



2025



MOBILITY SPEED LIFESTYLE

MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG



6

Die teuersten Auktions-
Fahrzeuge 2024



20

Aston Martin
Valhalla



44

Cavallino Classic
Middle East



32

Internationales 110 jährigens
Maserati Jubiläum



62

Aston Martin Razor Blade



56

Top Auktionen zum Beginn
2025

INHALT / CONTENT

Alles rund um die automobiler Leidenschaft kommt bei der Automobilia München (So, 23.2.25, 10-15 Uhr) auf den Tisch - oder wenn es größer ist zum Verkauf in die Rotunde. Dann findet nämlich der erste Teilmarkt mit Automobilia-Börse in der Motorworld München statt. Location: Dampfdom und Rotunde. Reservierungen:

<https://motorworld.de/event/automobilia-muenchen/>

At Automobilia Munich (Sun, 23.2.25, 10am-3pm), everything related to the passion for automobiles will be on the table – or, if it is larger, for sale in the rotunda. That's when the first submarket with an automobile exchange will take place at Motorworld Munich. Location: steam dome and rotunda. Reservations:

<https://motorworld.de/event/automobilia-muenchen/>



IMPRESSUM IMPRESS

MOTORWORLD Bulletin
„Mobility Speed Lifestyle“

Publisher:
MOTORWORLD Consulting GmbH &
Co. KG, Ferdinand-Dünkel-Straße 5,
88433 Schemmerhofen
Fon: +49 7356 933-215
Kommanditgesellschaft,
Sitz: Schemmerhofen
Amtsgericht Ulm, HRA 722238
Komplementärin: Casala Real Estate
Verwaltungs GmbH
Sitz: Schemmerhofen, Amtsgericht Ulm,
HRB 641882
Geschäftsführer:
Andreas Dünkel, Felix Oberle

Motorworld – eine Marke der Motor-
world Trademark Management AG

Co-Publisher:/ Production:
Classic-Media-Group Munich
Verantw. i.S.d. Pressegesetzes:
Désirée Rohrer (CMG)
Chefredaktion:
Kay MacKenneth

Ressortleitung / Redaktion Motorworld
Sybille Bayer

Redaktion:
Adrian Duncan
Valery Reuter

Erscheinungsweise:
Dreiwöchentlich
Auflage: 35.000
ISSN 2198-3291

Alle Inhalte dieses digitalen E-Magazins unterliegen dem Copyright der MOTORWORLD Trademark Management AG & CMG München 2023. Jegliche Formen der Vervielfältigung, Veröffentlichung oder Vorführungen im öffentlichen Bereich sind untersagt. Das digitale Speichern zu privaten Zwecken ist erlaubt.

Bitte haben Sie dafür Verständnis, dass es in weiter zurückliegenden Ausgaben vorkommen kann, dass extern verlinkte Videos nicht mehr verfügbar sind.

EDITORIAL ENQUIRIES

Für Anzeigen | For advertising

Bulletin@motorworld-bulletin.de

VORWORT



**Einen schönen guten Tag,
liebe Leser:innen des Motorworld-Bulletins,
liebe Motorworld Family,**

zum Start ins neue Jahr wünschen wir Ihnen alles Gute, ganz besonders Gesundheit und Freude, beruflich wie privat. Möge 2025 spannende Herausforderungen und ebenso Erfolge mit sich bringen. Wir freuen uns auf vielseitige Mobilität, großartige Events, besondere Begegnungen und neue, spannende Projekte.

2024 war kein ganz einfaches Jahr. Nachdem die Menschheit die großen Herausforderungen, Einschnitte und Verluste aus der Corona-Pandemie überstanden hatte, schlitterten wir direkt in die Folgen des Ukraine-Krieges, der Lieferengpässe, drastischen Preissteigerungen, der Energieknappheit und des horrenden Zinsanstiegs. Wir befinden uns seit über vier Jahren sozusagen in einer Dauerkrise. Wie reagiert man, wenn der Druck steigt, das Tempo allseits zunimmt und die Zukunft verstärkt vage erscheint? Ein Sprichwort sagt: „Wenn der Wind der Veränderung weht, dann bauen die einen Mauern und die anderen Windmühlen.“

Aber längst nicht allen, nicht einmal den meisten und schon gar nicht uns ist es danach, Mauern zu bauen. Im Gegenteil. Es ist erstaunlich, wie viele Menschen uns bei der Motorworld Family begegnen, die ganz anders ticken und klar erkennen: Wenn wir als Unternehmen eine Perspektive für die Zukunft haben möchten, dann müssen wir aktiv und reaktionsfreudig bleiben. Dafür bedanken wir uns herzlich. Denn in der Gemeinschaft sind wir stark und zukunftsfähig.

