MOTORWORLD

BULLETIN

Edition 110 / 11. September 2020

110

HISTORY SPEED LIFESTYLE

MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG

16

4

30

46

70

82

96

64

INHALT
CONTENT

MOTORWORLD MÜNCHEN START 2020

Auf einer Fläche von mehr als zehn Fußballfeldern präsentiert sich in der Freimanner Lilienthalallee die Motorworld München. Die umfangreichen Bauarbeiten in der eindrucksvollen ehemaligen Lokhalle biegen nun in die Zielgerade ein.

Motorworld München presents itself in Lilienthalallee, Freimann, over an area larger than ten football pitches. The extensive construction work in the impressive former locomotive hall is now nearing the finish line.

4

HYBRID MEETING

Während Kleinserienhersteller wie Ferrari, Aston Martin oder Lamborghini es sich leisten konnten, eigene Motoren zu bauen, mussten weniger gut dotierte Sportwagenbauer mit Fremdaggregaten arbeiten. Dies kostete deutlich weniger als eine eigene Motorenentwicklung und die Risiken waren zudem wesentlich geringer. Und weil die Amerikaner kräftige V8- (und auch Reihen-Sechszylinder-) Motoren bauten und diese auch kleineren Firmen anboten, griffen Bristol, De Tomaso, Facel-Vega, Iso Rivolta, Jensen, Monteverdi oder TVR gerne zu.

While small series manufacturers such as Ferrari, Aston Martin or Lamborghini could afford to build their own engines, less well-off sports car manufacturers had to work with sourced power units. This not only cost significantly less than developing proprietary engines, but involved considerably less risk as well. And because the Americans built powerful V8 (and also straight six-cylinder) engines and offered them to smaller companies, Bristol, De Tomaso, Facel-Vega, ISO Rivolta, Jensen, Monteverdi and TVR were glad to take advantage of them.

38

IMPRESSUM
IMPRINT

MOTORWORLD Bulletin
„History Speed Lifestyle“

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

Handelsregister des Kantons St. Gallen
UID: CHE-430.224.658

Production:
Classic-Media-Group Munich

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

Ressortleitung / Redaktion Motorworld
Sybille Bayer
Wiebke Deggau
Maren Adrian

Erscheinungsweise:
Dreiwöchentlich
Auflage: 30.000
ISSN 2198-3291

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

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

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

MOTORWORLD
BULLETIN

MOTORWORLD MÜNCHEN STARTET NOCH 2020
TO START IN 2020

Auf einer Fläche von mehr als zehn Fußballfeldern präsentiert sich in der Freimanner Lilienthalallee die Motorworld München. Die umfangreichen Bauarbeiten in der eindrucksvollen ehemaligen Lokhalle biegen nun in die Zielgerade ein.

Motorworld München presents itself in Lilienthalallee, Freimann, over an area larger than ten football pitches. The extensive construction work in the impressive former locomotive hall is now nearing the finish line.

FOTOS: MOTORWORLD Group

Nach 25 Jahren Stillstand kommt neuer Dampf in eine der größten freitragenden historischen Stahltragwerkshallen Europas, in der einst Lokomotiven repariert wurden. Die 185 Meter lange, 90 Meter breite und 18 Meter hohe Lokhalle wird aufwändig saniert und mit stilvollen Neubauten ergänzt. Sie ist das Herzstück der Motorworld München. Der historische Standort – kombiniert mit moderner Architektur und einem weitläufigen Außengelände – bietet auf 75.000 qm Grund und Boden viel Platz zum Abstandhalten unter gegebenen Auflagen.

After standing derelict for 25 years, one of Europe's largest self-supporting historical steel structure halls where locomotives used to be repaired is picking up steam again. Measuring 185 metres in length, 90 metres wide and 18 metres high, the locomotive hall is being painstakingly renovated and extended with stylish new buildings. It is the heart of Motorworld München. The historic location – combined with modern architecture and a spacious outdoor area – with its 75,000 square metres of ground and floor area offers a lot of space for social distancing under the prevailing circumstances.

Die Metropole München, ein historischer Standort in bester Lage und viel Leidenschaft für Mobilität, sind die Zutaten, aus denen die Motorworld München entsteht. Damit befindet sich ein weiterer faszinierender Standort kurz vor dem Finale und bringt – im wahrsten Sinne des Wortes – viel PS auf die Straße. Starke Marken wie die BMW Group, die Dörr Group mit McLaren und Bugatti, Rolls Royce, Arthur Bechtel Classic Motors, die Mohr Group mit Pininfarina, Abt, Brabus, Recaro und Pal-V, ein Hersteller von Flugautos präsentieren künftig historische Schätze, edle Sportwagen und innovative Zukunftsmodelle. In der finalen Phase ist man mit den Marken Morgan, Lotus, Donkervoort und Alpine – um einige unter vielen zu nennen.

The metropolis of Munich, an historic place in a prime location and with much passion for mobility, delivers the ingredients from which Motorworld München is being created. This means that yet another fascinating location is nearing completion and - in the truest sense of the word - will be bringing a lot of horsepower onto the road. Strong brands such as the BMW Group, the Dörr Group with McLaren and Bugatti, Rolls Royce, Arthur Bechtel Classic Motors, the Mohr Group with Pininfarina, Abt, Brabus, Recaro and PAL-V, who manufacture flying cars, will soon be presenting historical gems, exquisite sports cars and innovative models for the future here. The final phase will see them joined by Morgan, Lotus, Donkervoort and Alpine – to name just a few amongst many.

Glasboxen, Handel, Werkstätten und vieles mehr

Zentraler Blickfang sind die 120 Glasboxen, die sich auf vier Ebenen in der Halle arrangieren. Oldtimer- und Sportwagenbesitzer können hier ihre automobilen Schätze präsentieren und unter besten Bedingungen unterbringen.
Darüber hinaus findet der Auto- und Motorradliebhaber in der Motorworld München künftig alles, was das Herz begehrt: Exklusiven Fahrzeughandel mit Oldtimern, Youngtimern, Luxusautomobilen, Sportwagen und Bikes, ein umfassendes Spektrum an automobilen Dienstleistern und spezialisierten Werkstätten sowie vielfältige Lifestyle- und Merchandise-Shops.
Passionierte Gamer und Sportler werden in den Rennsimulatoren von Racing Unleashed auf ihre Kosten kommen. Wer außerdem schon immer davon geträumt hat, einen Airbus selbst zu fliegen, kann bei Cross Check in einem der hochmodernen Flugsimulatoren Platz nehmen.

Glass boxes, retailers, workshops and much more

The main eye-catcher are the 120 glass boxes, which are arranged on four levels in the hall. Classic car and sports car owners can present their automotive treasures here and store them under ideal conditions.
And in future, motorcycling enthusiasts will also find everything their hearts desire at Motorworld München as well: exclusive dealerships with classic cars, classics-to-be, luxury cars, sports cars and bikes, an extensive range of automotive service providers and specialist workshops, as well as diverse lifestyle and merchandise shops.
Passionate gamers and sport lovers will get their money's worth driving the racing simulators at Racing Unleashed. And anyone who has ever dreamed of flying an Airbus themselves can visit Cross Check and take a seat in one of their state-of-the-art flight simulators.

Endspurt der Bauarbeiten in der beeindruckenden Lokhalle: Diese ist das Herzstück der Motorworld München. Hier vereint sich historische Technik mit moderner Architektur. Die mächtigen Kranbrücken des ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerks bleiben erhalten; die Glasboxen, in denen Fahrzeugbesitzer künftig ihre automobilen Schätze unter optimalen Bedingungen unterbringen können, fügen sich harmonisch ein. Ein spannendes Konzept, das bald für die Öffentlichkeit zugänglich sein wird. Auf den neu entstehenden, exklusiven und multifunktionalen Event- und Tagungsflächen werden zudem bald Veranstaltungen verschiedenster Art und Größe möglich sein.

The final spurt of construction work in the impressive locomotive hall: This is the heart of Motorworld Munich. Here historical technology is combined with modern architecture. The mighty crane bridges of the former railway repair shop are preserved; the glass boxes, in which vehicle owners will be able to store their automotive treasures under optimal conditions, fit in harmoniously. An exciting concept that will soon be available to the public. In addition, events of various types and sizes will soon be possible on the newly emerging, exclusive and multifunctional event and conference areas.

Szene-Treff in perfekter Lage

Der Eintritt in die Motorworld München ist für jedermann kostenfrei. Ganzjährig geöffnet, wird sie zum Szene-Treffpunkt mit idealer Verkehrsanbindung, in perfekter Lage und gut erreichbar – direkt an der Autobahn A9, nur wenige Fahrminuten von der Allianz Arena entfernt sowie fußläufig in unmittelbarer Nähe zur U-Bahnlinie U6, Haltestelle „Freimann“ gelegen. 900 PKW-Parkplätze befinden sich direkt auf dem Gelände sowie in einer eigens gebauten, neuen Tiefgarage. Über das Gelände verteilt befinden sich darüber hinaus über 450 Fahrradstellplätze.

Neben den Einblicken in die faszinierende Welt der Mobilität hält die Motorworld München auch ein attraktives kulinarisches Angebot für ihre Besucher bereit. Zu den gastronomischen Betrieben zählen verschiedene Restaurants, Feinkostläden, Cafés und eine Genusswerkstatt – für jeden Geschmack etwas. Mobile Leidenschaft und Gastronomie gehören an allen Motorworld Standorten unzertrennlich zusammen. Die vielseitige Küche der Restaurants und das einzigartige Ambiente lassen Boxenstopps „mit Ausblick“ länger und länger werden.

Mehr Infos: www.motorworld.de

Scene meeting place in a perfect location

Admission to Motorworld München will be free of charge for everyone. Open all year round, it will become an easy-to-reach scene meeting place in a perfect location with ideal transport connections, situated directly on the A9 motorway just a few minutes‘ drive from the Allianz Arena, and within walking distance of the U6 underground line („Freimann“ station). There are 900 car parking spaces right there on the grounds as well as in a specially built, new underground car park. There are also over 450 parking spaces for bicycles spread around the grounds.

Alongside insights into the fascinating world of mobility, Motorworld München can also offer its visitors an attractive selection of eateries. The catering establishments include various restaurants, delicatessen shops, cafés and a relish workshop – something for every taste. Mobile passion and food services are inseparably entwined at all the Motorworld locations. The diverse cuisine offerings in the restaurants and the unique atmosphere will encourage longer and longer pit stops „with a view“.

More information: www.motorworld.de

TOUR AUTO OPTIC 2000

FOTOS: Peter Auto / Julien Hergault, Mathieu Bonnevie, René Collection, Stèpahnie Bèzard

„Il est cinq heures, Paris s'éveille" – und die 200 Collector Cars der Tour Auto Optic 2000 machen sich bereit, das prächtige Schaufenster von Paris, den Grand Palais, zu verlassen. Nachdem sie sich einen Tag lang präsentierten, sind die Autos dieser historischen Rallye nun startbereit für eine Veranstaltung, die viele sehnlichst erwartet haben.

"Il est cinq heures, Paris s'éveille" and the 200 collector cars in the Tour Auto Optic 2000 caravan are getting ready to leave the magnificent Parisian showcase, the Grand Palais. After being on display for a day the cars in this historic rally are ready to set off for the start of an event that so many have been eagerly looking forward to.

Offizieller Start auf der legendären Rennstrecke von Linas-Montlhéry

Nachdem sie Paris verlassen hatten, fuhren alle Fahrzeuge zum offiziellen Start der Tour Auto Optic 2ooo auf die historische Rennstrecke von Linas-Montlhéry. Das erste Auto, das unter dem Bogen hindurchfuhr, war ein seltener Dolomites Pichon Parat (#151 – Baldy-Grabowski) aus dem Jahr 1955, der in der Wettbewerbskategorie gemeldet war. Die erste Sonderprüfung gab den Ton an. Alle Augen richteten sich auf die Crew der #201, Raphaël Favaro-Lucien-Charles Nicolet, ebenfalls in der Wettbewerbskategorie. Nach ihrem Sieg 2019 in einem Lotus Elan stellten sich Raphaël und Lucien der Herausforderung, das Auto zu wechseln und kamen in einem 3,8-Liter-E-Type-Jaguar von 1962. Sie schienen die richtige Waffe gewählt zu haben, denn der Jaguar gewann die erste Sonderprüfung des Tages.

Official start on the iconic Linas-Montlhéry circuit

After leaving Paris all the cars went to the historic Linas-Montlhéry circuit for the official start of the Tour Auto Optic 2ooo. The first car to pass under the arch was a rare 1955 Dolomites Pichon Parat (#151 – Baldy-Grabowski) entered in the competition category. The first special stage set the tone. All eyes were focused on the crew of #201, Raphaël Favaro-Lucien-Charles Nicolet, also in the competition category. After their victory in 2019 in a Lotus Elan, Raphaël and Lucien took up the challenge of changing cars and arrived in a 1962 3.8 litre E-Type Jaguar. They seem to have chosen the right weapon as the Jaguar won the first special stage of the day.

