angebotenen Karosserie kauften oder ob sie Fahrgestelle und Antrieb von einem anderen Karosserieschneider einkleiden ließen. Sie entwickelten mit den jeweiligen Kunden Einzelanfertigungen. Bekannte Unternehmen wie Gangloff, Corsica Coachworks, Weymann oder Weinberger schneiderten unter anderem die exklusiven Fahrgestelle von Bugatti – oder auch Bugatti selbst.

Pure elegance

For Bugatti customers with special aesthetic demands, the French luxury brand had alternatives ready at an early stage: coachbuilding to change exclusive vehicles into an even more exclusive form.

The English word coach stands for carriage or carriage. It can be equated with haute couture in the fashion sector. Coachbuilding stands for unique items, for tailor-made cars for individual tastes, says Bugatti President Stephan Winkelmann. A long, almost forgotten tradition.

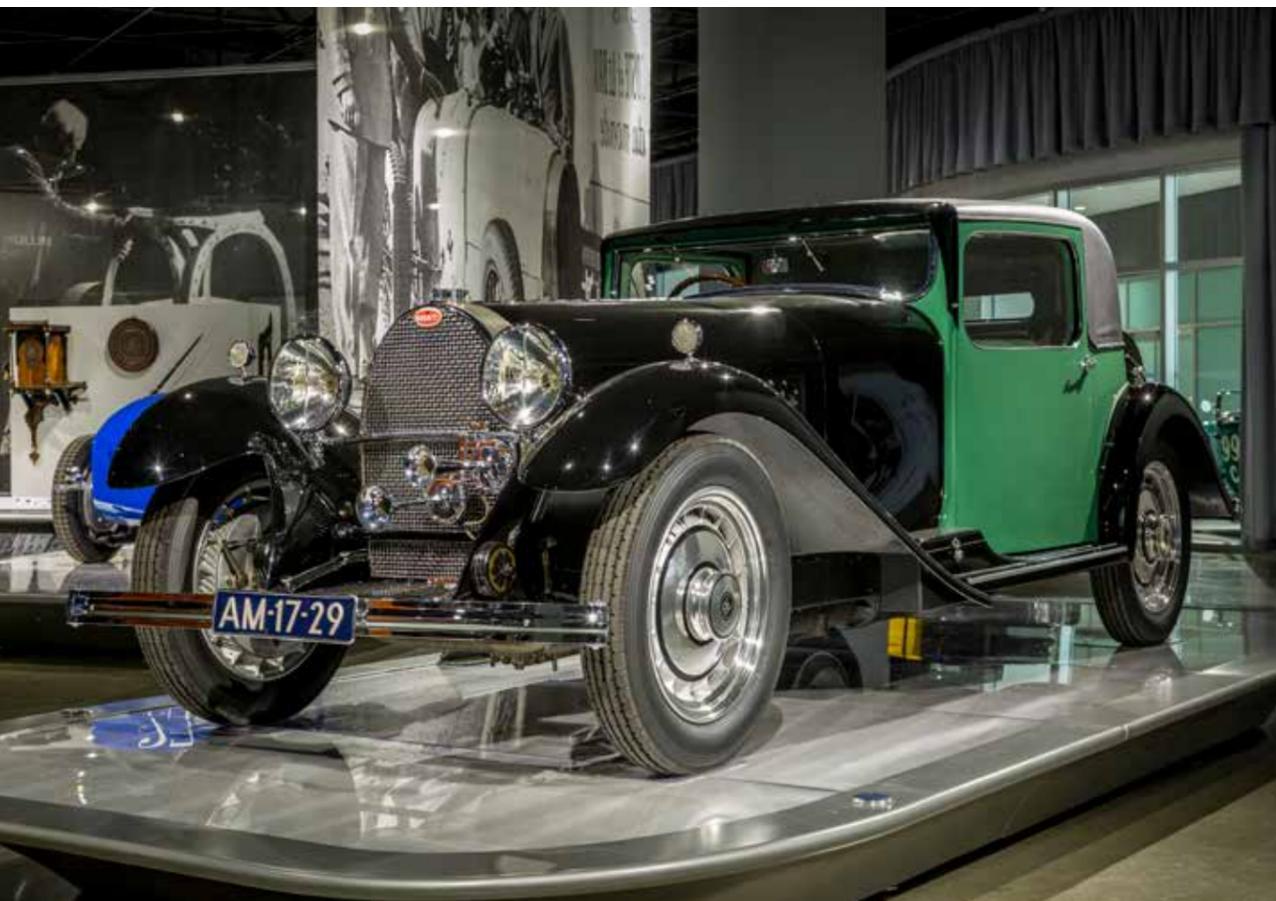
At the beginning of the last century, automobile manufacturers such as Bugatti developed and produced vehicles with or without a body, depending on customer requirements. Customers had the choice of buying their car with a body that was offered ex works, or of having the chassis and drive unit clad by a different body cutter. Together with the respective customers, they developed custom-made products. Well-known companies such as Gangloff, Corsica Coachworks, Weymann or Weinberger tailor the exclusive chassis from Bugatti as well as Bugatti itself.





Bugatti T44 Fiacre

Bugatti T50 S



Bugatti T57 Ventoux

FOTOS: Peterson Museum

Noch bis Anfang der 1920er-Jahre konzentrierte sich Bugatti auf die Technik wie Motoren und Fahrwerke. Autos sollten anfangs funktional und minimalistisch sein, dafür bei Rennen umso erfolgreicher. Eine Karosserieabteilung entstand im elsässischen Molsheim erst 1923. Ettore Bugatti war schon lange der Meinung gewesen, dass ein Auto erst dann perfekt ist, wenn es vom ästhetischen Standpunkt her perfekt ist. So sorgte zunehmend sein Sohn Jean dafür, dass das Design der Karosserie eine größere Bedeutung im Unternehmen erhielt.

Jean Bugatti schuf Design-Ikonen

Jean Bugatti entwickelte früh eine Begabung für Formen und Design, er hatte ein Gefühl für Proportionen und fließende Konturen. Beim Luxuswagen Type 41 Royale schuf er 1932 als 23-Jähriger die elegante Roadster-Karosserie für den damaligen Textilfabrikanten Armand Esders, heute ist das Auto bekannt als Royale Esders. Da der Besitzer nur bei Tag fahren wollte, ließen sich die Scheinwerfer demontieren, was die Erhabenheit des Roadsters steigerte. Auch das Coupé Napoléon zeichnete Jean Bugatti. „Perfektion wird nie erreicht. Doch der Royale muss der Supersportwagen-Perfektion nahekommen“, sagte einst Ettore Bugatti. Vom Type 41 Royale entstanden insgesamt sechs Fahrzeuge. Jedes mit einer anderen Karosserie versehen, dafür aber jedes mit einem 12,8-Liter-Reihenachtzylindermotor mit rund 300 PS, dem damals stärksten und laufruhigsten Motor. Schon damals stand Bugatti für höchste Qualität, maximale Leistung und absolute Einzigartigkeit.

Until the beginning of the 1920s, Bugatti concentrated on technology, such as engines and chassis, cars should initially be functional and minimalist, but all the more successful in races. A body department was not opened in Molsheim, Alsace, until 1923. Ettore Bugatti had long believed that a car is only perfect when it is aesthetically perfect. His son Jean increasingly ensured that the design of the body was given greater importance in the company.

Jean Bugatti created design icons

Jean Bugatti developed a talent for shapes and design at an early age, he had a feeling for proportions and flowing contours. In 1932, when he was 23 years old, he created the elegant roadster body for the luxury car Type 41 Royale for the textile manufacturer Armand Esders, today the car is known as the Royale Esders. Since the owner only wanted to drive during the day, the headlights could be removed, which increased the grandeur of the roadster. Jean Bugatti also drew the Coupé Napoléon. Perfection is never achieved. But the Royale has to come close to super sports car perfection, says Ettore Bugatti. A total of six vehicles were built from the Type 41 Royale. Each with a different body, but each with a 12.8-liter in-line eight-cylinder engine with around 300 hp, the most powerful and smoothest engine at the time. Even then, Bugatti stood for the highest quality, maximum performance and absolute uniqueness.





FOTO: Kay MacKenneth

Bugatti T57 SC Atlantic

Nur vier Fahrzeuge des weltberühmten Bugatti Atlantic 57 SC wurden jemals gebaut. Erhalten blieben nur zwei davon. Einer der Besitzer ist Modeschöpfer Ralph Lauren. Die tropfenförmige Stromlinienform zählt zu den schönsten Designs der Automobilgeschichte.

Sehr typisch ist der genietete Falz entlang der Karosserie. Auch wenn dieses Erkennungsmerkmal häufig dem Art Déco-Stil zugeschrieben wird, hat der Falz einen rein technischen Hintergrund. Der größte Teil der Karosserie ist aus Gewichtsgründen aus dem sogenannten „Elektron“-Metall gefertigt, das ein sehr leichtes Eigengewicht der Karosserie ermöglichte. Dieses Metall besteht zum einen aus Aluminium, zum anderen aus Magnesium. Magnesium ist allerdings sehr leicht entzündlich und kann daher nicht geschweißt wer-

den. Das ist der Grund, warum große Teile der Karosserie genietet wurden. Ebenfalls typisch für die Zeit sind die geschlossenen Radkappen. Es galt als schick, die Speichenräder mit Radkappen abzudecken. Ein Designelement, das dem Stromlinienverhalten des Bugatti sehr entgegenkommt. Auch im Innenraum zeigt sich die Extravaganz dieses Bugattis. Edel ist das hölzerne Armaturenbrett mit den stilvollen Uhren und die bequeme Ausstattung für die Passagiere.

Seitlich findet man die dynamisch geschwungenen Fenster, die sich der Linie der Kotflügel anpassen. Unter der Motorhaube arbeitet ein kompressorladener Reihen-8-Zylinder Motor.

Der Bugatti Atlantic ist ein automobiles Kunstwerk.

Bugatti T57 SC Atlantic

Only four vehicles of the world famous Bugatti Atlantic 57 SC were ever built. Only two of them have survived. One of the owners is fashion designer Ralph Lauren. The teardrop-shaped streamlined shape is one of the most beautiful designs in automotive history.

The riveted fold along the body is very typical. Even if this distinguishing feature is often ascribed to the Art Deco style, the fold has a purely technical background. For weight reasons, most of the body is made of the so-called „electron“ metal, which enables the body to weigh very little. This metal consists partly of aluminum and partly of magnesium. However, magnesium is very flammable and therefore cannot be welded. That is why large parts of the body were riveted. The closed hubcaps are

also typical of the time. It was considered chic to cover the spoke wheels with hubcaps. A design element that suits the streamlined behavior of the Bugatti very much. The extravagance of this Bugatti is also evident in the interior. The wooden dashboard with the stylish clocks and the comfortable furnishings for the passengers are elegant.

On the side you can find the dynamically curved windows, which adapt to the line of the fenders. A supercharged inline 8-cylinder engine works under the bonnet.

The Bugatti Atlantic is an automotive piece of art.





FOTO: Bugatti

Bugatti Typ 41

Der Bugatti Royale gilt noch heute als eines der imposantesten Fahrzeuge der Automobilgeschichte. Bereits 1919 wurde an den Plänen für den Type 41, so die offizielle Bezeichnung, gearbeitet, aber erst 1928 war es soweit und das erste Chassis konnte zum Großen Preis von Deutschland am Nürburgring vorgestellt werden. Für die Konstruktion des Type 41 zeichnete Jean Bugatti verantwortlich. Auffällig ist die Kühlerfigur der T41 Modelle, der aufrechtstehende Elefant – ein heute unter Sammlern sehr begehrtes und äußerst wertvolles Objekt.

Nur 6 von 25 geplanten Modellen des Bugatti Royal wurden gebaut. Darunter das hier gezeigte Modell Coupé de Ville mit Binder-Karosserie, das am 4. April 1932 an den französischen Textilhersteller Armand Esders ausgeliefert wurde.

Auffällig sind an Esders Bugatti die fehlenden Frontscheinwerfer. Bei seiner Bestallung hatte

Armand Esders ausdrücklich gebeten, auf den Einbau von Frontscheinwerfern verzichten, da er nachts sowieso nicht fahre. Die Binder-Karosserie weist noch eine Besonderheit auf. Im Heck befindet sich ein aufklappbarer „Schwiegermutterstuh“ mit einer zusätzlich versenkbaren Windschutzscheibe.

Das als Royale Esders Coupé bekannt gewordene Fahrzeug des Textilherstellers gilt seit dem Weiterverkauf, nur zwei Jahre nach dem Erwerb, als spurlos verschwunden.

Noch bekannter als das Esders Coupé dürfte der Bugatti „Royale“ sein. Die elegante Karosserie ist auf dem stabil konstruierten Chassis aufgesetzt. Dieses Chassis ist ein Wunderwerk der Technik, denn es musste leicht sein und trotzdem die Länge, das Gewicht und das gewaltige Drehmoment des großen 12,7 Liter Motors tragen. Die Gesamtlänge des Bugatti Royale beträgt immerhin über 6 Meter bei einem Radstand von 4,3 Metern.

Bugatti Type 41

The Bugatti Royale is still considered to be one of the most impressive vehicles in automotive history. The plans for the Type 41, the official name, were already being worked on in 1919, but it wasn't until 1928 that the first chassis could be presented at the German Grand Prix at the Nürburgring. Jean Bugatti, the son of Ettore Bugatti, was responsible for the construction of the Type 41. The hood ornament of the T41 models, the upright elephant, a highly sought-after and extremely valuable object among collectors today, is striking. Only 6 of 25 planned models of the Bugatti Royal were built. Including the Coupé de Ville model with Binder body shown here, which was delivered to the French textile manufacturer Armand Esders on April 4, 1932.

The missing front headlights on the Esders Bugatti are striking. When he was appointed, Armand Esders expressly asked not to install

headlights, as he does not drive at night anyway. The Binder body has another special feature. In the rear there is a hinged „mother-in-law seat“ with an additional retractable windshield.

The textile manufacturer's vehicle, known as the Royale Esders Coupé, has disappeared without a trace since it was resold, just two years after it was acquired.

The Bugatti „Royale“ should be even better known than the Esders Coupé. The elegant body is placed on the stably constructed chassis. This chassis is a marvel of technology, because it had to be light and support the length, weight and enormous torque of the large 12.7 liter engine. The total length of the Bugatti Royale is over 6 meters with a wheelbase of 4.3 meters.





Werden Sie Teil einer MOTORWORLD

Sie handeln mit Oldtimern und Sammlerfahrzeugen, suchen eine Werkstattfläche für Restaurierung und Reparatur von Automobilen, oder Flächen für Lifestyle-Shops, mobilitätsaffine Dienstleistungen, Gastronomie?