Und Sie werden staunen, denn wir bauen tatsächlich Windmühlen. Auf Mallorca in der neuen Motorworld befinden sich im Außenbereich gleich zwei unter Denkmalschutz stehende mallorquinische Windmühlen, die fachgerecht saniert wurden. Mit der Motorworld Mallorca befinden wir uns momentan in der heißesten Phase des Baus und hoffen auf ein fulminantes Grand Opening Ende des ersten Quartals 2025.

Die vielen Veranstaltungen und Motortreffs an allen Motorworld-Locations waren auch 2024 wieder super besucht. Erneut wurden Besucherrekorde aufgestellt. Es ist eine wahre Freude zu sehen, wie viele Menschen, in allen Altersgruppen und aus sämtlichen Ländern dieser Welt, die Passion zur Mobilität mit uns teilen.

MOTORWORLD
BULLETIN

***Dear readers of the Motorworld Bulletin,
dear Motorworld family,***

We wish you all the very best for the start of the new year, especially health and happiness, both professionally and privately. May 2025 bring exciting challenges as well as successes. We look forward to multifaceted mobility, fantastic events, special encounters and new, enthralling projects.

2024 was not exactly an easy year. Having endured the overriding challenges, namely the cutbacks and sacrifices arising from the Covid pandemic, we slithered straight into the consequences of the war in Ukraine, supply bottlenecks, drastic price increases, energy shortages and the horrendous rise in interest rates. We have been in a state of permanent crisis for over four years now. How does one react when the pressure gets more and more intense, the pace picks up wherever one looks, and the future appears to be increasingly uncertain? A Chinese proverb says: "When the wind of change blows, some build walls while others build windmills."

But most people, and certainly not we ourselves, are inclined to build walls. On the contrary. It's amazing how many people we meet from the Motorworld family who tick completely differently and clearly recognise that if we as a company want to have a perspective for the future, we must remain active and responsive. We would like to express our sincere thanks to you all for this. Because as a community we are strong and in a viable position to prosper in the future.

And you will be amazed, for we really are building actual windmills. On the grounds of the new Motorworld on Majorca stand two listed Majorcan windmills that have been professionally renovated. Here we are currently in the hottest phase of the construction work, and we are hoping for an ebullient grand opening at the end of the first quarter of 2025.

The many events and Motortreff meetings at all the Motorworld locations in 2024 were once again very well attended with new visitor records being set. It is a real pleasure to experience how many people, of all ages and from all over the world, share our passion for mobility.

An unserem Standort in München möchten wir endlich das seit vielen Jahren im Bau befindliche Parkhaus und auch die Totalsanierung des Kesselhauses fertigstellen und in Betrieb nehmen.

Die Winterworld in der Motorworld München wurde vom Angebot fast verdoppelt und in einem beeindruckenden Ausmaß von der Münchner Bevölkerung und allen Gästen der Motorworld angenommen.

Auch am Standort der Motorworld Region Stuttgart in Böblingen tut sich einiges. Vor wenigen Wochen wurde die neue gläserne Lamborghini-Werkstatt nach fast einjähriger Bauzeit fertiggestellt und mit einer rauschenden Veranstaltung gefeiert.

Sehr gerne berichten wir des Weiteren über unseren bedeutenden Unternehmensbereich Greenenergyworld, regenerative Energien. Die Greenenergyworld erzeugt jährlich ca. 27 Mio. gkWh regenerative Energie, wodurch im Vergleich zu einem Erdgaskraftwerk 12.500 Tonnen CO2 vermieden werden. Die gesamte Unternehmensgruppe, einschließlich aller Motorworld-Standorte, kann sich damit auch im vollen Eventbetrieb als „klimaneutral“ bezeichnen, da der komplette CO2-Bedarf aller Bereiche aus Strom, Gas und Treibstoffen aus eigener Kraft CO2-neutral gedeckt werden kann.

Man merkt in unserer Motorworld Community, dass viele Menschen mit Herz und Engagement bei der Sache sind. Ein herzliches Dankeschön an Sie alle! So ist es unserem außerordentlichen Wachstum und der Expansion in sämtlichen Bereichen der Motorworld Group geschuldet, dass wir ein Führungsteam aufgestellt haben. Gerne stellen wir uns heute vor:

Andreas Dünkel
CEO und Geschäftsführer,
kaufmännische Leitung, Expansion und Beteiligungen

Micha Patrick Hagel, CTO und Geschäftsführer,
Projektentwicklung und Technik

Felix Oberle, COO und Geschäftsführer,
Leitung aller Motorworld-Standorte

Sarah Dünkel, CCO und Business Development
Special Tasks, IT, Marketing und Digitalisierung

Viele Grüße und ein gutes Jahr 2025, in dem wir uns hoffentlich bald wiedersehen, vielleicht sogar zur Eröffnung auf Mallorca

Herzlichst,

Andreas Dünkel, Micha Patrick Hagel, Felix Oberle, Sarah Dünkel

In Munich, we want to finally complete and put into operation the multi-storey car park that has been under construction for many years, as well as finalise the full refurbishment of the Kesselhaus.