Zweite Etappe – Circuit de Charade

Charade ist eine legendäre Rennstrecke, auf der die großen Namen des Motorsports wie Jackie Stewart und Graham Hill am Steuer der Formel 1-Autos glänzten. Die Fahrer der Startaufstellung vier in der Wettbewerbskategorie gingen in dieser herrlichen Umgebung mit Klauen und Zähnen ans Werk.

Second leg – Circuit de Charade

Charade is a legendary circuit on which the great names in motor sport like Jackie Stewart and Graham Hill shone at the wheel of Formula 1 cars. The drivers in grid four in the competition category went at it hammer and tongs in this magnificent setting.

Zwei Specials auf gesperrten Straßen

Die Teilnehmer der Tour Auto Optic 2ooo lieben die Rennstrecken, aber auch die Wertungsprüfungen auf gesperrten Straßen müssen berücksichtigt werden. An diesem Nachmittag mussten sie in zwei Etappen auf gesperrten Straßen antreten. Dies war eine der schwierigsten Herausforderungen für die Fahrzeuge, die in der Regelmäßigkeits-Sektion eingesetzt wurden, da sie eine Durchschnittsgeschwindigkeit einhalten mussten, die durch eine Referenzzeit vorgegeben war. Ihr Ziel war es, diesem Durchschnitt so nahe wie möglich zu kommen. Morel-Lenfant in ihrer #42 - Chevrolet Corvette C3 schienen dies in einer hohen Kunst erreicht zu haben. Sie verließen die Charade-Rennstrecke am späten Vormittag auf dem 12. Gesamtrang. Sie beendeten den Tag an der Spitze der Gleichmäßigkeitswertung. Hut ab, meine Herren!

Two specials on closed roads

The participants in the Tour Auto Optic 2ooo love the circuits, but the special stages on closed roads also have to be taken into account. This afternoon they had to compete in two stages on closed roads. It was one of the most difficult challenges for the cars entered in the regularity section as they had to respect an average speed set by a reference time achieved by the road-closing drivers. Their aim was to get as close as possible to this average. Morel-Lenfant in their #42 – Chevrolet Corvette C3 seemed to have got this down to a fine art. They left the Charade circuit in the late morning in 12th place overall. They finished the day leading the regularity section. Hats off gentlemen!

VERSICHERN SIE IHREN OLDTIMER DORT,

WO MAN IHRE LEIDENSCHAFT VERSTEHT

Die Allianz Oldtimerversicherung

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

Mehr unter allianz.de/oldtimer

Allianz

Nach einer Wertungsprüfung auf gesperrten Straßen in der Nähe des Mont Ventoux und einer weiteren auf dem Circuit Paul Ricard in Le Castellet fuhren die Teilnehmer unter dem Zielbogen hindurch. Die 29. Tour Auto Optic 2000 ging zu Ende. Es war eine verrückte Woche gewesen, in der die Teilnehmer 1.986 km durch die schönsten französischen Gegenden zurückgelegt hatten. Ein einzigartiger Moment, der von Begegnungen und Aufregung, vor allem aber von der Leidenschaft für das Automobil geprägt war.

After a special stage on closed roads near Mont Ventoux and another on the Paul Ricard circuit in Le Castellet, the competitors passed beneath the finishing arch. The 29th Tour Auto Optic 2000 came to an end. It had been a crazy week during which the participants had covered 1986 km through the most beautiful French landscapes. It was a unique moment paced by meetings and excitement, but above all passion for the motor car.

Lesen Sie mehr | *Read more* **on Classic-Car.TV**

MOTORWORLD Classics BODENSEE

18. - 20. JUNI 2021

MESSE FRIEDRICHSHAFEN

WWW.MOTORWORLD-CLASSICS-BODENSEE.DE

QUARTETT-TRUMPF

präsentiert von Allianz

FERRARI 365 GTB/4 „DAYTONA“

Der Ferrari 365 GTB/4 „Daytona“ war Ferraris Spitzenmodell und wurde nur vier Jahre lang gebaut. Noch heute gilt er als einer der schönsten und elegantesten Ferraris. Bei Verkäufen erzielt er Spitzenpreise. Die schnittige Karosserie wurde bei Pininfarina entworfen. Seine Leistung bezieht der Daytona Ferrari aus einem 4,4 Liter 12-Zylinder-V-Motor. Eingebaut wurde der Motor so weit hinten wie möglich, um eine ideale Straßenlage zu erreichen. Dieses Konzept ist auch der Grund für die auffallend lange Front und das kurze Heck. Übrigens: Die ersten Modelle kennzeichnet eine umlaufende Front-Plexiglasscheibe, hinter der die Scheinwerfer montiert sind. Spätere Modelle erkennt man an der mittigen in Wagenfarbe lackierten Abdeckung und den typischen Klappscheinwerfern. Als der Ferrari Daytona beim breiten Publikum so richtig bekannt wurde ¬- das war in den 1980er Jahren durch die TV-Serie „Miami Vice“ – wurde er schon lange nicht mehr gebaut.

Motor	12-Zylinder-V-Motor
Leistung	352 PS / 259 KW
Vmax	280 km/h
0-100 km/h	6,2 Sek
ccm	4390 ccm
Kg / Leergewicht	1764 kg
Auktionspreise aktuell (je nach Historie & Zustand)	€ 530.000 - € 5.500.000
Baujahr / Exemplare	1968 bis 1973

ZCCA
ZÜRICH CLASSIC CAR AWARD

FOTOS: T. Pfannkuchen / U. Safferling

Im August fand bei schönstem Spätsommerwetter der neunte Zurich Classic Car Award statt. Rund 90 erlesene Klassiker versammelten sich auf dem Bürkliplatz in Zürich. Dort wurden sie von einer fachkundigen Jury bewertet und den zahlreich anwesenden Besuchern bot sich ein herrliches Bild eleganter und zum Teil einzigartiger Automobile von 1918 bis 2005.

In August, the ninth Zurich Classic Car Award took place in beautiful late summer weather. Around 90 exquisite classics gathered on the Bürkliplatz in Zurich. There they were judged by an expert jury, and the numerous visitors present were treated to a magnificent display of elegant and in some cases unique automobiles from 1918 to 2005,

Die Spanne reichte vom einzigartigen Detroit Electric Car über den herrlichen Hispano Suiza K6 von 1937 bis zum sagenhaften Ferrari 275 GTS von 1965. Viele der ausgestellten Klassiker waren noch nie auf einem Concours gezeigt worden und sind sowieso fast nie im Straßenverkehr anzutreffen. Viel Stoff für interessante Gespräche war auf jeden Fall vorhanden.

Das Publikum hatte wie immer die Wahl, einen Favoriten zu bestimmen. Dieses Jahr fiel diese Ehre einem perfekt restaurierten Ford Mustang Fastback 289 GT von 1965 zu. Um 15 Uhr fand die Prämierung der schönsten Fahrzeuge in den verschiedenen Kategorien statt. Ein besonderer Preis wird jedes Jahr an das hervorragenste, sich noch im originalen und unrestauriertem Zustand befindliche, Fahrzeug verliehen. Die Wichtigkeit dieser Kategorie wird mit einem gebührenden Preis belohnt, und der Besitzer des Bugatti EB 110 von 1995 war sichtlich überrascht und erfreut.

ranging from the unique Detroit Electric Car to the magnificent Hispano Suiza K6 from 1937 to the legendary Ferrari 275 GTS from 1965. Many of the classics on display had never been shown on a concours before and are almost never seen on the road anyway. In any case, there was plenty of material for interesting conversations.

As always, the audience had the choice to choose a favorite. This year this honor went to a perfectly restored Ford Mustang Fastback 289 GT from 1965. At 3 p.m. the awards ceremony for the most beautiful vehicles in the various categories took place. A special prize is awarded each year to the most outstanding vehicle still in its original and unrestored condition. The importance of this category is rewarded with a prize worthy of the award, and the owner of the 1995 Bugatti EB 110 was visibly surprised and delighted.

Ein besonderer Leckerbissen war die dieses Jahr gezeigte Sonderkategorie "90 Jahre Pininfarina". Natürlich dominierten vor allem die Ferraris in dieser Klasse, umrahmt von echten Raritäten, wie der Lancia Aprilia Tipo Miglietti PF von 1939 oder das elegante Lancia Artena PF Coupé von 1932. Ein Peugeot 404 Coupé, der Cadillac Allanté und auch der Rolls-Royce Camarque vervollständigten ein Bild, welches sicher manchem Teilnehmer und Besucher noch lange unvergessen bleiben wird.
In der Klasse "100 Jahre Alfa Romeo" stach vor allem ein weiterer Jubilar hervor, der 1973 gebaute Alfa Romeo Montreal. Auch in dieser Klasse waren mehrere echte Raritäten zu sehen, wie der Alfa Romeo Giulietta Sprint Zagato oder der Alfa Romeo Alfasud TI 1.5. Sieger in der Klasse wurde der Alfa Romeo Giulietta Super Sprint, Baujahr 1956, mit Touring Superleggera-Karosserie.

A special treat was the special category „90 years of Pininfarina" shown this year. Of course, the Ferraris dominated in this class, framed by real rarities, such as the Lancia Aprilia Tipo Miglietti PF of 1939 or the elegant Lancia Artena PF Coupé of 1932. A Peugeot 404 Coupé, the Cadillac Allanté and also the Rolls-Royce Camarque completed a picture that will surely remain unforgettable for many participants and visitors for a long time.

In the „100 years of Alfa Romeo" class, another jubilarian stood out, the Alfa Romeo Montreal built in 1973. Also in this class several real rarities were on display, such as the Alfa Romeo Giulietta Sprint Zagato or the Alfa Romeo Alfasud TI 1.5. The winner in the class was the Alfa Romeo Giulietta Super Sprint, built in 1956, with Touring Superleggera bodywork.

MOTORWORLD

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

Die Sonderklassen der 50er und 60er Jahre hatten ebenfalls einige echte Raritäten und vor allem auch elegante Fahrzeuge zu bieten. Hier standen einige der schönsten Automobile Designlegenden direkt nebeneinander, wie zum Beispiel der Fait 8V, Aston Martin DB2 und Aston Martin DB2/4 Arnold. Ein Lancia Flavia Spot neben dem seltenen Matra Djet VS oder der Fiat Abarth Alemanno im Verbund mit zwei großen amerikansichen Heckflossen. Dem Plymouth Fury und dem Packard Cavalier Sedan, zwei klassische Vertreter der 50er Jahre.

The special classes of the 50's and 60's also had some real rarities and above all elegant cars to offer. Here some of the most beautiful cars and design legends stood right next to each other, such as the Fiat 8V, Aston Martin DB2 and Aston Martin DB2/4 Arnold. A Lancia Flavia Spot next to the rare Matra Djet VS or the Fiat Abarth Alemanno in combination with two large American tail fins, the Plymouth Fury and the Packard Cavalier Sedan - two classic representatives of the 50s.

Lesen Sie mehr | *Read more*
on Classic-Car.TV

HYBRID MEETING

FOTOS & TEXT: Zwischengas.com / MOTORWORLD Group

Attraktive Nicht-Vollblüter in Kemptthal

Während Kleinserienhersteller wie Ferrari, Aston Martin oder Lamborghini es sich leisten konnten, eigene Motoren zu bauen, mussten weniger gut dotierte Sportwagenbauer mit Fremdaggregaten arbeiten. Dies kostete deutlich weniger als eine eigene Motorenentwicklung und die Risiken waren zudem wesentlich geringer. Und weil die Amerikaner kräftige V8- (und auch Reihen-Sechszylinder-) Motoren bauten und diese auch kleineren Firmen anboten, griffen Bristol, De Tomaso, Facel-Vega, Iso Rivolta, Jensen, Monteverdi oder TVR gerne zu.

Attractive non-thoroughbreds in Kemptthal

While small series manufacturers such as Ferrari, Aston Martin or Lamborghini could afford to build their own engines, less well-off sports car manufacturers had to work with sourced power units. This not only cost significantly less than developing proprietary engines, but involved considerably less risk as well. And because the Americans built powerful V8 (and also straight six-cylinder) engines and offered them to smaller companies, Bristol, De Tomaso, Facel-Vega, ISO Rivolta, Jensen, Monteverdi and TVR were glad to take advantage of them.

So entstanden „Halbblüter", wie es einst eine deutsche Automobil-Zeitschrift nannte, die zwar nicht mit exotischer Technik, dafür aber mit Zuverlässigkeit und niedrigen Wartungskosten punkten konnten. Man hätte auch von Hybrid-Sportwagen und Limousinen sprechen können.

Ein Treffen der Nicht-Vollblüter

Eigentlich lag es nahe, einmal ein Treffen solcher Hybrid-Autos zu organisieren, aber man musste ja auch zuerst auf die Idee kommen. Michi Koch und Felix Kistler vom rührigen Jensen Car Club of Switzerland nahmen sich des Themas an und organisierten das erste Treffen auf dem Gelände der Motorworld Manufaktur Region Zürich in Kemptthal zwischen Zürich und Winterthur.