Dann sichern Sie sich jetzt die attraktivsten Flächen in den neuen Motorworld-Standorten:

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

Erkunden Sie auf YouTube das erfolgreiche Konzept:

[Motorworld](#)

MOTORWORLD

RAUM FÜR MOBILE LEIDENSCHAFT

FAHRZEUGMARKT
SHOWROOMS

RESTAURANTS

BARs

LOUNGES

EINSTELLBOXEN

GLAS

MODE
ACCESSOIRES
& LIFESTYLE

DIENSTLEISTER
SERVICE-AGENTUREN

HANDELSFLÄCHEN
SHOPS

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

FACH-WERKSTÄTTEN
SERVICE-BETRIEBE
SPEZIALISTEN



Bugatti Typ 44

Ettore Bugatti galt als Rennwagen-Spezialist, doch er wollte mehr. Der kommerzielle Erfolg schwebte ihm vor und so beschloss er Ende der 1920er Jahre, den Markt der Luxuswagen zu erobern. Zur Konkurrenz gehörten Mercedes-Benz, Hispano-Suiza und Duesenberg, die über große, repräsentative Tourenwagen im Angebot verfügten. Das Modell Bugatti Typ 44 wurde ein Erfolg und mit rund 1100 Stück für damalige Zeiten ein Verkaufsschlager – obwohl ihm die typische Bugatti-Note, die sportliche Ambition, fehlte.

Ende 1927 wurde der Bugatti Typ 44 vorgestellt. Aufgebaut wurden die Typ 44-Varianten auf dem Chassis der Bugatti Typ 38, lediglich der Motor war eine Neuentwicklung. Dieser neue 3 Liter 8-Zylinder-Reihenmotor mit obenliegender Nockenwelle und Mittelantrieb leistet bei 4000 U/min ganze 80 PS. Pro Zylinder wirken 3 Ventile, 2 Einlass- und 1 Auslassventil. Die Kurbelwelle ist 9-fach gelagert und optimiert für die mittlere Touring-Geschwindigkeit.

Bugatti Type 44

Ettore Bugatti was considered a racing car specialist, but he wanted more. Commercial success was in mind and so he decided at the end of the twenties to conquer the luxury car market. The competition included Mercedes-Benz, Hispano-Suiza and Duesenberg, which had large, representative touring cars on offer. The Bugatti Type 44 model was a success and, with around 1,100 pieces at the time, a best seller - although it lacked the typical Bugatti touch - the sporty ambition.

The Bugatti Type 44 was presented at the end of 1927. The Type 44 variants were built on the chassis of the Bugatti Type 38, only the engine was a new development. This new 3-liter 8-cylinder in-line engine with overhead camshaft and central drive delivers a whopping 80 hp at 4000 rpm. 3 valves, 2 intake and 1 exhaust valve act per cylinder. The crankshaft has 9 bearings and is optimized for medium touring speeds.

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



MIT deer ELEKTRISCH DURCHSTARTEN

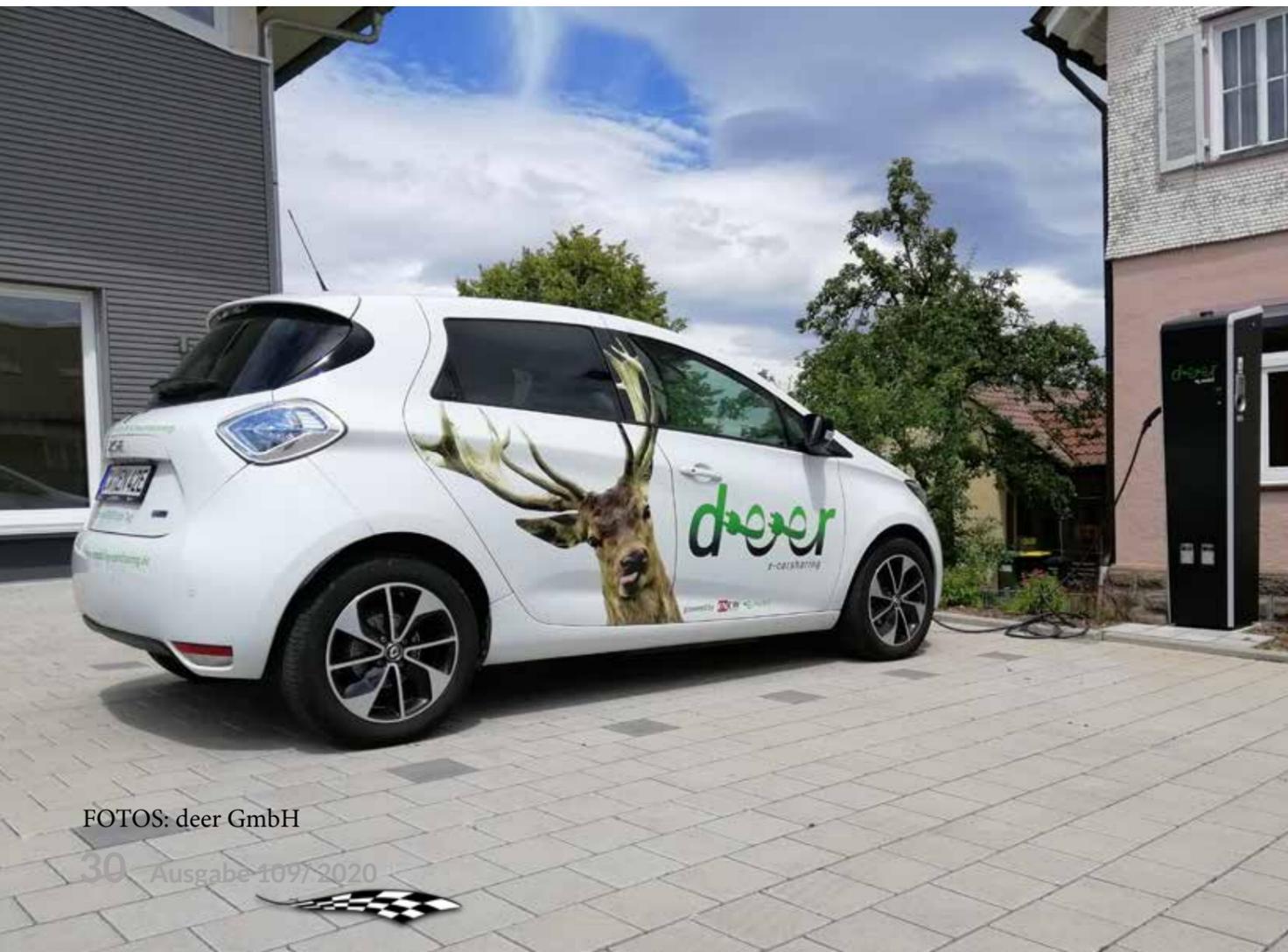
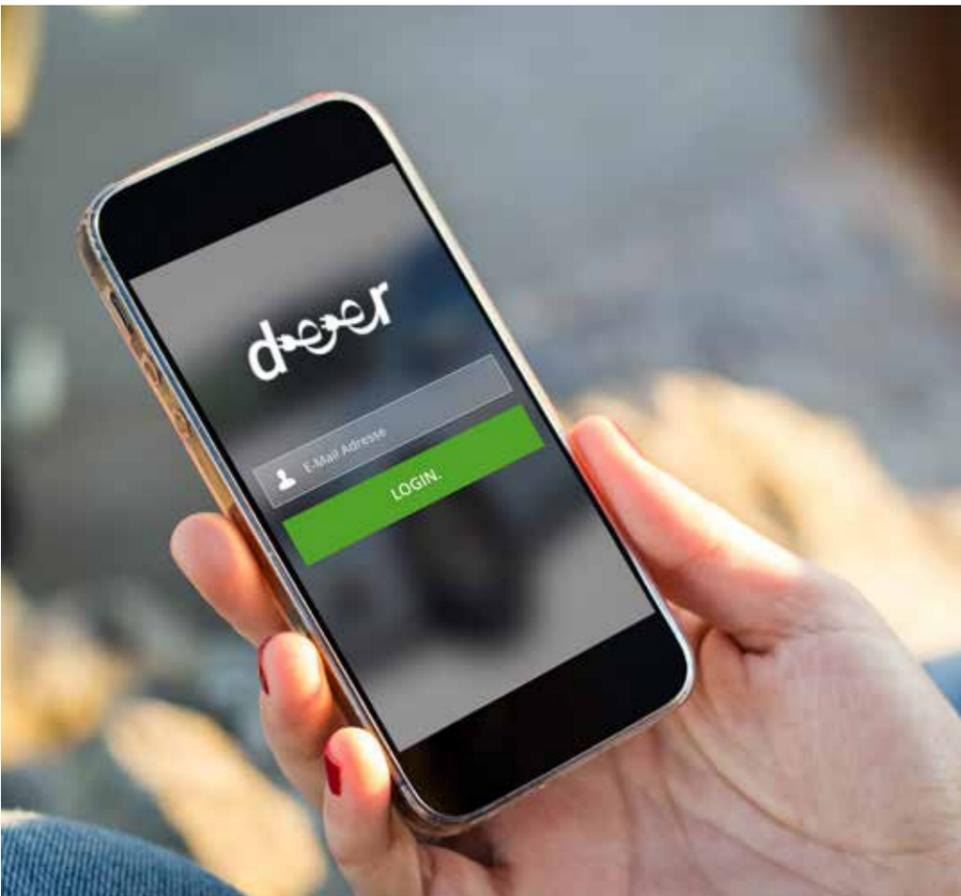
Gaining electric momentum
with deer

Die Mobilität der Zukunft – ein Top-Thema in unserer Gesellschaft. Seit ein paar Monaten ist in der MOTORWORLD Region Stuttgart ein neuer Partner ansässig, der genau das vorantreibt: Die deer GmbH – Tochtergesellschaft der Energie Calw GmbH (ENCW) – schreibt das Drehbuch für die Mobilität der Zukunft und widmet sich der Konzeption und Umsetzung ganzheitlicher, nachhaltiger und moderner Mobilitätslösungen.

The mobility of the future – a hot topic in our society. For a few months now, Motorworld Region Stuttgart has been home to a new partner who is a driving force behind this very process. deer GmbH – a subsidiary of Energie Calw GmbH (ENCW) – is writing the script for the mobility of the future, and is committed to the conception and implementation of holistic, sustainable and modern mobility solutions.



FOTOS: deer GmbH



Für ihre B2B- und B2C-Kunden entwickelt die deer individuelle Mobilitätskonzepte, kümmert sich um gewerbliches Fuhrparkmanagement und betreibt ein eigenes e-Carsharing im ländlichen Raum als Ergänzung zum ÖPNV. Denn gerade im ländlichen Raum ist Mobilität ein Grundbedürfnis, das mit dem existierenden ÖPNV nicht flexibel und vollends gedeckt wird. Darüber hinaus begleitet die deer ihre Kunden bei den Themen Ladeinfrastruktur inkl. Betrieb, Backend und Abrechnung mit Unterstützung von agilen IT-Systemen.

Ausbau des e-Carsharing-Netzes

Aktuell greifen knapp 2.000 aktive Kunden auf rund 200 e-Fahrzeuge unterschiedlicher Modelle an ca. 100 e-Carsharing-Stationen in ca. 80 Städten und Gemeinden zu. Auch die MOTORWORLD Region Stuttgart ist als Standort in das e-Carsharing-Netz integriert und die deer erarbeitet gerade gemeinsam mit dem V8 Hotel ein nachhaltiges Mobilitätsangebot für die Hotelgäste. Die deer baut das Versorgungsnetz für die Mobilität der Zukunft gemeinsam mit zahlreichen Partnern aus, damit das e-Carsharing-Netz ständig erweitert wird und Kommunen in ganz Baden-Württemberg von dem Mobilitätskonzept und dem „Teilen von nachhaltigen Fahrzeugen“ profitieren können. So wird die Anzahl der Autos reduziert und die Auslastung der Fahrzeuge erhöht. Denn ein privater Pkw steht durchschnittlich 23 Stunden am Tag ungenutzt herum und blockiert wertvolle Flächen.

Austausch zum Thema e-mobility

Da für die deer der Dialog mit allen Mobilisten sehr wichtig ist, hat sie an jedem letzten Donnerstag im Monat einen regelmäßigen Austausch in der MOTORWORLD Region Stuttgart etabliert und am 30. Juli 2020 die erste „Afterwork e-mobility Party“ veranstaltet. Alle, die Interesse an der Mobilität der Zukunft haben, sind herzlich zum nächsten Treff bei deer am 27. August von 18.00 bis 20.00 Uhr in der Handelshalle eingeladen, entspannte Atmosphäre und coole Drinks inklusive.

Weitere Informationen:
www.deer-mobility.de

deer develops individual mobility concepts for its B2B and B2C customers, takes care of commercial fleet management, and runs its own e-car sharing vehicles in rural areas to complement public transport services. Especially in rural areas, mobility is a basic need that is not flexibly and fully covered by the existing public transport system. Additionally, deer supports its customers in the field of charging infrastructures, including operation, backend and billing, with the assistance of agile IT systems.

Expansion of the e-car sharing network

Around 2,000 active customers currently make use of around 200 electric vehicles of different models at about 100 e-car sharing stations in some 80 towns and municipalities. Motorworld Region Stuttgart is one of the locations in this e-car sharing network, and deer is currently working with the V8 Hotel to develop a sustainable mobility service for hotel guests. Together with numerous partners, deer is expanding the supply network for the mobility of the future so that the e-car sharing network is continually being expanded and municipalities throughout Baden-Württemberg are able to benefit from the mobility concept and from „sharing sustainable vehicles“. This reduces the number of cars and increases the capacity utilisation of the vehicles. On average, a privately owned car stands idle for 23 hours a day, blocking valuable space.

Exchange on the topic of e-mobility

As the dialogue with all mobile operators is extremely important to deer, it initiated regular meet-ups at Motorworld Region Stuttgart on every last Thursday of the month, and organised the first „Afterwork e-mobility Party“ on July 30, 2020. All those interested in the mobility of the future are cordially invited to deer's next meeting on August 27 from 6-8 p.m. in the Handelshalle for cool drinks in a relaxed atmosphere.

More details:
www.deer-mobility.de

CARS THAT MATTER

PEGASO Z-102 „THRILL“

Unter allen bei Carrozzeria Touring in Italien gebauten Fahrzeugen dürfte der Pegaso Z-102 „Thrill“ eines der formschönsten und herausragendsten Fahrzeuge sein. Bianchi Anderloni, Gründer der Karosseriefirma in Mailand, bezeichnet den Pegaso sogar als ein „Meisterstück“.