The Winterworld at Motorworld München almost doubled in size and was impressively well received by the people of Munich and all the Motorworld guests.

Much is also happening at Motorworld Region Stuttgart in Böblingen. A few weeks ago, we celebrated the completion of the new glazed Lamborghini workshop after almost a year of construction work with a lavish event.

We are also very pleased to report on our important Greenenergyworld division dedicated to renewable energies. Greenenergyworld generates around 27 million kWh of renewable energy per year, saving 12,500 tonnes of CO2 over energy from a natural gas power plant. The entire corporate group, including all the Motorworld locations, can therefore call itself "climate-neutral" even when fully operational, as the entire CO2 emissions from electricity, gas and fuels in all areas can be covered with the Group's own resources.

One can see in our Motorworld community that many people are passionate and committed to the cause, so to speak. A huge thank you to you all!
We are pleased to introduce ourselves today:

Andreas Dünkel
CEO and Managing Director,
responsible for commercial management, expansion and investments

Micha Patrick Hagel, CTO and Managing Director,
project development and technology

Felix Oberle, COO and Managing Director,
management of all the Motorworld locations

Sarah Dünkel, CCO and Business Development,
special tasks, IT, marketing and digitisation

Best wishes and have a good 2025! Hopefully we will meet again soon, perhaps even at the opening on Majorca.

Warmest regards,

Andreas Dünkel, Micha Patrick Hagel, Felix Oberle, Sarah Dünkel



MA-19
AIRPORT > PALMA

MOTORWORLD Mallorca
Cami Vell de Llucmajor, 112
07007 Palma de Mallorca

INTERESTED?

MOTORWORLD MALLORCA OFFICE:
+ 34 971 599 449
mallorca@motorworld.de

MOTORWORLD MALLORCA EVENTS:
+ 34 677 344 508
events-mallorca@motorworld.de

www.motorworld.de/mallorca/

Nuestra oficina esta abierta. The on-site project office is constantly staffed. Das Projektbüro vor Ort ist ständig besetzt.

DIE 10 TEUER\$TEN AUKTIONS- FAHRZEUGE DER WELT 2024

THE 10 MOST EXPENSIVE AUCTION CARS IN THE WORLD 2024

Bei der Mecum-Auktion im Januar 2024 in Kissimmee, Florida, der weltweit größten Auktion für Sammlerfahrzeuge, wurden über 4.000 Fahrzeuge versteigert und zum dritten Mal in Folge mehr als 200 Millionen Dollar umgesetzt. Hochdotierte Ferraris standen im Rampenlicht, darunter ein Ferrari 250 GT California Spider aus dem Jahr 1963 - der letzte jemals produzierte -, der für 17,875 Mio. \$ verkauft wurde und damit die höchsten Auktionspreise des Jahres erzielte. Ein weiterer California Spider, der erste aus dem Jahr 1960, erzielte bei RM Sotheby's in Monterey einen Preis von 17 Millionen Dollar. Obwohl zwei Ferraris im Wert von mehreren Millionen Dollar nicht verkauft wurden, erwies sich die Mecum Kissimmee als ausschlaggebend für die Entwicklung des Marktes.

Mecum's January 2024 auction in Kissimmee, Florida, the world's largest collector car auction, featured over 4,000 vehicles and exceeded \$200M in sales for the third consecutive year. High-dollar Ferraris stole the spotlight, including a 1963 Ferrari 250 GT California Spider—the last ever produced—that sold for \$17.875M, topping the year's auction prices. Another California Spider, the first made in 1960, fetched \$17M at RM Sotheby's Monterey sale. Despite two no-sales on multimillion-dollar Ferraris, Mecum Kissimmee proved pivotal in setting the market tone.

1

1963 FERRARI 250 GT CALIFORNIA
SPYDER / MECUM

\$ 17.875.000 / € 16.445.000





2

1960 FERRARI 250 GT SWB CALIFORNIA
SPYDER / RM & SOTHEBY'S

\$ 17.055.000 / € 16.501.000



Der Ferrari 250 GT SWB California Spider aus dem Jahr 1960 wurde bei der RM Sotheby's Monterey 2024 Auktion für 17.055.000 \$ verkauft und war damit das teuerste Auto, das bei dieser Veranstaltung und bei allen 2024 Monterey / Pebble Beach Auktionen verkauft wurde. Dieser Wagen, der allererste 250 GT SWB California Spider, der gebaut wurde, debütierte 1960 auf dem Genfer Automobilsalon und verfügt über die begehrten abgedeckten Scheinwerfer, einen Wettbewerbsmotor und ein werkseitiges Hardtop. Sein beeindruckender Verkaufspreis von über 17 Millionen Dollar sicherte ihm einen Platz als Highlight der Monterey-Auktionen, auch wenn er nur der siebtteuerste California Spider ist, der jemals öffentlich verkauft wurde.