Trotz Corona-Pandemie meldeten sich viele Hybrid-Besitzer an, und am schönen 15. August 2020 kamen noch mehr als erwartet. Fast die ganze Bandbreite an Fahrzeugen war da, höchstens ein paar Exoten, z.B. ein Bizzarrini, ein Allard, ein Monica oder ein TVR mit Ford-V8-Power fehlten. Dafür waren andere Hersteller besonders zahlreich vertreten.

Heiße Italiener

Die italienischen Hybrid-Sportwagenbauer vertraten mehrere De Tomaso Pantera, zwei De Tomaso Mangusta, drei Iso Rivolta Lele (von 284 gebauten), ein weiterer Iso Rivola IR 300 und ein Intermeccanica Italia, den man vielleicht eher den Amerikanern zurechnen müsste.

Elegante Briten

Aus englischer Fertigung waren neben fast schon ein wenig dominierenden Jensen, die u.a. von einer Vielzahl an Interceptor, mehreren SP, zwei 541, zwei C-V8 und einem FF vertreten waren, mehrere Bristol (411) und Sunbeam Tiger präsent. Auch zwei AC Cobras, wenn auch neuerer Fertigung hatten sich eingefunden. Leider fehlte ein AC 428 oder auch ein TVR mit Ford-V8-Motor. Dafür gesellten sich andere TVR-Sportwagen mit nicht-amerikanischer Antriebstechnik dazu.

This resulted in "half-thoroughbreds", as they were once called by a German automobile magazine, which could score points not only with exotic technology, but with reliability and low maintenance costs as well. One could also have called them hybrid sports cars and limousines.

Meeting of non-thoroughbreds

It was obviously a good idea to organise a meeting of such hybrid cars, but someone had to come up with it in the first place. Michi Koch and Felix Kistler from the enterprising Jensen Car Club of Switzerland took it upon themselves to organise the first meeting on the grounds of Motorworld Manufaktur Region Zürich in Kempthal, situated between Zurich and Winterthur.

Despite the Corona pandemic many hybrid owners announced their participation, and even more than expected turned up on the lovely August 15, 2020. Practically the full spectrum of vehicles was there, with the exception of only a few exotic cars such as a Bizzarrini, an Allard, a Monica or a TVR with a Ford V8 Power engine. Nevertheless, other manufacturers were represented in particularly large numbers.

Hot Italians

The Italian hybrid sports car manufacturers were represented by several De Tomaso Panteras, two De Tomaso Mangustas, three ISO Rivolta Leles (of the 284 that were built), a further ISO Rivola IR 300, as well as an Intermeccanica Italia, which might be more likely to be attributed to the Americans.

Elegant Britons

From English stables, several Bristol (411) and Sunbeam Tigers were present together with the almost dominant Jensen, among them many Interceptors, several SPs, two 541s, two C-V8s and an FF. Two AC Cobras, although more recent, were also there. Sadly, there was no AC 428 or even a TVR with a Ford V8 engine. This was offset by other TVR sports cars with a non-US drive train.

Der Schweizer Exote

Peter Monteverdi dachte nie daran, einen eigenen Motor zu bauen. Von Anfang an pflanzte er Chrysler-V8-Motoren in seine eleganten Frontmotor-GT-Coupés, aber auch in den Mittelmotor-Hai ein. In Kemptthal fuhren zwei High-Speed-Coupés (375 L und 375 S) vor, ergänzt um einen Geländewagen des Typs Safari.

Der Doppel-Hybrid von Erich Bitter

Nicht zufällig war das Opel-Logo genauso auf der Einladungskarte wie das Bitter-Markenzeichen. Der deutsche Autobauer Opel nutzte bereits in den Sechzigerjahren amerikanische Motorentechnik für die KAD-Baureihe. Erich Bitter setzte dann diese Technik wiederum in sein elegantes Coupé namens Bitter CD ein. Und tatsächlich waren sowohl ein Opel Diplomat als auch ein Bitter CD vor Ort in Kemptthal.

Zwei absolute Exoten

Als ob Autos mit einigen hundert gebauten Exemplaren nicht schon exotisch genug gewesen wären, so fanden sich vor den stimmungsvollen Gemäuern der ehemaligen Maggi-Produktionsstätten auch zwei Sportwagen ein, die man hierzulande kaum je zu Gesicht kriegt.

Da war einmal einer der 57 gebauten Ghia 450 SS. Dieser offene Sportwagen entstand auf Initiative des Amerikaners Burt Sugarman, der den Ghia G 230S auf Basis des Fiat 2300 Coupés auf einem Road&Track-Titelblatt gesehen hatte. Anstatt der Fiat-Mechanik kamen Komponenten des Plymouth Barracuda zum Einsatz, trotzdem kosteten die handgefertigten Einzelstücke viermal so viel wie der Serien-Barracuda. Einfach zu verkaufen war der Wagen nicht, zumal dafür nur ein Händler in Hollywood exklusiv zuständig war. Immerhin nicht ganz drei Dutzend der Autos sollen überlebt haben, einer zeigte sich in Kemptthal von seiner besten Seite.

Exotic Swiss design

Peter Monteverdi never thought about building his own engine. From the outset he fitted Chrysler V8 engines in his elegant front-engine GT coupés, as well as in the Hai with its mid-mounted engine. Two high-speed coupés (375 L and 375 S) were in Kemptthal, where they were joined by a Safari SUV.

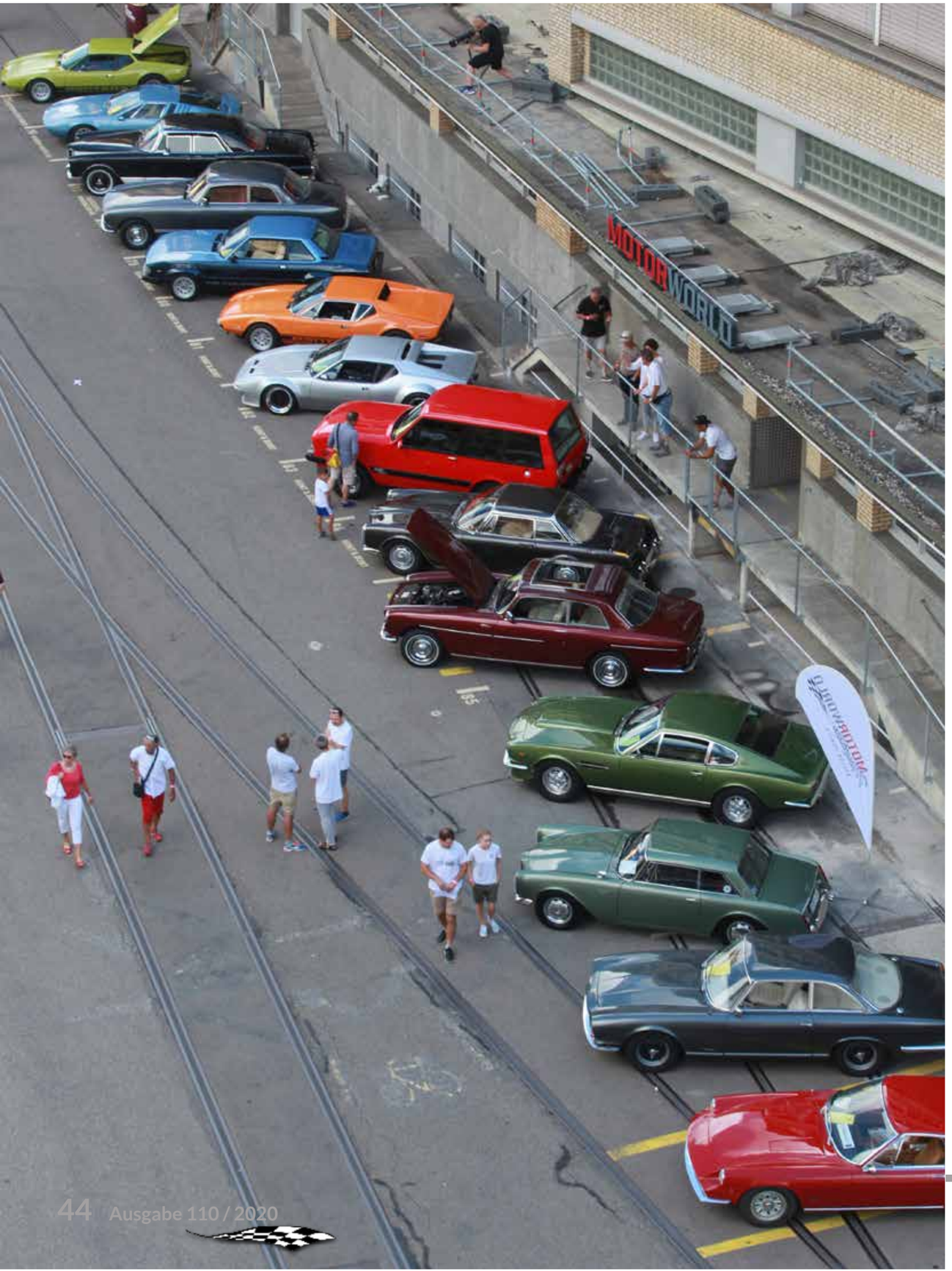
The double hybrid from Erich Bitter

It was no coincidence that both the Opel logo and the Bitter trademark appeared on the invitations. German carmaker Opel used American engine technology for its KAD series back in the 1960s. In turn, Erich Bitter used the same technology in his elegant coupé called the Bitter CD. And indeed, an Opel Diplomat and a Bitter CD both made their way to Kemptthal.

Two absolute exotics

As if cars with a few hundred units built weren't exotic enough, two sports cars that are hardly ever seen in this country also appeared in front of the atmospheric walls of the former Maggi production facilities.

One of them was a 1957 Ghia 450 SS. This open-top sports car was created on the initiative of the American Burt Sugarman, who had seen the Ghia G 230S (based on the Fiat 2300 coupé) on the cover of Road&Track. Instead of Fiat mechanics, components from the Plymouth Barracuda were used, but the handmade one-off parts cost four times as much as the series production Barracuda. The car was not easy to sell, especially since it was solely available from just one dealer in Hollywood. Not quite three dozen examples are said to have survived, with one of them showing itself at its very best in Kemptthal.



Ähnlich selten, wenn auch in knapp doppelter Zahl entstanden, ist der Gordon Keeble GT, den Auto-Rennfahrer und Journalist Paul Frère einst mit dem Ferrari 330 GT verglich und auch noch schrieb, dass der britische GT schneller und ruhiger sei, nicht zuletzt dank des Motors der Chevrolet Corvette. Rund 100 Stück des von Giorgetto Giugiaro gezeichneten Coupés wurden mit Kunststoffkarosserie bis Mitte der Sechzigerjahre gebaut. Dass man in Kemptthal einen dieser Wagen sehen konnte, war ein kleines Wunder. Immerhin war dafür eine längere Anreise des Besitzers aus Deutschland nötig.

Ungezwungen

Es sollte ein kollegiales Treffen ohne Stress und Zwänge sein. Und so war es auch. Anstatt Concours-Wahlen oder Geschicklichkeitsprüfungen waren Geselligkeit und ein gemeinsames Bier angesagt. Das passte perfekt und die Restaurants und Bars in der Motorworld Manufaktur Region Zürich freuten sich über die Besucher. Passt! Wiederholung erwünscht!

Text: Bruno von Rotz, www.zwischengas.com

Similarly rare, although almost double the number were built, is the Gordon Keeble GT, which racing driver and journalist Paul Frère once compared to the Ferrari 330 GT and also wrote that the British GT was faster and quieter, not least thanks to the Chevrolet Corvette engine. Around 100 units of the coupé designed by Giorgetto Giugiaro were built with synthetic bodies until the mid-1960s. The fact that one of these cars was on view in Kemptthal was in itself a minor miracle. After all, the owner had to travel a long way from Germany.

Informal

It was intended to be a collegial meeting free of stress and constraints. And that's the way it turned out. Instead of choosing concourse winners or skill tests, conviviality and a few beers together were the order of the day. This was just perfect, and the restaurants and bars at Motorworld Manufaktur Region Zürich were delighted with the visitors. Perfect! Do it again!