Of all the vehicles built by Carrozzeria Touring in Italy, the Pegaso Z-102 "Thrill" is likely to be one of the most beautifully designed and outstanding vehicles. Bianchi Anderloni, founder of the coachwork company in Milan, even describes the Pegaso as a „masterpiece“.

FOTOS: Kay MacKenneth





Der Pegaso Z-102 wurde eigentlich als Rennwagen konzipiert und wurde von 1951 bis 1958 in Spanien gebaut, sprich alle Bauteile und das Chassis. Die Karosserien wurden an Serra, Soutchik oder Carrozzeria Touring vergeben. So auch der Sonderauftrag von Pegaso-Firmengründer Wilfredo P. Ricart für den Z-102 „Thrill“. Er wollte ein neues Showcar, das er auf den Messen ausstellen kann. Ricart war selbst auch Designer und hatte bereits einige Entwürfe für den „Thrill“ in der Tasche, als er den Auftrag an Touring weitergab. Glücklicherweise akzeptierte Carlo Felice, Designer bei Carozzeria Touring, den Auftrag und übernahm einige Anregungen für das Design. Das Design verlässt ganz deutlich das zweidimensionale Design der damaligen Zeit. Besonders das Heck ist sehr auffällig. Die Karosserie verläuft verengend nach hinten. Seitlich verlaufen zwei Heckflossen und enden in dem stumpfen Heck.

The Pegaso Z-102 was actually designed as a racing car and was built in Spain from 1951 to 1958, i.e. all components and the chassis. The bodies were given to Serra, Soutchik or Carrozzeria Touring. So also the special order from Pegaso company founder Wilfredo P. Ricart for the Z-102 „Thrill“. He wanted a new show car that he could exhibit at trade fairs. Ricart himself was also a designer and already had several drafts for the „Thrill“ in his pocket when he passed the order on to Touring. Fortunately, Carlo Felice, designer at Carozzeria Touring, accepted the order and took some suggestions for the design. The design clearly leaves the two-dimensional design of the time. The rear is particularly noticeable. The body tapers towards the rear. On the side of the stern are two tail fins and end in the blunt stern.



Werden Sie Teil einer MOTORWORLD

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

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

Erkunden Sie auf YouTube das erfolgreiche Konzept:
Motorworld

MOTORWORLD
 RAUM FÜR MOBILE LEIDENSCHAFT

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

**FAHRZEUGMARKT
 SHOWROOMS**

**FACH-WERKSTÄTTEN
 SERVICE-BETRIEBE
 SPEZIALISTEN**

**RESTAURANTS
 BARS
 LOUNGES**

EINTELLBOXEN

GLAS

**MODE
 ACCESSOIRES
 & LIFESTYLE**

**DIENSTLEISTER
 SERVICE-AGENTUREN**

**HANDELSFLÄCHEN
 SHOPS**

Einzigartig ist die Heckscheibe. Diese liegt flach auf dem Heck und läuft beidseitig nach unten, ähnlich einer Panoramasscheibe. Die seitlichen Heckflossen verlaufen in der Höhe der B-Säule in die Dachlinie aus, bilden dabei einen stromlinienförmigen Luftdurchlass. Von außen sind die beiden Luftdurchlässe des Pegaso, die die Vorderkante der Heckflügel bilden, das am unmittelbarsten wahrnehmbare Merkmal. Dies ist eine eindeutige Anspielung auf Amerikas Jet-Age-Design. Die seitlich entlanglaufenden Stoßstangen verstecken die Auspuffrohre.

Auch die Seitenlinie bietet Interessantes. Auf der Mittelachse der Karosserie verläuft eine Knicklinie, die gleichzeitig auch die Radläufe begrenzt. Es mischen sich barocke Linien mit leichten klaren Schnittkanten. Die zweifarbige Lackierung in Schwarz und Rot unterstreicht dabei das Design. Unter der Motorhaube wirkt ein V-8 Zylinder-Motor.

Im Innenraum ist das Auto ebenfalls mit einem dekorativen Armaturenbrett, zweifarbigen Polstern, einem riesigen Holzlenkrad und mehreren Anzeigen ausgestattet.

Nach seiner Fertigstellung im Jahr 1953 bekam die Öffentlichkeit erstmals einen Einblick in den Nervenkitzel auf der Tour bei mehreren Autoshow. Im gleichen Jahr besuchte der Pegaso Thrill Turin, Barcelona, Paris und London und bewarb dort sowohl Pegaso als auch Touring.

The rear window is unique. This lies flat on the stern and runs down on both sides. Similar to a panorama window. The side tail fins run into the roof line at the level of the B-pillar, creating a streamlined air passage. From the outside, the Pegaso's two air vents, which form the leading edge of the rear wing, are the most immediately noticeable feature. This is a clear nod to America's jet age design. The side bumpers hide the exhaust pipes.

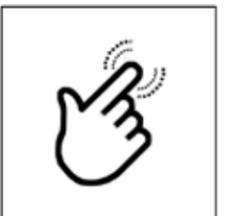
The sidelines also offer a lot of interesting things. A kink line runs along the central axis of the body, which also delimits the wheel arches. Baroque lines are mixed with light, clear cut edges. The two-tone paintwork in black and red underlines the design.

A V-8 cylinder engine operates under the bonnet. In the interior, the car is also equipped with a decorative dashboard, two-tone upholstery, a huge wooden steering wheel and several displays.

After its completion in 1953, the public first got a glimpse of the thrill of the tour at several auto shows. In the same year the Pegaso Thrill visited Turin, Barcelona, Paris and London and promoted both Pegaso and Touring there



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



PARKEN UNTER BESTEN BEDINGUNGEN

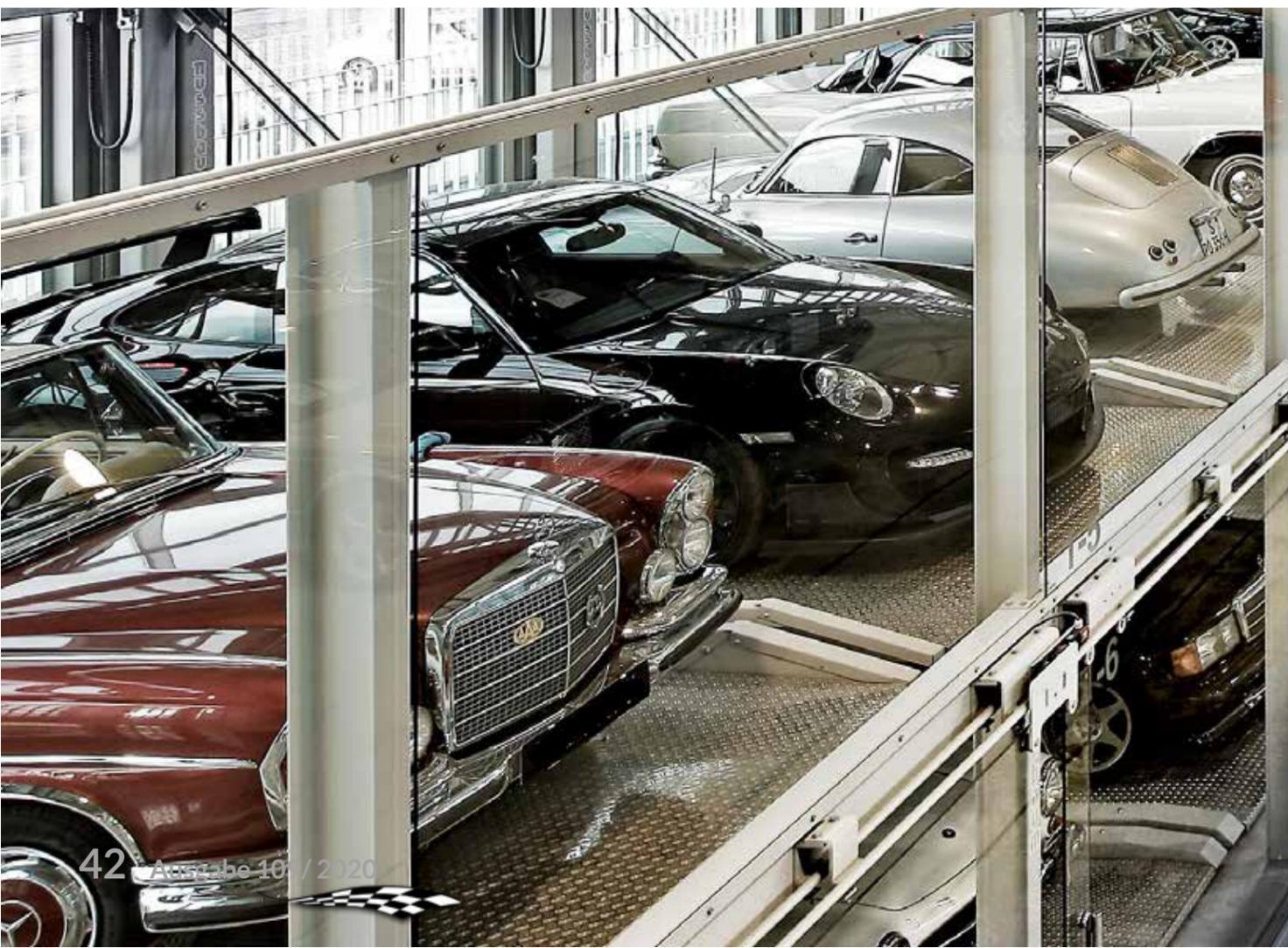
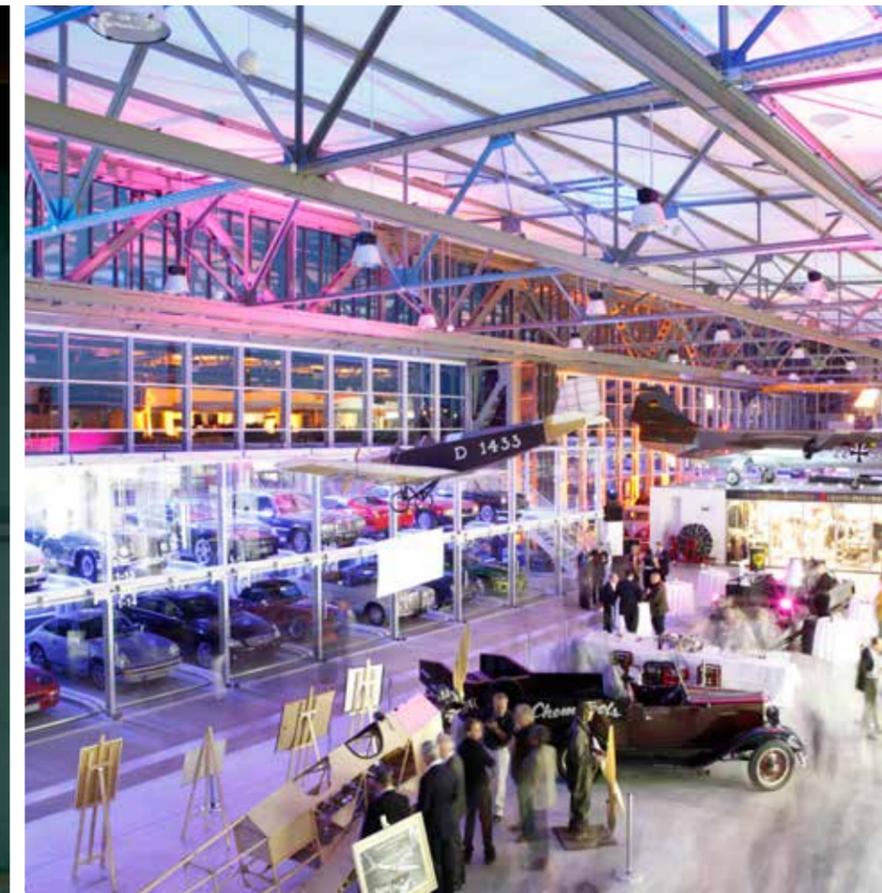
Besondere Autos verdienen eine standesgemäße Unterbringung. Besitzern von Liebhaberfahrzeugen, die ihre vierrädrigen Schätze nicht hinter verschlossenen Türen, aber dennoch unter besten Bedingungen aufbewahren wollen, bietet die Motorworld mit ihren gläsernen Einstellboxen die perfekte Lösung. Auch in der Motorworld München können Fahrzeuginhaber künftig ihre Lieblinge trocken und sicher in der transparenten „Boxengasse“ unterstellen. Nicht jedes Automobil wird jedoch auch aufgenommen. Gute Chancen auf einen Stellplatz haben Oldtimer, exklusive Sportwagen sowie Saison- und Liebhaberfahrzeuge – prinzipiell gilt: Je seltener, desto besser.

Special cars deserve appropriate accommodation. Motorworld with its glass-walled parking boxes offers the perfect solution for owners of collectors' cars who do not want to store their four-wheeled gems behind closed doors, yet still keep them in the best conditions. In future, vehicle owners will be able to park their favourites dry and safe in the transparent „pit lane“ at Motorworld München as well. However, not every car will be accepted. Classic cars, exclusive sports cars and seasonal and collectors' vehicles will have a good chance of finding a parking space here. The principle: The rarer, the better.



Sie werden definitiv viele Blicke auf sich ziehen: Auf vier Ebenen reihen sich die 120 gläsernen Einstellboxen in der Motorworld München, die Ende des Jahres eröffnen wird. Das historische Ambiente in der denkmalgeschützten Lokhalle des ehemaligen Bahnausbesserungswerkes in München-Freimann bietet eine einzigartige Location, um ein exklusives Automobil fachgerecht unterzustellen. In den Boxen ist das Sammlerstück gut geschützt und zugleich in die Ausstellungsfläche der Motorworld integriert. Die filigrane Stahlkonstruktion mit Glasfassade bewirkt eine freizügige und äußerst transparente Optik und bietet den Rahmen für eine wirkungsvolle Präsentation der Fahrzeuge.

They will be sure to attract a lot of attention: The 120 glass-walled parking boxes at Motorworld München, which will open at the end of the year, are located on four levels. The historical surroundings in the listed locomotive hall of the former railway repair shop in the Freimann district of Munich offers a unique location for the professional storage of exclusive automobiles. In the boxes, the collectors' items are well protected and at the same time integrated into the exhibition space at Motorworld. The filigree steel construction with its glass façade creates a generous and extremely transparent look and provides the setting for an effective presentation of the vehicles.