The 1960 Ferrari 250 GT SWB California Spider sold for \$17,055,000 at the RM Sotheby's Monterey 2024 sale, making it the most expensive car sold at the event and across all 2024 Monterey / Pebble Beach auctions. This car, the very first 250 GT SWB California Spider built, debuted at the 1960 Geneva Motor Show and features desirable covered headlights, a competition-spec engine, and a factory hardtop. Its impressive sale price of over \$17M secured its place as a highlight of the Monterey auctions, even though it ranks only as the seventh-most expensive California Spider ever sold publicly.



3

**1938 ALFA ROMEO 8C 2900B LUNGO
SPYDER / GOODING & CO**

\$ 18.045.000 / € 16.392.078

Ein Alfa Romeo 8C 2900B Lungo Spider von Touring aus dem Jahr 1938, angetrieben von einem doppelt aufgeladenen Zweizylinder-Reihenmotor, wurde bei der Gooding Pebble Beach 2024 Auktion für 18.045.000 \$ verkauft. Obwohl er unter dem Schätzwert von 16 bis 20 Millionen Dollar lag, war er der Spitzenreiter der Veranstaltung und der zweit teuerste Wagen der Monterey Car Week. Der Wagen ist einer von nur fünf überlebenden 2900B Spiders mit langem Fahrgestell und hat eine bewegte Geschichte hinter sich, die frühe Jahre in Ägypten und Jahrzehnte auf der Durchreise zwischen Europa und den USA einschließt. Sein dramatisches Kapitel kam 2022, als er zusammen mit seinem Anhänger und seinem Lastwagen gestohlen, später aber wiedergefunden wurde. Obwohl er wahrscheinlich für mehr versichert ist, bleibt sein Verkauf ein Höhepunkt der Auktionssaison 2024.

A 1938 Alfa Romeo 8C 2900B Lungo Spider by Touring, powered by a twin-supercharged, twin-cam straight-eight engine, sold for \$18,045,000 at the Gooding Pebble Beach 2024 auction. Despite falling below its \$16–20 million estimate, it was the top sale at the event and the second-most expensive of Monterey Car Week. One of just five surviving long-chassis 2900B Spiders, this car has a storied history, including early years in Egypt and decades crossing between Europe and the U.S. Its dramatic chapter came in 2022 when it was stolen along with its trailer and truck but later recovered. Though likely insured for more, its sale remains a highlight of the 2024 auction season.

4

1955 FERRARI SPORT SPYDER
RM SOTHEBY'S

\$ 12.985.000 / € 12.540.000



Der 1955er Ferrari 410 Sport Spider, Chassis 0592 CM, wurde bei der RM Sotheby's Monterey 2024 Auktion für 12.985.000 \$ verkauft und blieb damit hinter dem Schätzwert von über 15 Millionen \$ zurück. Dieser einmalige Prototyp für Ferraris ikonischen 410 Sport Scuderia Werkswagen hat eine bewegte Vergangenheit. Ursprünglich ein Werkentwicklungswagen, wurde er an den Bauunternehmer und Rennstallbesitzer Tony Parravano verkauft, der die Spezialkarosserie in Auftrag gab. Carroll Shelby errang in diesem Wagen bei den Palm Springs Road Races 1956 seinen ersten Ferrari-Sieg. Nachdem Parravano mit dem Wagen aus den USA geflohen war, fuhr er südlich der Grenze weiter Rennen. Der in den 2010er Jahren restaurierte Wagen rechtfertigt mit seiner reichen Geschichte und seinem einzigartigen Design den achtstelligen Verkaufspreis.