Text: Bruno von Rotz, www.zwischengas.com

FERRARI 250 SWB REVIVAL

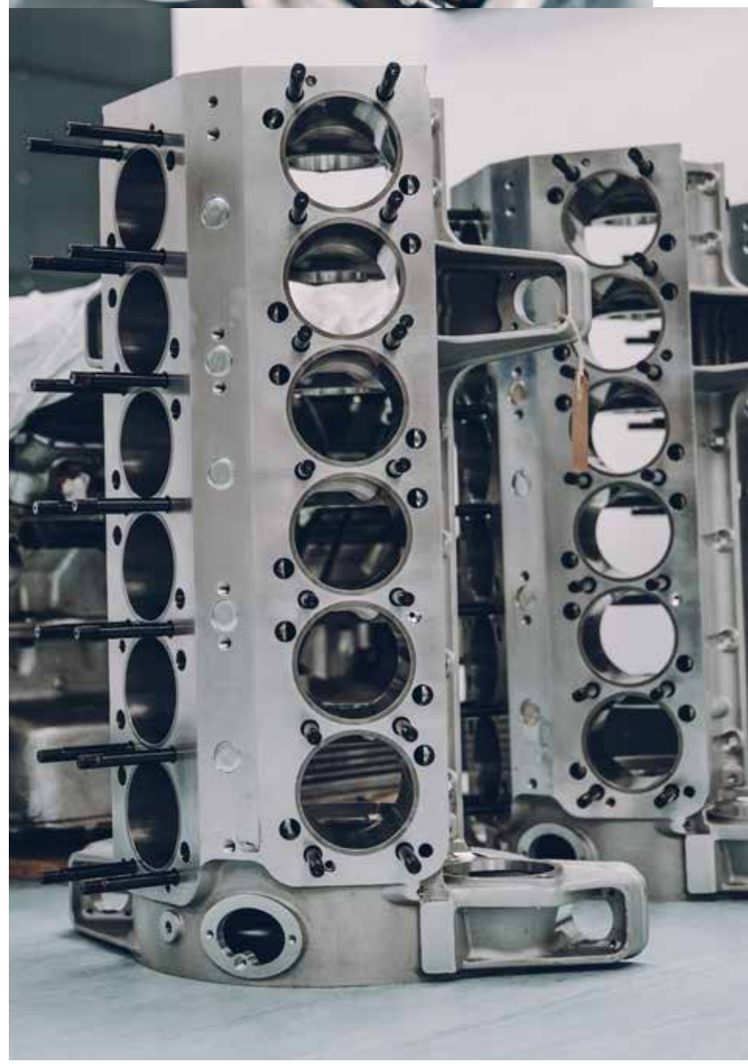
Für das Team von GTO Engineering ist ihr neuestes „Werk“ die ultimative Interpretation eines legendären Ferraris aus den sechziger Jahren. Unter dem Namen 250 SWB Revival, basierend auf dem 1960er Ferrari 250 GT SWB Berlinetta Competizione, hat die Firma eine Legende wiederbelebt, modernisiert und ihr die ultimativen Möglichkeiten zur individuellen Anpassung auf Straßen und Rennstrecken gegeben.

The team at GTO Engineering has created what they believe to be the ultimate interpretation of a legendary Sixties Ferrari. Named the 250 SWB Revival, based upon the 1960 Ferrari 250 GT SWB Berlinetta Competizione, GTO Engineering has revived a legend with its modern experience and given it ultimate road and track customisation opportunities.

Vom Fahrgestell bis hin zum Cockpit wurde jedes Element des 250 SWB Revival in der Zentrale von GTO Engineering UK mit umfangreichem Wissens, Know-hows, historischen technischen Zeichnungen und der Branchenkenntnis des Teams strikt weiterentwickelt, verbessert oder umgebaut. Das Ergebnis ist ein hochdrehender Columbo V12, ein Fahrgestell zum Genießen, eine leichte Aluminiumkarosserie mit klassischem Außen- und Innendesign sowie einige moderne Akzente, die es zu einem Vergnügen machen, täglich zu fahren, auf die Rennstrecke zu gehen oder auf den Sonntag zu warten.
Inspiriert vom legendären Ferrari 250 GT SWB Berlinetta Competizione aus dem Jahr 1960, einem der erfolgreichsten Ferrari-Rennwagen der damaligen Zeit, bietet das Team von GTO Engineering den 250 SWB Revival als eine besser nutzbare, individuell anpassbare und maßgeschneiderte Variante des äußerst begehrten Original-Rennwagens an.

From the chassis to the cockpit, every element of the 250 SWB Revival has been strictly enhanced, improved or rebuilt at the GTO Engineering UK headquarters, using the team's extensive knowledge, know-how, historical technical drawings and industry insight. The result is a visceral experience of a high-revving Columbo V12, enjoyable chassis, lightweight aluminium body with a classic exterior and interior design, plus some modern touches to make it a pleasure to drive daily, on track or save for Sunday best.

Inspired by the legendary 1960 Ferrari 250 GT SWB Berlinetta Competizione, which is one of the most successful Ferrari race cars of the period, the GTO Engineering team offers the 250 SWB Revival as a more usable, customisable and bespoke variant of the highly collectable original Competition car.



Er wurde seinerzeit von Piloten wie Sir Stirling Moss gefahren, der ihn als „das größte GT-Auto der Welt“ bezeichnete, mit dem er Siege in Le Mans (Klassensieg 1960), der Tourist Trophy (1960) und dem Spa GP (1960) errang. Heute gilt er als eines der bemerkenswertesten und am meisten geschätzten Autos seiner Art, welches selten auf der Straße und nur gelegentlich bei historischen Renntreffen zu sehen ist.

Der GTO Engineering 250 SWB Revival nutzt Originalzeichnungen, -messungen und -kenntnisse und verwendet einen handgefertigten Rohrrahmen unter einer handgeschlagenen Aluminiumkarosserie. Er basiert auf dem kürzeren Format des 1960er Ferrari 250 GT SWB Berlinetta Competizione, welches acht Zoll kürzer als der 250 GT ist. Jeder GTO Engineering 250 SWB Revival ist eine Sonderanfertigung mit einer Fülle von Optionen, die darauf ausgelegt sind, das Auto auf der Straße zu genießen, im Rallye-, Touren-, Sprint- und Renneinsatz.

Driven in period by the likes of Sir Stirling Moss who hailed it as “the greatest GT car in the world” as it took wins at Le Mans (1960 class win), Tourist Trophy (1960) and Spa GP (1960), today it's regarded one of the most notable, collectable and appreciating cars of its type, thus is rarely seen on the road and occasionally at historic race meetings.

Utilising original drawings, measurements and knowledge, the GTO Engineering 250 SWB Revival uses a hand-built tubular frame underneath a hand-beaten aluminium body. It's based on the shorter format of the 1960 Ferrari 250 GT SWB Berlinetta Competizione specifications, which is eight inches shorter than the 250 GT. Each GTO Engineering 250 SWB Revival is created as a bespoke build, with a plethora of options designed for enjoying the car on the road, used for rallying, touring, sprinting and racing.

Motor:
Jeder Columbo V12-Motor wird im eigenen Haus gebaut und benötigt mehr als 300 Mannstunden für die Produktion. Das GTO-Engineering-Team kann nach 3,0-Liter-, 3,5-Liter- und 4,0-Liter-Spezifikationen bauen und je nach Kundenwunsch eine maßgeschneiderte ccm-Kapazität anbieten. Jeder Columbo V12-Motor ist mit Dreifachvergasern gepaart, die dem Fahrer eine gleichmäßige Leistungsabgabe ermöglichen.

GTO Engineering hat bis heute über 30 250 SWB Revivals verkauft, wobei jeder Bau je nach Spezifikation zwischen 12-18 Monaten dauert. Jedes Exemplar wird intern in den Werkshallen von GTO Engineering in Twyford, Großbritannien, gebaut und kann in der britischen Zentrale oder in Los Angeles, USA, gekauft und übergeben werden.

Engine:
Built in house, each Columbo V12 engine takes over 300-man hours to produce. The GTO Engineering team can build to 3.0-litre, 3.5-litre and 4.0-litre specification and can offer bespoke cc capacity depending on customer desire. Each Columbo V12 engine is paired with triple carburettors, giving the driver a smooth power delivery.

GTO Engineering has sold over 30 250 SWB Revivals to-date, with each build taking between 12-18 months depending on specification. Each example is built in-house at GTO Engineering's premises in Twyford, UK and can be sold and handed over at its UK HQ or Los Angeles, USA premises.

Lesen Sie mehr | *Read more*
on Classic-Car.TV

DER MEISTER DES VINTAGE-LOOKS

THE MASTER OF A VINTAGE LOOK

INTERVIEW

OLIVER PIERRE

Eine Wand mit Farbe zu bestreichen ist keine Kunst, einer Wand einen täuschend echten Vintage-Look zu verleihen dagegen schon. Oliver Pierre arbeitet seit über zehn Jahren für die Motorworld Group und ist Meister darin, Oberflächen im einzigartigen und unverwechselbaren Motorworld-Stil zu gestalten. Seine Arbeiten können an verschiedenen Standorten bewundert werden, unter anderem in der Motorworld München, Manufaktur Metzingen, Motorworld Ideenwerkstatt Schemmerhofen und auch im neuen Motorworld Inn in Warthausen (mehr dazu in Kürze). Im Interview spricht er über seine Wahlheimat Paris und seine Projekte bei der Motorworld.

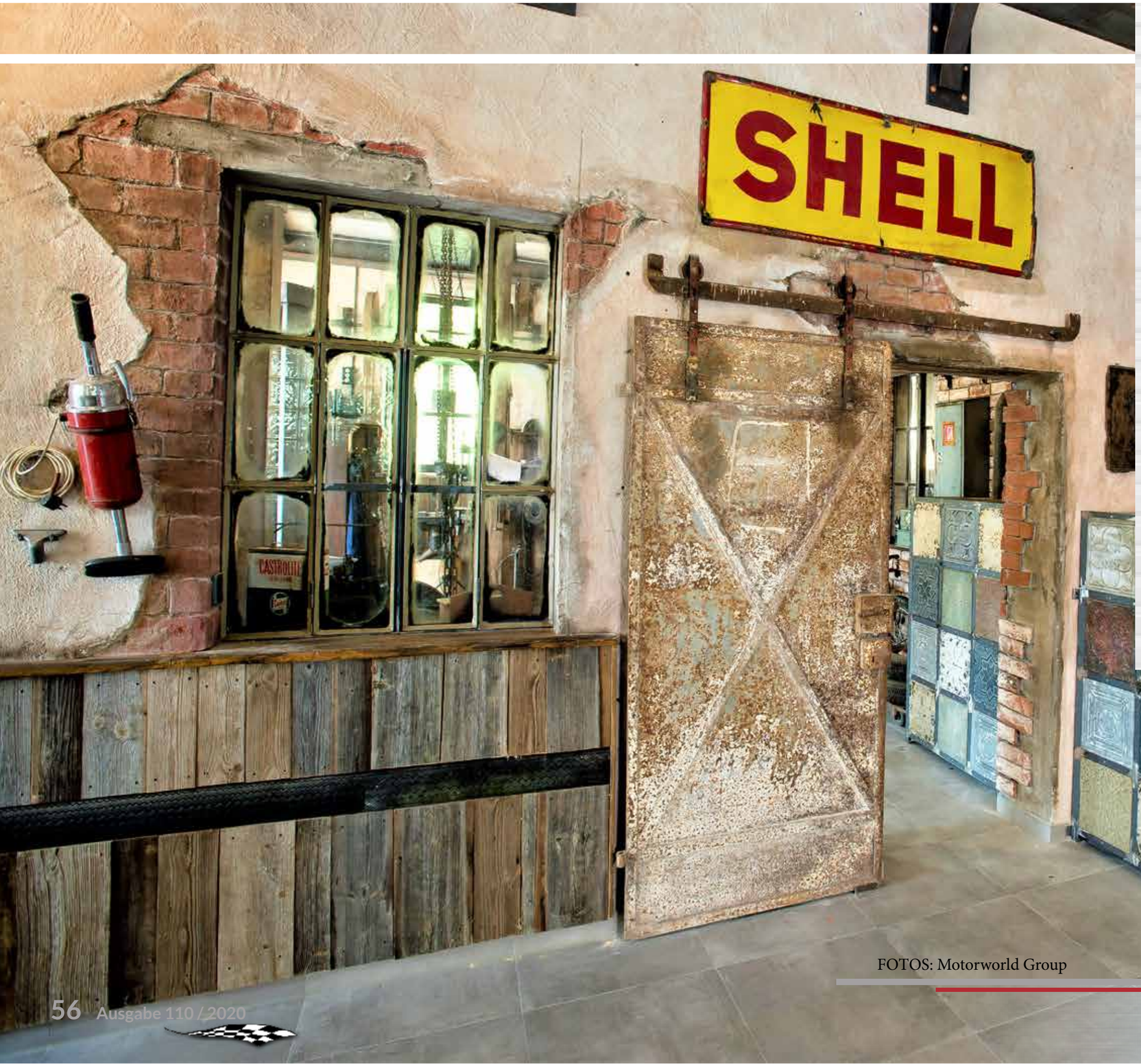
Painting a wall is not an art, but giving it a deceptively realistic vintage look certainly is. Oliver Pierre has been working for the Motorworld Group for over ten years, and is a master in designing surfaces in the unique and distinctive Motorworld style. His work can be admired at various locations, including Motorworld München, Manufaktur Metzingen and Motorworld Ideenwerkstatt Schemmerhofen, as well as at the new Motorworld Inn in Warthausen (more on this shortly). In an interview, he talks about his adopted home in Paris and his projects at Motorworld.

Herr Pierre, Sie leben in Paris - der Stadt der Liebe und der Kunst. Ein besserer Ort für einen Künstler ist kaum vorstellbar, oder?

Mr. Pierre, you live in Paris – the city of love and art. There could hardly be a better place for an artist to live, could there?