Spontane Spritztour zu jeder Zeit

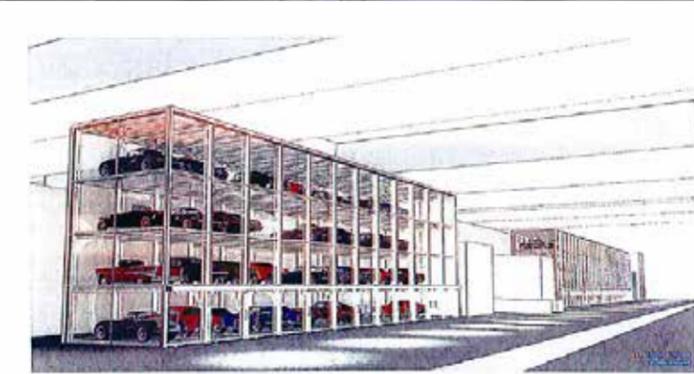
Die Boxen sind rund um die Uhr für die Mieter durch ein Chip-System zugänglich, sodass das Fahrzeug jederzeit – auch außerhalb der Geschäftszeiten – zur Verfügung steht. Einer spontanen Spritztour steht also zu keiner Zeit etwas im Wege. Jeder Stellplatz ist außerdem mit einem eigenen Stromanschluss versorgt. Selbstverständlich können die Mieter auch von den in der Motorworld ansässigen Dienstleistern wie Werkstätten, Ersatzteil- und Zubehörhändlern sowie Anbietern für Fahrzeugpflege und -aufbereitung profitieren.

Spontaneous spins at any time

The boxes can be accessed by the tenants 24 hours a day by means of a chip system, which means that their vehicles are available at any time, even after opening hours. So there's nothing to stop them from taking their cars for a spin whenever they feel like it. Every parking space has its own power connections as well. Of course, tenants can also benefit from the service providers at Motorworld, such as workshops, spare parts and accessories dealers, as well as vehicle care and conditioning providers.



Sie haben Interesse, eine Glasbox für Ihr Fahrzeug zu mieten?



Unvergleichliche Einblicke in die automobile Faszination

Die Einstellboxen bieten Schutz für die Fahrzeuge und sind zugleich Hingucker für die Besucher. Der einzigartige automobile Showroom kann täglich besichtigt werden und sorgt für spannende Einblicke in die Sammlungen privater Automobilenthusiasten. Übrigens: Wer keine Besucherblicke auf seinem Fahrzeug wünscht, kann sein Auto auch ganz diskret und anonym in einer der nicht einsehbaren Boxen unterbringen.

Die Motorworld München befindet sich in einer sehr verkehrsgünstigen Lage, direkt an der Autobahn A9 gelegen. Zur Allianz Arena sind es fünf Fahrminuten und der Münchner Flughafen ist in etwa 20 Minuten mit dem Auto erreichbar. Sie ist der ideale Ausgangspunkt, um Ausfahrten und Tagestouren mit dem Auto, beispielsweise an die oberbayerischen Seen oder zum Kloster Andechs, zu unternehmen.

Incomparable insights into automotive fascination

The parking boxes provide protection for the vehicles, as well as being eye-catchers for the visitors. The unique automobile showroom can be visited daily and provides thrilling insights into the collections owned by private car enthusiasts. By the way: Owners who do not want visitors to look at their vehicles can also park them discreetly and anonymously in one of the private boxes.

Motorworld München is conveniently located right next to the A9 motorway. The Allianz Arena is a five-minute drive away, while Munich Airport can be reached by car in around 20 minutes. It is the ideal starting point for excursions and day trips by road, for example to the Upper Bavarian lakes or to Andechs Monastery.

Rufen Sie an unter
Tel. 089-30658988-0
oder schreiben Sie ein E-Mail an
muenchen@motorworld.de



OLD TECH NEW TECH

In unserer Digitalen Welt sind ölverschmierte Werkstatt-Handbücher fast schon antiquiert. Dennoch gerade in der analogen Welt der Oldtimer noch immer zum Teil der einzige Weg, sich besonderes Wissen über Technik und Funktion anzueignen. Natürlich hilft uns in manchen Dingen auch das Internet weiter, aber was passiert, wenn Ersatzteile langsam nicht mehr zur Verfügung stehen und alte Pläne nicht mehr verfügbar sind.

In our digital world, oil-covered workshop manuals are almost antiquated. Nevertheless, especially in the analog world of classic cars, it is still partly the only way to acquire special knowledge about technology and function. Of course, the Internet helps us in some ways, but what happens when spare parts are slowly no longer available and old plans are no longer available.

FOTOS/TEXT: Kay MacKenneth



Blaupausen

Konstruktion fand in den frühen Jahren des Automobildesigns lediglich auf Papier statt. Etliche Blaupausen und technische Zeichnungen ermöglichten Ingenieuren, ihre Ideen darzustellen. Erkenntnisse über Fehlfunktionen oder Abnutzungen können nur überliefert werden. Was ist aber, wenn diese Pläne, Überlieferungen oder sogar die Automobile nicht mehr verfügbar sind? Hier würde eine Digitalisierung sicherlich helfen. Zeichnungen und Pläne sind bis heute sicherlich bereits reichlich digitalisiert und für die Nachwelt jederzeit verfügbar. Die 3D CAD-Technik fand bereits in den 80er Jahren Einzug in die Automobilindustrie. Konstruktionszeichnung und Entwicklung fand fortan am Computer statt und es entstanden unendliche CAD-Daten. Das Problem heute ist, dass diese Dateiformate zum größten Teil nicht mehr lesbar sind. Nur die Daten, die gepflegt wurden und immer auf aktuellere Daten umgerechnet wurden, sind noch leicht verfügbar.

Bueprint

In the early years of automotive design, construction took place solely on paper. Several blueprints and technical drawings enabled engineers to present their ideas. Findings about malfunctions or wear and tear can only be passed on. But what if these plans, lore or even the automobiles are no longer available. Digitization would certainly help here. Drawings and plans are certainly already extensively digitized and available for posterity at any time. 3D CAD technology found its way into the automotive industry as early as the 1980s. From then on, construction drawings and development took place on the computer and endless CAD data was created. The problem today is that most of these file formats are no longer readable. Only the data that has been maintained and always converted to more current data is still easily available.

3D Scan

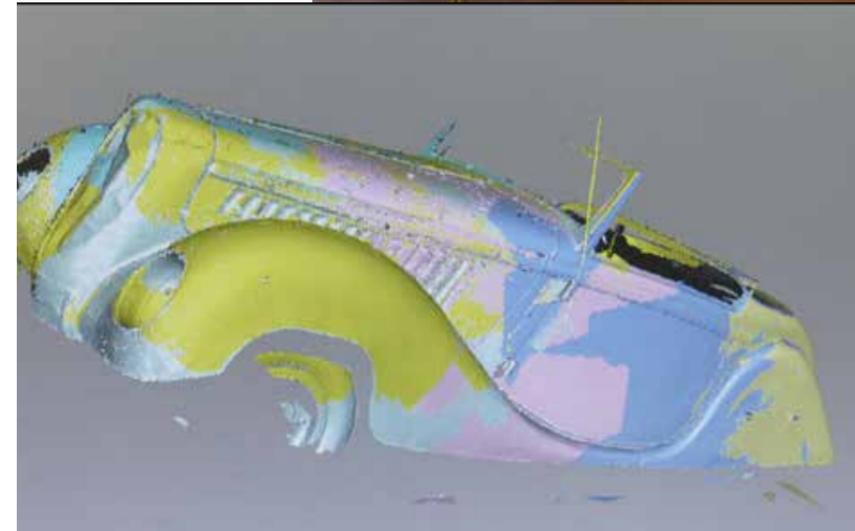
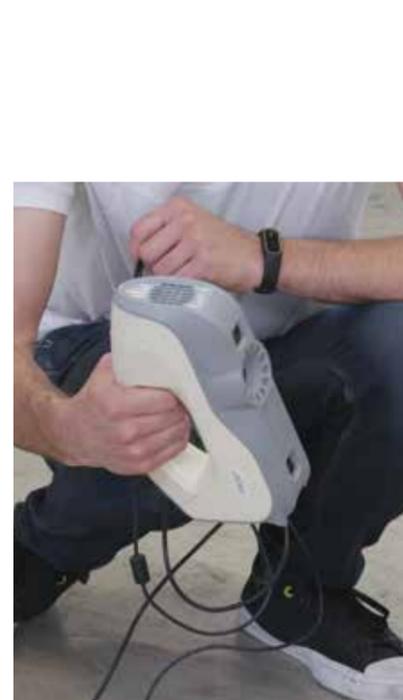
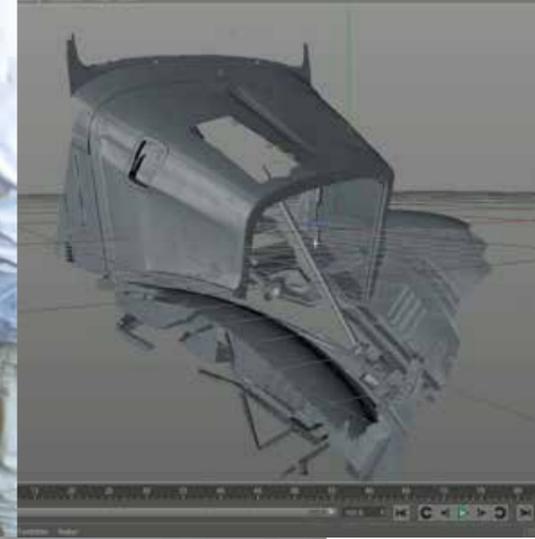
Aber unsere Technik entwickelt sich so schnell weiter, dass mittlerweile neue Formen der Digitalisierung zur Verfügung stehen. Mit einem 3D-Scanner können mittlerweile dreidimensionale Bilder erzeugt werden. Es entstehen Aufnahmen des Fahrzeugs oder eines Teils, die virtuell gedreht und betrachtet werden können. 3D-Scanner produzieren hunderte von Aufnahmen und errechnen daraus eine intelligente Punktwolke mit der man dann dreidimensional arbeiten kann. Wir wollen hier ganz genau betrachten, welchen Nutzen eine Datenerfassung mit 3D-Scan bringen kann.

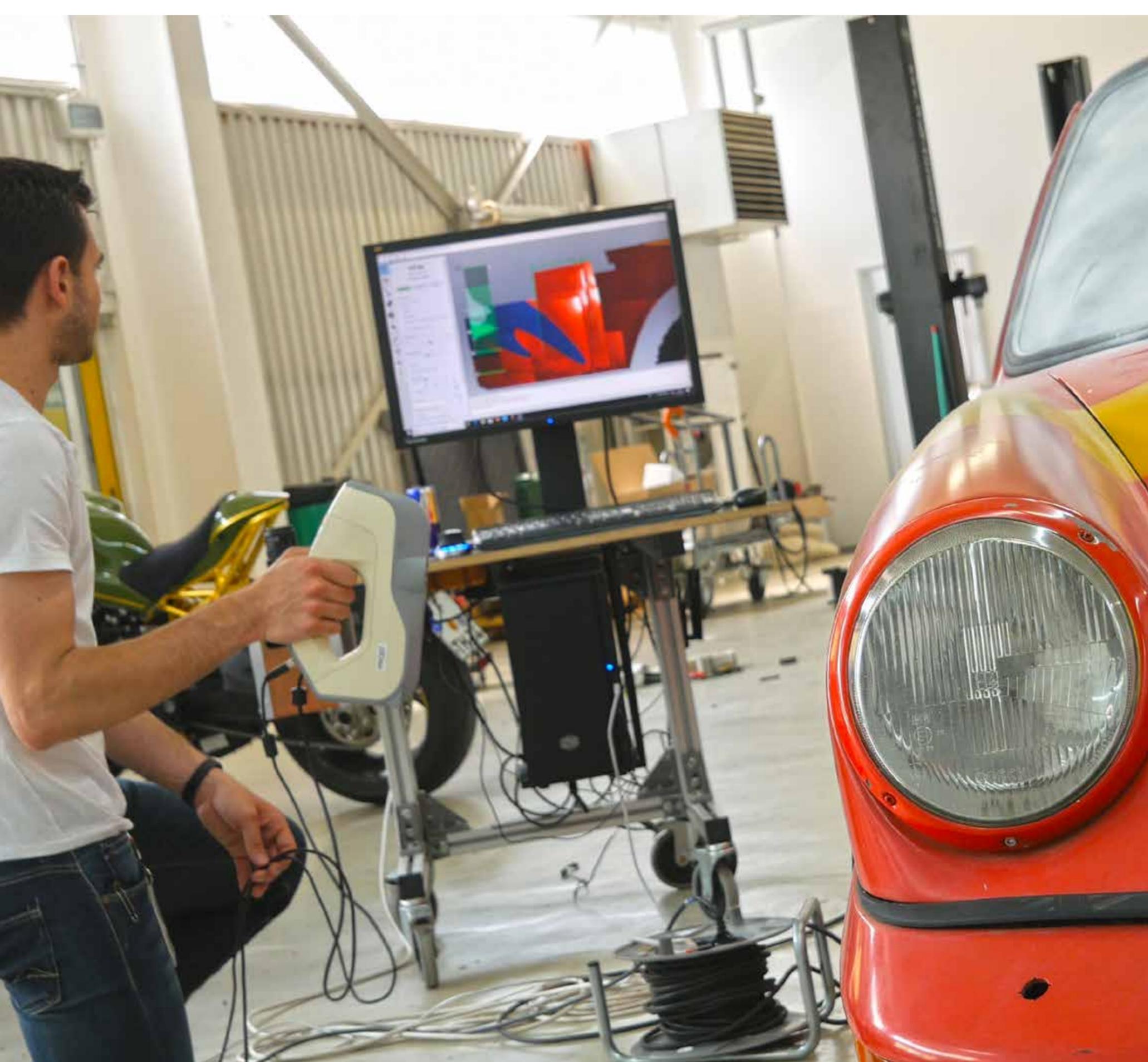
Haben Sie ein Fahrzeug, das einmalig ist oder ganz besondere technische Details aufweist? Haben Sie schon einmal darüber nachgedacht, was passiert, wenn man mit einem solchen Fahrzeug einen unglücklichen Unfall hat oder das technische Spezialteil kaputt geht? Hier kommt der 3D-Scan ins Spiel. Mit dieser Methode lassen sich sowohl größere Teile als auch kleine technische Anbauteile scannen.

3D Scan

But our technology is developing so quickly that new forms of digitization are now available. With a 3D scanner, three-dimensional images can now be generated. Images of the vehicle or a part are created that can be virtually rotated and viewed. 3D scanners produce hundreds of images and use them to calculate an intelligent point cloud with which you can then work in three dimensions. We want to take a very close look at the benefits that data acquisition with 3D scan can bring.