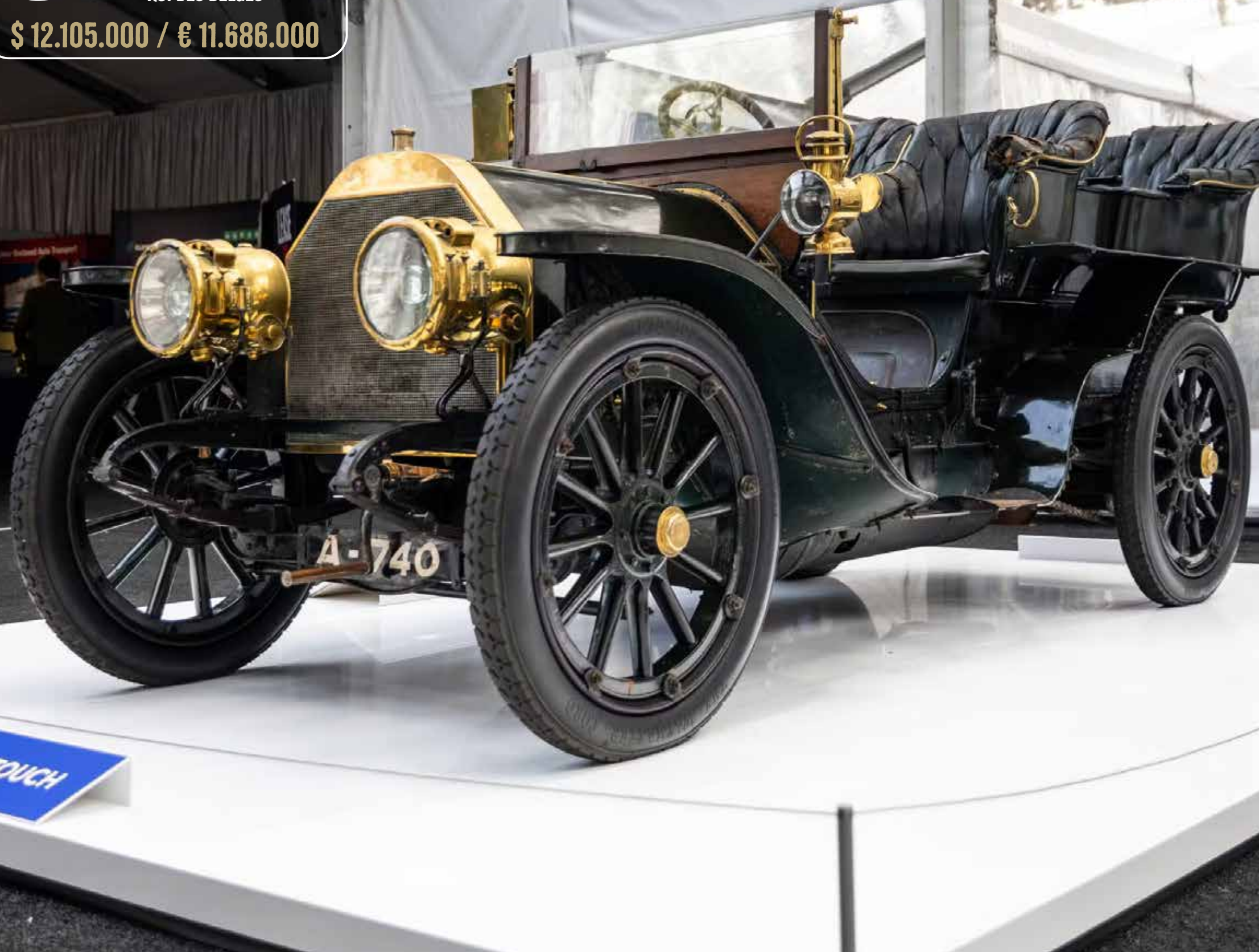
The 1955 Ferrari 410 Sport Spider, chassis 0592 CM, sold for \$12,985,000 at the RM Sotheby's Monterey 2024 auction, falling short of its "in excess of \$15 million" presale estimate. This one-off prototype for Ferrari's iconic 410 Sport Scuderia Works cars has a storied past. Initially a factory development car, it was sold to construction tycoon and race team owner Tony Parravano, who commissioned its special bodywork. Carroll Shelby secured his first Ferrari victory in this car at the 1956 Palm Springs Road Races. After Parravano fled the U.S. with the car, it continued racing south of the border. Restored in the 2010s, its rich history and unique design justify its eight-figure sale



5

1903 MERCEDES-SIMPLEX 60HP
ROI DES BELGES

\$ 12.105.000 / € 11.686.000



Der 1903 Mercedes-Simplex 60 PS „Roi des Belges“ erzielte bei der Gooding-Auktion Amelia Island 2024 einen Preis von 12.105.000 \$ und war damit das teuerste Auto der Veranstaltung und das teuerste jemals versteigerte Automobil vor 1930. Der vom britischen Verlagsmagnaten Alfred Harmsworth in Auftrag gegebene Wagen blieb 121 Jahre lang in Familienbesitz und wurde über sechs Jahrzehnte lang im National Motor Museum in Beaulieu ausgestellt. Trotz seines abblätternden Lacks und seiner verwitterten Polsterung liegt seine Bedeutung in seiner reichen Geschichte. Als eines der schnellsten und exklusivsten Autos seiner Zeit sind Fahrgestell, Karosserie und Motor original erhalten. Diese Rarität ist eines von nur fünf überlebenden Exemplaren, von denen sich eines im Mercedes-Benz Museum in Stuttgart befindet.