Seit ein paar Jahren pendle ich zwischen Paris und meinen Projekten in Deutschland. Wenn Sie so viel unterwegs sind wie ich und Wochen oder teilweise Monate lang an einem Projekt arbeiten, brauchen Sie einen Rückzugsort, an dem Sie wieder Energie und Kreativität tanken können. Paris ist genau dieser Ort für mich, an dem ich meine leeren Akkus wieder aufladen kann. Schon wenn ich mit dem Zug aus Deutschland anreise und den Bahnsteig in Paris betrete, spüre ich diese ganz besondere Energie, die von dieser Stadt ausgeht. Paris ist aber auch meine Inspirationsquelle. Jeden Tag streife ich mit Kopfhörern und meiner Lieblingsmusik auf den Ohren durch die kleinen, alten Gassen und lasse mich von den Häusern, Bistros und dem Flair dieser Stadt inspirieren und sammle Ideen für meine Projekte bei der Motorworld. Wenn mir etwas besonders gut gefällt, zum Beispiel eine schöne alte Patina an einem alten Haus, dann halte ich das auf einem Foto fest und bringe die Idee zum nächsten Meeting mit.

I've been commuting between Paris and my projects in Germany for a few years now. If you're on the road as much as I am, and working on a project for weeks or even months at a time, you need a retreat where you can tank up on energy and creativity again. Paris is just the right place for me to recharge my empty batteries. As soon as I travel by train from Germany and step on the platform back in Paris, I feel this very special energy that emanates from the city. But Paris is also my source of inspiration. Every day, I wander through the narrow old streets with my headphones on, listening to my favourite music, and let myself be inspired by the houses, bistros and the city's flair, and gather ideas for my projects at Motorworld. If I see something that I really like, such as a beautiful old patina on an old house, I take a photo of it and bring the idea to the next meeting. 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.



Sie schaffen es, Oberflächen so zu bearbeiten, dass sie authentisch alt, nahezu magisch, aussehen und verleihen ihnen damit einen coolen Vintage-Look. Das klingt nach viel Aufwand und schwieriger Technik…

Die Technik im klassischen Sinne ist erlernbares Handwerk, viel wichtiger ist die Leidenschaft, die man für diese Form der Kunst mitbringen sollte. Die Grundtechniken habe ich vor vielen Jahren erlernt, vieles habe ich mir aber auch selbst angeeignet. Wenn ich beispielsweise durch Paris laufe und eine alte Hausfassade sehe, die durch einen Wasserschaden beschädigt wurde, setze ich mich zu Hause hin und überlege mir Techniken, wie ich genau diesen Look mit dem Pinsel nachmalen kann.

You manage to treat surfaces so that they appear authentically old, almost magically, and in doing so give them a cool vintage look. That sounds like a lot of effort and a sophisticated technique…

The technique in the classical sense is a learnable craft, but what is much more important is the passion that one should have for this art form. I learned the basic techniques many years ago, but I have also acquired many skills by myself. For instance, when I walk around Paris and see an old house façade damaged by water, I sit down at home and think about how I can reproduce precisely that look with the paintbrush.

FOTOS: Motorworld Group

Den Effekt der „alten Wand“ bekommt man hin, indem man verschiedene Farbschichten nacheinander aufträgt. Um Oberflächen in dieser speziellen Technik zu bemalen, benötigt man Pinsel in verschiedenen Größen und Stärken – von ganz groben bis ganz feinen. Manchmal greife ich auch zu Bürsten oder zur Spritzpistole, um besondere Effekte zu erzielen. Man sollte bedenken, dass allein der Trocknungsprozess jeder einzelnen Farbschicht seine Zeit braucht. Außerdem muss man mit verschiedenen Farben arbeiten – mit einem einzigen Anstrich ist es nicht getan. Man sollte also gerade bei großen Flächen genug Zeit einplanen.

The „old wall“ effect can be achieved by applying different layers of paint one after the other. To paint surfaces using this special technique, you need paintbrushes of different sizes and thicknesses from very coarse to very fine. Sometimes I also use brushes or a spray gun to achieve special effects. It should be borne in mind that the drying process for each individual layer of paint alone takes its time. You also have to work with different colours – just one coat of paint isn't enough. You therefore have to allow for enough time, especially for large areas.

Ihre Arbeiten können wir an verschiedenen Motorworld-Standorten bewundern, unter anderem auch in der Motorworld München. Was werden wir dort von Ihnen sehen?

In der Motorworld München habe ich im Bereich des Südflügels, die sogenannte „Kleine Lokhalle“ gestaltet. Ursprünglich war die Location lediglich ein großer Raum mit weißen Wänden. Ich habe die Wände so bemalt, dass sie nun täuschend echt alt aussehen. Auch andere Oberflächen, wie einen Luftschacht an der Decke, habe ich so bearbeitet, dass es so scheint, als würde alte Farbe davon abblättern. Die Kunst meiner Arbeit besteht darin, das menschliche Auge zu täuschen und den Betrachter in eine andere Zeit zu versetzen, ihm ein Erlebnis zu vermitteln.

Auch in der Motorworld Manufaktur Metzingen haben Sie den Pinsel angesetzt…

Ja, hier habe ich unter anderem auch die Besuchertoiletten gestaltet. Wie an anderen Motorworld-Standorten stehen die Toiletten hier alle unter einem anderen Thema. Jede Toilette ist ein Unikat und der Gang aufs stille Örtchen wird definitiv zum Erlebnis. In Metzingen beispielsweise steht die Damentoilette unter dem Motto „Lohnbüro“. Passend dazu habe ich in Zusammenarbeit mit dem Kreativteam der Motorworld alte Schreibmaschinen an die Wände gehängt und ein Schreibmaschinen-Werbelogo aus früheren Tagen an der Wand angebracht. Wir haben auch spezielle Tapeten im Vintage-Look verwendet, die ich an manchen Stellen wieder abgerissen habe, um einen besonders authentischen alten Look zu bekommen. Allesamt Eindrücke, die sich schwer beschreiben lassen und echte Live-Erlebnisse sind.

We can admire your work at various Motorworld locations, among them at Motorworld München. What work of yours will we see there?

At Motorworld München, I designed the so-called „Kleine Lokhalle“ (or „Small Locomotive Hall“) in the south wing area. Originally, the location was just a large space with white walls, but I painted them so that now they look deceptively old. I have also worked on other surfaces, such as an air duct on the ceiling, so that it looks as though the old paint is peeling off. The artistic nature of my work is to deceive the human eye and to transport the observer back to another time, to give him an experience.

You have also used your paintbrushes to great effect at Motorworld Manufaktur Metzingen…

Yes, here I also designed the visitors‘ toilets. As at the other Motorworld locations, the WCs here all have a different theme. Every toilet is unique and a visit to the restroom will definitely be an experience. In Metzingen, for instance, the motto for the women‘s WC is „Payroll office“. In collaboration with Motorworld‘s creative team, I have hung old typewriters on the walls, and on one wall put up a typewriter advertising logo from days gone by. We also used special wallpaper with a vintage look, which I have torn down again in some places to achieve a particularly authentic old appearance. They are all impressions that are hard to describe and are real live experiences.

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: DEUTDESSXXX
Kreditinstitut: Deutsche Bank Stuttgart
www.laureus.de/spenden

Oliver Pierre:
Fünf Dinge, die mir wichtig sind

Was Oliver Pierre 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.

Oliver Pierre:
Five things that matter to me

Oliver Pierre 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.

Naturwein
Ich liebe den Geschmack. Wein ist Leben.

Wine
I love the taste. Wine is life.

Fassade
Ich liebe es, durch die Straßen zu spazieren und alte Häuser und kaputte Wände zu fotografieren. Hier erhalte ich die Ideen, die ich für meine Arbeiten brauche.

Façade
I love walking through the streets and taking pictures of old houses and broken walls. Here is where I get the ideas I need for my work.

FOTOS: Privat

Frau
Ohne meine Frau, die mich immer unterstützt und mir die Freiheit gibt, mich in meiner Arbeit auszuleben, könnte ich das alles nicht machen.

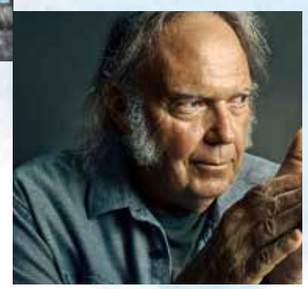
Wife
I couldn‘t do all this without my wife, who always supports me and gives me the freedom to indulge myself in my work.

Synthesizer
Meine große Leidenschaft sind Synthesizer. Das Spielen dieser Geräte entspannt.

Synthesizer
Synthesizers are my great passion. Playing them relaxes me and helps me to work with more creativity.

Neil Young
Musik ist sehr wichtig für mich. Besonders Neil Young. Seine Lieder und Texte sind sehr inspirierend.

Neil Young
Music is very important to me. Especially Neil Young. His songs and lyrics are very inspiring.



auction

ONLINE ONLY: SHIFT/MONTEREY

RM Sotheby's erzielte in seinem Online Only: Shift/Monterey-Verkauf einen Bruttoerlös von $30.412.810. Dazu kam noch der höchste Preis, den ein Auto in einer speziellen Online Only-Sammlerauto-Auktion erzielte: Der 2001er Ferrari 550 GT1 Prodrive, eine Ikone des modernen Autorennsports, erlöste am letzten Tag des Verkaufs in einem hart umkämpften Bieterkrieg 4.290.000 $.

RM grossed $30,412,810 in its Online Only: Shift/Monterey sale and established the highest price ever achieved for a car sold in a dedicated Online Only collector car auction. The 2001 Ferrari 550 GT1 Prodrive, an icon of modern era sports car racing, achieved $4,290,000 in a hard-fought bidding war on the final day of the sale.

Der Ferrari 550 GT1 Prodrive mit der Seriennummer CRD 002/2001 ist der zweite von zehn Ferrari 550 GT1 Prodrive-Modellen, die von Prodrive gebaut wurden. Er wurde direkt vom Promoter des Ferrari 550 GT1 Prodrive-Programms, Care Racing Development, seit 2001 alleiniger Eigentümer des Wagens, an RM Sotheby's Online Only übergeben. Der Wagen nahm an 49 Rennen teil, bei denen er 15 Pole-Positions und 14 direkte Rennsiege errang, darunter das 24-Stunden-Rennen von Spa im Jahr 2004.

Consigned to RM Sotheby's Online Only auction directly by the Ferrari 550 GT1 Prodrive program promoter, Care Racing Development, single owner of the car since its race preparation in 2001, the Ferrari 550 GT1 Prodrive, serial number CRD 002/2001, is the second of ten Ferrari 550 GT1 examples built by Prodrive and it competed in 49 races, taking 15 pole positions, 14 outright race wins including The 24 Hours of Spa in 2004.

Er ist der letzte Ferrari mit V-12-Motor, der eine 24-Stunden-Gesamtwertung gewann und der Wagen stand 29 Mal auf dem Podium. Dieser Classiche-zertifizierte Ferrari-Rennwagen wurde tadellos präsentiert und befand sich in vollständig überholtem, renntauglichem Zustand und war zweifellos der Star des Verkaufs.

It is the last V-12 engined Ferrari to win a 24-hour race overall and the car finished on the podium some 29 times. Impeccably presented and in fully rebuilt, race-ready condition, this Classiche certified Ferrari racing car was the undoubted star of the sale.

Vier der zehn meistverkauften Fahrzeuge waren Ferrari und ein Ferrari 275 GTB 1965 der ersten Generation von Scaglietti erzielte den zweithöchsten Preis. Dieses vollständig restaurierte und Classiche-zertifizierte Auto, eines der besten Beispiele für einen der wohl besten für die Straße gebauten V-12-Ferrari-Sportwagen, erbrachte einen verdienten Erlös von 1.980.000 Dollar. Die Top-Drei-Verkäufe des Online Only: Shift/Monterey-Verkaufs komplettierte ein 2014er Pagani Huayra mit geringer Laufleistung und hoher Option, der 1.848.000 Dollar einbrachte.

With Ferraris filling four of the top ten sales, it was the highly desirable first-generation 'short-nose' 1965 Ferrari 275 GTB by Scaglietti that achieved the second highest price in the sale. One of the best examples in existence of arguably one of the finest road going V-12 Ferrari sports cars built, this fully restored and Classiche certified car brought a deserved $1,980,000. Rounding off the top three sellers and splitting an all-Ferrari 'top five' in the Online Only: Shift/Monterey sale, was a low-mileage, highly optioned 2014 Pagani Huayra, which brought $1,848,000.