Do you have a vehicle that is unique or has very special technical details. Have you ever thought about what happens if you have an unfortunate accident with such a vehicle or the special technical part breaks? This is where the 3D scan comes into play. With this method, both larger parts and small technical add-on parts can be scanned.



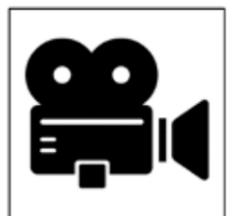


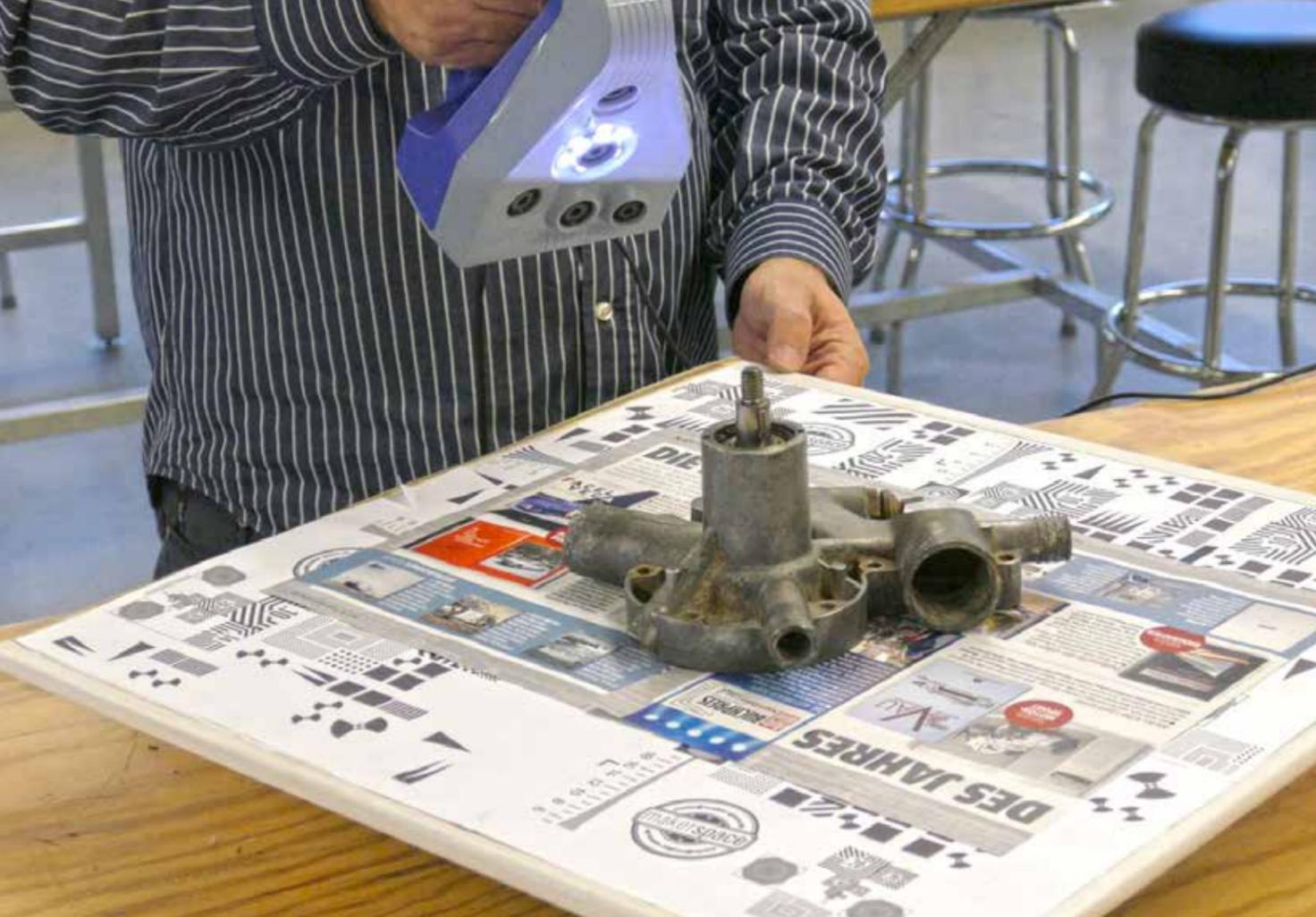
Ein Verfahren, das an sich erst einmal nur ein dreidimensionales Abbild des gescannten Objekts ergibt, aber später sehr nützlich wird. Solche Scanner kosten zwischen 15.000 und 50.000 Euro und man benötigt eine spezielle Software, um die erzeugten Bilder zu verarbeiten. Ihre Präzision liegt allerdings bei 0,05 mm bis 0,5 mm pro Kubikmeter. Sprich, der Scan beinhaltet wirklich jegliche Details. Es gibt Unternehmen, die solche Scans durchführen, oder man kann einen solchen Scanner tageweise nutzen, wie zum Beispiel im MakerSpace in Garching bei München. Nach einem zweistündigen Einweisungskurs darf man den Scanner benutzen und seine eigenen Scans durchführen.

A process that initially only gives a three-dimensional image of the scanned object, but which becomes very useful later. Such scanners cost between 15,000 and 50,000 euros and special software is required to process the images generated. However, their precision is between 0.05 mm and 0.5 mm per cubic meter. In other words, the scan really does contain every detail. There are companies that carry out such scans, or you can use such a scanner on a daily basis, for example in the MakerSpace in Garching near Munich. After a 2 hour instruction course you can use the scanner and do your own scans.

Klicken Sie das Symbol um das Video zu sehen.

Tap the symbol to see the video





Der eigentliche Scan dauert je nach Größe des Objekts manchmal bis zu mehreren Stunden oder auch Tage. Immer wieder muss die Software die aufgenommenen Bilder zusammenfügen und berechnen. Wenn auf dem zu scannenden Objekt keine deutlichen Strukturen zu erkennen sind, wie an einer stromlinienförmigen Karosserie, müssen für den Scan sogenannte Matching-Points angebracht werden. Diese Markierungen dienen dazu, dass die Software die einzeln gescannten Ebenen zusammenfügen kann.

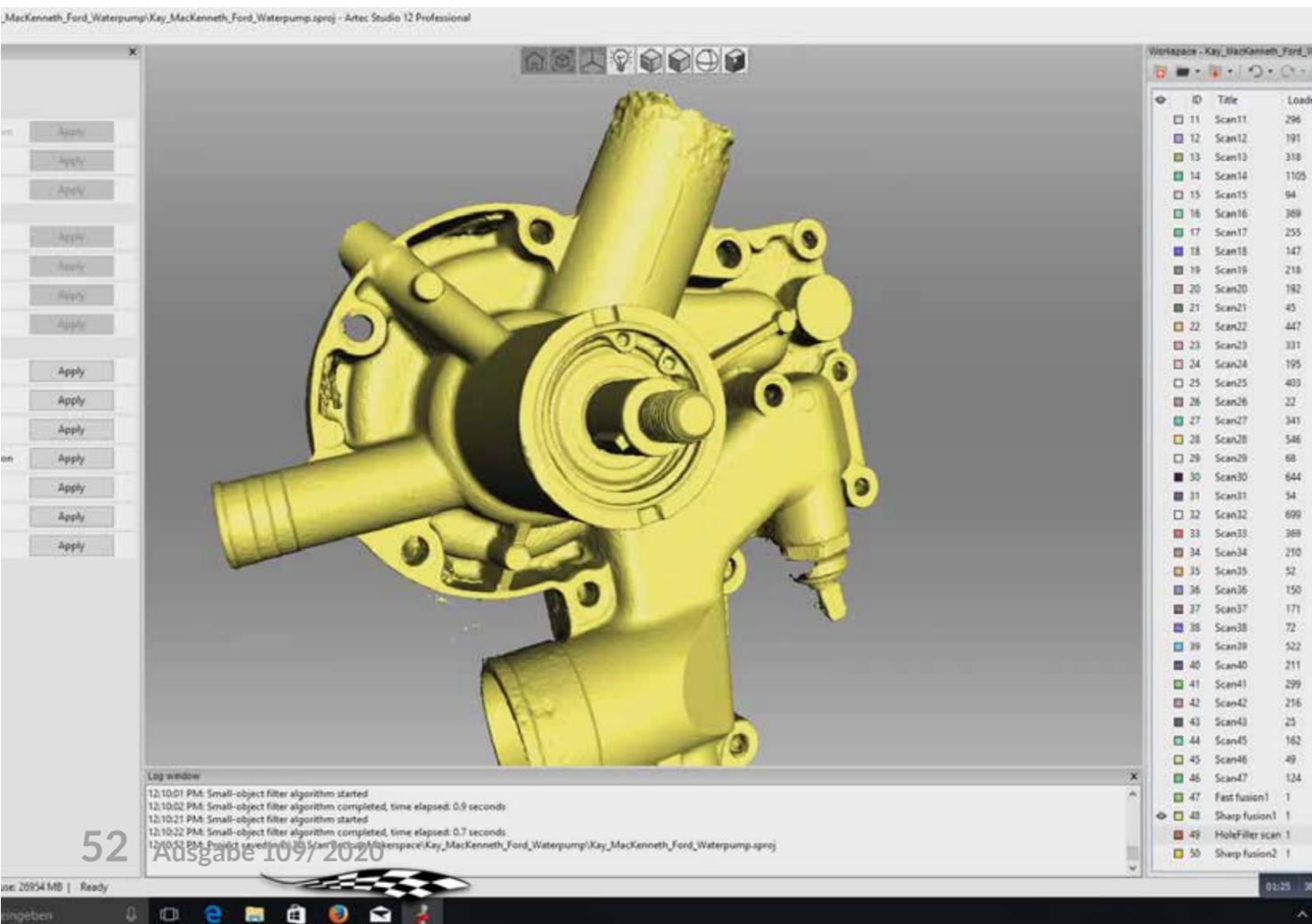
Das Ziel ist es, am Anfang so viele Daten wie möglich zu erhalten, denn je mehr vom Fahrzeug erfasst wird, desto leichter ist das spätere Matching der weiteren Scans. Erst wenn das Fahrzeug rundherum erfasst ist, können weitere Details gescannt werden. Das Programm Artec Studio kann die einzelnen Scans nun sehr gut verbinden. Zwischendurch wird immer wieder die Punktwolke überprüft, um eventuelle Löcher in dem entstehenden 3D-Modell zu finden. Solche Stellen müssen nachträglich gescannt und hinzugefügt werden. Es entstehen während des Arbeitsprozesses enorme Datenmengen und daher sollten nicht zu viele Scans produziert werden.

Wir verwenden in unseren Beispielen zwei Scanner von Artec. Die einzelnen Scans werden noch in dem Artec-spezifischen Programm verarbeitet. Ein speicherintensiver Vorgang und bei einem Scan-Objekt wie einem ganzen Fahrzeug nur an einem entsprechend leistungsfähigen Rechner möglich. Die Scans werden zuerst noch einmal präzise zueinander ausgerichtet und Fehler herausgefiltert. Anschließend erfolgt ein Verarbeiten der Punktwolke zu einem geschlossenen Gitternetz.

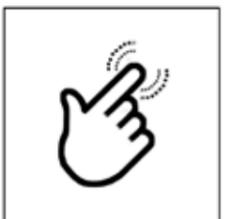
The actual scan sometimes takes up to several hours or days, depending on the size of the object. Again and again, the software has to combine and calculate the recorded images in the software. If no clear structures can be seen on the object to be scanned, such as on a streamlined body, so-called matching points must be attached for the scan. These markings are used so that the software can join the individually scanned layers together.

The goal is to get as much data as possible at the beginning, because the more that is recorded by the vehicle, the easier it is to match the subsequent scans later. Further details can only be scanned once the vehicle has been captured all around. The Artec Studio program can now combine the individual scans very well. In between, the point cloud is checked again and again in order to find any holes in the resulting 3D model. Such places have to be scanned and added afterwards. Enormous amounts of data are generated during the work process and therefore not too many scans should be produced.

We use two Artec scanners in our examples. The individual scans are still processed in the Artec-specific program. A memory-intensive process and, for a scan object such as an entire vehicle, only possible on an appropriately powerful computer. First of all, the scans are precisely aligned with one another and errors are filtered out. The point cloud is then processed to form a closed grid.



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



” INTERVIEW



ROGER KANZENBACH

Umwelt- und Klimaschutz gewinnen immer mehr an Bedeutung. Auch bei der Motorworld Group spielt das Thema eine wichtige Rolle. So werden alle Gebäude, die von der Unternehmensgruppe Dünkel entwickelt, geplant und gebaut werden, unter Berücksichtigung und Anwendung regenerativer Energien realisiert. Dazu zählen auch die Motorworld-Standorte. Roger Kanzenbach, Leiter Green Building, berichtet im Interview.

Herr Kanzenbach, wie grün ist die Motorworld?

Die Motorworld ist im Prinzip klimaneutral, wenn wir die CO₂-Einsparung aus unseren regenerativen Energieanlagen bilanzieren. Das heißt für uns, dass wir weniger CO₂ verbrauchen als wir selbst einsparen. Unser Energieverbrauch steht permanent unter dem Vorbehalt der Energieeffizienz, denn für uns gilt: Die Energie, die wir nicht verbrauchen, muss nicht erzeugt und bezahlt werden. Generell stellen Umweltschutz und Ressourcenschonung für uns einen permanenten Prozess dar. Wir analysieren bei unseren Bauprojekten Lebenszyklen und denken über eine Kreislaufwirtschaft nach. Es ist zum Beispiel besser, für weniger Plastikmüll auf Einweggeschirr zu verzichten, obwohl es ansonsten vielleicht viele Vorteile hat.

Was steckt hinter dem Engagement der Motorworld?

Ressourcenschonend zu planen ist Tradition unserer Unternehmensgruppe, die vor vielen Jahrzehnten mit dem Kiesabbau begann. In diesem Bereich geben wir beispielsweise die nach der wirtschaftlichen Nutzung von uns genutzten Flächen rekultiviert zurück. Aber auch in den anderen Geschäftsfeldern motivieren uns die Klimaschutzziele und auch die kürzlich eingeführte CO₂-Besteuerung zu einer permanenten Optimierung unserer Prozesse und Technologien. Wir wollen unseren Beitrag leisten, die Ziele zu erreichen und das im Einklang mit unseren wirtschaftlichen Aktivitäten. Wir glauben, dass wir alle nicht mehr nur Natur verbrauchen können, sondern dass wir mit ihr harmonisch produzieren und leben müssen.

Environmental and climate protection are becoming increasingly important. This is also a key issue for the Motorworld Group. All buildings developed, planned and built by the Dünkel corporate group are realised taking into account and utilising renewable energy sources. This also includes the Motorworld locations. Roger Kanzenbach, Head of Green Building, reports on these activities in an interview.