The 1903 Mercedes-Simplex 60 HP 'Roi des Belges' sold for \$12,105,000 at the Gooding Amelia Island 2024 auction, setting records as the most expensive car of the event and the priciest pre-1930 automobile ever sold at auction. Ordered by British publishing tycoon Alfred Harmsworth, it remained in family ownership for 121 years and was displayed at the National Motor Museum in Beaulieu for over six decades. Despite its peeling paint and weathered upholstery, its significance lies in its rich history. One of the fastest and most exclusive cars of its time, it retains its original chassis, body, and engine. This rarity is one of only five surviving examples, with one housed in the Mercedes-Benz Museum in Stuttgart.

Der einmalige Pagani Zonda LM Roadster aus dem Jahr 2014 wurde bei der Auktion RM Sotheby's Dubai 2024 für 11.086.250 \$ verkauft. Damit wurde ein neuer Rekord für einen Pagani aufgestellt und der erste Wagen der Marke, der bei einer Auktion die Marke von 10 Millionen \$ überschritt. Der von Le-Mans-Sportprototypen inspirierte Wagen ist Teil der Grandi Complicazioni-Serie von Pagani, einer Serie maßgeschneiderter Konzeptfahrzeuge. Er ist einer von nur zwei gebauten 760 LM und der einzige Roadster, für den 60 Einzelteile speziell entwickelt wurden, wobei die Formen für künftige Anforderungen erhalten blieben. Trotz seiner relativ hohen Laufleistung von 9.604 km war der Wagen aufgrund seiner Seltenheit und seines handwerklichen Könnens das drittteuerste Auto des 21. Jahrhunderts, das jemals bei einer Auktion versteigert wurde, und festigte Paganis Ruf unter den Elite-Supercar-Herstellern.

The one-off 2014 Pagani Zonda LM Roadster sold for \$11,086,250 at the RM Sotheby's Dubai 2024 auction, setting a new record for a Pagani and becoming the first from the marque to surpass \$10 million at auction. Inspired by Le Mans sport prototypes, it is part of Pagani's Grandi Complicazioni series of highly bespoke concept cars. One of only two 760 LMs built and the only roadster, it required 60 unique parts developed specifically for it, with molds retained for future needs. Despite its relatively high mileage of 9,604 km, the car's rarity and craftsmanship made it the third most expensive 21st-century car ever sold at auction, cementing Pagani's reputation among elite supercar makers.



6

2014 PAGANI ZONDA LM ROADSTER
RM SOTHEBY'S

\$ 11.086.250 / € 10.726.000



7

**1960 FERRARI 250 GT SWB BERLINETTA
COMPETIZIONE**

\$ 11.003.281 / € 10.158.125



Der Ferrari 250 GT SWB Berlinetta Competizione von Scaglietti aus dem Jahr 1960 wurde bei der Auktion RM Sotheby's Paris 2024 für 10.158.125 Euro versteigert und war damit das teuerste Auto der Pariser Rétromobile Week. Das Chassis 1773 GT, diese seltene Competizione-Version mit Leichtmetallkarosserie, kann auf eine außergewöhnliche Renngeschichte zurückblicken. Er debütierte 1960 bei den 12 Stunden von Sebring als N.A.R.T.-Teilnehmer und belegte Platz 7 in der Gesamtwertung und Platz 5 in der Klasse, während zwei andere SWBs die Plätze 4 und 6 belegten. Der Wagen errang außerdem vier Gesamt- oder Klassensiege, darunter die Nassau Tourist Trophy, und zehn Podiumsplätze zwischen 1960 und 1961. Kürzlich für 1 Mio. \$ restauriert, trugen seine Abstammung und sein Zustand dazu bei, dass er einen achtstelligen Preis erzielte.

The 1960 Ferrari 250 GT SWB Berlinetta Competizione by Scaglietti sold for €10,158,125 at the RM Sotheby's Paris 2024 auction, marking it as the most expensive car of the Paris Rétromobile Week. Chassis 1773 GT, this rare alloy-bodied Competizione version, boasts an exceptional racing history. It debuted at the 1960 12 Hours of Sebring as a N.A.R.T. entry, finishing 7th overall and 5th in class, while two other SWBs placed 4th and 6th. The car also achieved four overall or class victories, including the Nassau Tourist Trophy, and ten podium finishes between 1960 and 1961. Recently restored at a reported cost of \$1M, its pedigree and condition helped it achieve an eight-figure price.