Lesen Sie mehr | *Read more* **on Classic-Car.TV**

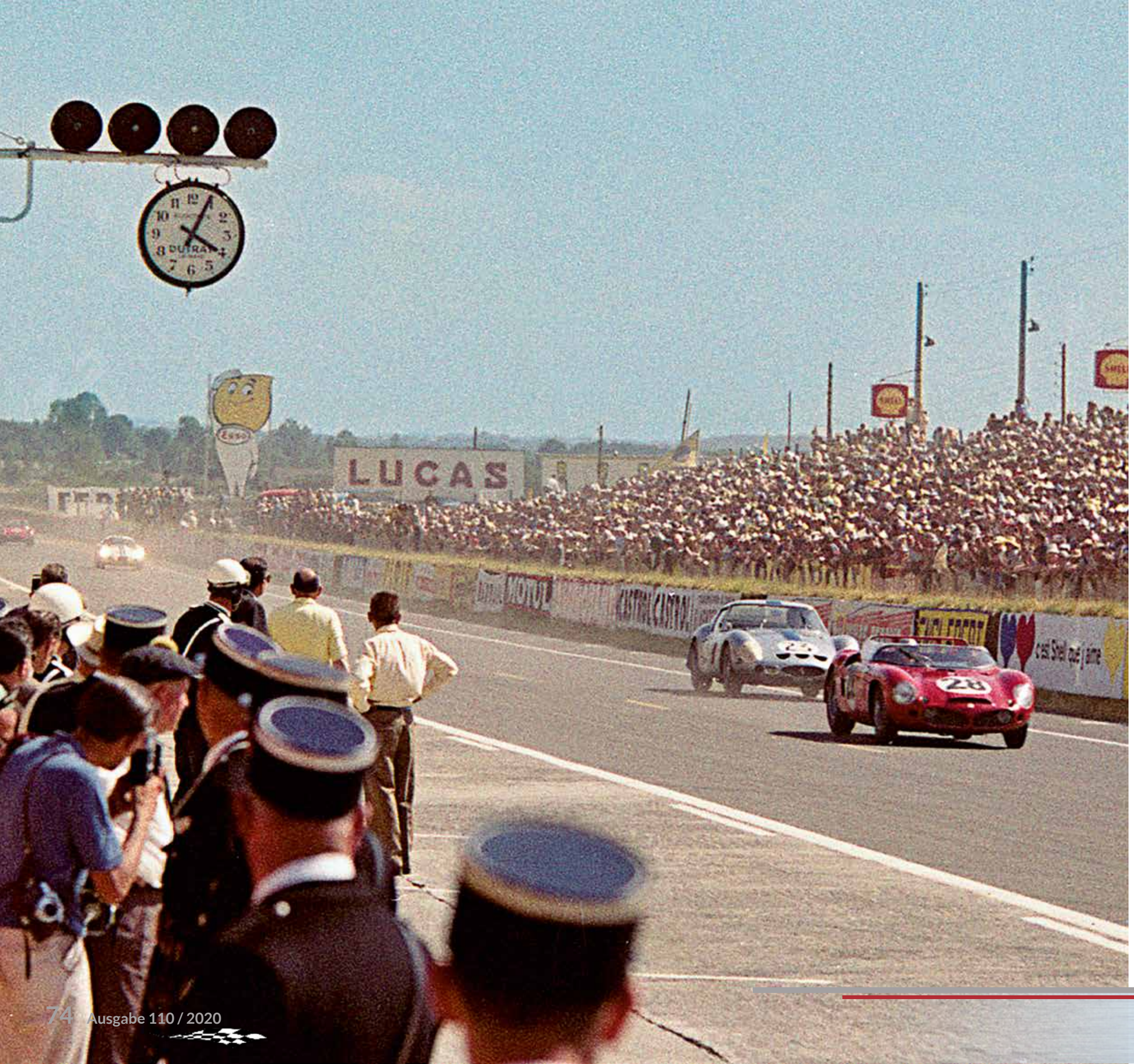
UM LICHTJAHRE VORAUS

BUCHBESPRECHUNG VON JÜRGEN LEWANDOWSKI

Es gab einmal eine Zeit, in der Motorsport der Kampf zwischen ehrgeizigen Männern war, die um die Gefahr ihrer Passion wussten – und die die wunderbarsten Sport- und Rennwagen fuhren, die sich Techniker und Designer jemals ausdachten. Das klingt etwas wehmütig, aber wenn man sich die heutige Formel 1 ansieht mit zwei Fahrern, die den Rest des Felds überrunden – wie langweilig ist das denn? Wahrscheinlich würden sich die Kerle am Volant von damals heute weigern, Rennwagen zu entern, die von Technikern an Computern geleitet und geführt werden. Bricht hier die Nostalgie durch? Alte Männer, die alte Bilder ansehen?

Wer den wunderbaren Band „Lichtjahre“ von Horst H. Baumann durchgeblättert hat und die Fahrzeuge nicht live erlebt hat – am Besten natürlich vor ein paar Jahrzehnten –, der erhält eine Ahnung davon, was Rennsport einmal war: Faszinierend, Laut, Gefährlich, Aufregend.

Es gibt nur wenige Fotografen wie den 1934 geborenen und im vergangenen Jahr verstorbene Horst H. Baumann – „Er war immer neugierig, bis ins hohe Alter experimentierfreudig, technikaffin. Und die schließliche Hinwendung zu Hologramm und Laserkunst hat Horst H. Baumann eher als logische Fortschreibung seiner »Lichtbildnerei« verstanden“, schreibt Uli Hack in seinen begleitenden Worten zu dem knapp 260 Seiten starken, großformatigen Werk.



Mit Autorennen hat sich Baumann gar nicht so lange beschäftigt – der Künstler, Designer und Fotograf schuf in den frühen 60er Jahren in wenigen Jahren ein beeindruckendes dem Motorsport gewidmetes Œuvre, dass sich weniger der Dokumentation des Geschehens, sondern mehr der Erfassung der Situation, den Emotionen, der Stimmung widmete. Dann wandte er sich anderen Themen zu.

„Die neuen Matadore“ war der Titel des 1965 bei Bucher in Luzern erschienen Buchs, dass – seit langem vergriffen – heute zu hohen Preisen gehandelt wird. Und es ist dem Delius Klasing Verlag zu danken, dass er in den vergangenen Jahren, noch mit der Hilfe von Horst H. Baumann, das Archiv vor den Mülltonnen bewahrte und nun einen auf 1.111 Exemplare limitierten Prachtband schuf. Ein Band, der seine Existenz auch Dr. Andreas Kaufmann, dem Inhaber von Leica, verdankt – ohne die Unterstützung des Hauses Leica (Horst H. Baumann fotografierte nur mit Leica) wäre ein derartiger Band nicht darstellbar gewesen.

Was ist nun die Magie der Bilder?

Die Bildausschnitte, die als Stilmittel bewusst eingesetzte teilweise Unschärfe, das intuitive Erfassen des richtigen Moments – des Augenblicks, der eine Geschichte erzählt. Und last, but not least: Baumann war der erste Fotograf, der in Farbe fotografierte. Oder besser gesagt: Der erste Fotograf und Künstler, der Farbe bewusst einsetzte.

Man könnte jedes Bild einzeln analysieren und jungen Fotografen als Wegzehrung mit auf den beruflichen Weg geben – ich wüsste kein Lieblingsbild. Oder vielleicht doch: Graham Hill in seinem BRM auf dem Weg zum Sieg beim GP von Deutschland 1962. Grüne, wabernde Wolken – und irgendwo ein kleiner Rennwagen mit gelber Schnauze, zwei schattenhafte Pneus, zwei kleine Rückspiegel, ein Sturzhelm. Man erkennt praktisch nichts – und dennoch alles: Die grüne Hölle, den Nürburgring.

Ein großartiges Buch, sehr empfehlenswert…

Horst H. Baumann, Lichtjahre, Delius Klasing Verlag, 98,-- Euro.

FOTOS: Delius Klasing Verlag

RENN SPORT 20

Die Renn20 lädt am 1. November Porsche-Enthusiasten aus Großbritannien und der ganzen Welt nach Stowe House in Northamptonshire. Dort gibt es einige der besten, vom Motorsport inspirierten Porsche an einem Ort zu sehen.

On 1st November 2020, Porsche enthusiasts from all over the UK and further afield will gather in Stowe House in Northamptonshire to see some of the finest motorsport-inspired Porsches together in one place.

Die Renn20 ist nach der Eröffnung der Renn19 in der Donington Hall im vergangenen Juli die zweite Veranstaltung des Rennsport Collective. Hier wird Porsche Motorsport mit einer kuratierten Sammlung seltener und begehrter Straßen- und Rennwagen zelebriert, nur eine kurze Fahrt vom Silverstone Circuit.

Renn20 is the second Rennsport Collective event, after the inaugural Renn19 at Donington Hall last July. A true celebration of Porsche Motorsport, with a uniquely curated collection of rare and sought-after road and race cars on display just a short drive from Silverstone Circuit.

Das Rennsport Collective ist ein exklusiver Kreis von motorsportbegeisterten Porsche-Enthusiasten. Die Veranstaltung „Rennsport Collective“ ist für die Öffentlichkeit zugänglich. Die Sammlung wird nach Farbe kuratiert, nicht nach Autotyp oder Zeitraum. Sie soll die Verbindungen zwischen Autos aus verschiedenen Epochen und Stilen zeigen, die in einer Reihe von sich ergänzenden Farbpaletten zusammengeführt werden. Sie finden einen 991.2 GT2 RS MR Straßenwagen in Racing Yellow neben dem gelben 911 S/T, der 1970 von Gerard Larrousse bei der Tour de France auf den dritten Platz fuhr; neben dem 1995 in der BPR-Weltmeisterschaft siegreichen 993 GT2R.

The Rennsport Collective event will be open to the public and, for one day only, will give guests the opportunity to see one of the largest collections of motorsport-inspired Porsches ever brought together in the UK. The collection is curated by colour, not by car-type or time period. This will showcase the connections between cars from different eras and styles, brought together in a range of complementary colour palettes. You may find a 991.2 GT2 RS MR road car in Racing Yellow alongside the yellow 911 S/T driven by Gerard Larrousse on the Tour de France to third place in 1970; next to the 1995 BPR World Championship winning 993 GT2R.

Lesen Sie mehr | *Read more* **on Classic-Car.TV**

FOTOS: Renn 20

BLECHMANN R18

Ein starker Charakter braucht einen starken Namen. Der „Blechmann“ ist ein Name kräftig wie Metall. Es ist auch der Spitzname von Bernhard Naumann, ein renommierter Customizer aus Österreich. Gemeinsam mit BMW Motorrad präsentiert er seine neuste Kreation: Die Blechmann R 18.

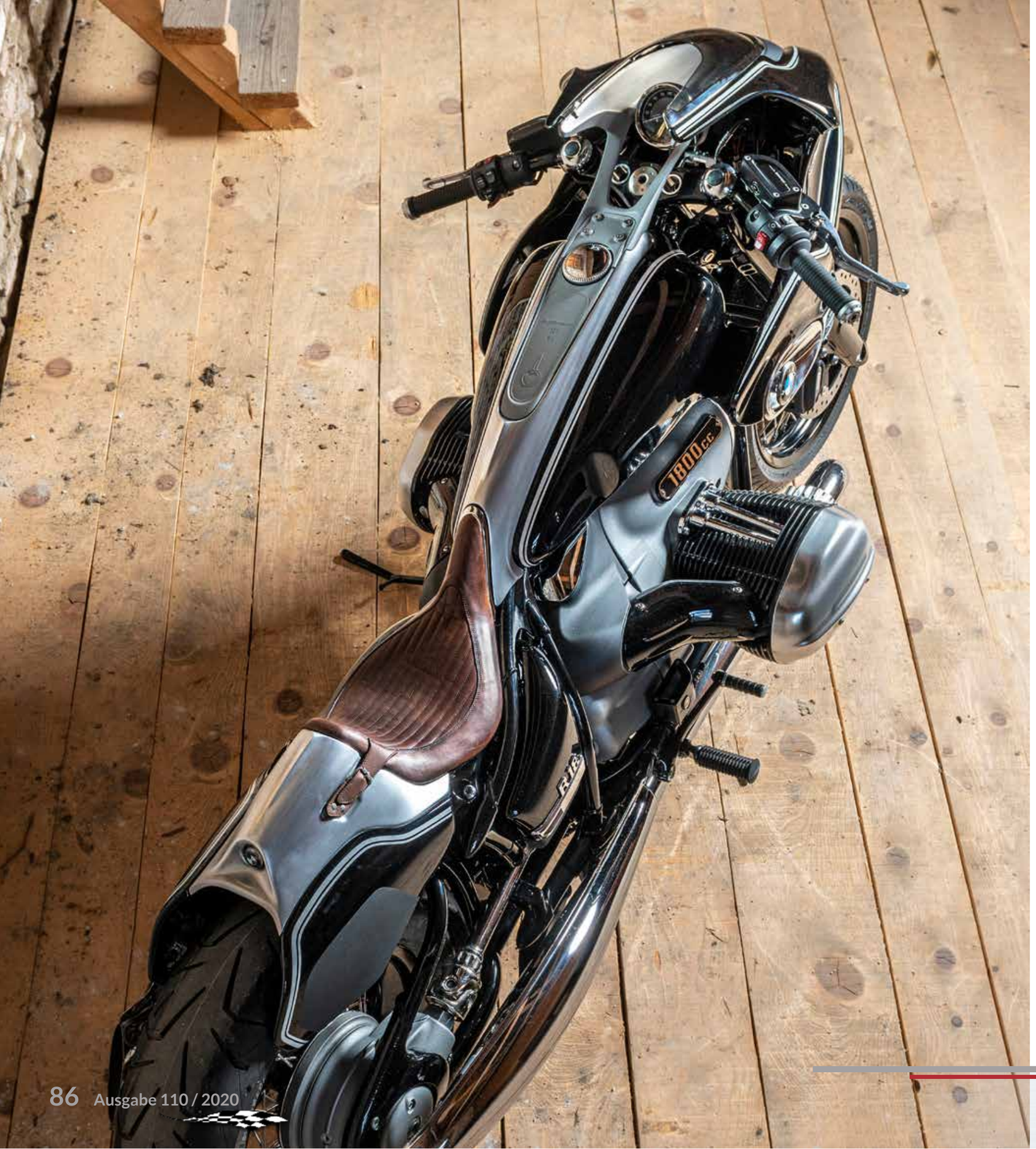
A strong character needs a strong name. “Blechmann” is a name as strong as metal. It is also the nickname of Bernhard Naumann, a renowned customizer from Austria. Together with BMW Motorrad he presents his latest creation: The Blechmann R 18.