Mr. Kanzenbach, how green is Motorworld?

In principle, when we take into account the CO₂ savings from our regenerative energy systems, Motorworld is climate-neutral. This means that we consume less CO₂ than we actually save. Our energy consumption is permanently subject to energy efficiency measures, because the energy we don't use doesn't have to be generated and paid for. Generally speaking, environmental protection and resource conservation are a permanent process for us. On our construction projects, we analyse life cycles and take recycling management into consideration. For example, it is better to avoid using disposable dishes so that less plastic waste is generated, even though it may otherwise have many advantages.

What is behind Motorworld's commitment?

Resource-saving planning is a tradition in our corporate group, which began many decades ago with the mining of gravel. In this area, for instance, land that we use for commercial purposes is subsequently restored to a cultivated state.

But in other business areas too, climate protection targets and the recently introduced CO₂ taxation motivate us to continuously optimise our processes and technologies. We want to make our contribution to achieving the set goals in line with our economic activities. We believe that we can all no longer just consume nature, but that we must produce and live in harmony with it.





Dafür steht insbesondere unser Unternehmensbereich GREENENERGYWORLD. Er ist eine wesentliche Säule unserer Firmengruppe.

Historische Standorte in Green Buildings zu verwandeln – eine echte Herausforderung, oder?

Unsere Gebäude sind mit historischen Baustoffen gebaut worden, die man heute so nicht mehr verwendet. Wir haben den Anspruch, auch aufgrund der stetig steigenden Energiekosten, historische Gebäude in den Energieeffizienzhaus-Standard zu bringen. Diese Aufgabe ist fachlich anspruchsvoller, zeitintensiver und auch teurer als ein Neubau auf der grünen Wiese.

Für das gesamte Team ist es eine Herausforderung, jede Entscheidung auch unter den Vorbehalt des Ressourcenverbrauches zu stellen. Doch diese Arbeit müssen wir leisten und mit den Ergebnissen bin ich sehr zufrieden.

Wie gelingt es, die Standorte klimaneutral zu machen?

Jeder unserer Standorte wird individuell bilanziert, doch es gibt Gemeinsamkeiten für alle Standorte. Wir verbauen Photovoltaikanlagen, Blockheizkraftwerke, LED-Beleuchtung oder nutzen Fernwärme mit einem geringen Primärenergiefaktor, der sich aus der Nutzung von erneuerbarer Energie ergibt.

Geben Sie uns ein Beispiel ...

Am Standort München haben wir aktuell 350 kWp Photovoltaikanlagen in Betrieb. 2020 haben wir weitere 750 kWp Photovoltaikanlagen und Blockheizkraftwerke mit einer Leistung von 360 kWel installiert, die im vierten Quartal 2020 in Betrieb genommen werden. Wir erzeugen dann im Jahr 2021 allein in München ca. 2,6 Millionen kWh Strom selbst und sparen mit unseren erneuerbaren Energieanlagen, die wir auch für unseren Eigenverbrauch nutzen, ca. 600 Tonnen CO₂ im Jahr.

This is what our GREENENERGYWORLD division stands for. It is an essential pillar of our corporate group.

Transforming historical sites into green buildings – that's a real challenge, isn't it?

Our buildings were constructed using historical building materials that are no longer in use today. We also strive to bring historic buildings up to energy efficiency standards due to the constantly rising energy costs. This task is technically more exacting, more time-consuming, and also more expensive than a new building on a greenfield site.

For the entire team, it is a challenge to make every decision subject to resource consumption criteria. But we have to do this work and I am very satisfied with the results.

How are the locations made climate-neutral?

Each of our locations is individually assessed, although there are similar factors at all of them. We install photovoltaic systems, combined heat and power plants, LED lighting, or use district heating with a low primary energy factor resulting from the use of renewable energy.

Can you give us an example?

At our location in Munich, we currently have 350 kWp photovoltaic systems in operation. In 2020, we installed further 750 kWp photovoltaic systems and combined heat and power plants with an output of 360 kWel, which will go into operation in the fourth quarter of 2020. In 2021, in Munich alone we will then generate around 2.6 million kWh electricity and save around 600 tons of CO₂ per year with our rene-



Übrigens untersuchen wir derzeit an unseren Standorten den CO₂-Verbrauch, um diesen mit unserer Einsparung zu vergleichen. Um bei unserem Beispiel zu bleiben: Für einen Teilbereich der Motorworld München liegen die Ergebnisse bereits vor. Trotz vollem Eventbetrieb 2019 wurden die CO₂-Emissionen ausgeglichen – durch die bestehende Photovoltaikanlage und den zusätzlichen Kauf von Umweltprojekt-Zertifikaten, die sinnvolle Projekte unterstützen. Die Betreiber-gesellschaft der Motorworld München darf sich nach bestandener Zertifizierung somit bereits 2020 klimaneutral nennen. Mit der Inbetriebnahme von weiteren Energieerzeugungsanlagen in diesem Jahr werden wir wahrscheinlich ab 2021 sogar auf den Kauf der Zertifikate verzichten können.

Incidentally, we are currently investigating the CO₂ consumption at our locations to compare it with our savings. To stay with our example: The results are already available for a part of Motorworld Munich. Despite a full event programme in 2019, CO₂ emissions were offset with the existing photovoltaic system and the additional purchase of environmental project certificates, which support worthwhile projects. The operating company of Motorworld München can therefore already designate itself as being climate-neutral this year after attaining certification. With the commissioning of further power generation systems during 2020, we will probably even be able to dispense with purchasing the certificates all together from 2021.

STELLENAUSSCHREIBUNG

Elektriker*in gesucht!

Aktuell sucht Roger Kanzenbach für sein Team Verstärkung. Die Aufgaben: u.a. Reparatur und Wartung von Energiesystemen, Elektroinstallation in Gebäuden, Aufbau und Wartung der Solarparks. Zur Stellenausschreibung geht es [hier](#).

Job vacancy: Electrician wanted!

Roger Kanzenbach is looking to expand his team. The task area includes repairing and servicing energy systems, electrical installation in buildings, construction and servicing of solar parks. [Click here](#) for the job vacancy.





Laureus
SPORT FOR
GOOD



TOUR LAUREUS SPORT FOR GOOD 18. – 20. SEPTEMBER 2020, TEGERNSEE

Seien Sie dabei und werden Sie Teil
des Laureus Sport for Good Netzwerkes!
Anmeldung unter www.tour-laureus.de

Laureus Sport for Good ist eine internationale Hilfsorganisation. Laureus fördert Programme, die benachteiligten Kindern die Werte des Sports vermitteln: Fairness, Rücksicht, Respekt und Verantwortung. Programme gegen Diskriminierung, Rassismus und Gewalt. Denn wir glauben: Sport schafft starke Persönlichkeiten und starke Persönlichkeiten haben eine bessere Perspektive im Leben.

Ob Fahrradfahren, Straßenfußball oder Boxen: Die sozialen Sportprogramme motivieren die Kinder nicht nur, ein aktives Leben zu führen, sondern sie geben ihnen langfristig Halt.

Helfen Sie mit einer Spende! Jeder Euro zählt:

Laureus Sport for Good Foundation Germany, Austria
IBAN: DE65 6007 0070 0171 8196 00
BIC: DEUTDE33XXX
Kreditinstitut: Deutsche Bank Stuttgart
www.laureus.de/spenden

MOTORWORLD
G R O U P

Roger Kanzenbach: Fünf Dinge, die mir wichtig sind

Was Roger Kanzenbach in seinem Beruf bewegt, hat er im Interview erzählt. Seine private Seite zeigt er in unserer Rubrik „Lieblingsstücke“. Hier verrät er, welche Dinge für ihn eine besondere Bedeutung haben.

Kunstwerk

Kunst – gern auch im eigenen Büro.

Artwork

Art – in his own office as well.



Jaguar

Ausfahrten in die Natur mit einem Jaguar X TYPE Baujahr 2006, 360.000 gefahrene Kilometer und 114 KW Leistung.



Jaguar

Trips in the countryside in a 2006 Jaguar X-type with 360,000 km on the clock and 114 kW output power.

FOTOS: Privat

Roger Kanzenbach: Five things that matter to me

Roger Kanzenbach told us in an interview what moves him professionally. He shows his private side in our section called „Favourite pieces“. Here he reveals what things have a special significance for him.



Küstenlandschaft

Der Norddeutsche liebt einsame Küstenlandschaften.

Coastal landscape

The North German loves lonely coastal landscapes.



Schneelandschaft

Schnee, Eis und Berge im Winter.

Snowy landscape

Snow, ice and mountains in winter..



Marzipan

Niederegger Marzipan aus Lübeck – nie reicht der Vorrat!

Marzipan

Niederegger Marzipan from Lübeck – can never have enough in store!

MOTORWORLD
BULLETIN

VIRTUAL CONCOURS



Der erste Concoours Virtual, der von Hagerty und zugunsten von Unicef präsentiert wird, hat seine Siegerautos in den Kategorien Best of Show, People's Choice und Special Awards bekannt gegeben.

Auf dem zweiten Platz kommt der unglaubliche Bertia Stratos HF Zero von 1970, der von Bertone kreiert und auf der Turiner Automobilausstellung 1970 vorgestellt wurde. Insofern eine Seltenheit, weil es sich um ein voll funktionsfähiges Concept Car handelt. Der Besitzer fährt tatsächlich damit und hebt die Windschutzscheibe an, um in das futuristische Cockpit zu gelangen. Dieses Auto gehört einem privaten Sammler in den USA.

The inaugural Concoours Virtual, presented by Hagerty and in aid of UNICEF, has announced its winning cars in the Best of Show, the People's Choice and the Special Awards categories.

In second place was the outrageous 1970 Lancia Stratos HF Zero, created by Bertone and revealed at the 1970 Turin motor show. This is a rarity, in that it's a fully working concept car, and indeed the owner drives it around, entering the cockpit by lifting the windscreen to step into the futuristic cockpit. This car is owned by a private collector in the USA.





Best in Show ging an den berühmten Mercedes-Benz 300 SLR '722', den Stirling Moss mit Denis 'Jenks' Jenkinson als Beifahrer beim 1000-Meilen-Straßenrennen Mille Miglia 1955 in Italien zum Siegfuhr – ein Sieg, der oft als die größte Einzelfahrt in der Geschichte des Motorsports bezeichnet wird. Sie beendeten die Rallye in 10 Stunden, 7 Minuten und 48 Sekunden mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 99 Meilen pro Stunde. Das Auto gehört dem Mercedes-Benz Museum in Deutschland.

Best in Show went to the famous Mercedes-Benz 300 SLR '722' racing car that Stirling Moss, with Denis 'Jenks' Jenkinson as co-driver, drove to victory in the 1000-mile 1955 Mille Miglia road race around Italy – a win that is often referred to as the greatest ever single day's drive in motor sport history. They finished in ten hours, 7 minutes and 48 seconds, averaging 99mph. The car is owned by the Mercedes-Benz Museum in Germany.





Auf dem dritten Platz steht der 1970er Porsche 917K Salzburg, den Richard Attwood und Hans Herrmann bei den 24 Stunden von Le Mans 1970 zum Sieg gefahren haben. Dies war ein äußerst bedeutendes Ergebnis. Es war der erste Gesamtsieg für Porsche in Le Mans, das bis heute weitere 17 Mal Le Mans gewann. Dieses Auto gehört einem privaten Sammler in Großbritannien.

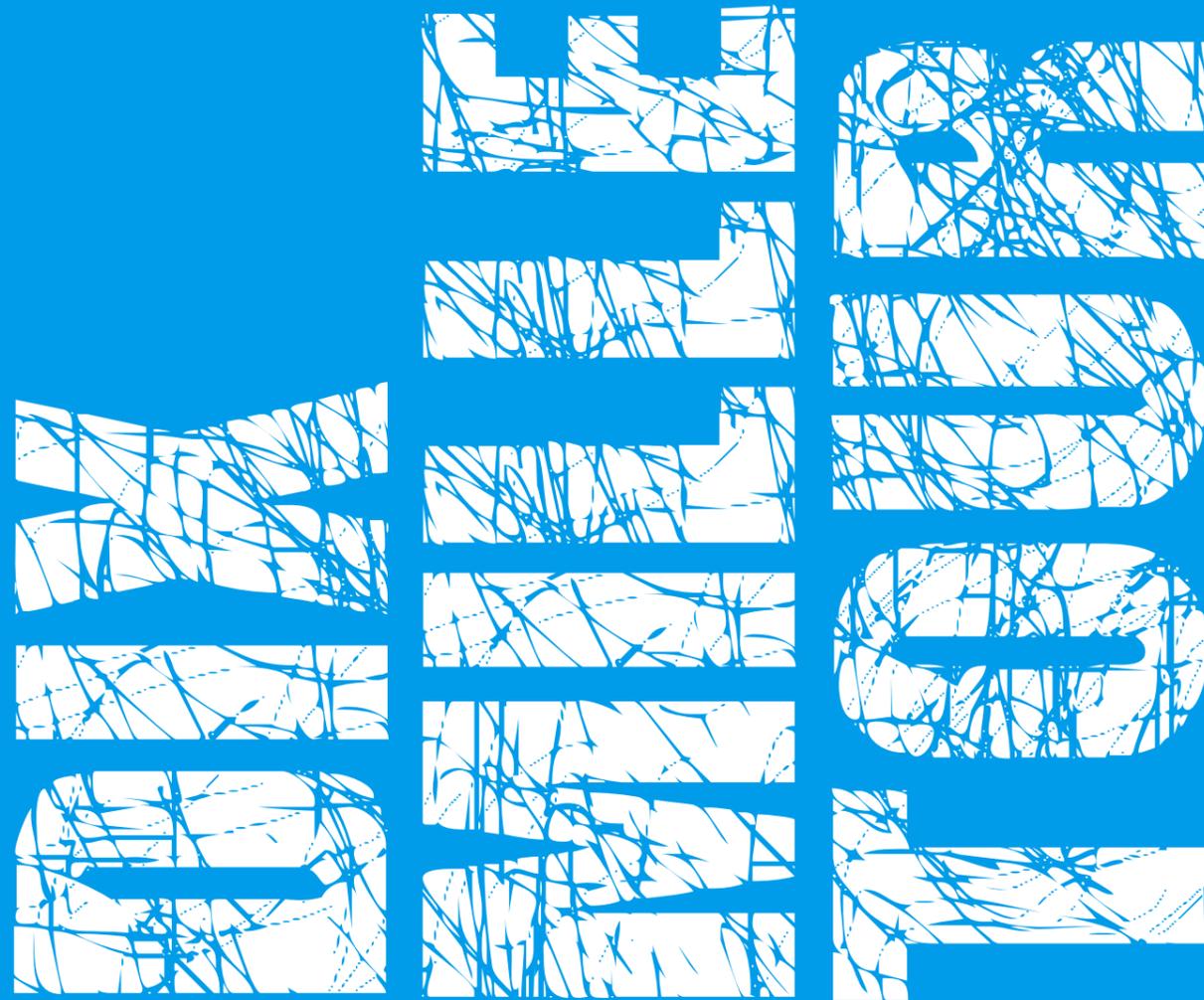
Es wurden 245 Autos in 18 verschiedenen Klassen in den Concours aufgenommen, von Vorkriegs-Exemplaren bis zu Supersportwagen aus den 1980er Jahren. Jeder Klasse wurde eine Expertenjury zugewiesen, um zu einen Best of Class zu wählen, und dann gingen diese Autos in die letzte Bewertungsrunde.