8

**1956 MERCEDES-BENZ 300 SL „ALLOY“
RM SOTHEBY'S****\$ 9.355.000 / €12.042.500**

Der Mercedes-Benz 300 SL „Alloy“ Flügeltürer von 1956 wurde bei RM Sotheby's The Junkyard Rudi Klein Collection in Los Angeles für atemberaubende 9.335.000 \$ verkauft und übertraf damit die Schätzung von 4,5 bis 6 Mio. \$ bei weitem. Mit diesem Ergebnis wurde ein neuer Modellrekord aufgestellt, der zuvor von einem restaurierten 1955er Alloy Gullwing gehalten wurde, der 2022 für 6,825 Millionen Dollar verkauft wurde. Dieser Wagen ist einer von nur 29 jemals produzierten Alloy Gullwings und verfügt über eine Leichtmetallkarosserie, einen hochspezialisierten „NSL“-Motor, ein Sportfahrwerk und Plexiglasfenster. Obwohl er sich in einem schäbigen Zustand befand, Teile wie die vorderen Stoßstangen und der Schaltknopf fehlten und er fünf Jahrzehnte lang auf einem Schrottplatz gelagert wurde, trieben seine Seltenheit und seine Herkunft den außergewöhnlichen Preis in die Höhe, der sogar den Concours-Wert des Modells im Hagerty Price Guide übertraf.

The 1956 Mercedes-Benz 300 SL 'Alloy' Gullwing sold for a staggering \$9,335,000 at RM Sotheby's The Junkyard Rudi Klein Collection sale in Los Angeles, far surpassing its presale estimate of \$4.5M-\$6M. This result set a new model record, previously held by a restored 1955 Alloy Gullwing sold for \$6.825M in 2022. One of only 29 Alloy Gullwings ever produced, this car features an alloy body, high-spec "NSL" engine, sports suspension, and Plexiglas windows. Despite being in shabby condition, missing parts like the front bumpers and shift knob, and stored in a junkyard for five decades, its rarity and provenance drove its exceptional price, eclipsing even the model's concours value in the Hagerty Price Guide.

9

**1979 FERRARI 312 T4
RM SOTHEBY'S**

\$ 8.245.201 / €7.655.000



Der Ferrari 312 T4 von Jody Scheckter aus dem Jahr 1979 wurde bei der Auktion RM Sotheby's Monaco 2024 für 7.655.000 € (8.250.800 \$) versteigert und war damit das teuerste Auto der Veranstaltung und der vierthöchste Preis, der jemals für ein Formel-1-Auto bezahlt wurde. Mit diesem Auto gewann Scheckter 1979 die Fahrerweltmeisterschaft, einschließlich der Siege bei den Grands Prix von Belgien, Monaco und Italien. Der 312 T4 ist von enormer historischer Bedeutung, denn er war der letzte Ferrari F1, der zu Lebzeiten von Enzo Ferrari die Fahrerweltmeisterschaft gewann, und der letzte bis zur Ära von Michael Schumacher. Dieser bemerkenswert originale Wagen, an dem sogar noch die Sicherheitsgurte vorhanden sind, stellt den Höhepunkt von Scheckters Karriere und ein einzigartiges Kapitel in Ferraris Rennsportvermögen dar.

Jody Scheckter's 1979 Ferrari 312 T4 sold for €7,655,000 (\$8,250,800) at the RM Sotheby's Monaco 2024 auction, making it the most expensive car of the event and the fourth-highest price ever paid for a Formula 1 car. This was the very car Scheckter drove to win his 1979 World Drivers' Championship, including victories at the Belgian, Monaco, and Italian Grands Prix. The 312 T4 holds immense historical significance as the last Ferrari F1 car to win the Drivers' Championship during Enzo Ferrari's lifetime and the last until Michael Schumacher's era. Remarkably original, even retaining its seatbelts, this car represents the pinnacle of Scheckter's career and a unique chapter in Ferrari's racing legacy.