Die BMW R 18 steht wie kein BMW Motorrad zuvor 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. Grund genug für Bernhard Naumann, so wenig wie möglich an dem Rahmen und der Technik zu verändern und ausschließlich die originalen Montagepunkte für die Kreation der Blechmann R 18 zu nutzen.

Die Blechmann R 18 im Detail
Bernhard Naumann nutzt keine Skizzen und keine Zeichnungen im Vorfeld. Seine Inspiration holt sich der Blechmann beim Schrauben selbst. „Meinen Entwurf zeichne ich direkt am Objekt mit dem finalen Werkstoff. So kann ich auf Anforderungen direkt eingehen und habe alle Proportionen zu jeder Zeit im Blick“, erklärt der Designer.

With the new BMW 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. Reason enough for Bernhard Naumann to change as little as possible on the frame and the technology and to use only the original mounting points for the creation of the Blechmann R 18.

The Blechmann R 18 in detail
When starting off with a new creation, Bernhard Naumann never uses sketches in advance. He gathers his inspiration while working on the bike itself. „I draw my design directly on the object using the final material. This allows me to directly respond to the requirements and to keep an eye on the proportions at all times“, explains the designer.



Für die Blechmann R 18 zäumte er „das Viech zunächst von hinten auf“, um die Proportionen für die Frontverkleidung richtig einschätzen zu können. Der sportliche Einsitzer basiert auf der ursprünglichen Tragekonstruktion von hinterem Kotflügel, Sitz und Sozius. Das Rücklicht stammt von Kellermann. Der Tank wurde aufwendig angepasst: Zum einen ist er schmaler, was ihn sportlicher macht und den Motor weiter freilegt. Zum anderen wurde er mit Knieschlussaussparungen versehen, was die sportliche Linie weiter unterstützt. Das originale Lenkrohr wurde als Basis für den sportlichen Stummellenker genutzt.

For the Blechmann R 18, he initially „put the cart before the horse“ in order to be able to correctly assess the proportions for the front fairing. The sporty single-seater is based on the original supporting structure of the rear fender, seat and pillion. The rear light is from Kellermann. The fuel tank has been extensively modified: For one thing, it is narrower making it sportier and exposes the engine even more. On the other hand, it features knee cut-outs, which further support the athletic line. The original steering tube was used as the basis for the stub handlebar.

Als nächstes nahm sich Blechmann der Individualisierung der Scheinwerfer an. Wie auch bei seinem letzten BMW Custom Bike „Giggerl“, einem Umbau der BMW R nineT, sollten die Scheinwerfer wieder in dezentem Nierendesign sein. So stellte Blechmann eine Glühfadenleuchte prominent ins Zentrum. Der nach vorne geneigte Scheinwerfer unterstreicht das grundsätzliche Layout des Custom Bikes. Vollendet wurde die Personalisierung der Blechmann R 18 durch eine dezente, schwarze Lackierung und der BMW-typischen weißen Doppellinierung. In Summe arbeitete das Team rund um Blechmann 450 Stunden an seiner Version der BMW R 18.

Next, Blechmann customized the headlights. As with his last BMW custom bike „Giggerl“, a conversion of the BMW R nineT, the headlights were to have a subtle kidney-shaped design this time. Analogous to the classic boxer engine, Blechmann placed a filament lamp prominently in the center. Here, too, the steering angle and the forward-tilted headlamp determine the basic layout of the custom bike. Bernhard Neumann perfected his personalization efforts with discreet black paint and classic white BMW Motorrad pin-stripes. In total, the team around Blechmann worked 450 hours on his version of the BMW R 18.

Lesen Sie mehr | *Read more* **on Classic-Car.TV**

ZU VERMIETEN:
Büro-/Gewerbeflächen

V12 BUILDING

KÖLN | RHEINLAND

Büroflächen:
600 - 13.000 m² verfügbar

Showroom | Werkstattflächen:
noch 750 m² verfügbar

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

Das V12 Building wird direkt neben der MOTORWOLD Köln | Rheinland realisiert. Bezug ab Mitte 2023.

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

HOLGER GRÄF: FACHMANN FÜR NUTZFAHRZEUGE

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 möchte unsere Beiräte hier vorstellen. Heute: Beirat Nutzfahrzeuge, Holger Gräf.

Auch die ständig größer werdende Gruppe von Liebhabern historischer Transporter, Lastkraftwagen und Omnibusse findet bei der politischen Arbeit Unterstützung durch den DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. In der Vergangenheit sind bereits diverse Erleichterungen wie z.B. die Freistellung vom Sonntagsfahrverbot für Lastwagen mit H-Zulassung erreicht worden. Auch die Befreiung von der Mautpflicht für historische Nutzfahrzeuge geht auf eine DEUVET Initiative zurück.

Für diese wichtige Aufgabe steht mit Holger Gräf aus Finnentrop-Heggen ein überaus kompetenter Teilnehmer der Szene bereit. Der 54-jährige Gräf hat bereits 1985 seinen ersten Magirus Rundhauber vor dem Schneidbrenner gerettet. Damals schon mit einem älteren BMW 1600 unterwegs, waren für ihn zunächst Oldtimer-PKW interessant. Eine Kfz-Lehre direkt nach dem Abitur war die logische Folge der Begeisterung für die historische Mobilität.

Spätestens mit der ersten Abo-Ausgabe des „Historischen Kraftverkehr“, Deutschlands erstem Magazin für Oldtimer-Nutzfahrzeuge verfiel Holger Gräf dann vollends den „schweren Kalibern“: Krupp Titan, Büssing 8000 und Magirus Jupiter hießen fortan seine Helden, wobei aber bis heute auch Pkw-Oldtimer aus Sindelfingen und München ihren Platz in seiner Halle und seinem Herzen haben. Das alljährliche Veterama-Wochenende gehört seitdem zum Pflichtprogramm des Sauerländers.

Zur Finanzierung seines Germanistik-/Anglistikstudiums an der RWTH Aachen beteiligte sich Gräf ab 1994 im Verlag Klaus Rabe zunächst als freier Mitarbeiter an der redaktionellen Gestaltung seines Leib- und Magenblattes, bevor er vier Jahre später dann den Job des verantwortlichen Redakteurs für „Historischer Kraftverkehr“ übernahm. „Dort stehe ich inzwischen wenige Jahre vor dem H-Kennzeichen“, so Holger Gräf. „Auch wenn der Fokus der Nutzfahrzeug-Oldtimerszene zunehmend stärker auf Fahrzeuge gerichtet ist, die in meinen Pionierjahren noch Geld verdient haben, ist meine Leidenschaft für die gewichtigen Veteranen der Landstraße nach wie vor ungebrochen.“

Weitere Informationen: www.deuvet.de

laureus

SPORT
— FOR —
GOOD

MANUEL REUTER IM INTERVIEW

INTERVIEW WITH MANUEL REUTER

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

Motorsport-Legende und Laureus Sport for Good Botschafter Manuel Reuter unterstützt die Stiftung bereits seit mehreren Jahren auf unterschiedlichste Art und Weise. Zuletzt wurde zugunsten der Stiftung sein Mercedes-Benz 190E verlost und so Spenden von rund 35.000€ eingenommen. Im Interview erzählt er, was ihn zu seinem sozialen Engagement antreibt und spricht über eigene Erfahrungen, bei denen der Sport ihm geholfen hat.

Herr Reuter, seit 2017 sind Sie Laureus Sport for Good Botschafter und haben sich auch schon davor für die Stiftung durch Ihre Funktion im Triathlon-Team Sport for Good eingebracht. Woher stammt Ihr soziales Engagement?

MR: Wenn man, wie ich als Rennfahrer, Erfolg hat, steht man natürlich auf der Sonnenseite des Lebens und es geht einem gut. Aber über den Sport lernt man auch, durch Täler zu gehen. Deswegen habe ich den Erfolg auf eine besondere Art zu schätzen gewusst. Da ich allgemein in einer sehr privilegierten Situation lebe, ist es umso schöner, wenn man etwas zurückgeben kann.
Mir ist beispielsweise das Programmerlebnis mit dem Laureus Förderprogramm move&do während der letztjährigen Tour Laureus Sport for Good (Charity-Rennradtour, Anm. d. R.) noch im Kopf. Einer der Programmteilnehmer hat seine Geschichte erzählt und war ein so tolles Beispiel. Er ist zu dem erlebnispädagogischen Sozialprojekt gekommen und betreut dieses mittlerweile sogar selbst mit. Es ist besonders toll, wenn du siehst, wie er sich gefangen und entwickelt hat und wie er jetzt selbst für das Programm brennt. Jeder einzelne Programmteilnehmer ist es wert, sich für Laureus Sport for Good zu engagieren. So jemanden persönlich kennenzulernen und diese Motivation zu erleben, ist wirklich beeindruckend.

Motor racing legend and Laureus Sport for Good ambassador Manuel Reuter has been supporting the foundation in various ways for several years. Most recently, his Mercedes-Benz 190E was raffled off for the benefit of the foundation, which brought in donations amounting to around €35,000. In the interview, he talks about the reasons for his social commitment and his own experiences where sport has helped him.

Mr. Reuter, you have been a Laureus Sport for Good ambassador since 2017 and have also been involved in the foundation through your role in the Sport for Good triathlon team. Where does your social commitment come from?

MR: If you are successful, like me as a racing driver, you are naturally on the sunny side of life and you're doing well. But in sport you also learn how to cope when things go badly. That's why I appreciated the success in a special way. Since I generally live in a very privileged situation, it's all the more fantastic that I can give something back.
For instance, I still think about my experience with the Laureus promotion programme move&do during last year's Laureus Sport for Good tour (editor: charity cycle tour). One of the participants on the programme told his story and was such a great example. He came to the experience-based social project, and in the meantime he even helps to run it himself. It's especially great to see how he has got back on track and has developed, and how he's now so enthusiastic about the programme. Every single member of the programme is worth getting involved with Laureus Sport for Good. Getting to know someone personally in this way and experiencing this motivation is really impressive.

FOTOS: HCB Rutronik Racing / Oinkfilm

Was war für Sie der größte Rückschlag und wie sind Sie aus dieser Situation wieder herausgekommen?

MR: Ich denke, der Prägendste für meine Frau und mich war 1985. Damals bin ich Formel 3 gefahren und habe mir die Saison mithilfe von Krediten finanziert, da es mit Sponsoren nicht sonderlich gut lief. Während des zweiten Saisonrennens auf dem Flugplatz in Erding bin ich über eine Landelampe gefahren und habe mir den Fuß gebrochen - das rechte und linke Fersenbein waren kaputt, das Auto hatte einen Totalschaden. Während ich im Krankenhaus lag, hat das Team gleich die Rechnung für die Reparatur gestellt. Das Ganze war natürlich nicht gedeckt und ist aufgeflogen. Ich hatte relativ hohe Schulden und konnte in dem Jahr nur noch ein Rennen fahren. Somit wusste ich also gar nicht wie ich die Schulden zurückzahlen soll und ob es überhaupt weiter geht. Am Jahresende konnte ich dann für Ford bei der heutigen DTM ein Rennen fahren.

What was your biggest setback, and how did you get out of that particular situation?

MR: I think the most formative experience for my wife and me was 1985. Back then I was driving in Formula 3 and financed the season with loans because things weren't going very well with sponsors. During the second race of the season at Erding airfield, I drove over a runway lamp and injured my foot. The right and left heel bones were broken and the car was a total write-off. While I was lying in the hospital, the team billed for the repairs straight away. Of course, the whole thing wasn't covered and the lid came off the matter. I was relatively deep in debt and could only drive one more race that year. So I had no idea how to repay my debts and whether I could even carry on racing at all. At the end of the year, I was able to drive for Ford in a race in what is today's DTM.

Diese Zeit damals war wirklich nicht einfach. Doch sie war prägend. Wir wohnten auf zwölf Quadratmeter im Studentenwohnheim. Abends musste ich immer meine Isomatte ausrollen. Deswegen kenne ich die andere Seite nur zu gut und aus diesen Niederlagen lernt man am meisten - wieder aufzustehen, seine Ziele vor Augen zu haben, fokussiert zu sein und einfach auch daran zu glauben.