In third place is the 1970 Porsche 917K Salzburg car, as driven to victory by Richard Attwood and Hans Herrmann in the 1970 Le Mans 24 Hours. This was a hugely-significant result, being the first ever overall win at Le Mans for Porsche – which went on to win a further 17 Le Mans to date. This car is owned by a private collector in the UK.

There were 245 cars entered into the concours, in 18 separate classes, ranging from pre-war preservation to 1980s supercars. A panel of expert judges was assigned to each class, to arrive at a Best of Class, and then these cars went through to the final round of judging.

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





Am letzten Juli-Wochenende fanden die Dix Mille Tours unter herrlicher provenzalischer Sonne statt. Die Veranstaltung bildete den Auftakt zur Saison 2020 der Peter Auto-Serie. Da dieses Treffen ursprünglich für April geplant war, wurde die Wiederaufnahme umso mehr von denjenigen geschätzt, die daran teilnehmen konnten – Fahrer, Teammitglieder, Dienste, die Organisation und die Öffentlichkeit – wobei die geltenden Gesundheitsmaßnahmen von allen respektiert wurden.

Zehn Startaufstellungen repräsentierten die Geschichte des Motorsports auf der Strecke: Fifties' Legends, Sixties' Endurance, 2.0L Cup, Classic Endurance Racing I & II, Endurance Racing Legends, Group C Racing, Heritage Touring Cup, The Greatest's Trophy und die Gastaufstellung, der Eric Offenstadt Cup (F1 / F3). Insgesamt nahmen mehr als 350 Fahrzeuge an den Rennen auf dem berühmten Circuit Paul Ricard teil. Die Anwesenheit der zahlreichen Clubs, die nach Le Castellet reisten, sorgte für zusätzliche Aufregung hinter den Kulissen. Über 380 historische Fahrzeuge tauchten auf und wurden ins Innere des Circuits gefahren, wo sie ausgestellt wurden und an Streckenläufen teilnahmen. Dieses Wochenende war wirklich eine Ode an das Sammlerauto, und insgesamt waren mehr als 700 wunderbare Maschinen bei den Dix Mille Tours 2020 dabei!

Two weeks ago the Dix Mille Tours took place under a glorious Provençal sun. The event launched the start of the 2020 season of the Series by Peter Auto. As this meeting was originally scheduled in April, the resumption was all the more appreciated by those who were able to take part – drivers, team members, services, the organisation and the public – with the health measures in force being respected by one and all.

Ten grids told the history of motor sport out on the track: Fifties' Legends, Sixties' Endurance, 2.0L Cup, Classic Endurance Racing I & II, Endurance Racing Legends, Group C Racing, Heritage Touring Cup, The Greatest's Trophy and guest grid, the Eric Offenstadt Cup (F1/F3). In all, more than 350 cars took part in the races on the famous Paul Ricard circuit. The presence of the many clubs that travelled to Le Castellet added excitement behind the scenes. Over 380 historic cars turned up and were driven to the inside of the circuit where they went on display and took part in track runs. This weekend was truly an ode to the collector car and in total more than 700 marvellous machines were present at the 2020 running of the Dix Mille Tours!





**The Greatest's Trophy -
Rennen: 40 Minuten / Samstag**

Das Rennen: Mit der Greatest's Trophy begann die Konkurrenz am Wochenende und es wurde ziemlich aufregend! Kurz nach dem Start musste der von Marco Werner gefahrene Tojeiro EE Ford Nr. 12 wegen eines technischen Problems an die Box zurückkehren. Nach einigen Runden übernahm Lukas Halusa den ersten Platz in seinem 3.8L Jaguar E-Type Lightweight Nr. 17, gefolgt von der Nr. 68, Bizzarrini 5300 GT, in den Händen von Dirk Ebeling, auf dem zweiten Platz. Auf dem dritten Platz landete der Tojeiro EE Ford Nr. 12, was eine Überraschung war. Tatsächlich hatte das Auto nach seinem Boxenstopp ein Blitz-Come-

back hingelegt. Nach 31 Minuten Rennzeit stieß der Tojeiro in die Lücke, die ihn von den Führenden trennte, da er über sechs Sekunden pro Runde schneller war! Die Fahrer waren mit Herz und Seele dabei. Leider schlugen mechanische Probleme zwei von ihnen k.o.: Der Jaguar E-Type Lightweight Nr. 17 wurde überhitzt, während der Tojeiro immer mehr an Boden verlor. Der Grund war der Motor, der schließlich seinen Geist auf der Mistral-Geraden aufgab und das Auto von der Strecke gegen eine Mauer schoss!



**The Greatest's Trophy –
Race: 40 minutes / Saturday**

The race: The Greatest's Trophy launched the weekend's hostilities and it turned out to a pretty exciting race! Just after the start the no.12 Tojeiro EE Ford driven by Marco Werner had to return to the pits because of a technical problem. After a few laps, Lukas Halusa took over first place in his no. 17 3.8L Lightweight E-Type Jaguar followed by the no. 68 Bizzarrini 5300 GT in the hands of Dirk Ebeling in second place. In third came the no.12 Tojeiro EE Ford, which was a surprise. In fact, the car had made a lightning comeback after its pit stop. With only 31 minutes racing left the

Tojeiro ate into the gap separating it from the leaders as it was over six seconds a lap faster! The drivers were at it hammer and tongs. Unfortunately, mechanical problems eliminated two of them as the no. 17 3.8L Lightweight E-Type Jaguar overheated while the Tojeiro began to lose more and more ground. The reason was the engine, which finally gave up the ghost on the Mistral straight sending the car off the track into a wall!





PAUL RICARD

**Endurance Racing Legends -
Rennen: 45 Minuten / Samstag**

**Endurance Racing Legends – Race:
45 minutes / Saturday**

Als nächstes stand am Samstag das erste Rennen des Wochenendes der Endurance Racing Legends auf dem Programm, in dem die modernsten Autos der Serie von Peter Auto an den Start gingen. Von allen Fans sehnlichst erwartet wurde Nr. 7 Bentley Speed 8, gefahren von Shaun Lynn, der vom Start weg einen großen Eindruck hinterließ als er an die Spitze schoss, gefolgt von der Startnummer 33 Ferrari 333SP von Lecourt-Narac, während die Nr. 60 Keiller KII, in den Händen von Marc Jully, in der Beausset-Doppel-Rechtskurve (Kurve Nr. 11) bald zum Stillstand kam. Die Nr. 7 Bentley Speed 8, lag immer noch an erster Stelle, dicht gefolgt von der Nr. 63 Saleen S7-R von Florent Moulin und dem Ferrari Nr. 33 SP, und der Kampf um die Führung tobte. Nur eine Runde vor Schluss brach eine riesige Rauchwolke von der Nr. 4 Riley & Scott MK III von Jean-Marie Muller auf, was Lecourt-Narac in seinem Ferrari Nr. 33 nicht daran hinderte, den zweiten Platz vor der Nr. 63, Saleen S7-R, zurückzuerobern.

Next on Saturday's programme was the first race of the weekend for Endurance Racing Legends, the grid that comprises the most modern cars of the series by Peter Auto. Eagerly awaited by all the fans was the no. 7 Bentley Speed 8 driven by Shaun Lynn, which made a big impact right from the start as it shot into the lead followed by the no. 33 Ferrari 333SP of Lecourt-Narac, while the no. 60 Keiller KII in the hands of Marc Jully soon ground to a halt in the Beausset double right-hander (corner no. 11). The no. 7 Bentley Speed 8 was still in first place closely followed by the no. 63 Saleen S7-R of Florent Moulin and the Ferrari 333SP as the battle raged for the lead. With just a lap left to run a huge cloud of smoke erupted from the no. 4 Riley & Scott MK III of Jean-Marie Muller, but this did not prevent Lecourt-Narac in the no. 33 Ferrari from retaking second place in front of the no. 63 Saleen S7-R.





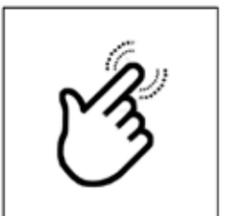
**Gruppe C Rennen -
Rennen: 45 Minuten / Samstag**

**Group C Racing -
Race: 45 minutes / Saturday**

Das Rennen für die Rennwagen der Gruppe C wurde in der zweiten Hälfte des Tages ausgetragen. Leider fehlten Nr.35 Toyota 92CV (Eric Helary), nach Überhitzung des Motors und Laurent Forts Startnummer 106 Tiga GC288, dessen Motor im Qualifying Feuer fing, in der Startaufstellung. Kaum war das Rennen gestartet, wurden die GC288s der englischen Firma von noch mehr Pech verfolgt, denn Nr. 129, gefahren von Vincent Neurrisse, stoppte. In der Zwischenzeit flammte eine alte Rivalität auf der Strecke zwischen der Nr. 17, dem Jaguar XJR14 von Christophe d'Ansembourg und dem Peugeot 905 mit der Startnummer 2 mit Erik Maris am Steuer, wieder auf. Doch das Ergebnis war dasselbe, denn der 905 erlitt einen erheblichen Leistungsverlust und der Jaguar zog sich von dem französischen Auto zurück. Raymond Narac im Porsche 962C Nr. 82 setzte sich auf dem zweiten Platz und fuhr Kopf an Kopf mit einem weiteren 962, Nr. 21, in den Händen von Ivan Vercoutere. Die beiden Stuttgarter fuhren mit allem Einsatz um den ersten Platz im Gesamtklassement! Als nur noch wenige Rennminuten verblieben, musste Startnummer 17, der Jaguar XJR14, in der Hôtel-Kurve (Nr. 3) anhalten, weil er einen starken Ölgeruch ausstieß, was ihn trotz einer großartigen Leistung daran hinderte, die Ziellinie zu überqueren.

The race for the Group C Racing cars was held in the second part of the day. Unfortunately, missing from the grid were the no. 35 Toyota 92CV (Eric Helary), which was immobilised after the engine overheated, and Laurent Fort's no. 106 Tiga GC288 whose engine caught fire during qualifying. Hardly had the race kicked off when more bad luck hit the GC288s made by the English firm as no. 129 driven by Vincent Neurrisse stopped. In the meantime, an old rivalry flared up again on the track between the no. 17 Jaguar XJR14 of Christophe d'Ansembourg and the no. 2 Peugeot 905 with Erik Maris at the wheel. But the outcome was the same as the 905 suffered a considerable loss of power and the Jaguar pulled away from the French car. Raymond Narac in the no. 82 Porsche 962C installed himself in second place running neck and neck with another 962, no. 21 in the hands of Ivan Vercoutere. The two Stuttgart cars then went at it hammer and tongs for first place overall! With only a few minutes racing left the no. 17 Jaguar XJR14, was forced to stop in the Hôtel corner (no. 3) giving off a strong smell of oil, which prevented it from crossing the finishing line despite a great performance.

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



ZU VERMIETEN: Gewerbe-/Büroflächen



V12 BUILDING

KÖLN | RHEINLAND

Büroflächen:

von 600 - 12.500 m²

Showroom | Werkstattflächen:

bis 1.000 m²

- **Perfekte Infrastruktur**
- **Top Lage**
- **Dom-Blick**

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

Interesse geweckt?

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

HAJO GIESECKE: FACHMANN FÜR CAMPINGFAHRZEUGE



Für diverse fachspezifische Bereiche hat der DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. eigene Ressorts mit Fachleuten besetzt. Diese Beiräte helfen den DEUVET Clubs und ihren Mitgliedern, aber auch einzelne Liebhaber der historischen Mobilität können mit einer persönlichen Mitgliedschaft, diese Dienste in Anspruch nehmen. Wir möchten unsere Beiräte hier vorstellen. Heute: Beirat Campingfahrzeuge, Hajo Giesecke.

Die Eigner historischer Fahrzeuge treffen sich häufig zwanglos auf Campingplätzen. Hier können sie sich meistens relativ ungestört dem sogenannten „Haubentauchen“ hingeben, also das Innenleben der jeweiligen Fahrzeuge begutachten und fachmännisch diskutieren. Daher sind Old- und Youngtimer mit Anhängerzugvorrichtungen (schönes Beamtendeutsch) zahlreich zu finden. Das Höchste dabei ist dann noch ein zeitgenössischer Wohnwagen passend zum Zugfahrzeug.

Für alle Fragen zu Campingfahrzeugen steht im DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. mit Hajo Giesecke ein ausgewiesener Fachmann bereit. Obwohl er aus einem völlig campingfreien Umfeld stammt, machte er seine ersten Campingerfahrungen ab 1977 auf Touren mit KTM-Mofa und Zelt. Das erste Auto war 1980 ein VW T2a Campingbus von 1969. Weitere Wohnmobile folgten. Nach der Familiengründung gab es durch einen reinen Zufall 1993 den ersten Oldtimer-Wohnwagen. Im Rahmen der Restaurierung kam es zum Kontakt und der Mitgliedschaft im Camping-Oldie-Club. Weitere Oldtimer Wohnwagen kamen dazu und bald auch die ersten historischen Zugwagen.

Seit 1999 ist er stellvertretender Vorsitzender des COC e.V. und dort u.a. für die Fahrzeugbewertungen zuständig. Seit 2013 steht Hajo Giesecke als DEUVET-Beirat „Campingfahrzeuge“ den angeschlossenen Clubs und deren Mitgliedern gerne für Beratung rund um das Thema Historisches Camping zur Verfügung. Ein paar Jahre leitet der Architekt noch den Baubereich einer kommunalen Verwaltung.

Weitere Informationen: www.deuvel.de



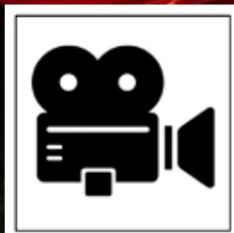
SPORT - F O R - GOOD

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



Klicken Sie das Symbol um das Video zu sehen.

Tap the symbol to see the video



„POWERPLAY FÜR BENACHTEILIGTE KINDER“ – LEON DRAISAITL ZUM LAUREUS-BOTSCHAFTER ERNANNT

„POWERPLAY FOR DISADVANTAGED CHILDREN“ - LEON DRAISAITL APPOINTED LAUREUS AMBASSADOR

Laureus Sport for Good verzeichnet einen prominenten Neuzugang: Eishockey-Star Leon Draisaitl wird die gemeinnützige Stiftung ab sofort als Botschafter verstärken. Im Rahmen einer Videoaktion begrüßten andere Botschafter der Stiftung, wie Roman Weidenfeller, Fredi Bobic, Stefan Blöcher, Maro Engel, Moritz Fürste, Markus Salcher, sowie Academy Mitglied Maria Höfl-Riesch den deutschen Eishockey Nationalspieler als neues Mitglied der Laureus-Familie. Das Video finden Sie [HIER](#).

Leon Draisaitl ist bereits jetzt schon, mit seinen 24 Jahren, einer der besten Eishockeyprofis der Welt und hat gerade mit seinem Verein die Play-Offs in der nordamerikanischen Profiligen NHL absolviert. Im Trikot der Edmonton Oilers gewann er zuletzt in der regulären Saison als erster Deutscher die Art-Ross-Trophy für den punktbesten Spieler und ist aktuell unter den Nominierten für die Wahl des wichtigsten Spielers der NHL-Saison. Umso größer ist die Freude, dass sich Draisaitl ab sofort für die Kinder und Jugendlichen der Förderprogramme von Laureus Sport for Good einsetzt.

„Leon Draisaitl ist schon heute einer der größten deutschen Sportler – nicht nur im Eishockey. Vor allem für die benachteiligten Kinder und Jugendlichen in den Förderprogrammen ist es eine besondere Motivation und Inspiration, wenn sich ihre Idole persönlich als Vorbild und Ratgeber für sie einsetzen.“ sagt Paul Schif, Geschäftsführer der Laureus Sport für Good Stiftung.

Aufgrund seiner Verbindung zum Eishockeysport liegt ihm insbesondere das von der Stiftung geförderte Programm KICK on Ice in Berlin am Herzen. Ein Programm, das über den Eishockeysport dem Abgleiten sozial benachteiligter Kids in die Kriminalität entgegentritt. „Für mich steht seit meiner Kindheit der Teamgedanke im Vordergrund. Als Eishockeyspieler weiß ich, dass der Einzelne ohne die Gemeinschaft nichts erreichen kann. Auch ich wäre ohne meine Mannschaftskameraden nicht da, wo ich heute bin. Diese Werte möchten ich den Mädchen und Jungs vermitteln“, so Draisaitl im Rahmen seiner Ernennung.

Laureus Sport for Good has a prominent new representative: Ice hockey star Leon Draisaitl will be consolidating the charitable foundation as ambassador with immediate effect. In a video, other ambassadors for the foundation, among them Roman Weidenfeller, Fredi Bobic, Stefan Böden, Maro Engel, Moritz Fürste, Markus Salcher, together with Academy member Maria Höfl-Riesch, welcomed the German ice hockey national player as a new member of the Laureus family. The video can be found [here](#).

At just 24 years of age, Leon Draisaitl is already one of the world's best professional hockey players, and has just completed the play-offs in the North American NHL with his club, Edmonton Oilers. He was the first German to win the Art Ross Trophy for the leading goalscorer in the regular season, and is currently among the nominees for the title of Most Valuable Player of the NHL season. All the greater is now the joy that Draisaitl has declared his commitment to the children and adolescents taking part on the Laureus Sport for Good's support programmes.

„Leon Draisaitl is already one of Germany's greatest athletes – and not just in ice hockey. Especially for the disadvantaged children and young people on the support programmes, it is a special motivation and inspiration when their idols personally act as role models and advisors for them,“ says Paul Schif, managing director of the Laureus Sport for Good Foundation.

Due to his ice hockey background, he is particularly interested in the KICK on Ice project in Berlin, which is sponsored by the foundation and was conceived to help prevent, through ice hockey, socially disadvantaged youngsters from turning to crime. „Since my childhood, my focus has been on team spirit. As an ice hockey player, I know that the individual cannot achieve anything without the community. I, too, would not be where I am today without my teammates. I would like to impart these values to the girls and boys,“ said Draisaitl following his appointment.



Auch Jan Kaminski, Programmleiter beim Berliner Förderprogramm KICK on Ice, ist begeistert über das Engagement:

„Das ist unglaublich und eine riesige Freude, dass Leon Draisaitl Laureus Sport for Good und die Kids unterstützen möchte! Für die Teilnehmenden bei KICK on Ice ist er ein großes Vorbild. Umso schöner, dass er seine Bekanntheit nun für die gute Sache einsetzt. Auf dem Eis kann ihm derzeit kaum einer etwas vormachen – doch wer weiß, vielleicht können wir ihm ja noch etwas über die Arbeit neben dem Eis beibringen. Willkommen in dieser wunderbaren Sportfamilie, Leon!“

Laureus Sport for Good freut sich Leon Draisaitl als neuen Botschafter begrüßen zu können und ist gespannt auf eine erfolgreiche Zusammenarbeit. Leons Videobotschaft als Antwort auf seine Ernennung sehen Sie [HIER](#).

Jan Kaminski, who is in charge of the KICK on Ice programme in Berlin, is also delighted with the new engagement:

„It's incredible and absolutely fantastic that Leon Draisaitl wants to support Laureus Sport for Good and the youngsters! He is a great role model for the participants on the KICK on Ice project. All the nicer that he is now using his high profile for a good cause. At the moment, practically no-one can get the better of him on the ice. But who knows, maybe we can teach him a thing or two about the work away from the ice. Welcome to this wonderful sports family, Leon!“

Laureus Sport for Good is delighted to welcome Leon Draisaitl as its new ambassador and is looking forward to a successful collaboration. Leon's video message in response to his appointment can be seen [HERE](#).



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

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

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

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

GORDON MURRAY T-50

Gordon Murray Automotive hat zum ersten Mal seinen T.50-Supersportwagen vollständig vorgestellt. Er zeigt das fertige Außen- und Innendesign und bestätigt seine bahnbrechenden technischen Spezifikationen. Der T.50 wurde als der reinste, leichteste und fahrerorientierteste Supersportwagen aller Zeiten entwickelt.

Professor Gordon Murray CBE verbessert seinen gefeierten McLaren F1 „auf jede erdenkliche Weise“ und leitet das Team, das im Januar 2022 mit dem Bau von Kundenversionen des 986 kg schweren Supersportwagens beginnen wird. Der T.50 verspricht ein unübertroffenes Fahrerlebnis. Es wird von einem 100% maßgeschneiderten 3,9-Liter-V12-Motor mit 663 PS angetrieben, der eine Rekordgeschwindigkeit von 12.100 U/min erreicht, und bietet die fortschrittlichste und effektivste Aerodynamik, die jemals bei einem Straßenauto zu sehen war – unterstützt von einem 400-mm-Hecklüfter.

Gordon Murray Automotive has unveiled its T.50 supercar in full for the first time, showing the finished exterior and interior design and confirming its ground-breaking technical specifications. The T.50 has been engineered to be the purest, lightest, most driver-centric supercar ever.

Improving on his acclaimed McLaren F1 “in every conceivable way”, Professor Gordon Murray CBE is leading the team that will begin building customer versions of the 986kg supercar in January 2022. Justifying its £2.36m (before taxes) price tag, the T.50 promises to deliver an unsurpassed driving experience. It is powered by a 100% bespoke 3.9-litre, 663PS V12 engine that revs to a record-breaking 12,100rpm, and features the most advanced and effective aerodynamics ever seen on a road car – aided by a 400mm rear-mounted fan.





Die Weltpremiere ist das erste Mal, dass die klaren Linien des Äußeren und des fahrerorientierten Innenraums gesehen werden. Von seinen ersten Kugelschreiberskizzen bis hin zu allen Konstruktions- und Konstruktionsdetails hat Murray das Gordon Murray Automotive-Team geleitet und die Lieferanten unterrichtet und beaufsichtigt, um das Projekt in einem unerbittlichen Tempo voranzutreiben. Murrays Design für T.50 war das 50. in einer prestigeträchtigen Reihe von Renn- und Straßenautos, die er in seiner 50-jährigen Karriere geschrieben hat – beides Gründe, um das Auto T.50 zu nennen. Die wichtigsten Merkmale des T.50-Außendesigns sind seine Reinheit und Ausgewogenheit, frei von Flügeln, Röcken und Lüftungsschlitzen, die die meisten modernen Supersportwagen schmücken. Die sauberen Oberflächen werden durch die fortschrittlichste und effektivste Aerodynamik ermöglicht, die jemals bei einem Straßenauto beobachtet wurde. Dies führt zu bewusst einfachen, schönen Linien und einem zeitlosen Erscheinungsbild.

The global premiere is the first time the clean lines of the exterior and the driver-focused interior have been seen. From his first ballpoint sketches, to every engineering and design detail, Murray has led the Gordon Murray Automotive team and briefed and overseen suppliers to drive the project forward at an unrelenting pace. Murray's design for T.50 was the 50th in a prestigious line of race and road cars he's penned over his illustrious 50-year career – both reasons combining to name the car T.50.

The most dominant characteristics of the T.50 exterior design are its purity and balance, free from the wings, skirts and vents that adorn most modern-day supercars. The clean surfaces are enabled by the most advanced and effective aerodynamics ever seen on a road car, resulting in deliberately simple, beautiful lines and a timeless appearance.

Die Reinheit der Silhouette wird dramatisch gebrochen, wenn sich die beiden Dieder-Türen nach oben und vorne erheben und hoch über der Passagierkabine zur Ruhe kommen. Im Inneren ist der fahrerzentrierte Ansatz deutlich zu erkennen – von der zentralen, strahljägerähnlichen Fahrposition bis zu den primären und sekundären Steuerungen für die Luft- und Raumfahrt, die in einer „ergonomischen Blase“ um den Fahrer angeordnet sind.

The purity of the silhouette is broken dramatically when the pair of dihedral doors rise up and forwards, coming to rest high above the passenger cabin. Inside, the driver-centric approach is plain to see – from the central, jet fighter-like driving position, to the aerospace-grade primary and secondary controls arranged in an 'ergonomic bubble' around the driver.

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



BMW R-18 DRAGSTER

Der weltbekannte Custom Bike Designer Roland Sands ehrt die neue BMW R 18 mit einem geradlinigen Umbau, der den ikonischen und beeindruckenden Boxermotor perfekt in Szene setzt. Das Ergebnis: der R 18 Dragster. Er und sein Team haben rund um den Zweizylinder-Big-Boxer ihrer Kreativität freien Lauf gelassen und ein einzigartiges Meisterwerk geschaffen.

The renowned custom bike designer Roland Sands stripped down the BMW R 18 to create a straight line dragster featuring the iconic and massive boxer powerplant. The result: the R 18 Dragster. He and his team have created a unique masterpiece built around the impressive 2-cylinder Big Boxer, giving their creativity free reign in the process.





FOTOS: BMW Motorrad



Dabei diene vor allem die persönliche Vergangenheit von Roland Sands als Inspirationsquelle. „Bei einem Motor, der so sichtbar im Mittelpunkt steht, dachte ich direkt an Muscle Cars. Meine Familie hatte schon immer ein Faible für schnelles Fahren und mein Vater war ein Dragster-Rennfahrer. Deshalb hielt ich es für sinnvoll, das Motorrad auf das Wesentliche zu reduzieren und es so umzubauen, dass es auf einer geraden Strecke schnell fährt“, erklärt der Designer.

Roland Sands' personal story served as a source of inspiration for his work on this bike. "With an engine that's so visibly the center piece, I immediately thought of muscle cars. My family has always been into going fast and my dad was a drag racer, so I thought it made sense to strip the bike down to the essentials and shape it to go fast on a straight track," the designer explains.

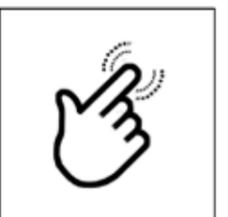
Mit der neuen R 18 präsentierte BMW Motorrad im April 2020 das erste Serienfahrzeug im Cruiser-Segment. Wie kein BMW Motorrad zuvor steht sie technisch und formensprachlich ganz in der Tradition historischer BMW Motorräder. Sie nimmt sowohl technisch als auch optisch Anleihen an berühmten Modellen wie der BMW R 5 und rückt das Wesentliche am Motorrad wieder in den Mittelpunkt: puristische, schnörkellose Technik und der Boxermotor als Epizentrum von Fahrgegnuss. Herzstück der neuen BMW R 18 ist ein komplett neu entwickelter Zweizylinder-Boxermotor, der „Big Boxer“. Nicht nur mit seinem eindrucksvollen Erscheinungsbild, sondern auch in technischer Hinsicht knüpft er an die traditionellen luftgekühlten Boxermotoren an, die seit Beginn der BMW Motorrad Fertigung im Jahre 1923 für ein begeisterndes Fahrerlebnis sorgen.

With the new R 18, BMW Motorrad presented the brand's first series production bike for the cruiser segment in April 2020. Like no other BMW motorcycle before it, this model stands entirely in the tradition of historical BMW motorcycles – both technically and with regard to its design. It is based on illustrious models such as the BMW R 5 and shifts the focus back to the motorcycle essentials: purist, no-frills technology and the boxer engine as the center of riding pleasure. The "Big Boxer" continues the line of traditional air-cooled boxer engines that have offered inspiring riding since BMW Motorrad first began production in 1923.

Roland Sands always starts by sketching his ideas. This allows him to figure out the basics of the shape and what the stance and the geometry of the bike could look like. "In the end, the real magic happens when we bring the sketch to life", Roland explains.

Roland Sands beginnt immer mit Skizzen. Dies erlaubt ihm, die Formen und Grundlagen des Motorrads zu analysieren und herauszufinden, was mit dem bestehenden Bau des Bikes möglich ist. „Die wahre Magie geschieht am Ende, wenn wir die Skizze zum Leben erwecken“, schildert Roland Sands.

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



MOTORWORLD

G R O U P



STANDORTE LOCATIONS



STUTTART



KÖLN | RHEINLAND COLOGNE RHINELAND



MÜNCHEN MUNICH



ZECHE EWALD | RUHR



MALLORCA



LUXEMBOURG



METZINGEN



RÜSSELSHEIM | RHEIN-MAIN



BERLIN



REGION ZÜRICH

Raum für mobile Leidenschaft.

Mobile passion.