Was würden Sie für solche Situationen den Kindern aus den Laureus Förderprogrammen mitgeben?

MR: Ich denke, man kann viele große Sportler fragen und alle werden einem sagen, dass sie aus den Niederlagen am meisten gelernt haben. Nach einem Sieg ist alles toll - da lernt man nicht viel.
Man muss die richtigen Schlüsse ziehen, um aus Niederlagen gestärkt hervor zu gehen, sich nicht entmutigen zu lassen und aufzustehen. An sich zu glauben ist das Wichtigste. Das gilt für alle, egal ob im Sport oder im Beruf.

In den Laureus Förderprogrammen wird das Thema „Geschlechtergleichheit" gefördert. Wie sehen Sie hier die Entwicklung in der Motorsport-Branche? Sie haben mit Carrie Schreiner die einzige weibliche Starterin im gesamten ADAC GT Masters Fahrerfeld im Team. Wird man in Zukunft mehr Frauen hinter dem Lenkrad eines Rennboliden sehen?

MR: Motorsport ist auf jeden Fall noch eine Männerdomäne. Aber es gibt durch Initiativen in verschiedenen Bereichen Bestrebungen, diese Strukturen aufzubrechen. Carrie Schreiner ist bei uns die einzige Frau. Wir haben aber auch My Lind im Team. Sie ist Schwedin und eine absolute Top Mechanikerin, die sogar die Qualität hat, bald als Number One Mechanican ein Auto vorzubereiten. Auch dort sind wir relativ weit vorne.
Für mich gibt es im Grunde keine objektiven Argumente, warum Frauen nicht schnell sein können. Physisch ist es nicht das Thema. Gerade durch das, was man heutzutage alles weiß, können sie physisch genauso stark sein wie Männer. Es gibt Mädchen, die richtig Talent und die richtigen Ansätze haben, doch wenn man tausend junge Burschen und lediglich zehn Mädchen hat, dann ist es klar, dass die Burschen mehrheitlich immer stärker sein werden. Es braucht einen größeren Pool an Fahrerinnen und sie müssen früher und besser gefördert werden.

Lesen Sie das komplette Interview HIER

The time back then really was not easy. But it was formative. We lived on twelve square metres in the student hall of residence. In the evening, I always had to roll out my sleeping mat. That's why I know the other side only too well, and from these defeats one learns the most - to stand up again, to keep one's goals in mind, to be focused, and to just believe in oneself.

What would you advise the children from the Laureus support programmes to help them cope with these kinds of situations?

MR: I think you can ask a lot of great athletes and they will all tell you that they learned the most from their defeats. Everything is fantastic after a victory - you don't learn much.
You have to draw the right conclusions to emerge stronger from defeats, not to be discouraged and to stand up again. Believing in yourself is the most important thing. This applies to everyone, be it in sport or at work.

The Laureus support programmes promote gender equality. How do you rate developments in motor sport? With Carrie Schreiner, you have the only female starter in the entire ADAC GT Masters driving field in your team. Will we be seeing more women behind the wheel of a racing car in the future?

MR: Motor sport is definitely still a male domain. But efforts are also being made to break up these structures through initiatives in various areas. Carrie Schreiner is the only woman in our team, but we also have My Lind. She is Swedish and an absolute top mechanic who even has the quality to prepare a car soon as the number one mechanic. Here, too, we are relatively far ahead.
I don't think there are any objective arguments as to why women can't be fast. The physical aspect isn't the issue. It is precisely because of what we know today that they can be physically as strong as men. There are girls who have the right talent and approach, but if you have a thousand young lads and only ten girls, it's obvious that the majority of the boys will be much stronger. We need a larger pool of female drivers, and they have to be supported sooner and better.

Read the full interview here

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

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

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

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

JÜRGEN LEWANDOWSKI´s BÜCHERECKE

Wir wollen zukünftig in unregelmäßiger Reihenfolge auf Auto-Bücher aufmerksam machen, die in einer wohlsortierten Bibliothek stehen sollten – dabei ist natürlich klar, dass es sich oft um Werke handelt, die sich spezifisch mit einzelnen Herstellern beschäftigen. Und es sind auch des Öfteren Bücher, die vor vielen Jahren und Jahrzehnten erschienen sind – und teilweise nur im Internet oder in Antiquariaten zu finden sind. Es wird sich hier also in den nächsten Monaten eine bunte Palette von Werken präsentieren, die sich – neben allgemeinen Werken – einzelnen Hersteller widmen.

Jürgen Lewandowski

EXZENTRIK AUF RÄDERN

Paul-Albert „Buc“ Bucciali und sein Bruder Angelo Bucciali wurden 1889 und 1891 als Söhne des blinden Organisten und Komponisten Joseph Bucciali in Boulogne-sur-Mer geboren – während Angelo ebenfalls Musiker wurde, erwarb sein Bruder den Flugschein, verdiente sein Geld als Kunstflieger und baute von den frühen 20er Jahren an seine eigenen Automobile. Dafür gründeten die Brüder die Société Bucciali Frères und produzierten von 1922 an Automobile. Waren die ersten Fahrzeuge noch relativ unspektakulär, so gab es von 1927 an faszinierende Fahrzeuge mit außergewöhnlicher Technik und spektakulären Karosserien.

Bucciali-Automobile sind bis heute von einem gewissen Mythos umgeben, da niemand weiß, wie viele Fahrzeuge – es dürfte sich meistens um Einzel-Exemplare gehandelt haben – tatsächlich gebaut wurden, und ob die Brüder jemals eine kleine Serienproduktion beabsichtigt hatten. Offenbar mangelte es immer wieder am Geld, um die Prototypen zum Laufen zu bringen – die Motoren wurden von Lycoming und Continental zugekauft, mehr als drei Exemplare scheinen von keinem der diversen Baureihen gebaut worden zu sein. Doch die faszinierenden Karosserien im reinen Art Déco-Stil sorgten immer wieder für Schlagzeilen. Der 1930 auf dem Pariser Salon vorgestellte „Bucciali Double Huit“ sollte das ändern – hier war ein Sechszehn-Zylinder-Triebwerk montiert, das zuerst über 7,8 Liter und später 8,2 Liter Hubraum haben sollte. Doch wahrscheinlich hatte das Triebwerk kein Innenleben.

Heute zählen die späten Bucciali-Modelle zu den faszinierendsten Modellen der frühen 30er Jahre – ästhetische Pretiosen der Extraklasse. Christian Huet hat 2004 dazu das Basiswerk geschrieben.

Christian Huet
Bucciali
Éditions Christian Huet
Limitierte 1. Auflage 2004

DIE ALFA ROMEO-BIBEL

Zweifellos gehören die Geschöpfe des Hauses Alfa-Romeo in großen Teilen zu den faszinierendsten Automobilen des vergangenen Jahrhunderts – es genügt ein Blick auf die Sieger bei den großen Rennen und den wichtigsten Concours d`Elégance-Wettbewerben der Vergangenheit, um zu erkennen, dass der Besitz eines 6C 1750 Zagato, eines 8C 2300 oder 8C 2900 sowie ein Alfa 1900 Touring bei jeder Veranstaltung auf dieser Erde jede Türe öffnet. Großartige Motoren wie der Achtzylinder des Tipo 33 oder der mächtige 3-Liter-V12 mit Turbolader, der 1976 und 1977 mit 520 PS die Gruppe 6-Rennen dominierte, trugen ebenso zum Alfa-Nymbus bei wie die Alfetta 158 und 159, mit denen Alfa von 1938 bis 1950 in 54 Rennen nicht weniger als 47 Siege erzielen konnten. Und 1950 wurde Nino Farina auf der mittlerweile 350 PS leistenden Alfetta – aus einem 1,5-Liter-Reihen-Achtzylinder! – der erste Formel 1-Weltmeister.

Es ist also kein Wunder, dass es reichlich Alfa Romeo-Literatur gibt – einige der Bücher werden hier noch erwähnt werden. Doch das erste Buch sollte „Alfa Romeo – Tutte le Vetture dal 1910“ sein. 1978 erschien der 876 starke Band, der bis heute als die Bibel für alle frühen Alfa-Gefährte gilt. Mit unglaublicher Sorgfalt hatte der 1906 geborene Fusi, der in den 20er Jahren zu Alfa Romeo gekommen war, die technischen Details der teilweise komplizierten Geschichte zusammengetragen und mit s/w-Fotos und technischen Zeichnungen ergänzt. Bis zu seinem Tod 1996 arbeitete er für das Alfa Romeo-Archiv – knapp 70 Jahre war Alfa Romeo sein Lebensinhalt. Heute wird dieses nüchterne und technische Buch, das noch in ein, zwei weiteren Auflagen erschien, zu hohen Preisen gehandelt – vor allem mit seiner Signatur.

Luigi Fusi
Alfa Romeo
Tutte le Vetture dal 1910
Editrice emmeti grafica
Milano / 1. Auflage 1978

CYAN RACING

Volvo P1800 Cyan: Eine Hommage an den Volvo-Sportwagen der Sixties.

Das Auto wurde von Cyan Racing entwickelt, dem Team, das hinter dem ersten Volvo-Weltmeister-Rennwagen (2017) und dem Volvo C30 Polestar Concept-Prototypen steht.

„Der erste Weltmeistertitel war ein Meilenstein für uns", sagt Christian Dahl, CEO und Gründer von Cyan Racing. „Wir hielten es für eine gute Zeit, um sowohl an die Vergangenheit als auch in die Zukunft der Volvo-Sportwagen zu denken. So wurde der Volvo P1800 Cyan zur Hommage an den Volvo-Motorsport. Das Auto trägt unsere blauen und gelben Rennfarben, um unser Erbe zu würdigen".

Volvo P1800 Cyan: A hommage to the Volvo sports car from the sixties.

The car is engineered by Cyan Racing, the team behind the first world title-winning Volvo race car (in 2017) and the Volvo C30 Polestar Concept Prototype.

„The first world title was a milestone for us," said Christian Dahl, CEO and founder of Cyan Racing. „We felt it was a good time to reconnect with the past and to those before us racing Volvos. Thus the first Volvo P1800 Cyan is a tribute to Volvo motorsport and the first car carries our blue and yellow racing colours to mark our heritage."

FOTOS: Cyan Racing

Zugeschnitten auf echten Fahrspaß
Bei der Entwicklung des Volvo P1800 Cyan entschied sich das Team dafür, das Design und die Technik der sechziger Jahre mit Sorgfalt zu verwenden: Es gibt keine Fahrerhilfen, die das Fahrerlebnis verzerren, also keine Stabilitätskontrolle, kein ABS oder Bremskraftverstärker.
Die Karosserie des Volvo P1800 wurde verändert, um eine breitere Spur und größere Räder aufzunehmen – und es gibt eine lange Liste von weiteren Neukonstruktionen.

Motor- und Getriebekonstruktion
Der Zweiliter-Vierzylindermotor mit Turbolader basiert auf dem gleichen Motor, der auch im weltmeisterlichen Volvo S60 TC1 verwendet wird. Er leistet 420 PS und 455 Nm Drehmoment bei einer Drehzahl von 7700 U/min.

Ein maßgeschneidertes Holinger-Getriebe mit fünf Gängen wurde gewählt, um das mechanische Gefühl des ursprünglichen Volvo P1800 zu vermitteln, jedoch mit größerer Schaltpräzision und der Fähigkeit, das erhöhte Drehmoment zu bewältigen.

Die Original-Hinterachse des Volvo P1800 wird durch eine Einzelradaufhängung im Cyan-Design ersetzt.

Tailored to deliver genuine driving pleasure
While creating the Volvo P1800 Cyan, the team behind it decided to treat the design and engineering of the sixties with care. There are no driver aids to distort the driving experience, meaning no stability control, ABS or brake booster. The Volvo P1800 body has been altered to accommodate a wider track and larger wheels among a long list of redesigns.

Engine and transmission design
The two-litre turbocharged four-cylinder engine is based on the same engine as used in the world title-winning Volvo S60 TC1 race car, producing 420 horsepower and 455Nm of torque, with a redline at 7700 rpm.

A five-speed bespoke Holinger gearbox has been selected to carry the mechanical feeling of the original Volvo P1800, but with greater gear change precision and capability of handling the increased torque.

The original Volvo P1800 live rear axle is replaced with a Cyan-designed independent rear suspension.

Lesen Sie mehr | *Read more*
on Classic-Car.TV

MOTORWORLD
GROUP

STANDORTE *LOCATIONS*

www.motorworld.de

STUTTGART

KÖLN | RHEINLAND *COLOGNE RHINELAND*

MÜNCHEN *MUNICH*

ZECHE EWALD | RUHR

MALLORCA

LUXEMBOURG

METZINGEN

RÜSSELSHEIM | RHEIN-MAIN

BERLIN

REGION ZÜRICH

Raum für mobile Leidenschaft. Mobile passion.

Allianz MOTUL SONAX LIQUI MOLY MOTORSPORT TOTAL.COM laureus SPORT FOR GOOD FIVA