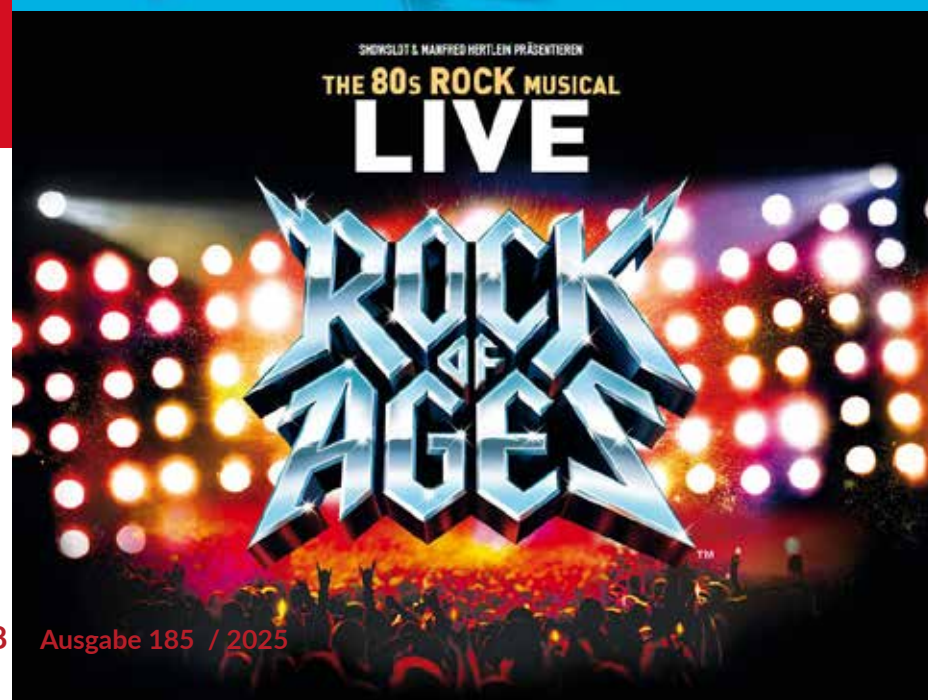
10

**1965 FORD GT40 LIGHTWEIGHT
MECUM AUCTION**

\$ 7.865.000 / € 7.614.893

Bei den Monterey-Auktionen 2024 stach ein 1969er Ford GT40 Lightweight hervor, der für 7.865.000 USD verkauft wurde und damit das teuerste Fahrzeug der Mecum-Auktion war. Der GT40 war einer von nur zehn leichten Wagen, die Ford produzierte. Zunächst in Angola von AF Pires gefahren, kam er 1975 nach Portugal und wurde später restauriert. Obwohl er keine prominente Rennhistorie hat, beeindruckt der GT40 mit seiner Originalität – einschließlich Karosserie, Motor und Getriebe. Diese Eigenschaften machten ihn zum drittteuersten GT40, der je auf einer Auktion verkauft wurde, hinter dem berühmten Gulf Mirage Auto und dem 1966 Le Mans-Finisher.

At the 2024 Monterey Auctions, a 1969 Ford GT40 Lightweight stood out, selling for USD 7,865,000, making it the most expensive vehicle at the Mecum auction. The GT40 was one of only ten lightweight cars produced by Ford. Initially driven in Angola by AF Pires, it came to Portugal in 1975 and was later restored. Although it has no prominent racing history, the GT40 impresses with its originality - including body, engine and gearbox. These features made it the third most expensive GT40 ever sold at auction, behind the famous Gulf Mirage car and the 1966 Le Mans finisher.



Ein neuer Stern am Musical-Himmel A new star in the musical sky

Die Motorworld Köln, bekannt als „Heimat für Freunde der Mobilität“ und Hotspot für Genießer (Abaco Steakhouse, Ahoi! Steffen Henssler, El Carrito, Moto 59 Food Garage), erweitert 2025 ihr beeindruckendes Portfolio und wird zum neuen Standort für spektakuläre Musical-Aufführungen. Neben der kostenfrei zugänglichen Michael Schumacher Private Collection, die Motorsport-Fans aus aller Welt begeistert, bietet die Eventlocation Motorworld künftig allen Fans erstklassiger Musicals einen Grund mehr, um nach Köln zu reisen. Gleich daneben übernachten Sie stilisch im „V8 Hotel“ mit 112 Zimmern & Car Suites mit Automobil-Design.

Motorworld Cologne, known as a “home for friends of mobility” and a hotspot for connoisseurs (Abaco Steakhouse, Ahoi! Steffen Henssler, El Carrito, Moto 59 Food Garage), is expanding its impressive portfolio in 2025 to become a new venue for spectacular musical performances.

In addition to the Michael Schumacher Private Collection, which is open to the public free of charge and attracts motor racing fans from all over the world, the Motorworld event location will in future offer all fans of first-class musicals another reason to travel to Cologne. Right next door, you can enjoy a stylish stay at the “V8 Hotel” with 112 rooms and car suites designed in automotive style.



Was Sie 2025 erwartet? Von schwungvollen Klassikern wie Sister Act und Footloose, über spannende Geschichten wie Mord im Orientexpress, bis hin zu emotionalen Erlebnissen wie Ghost und dem glamourösen The Cher Show: Die Vielfalt der Produktionen lässt keine Wünsche offen. Besonders zur Weihnachtszeit dürfen sich Besucher auf eine herzerwärmende Inszenierung von Charles Dickens' Weihnachtsgeschichte freuen.

Die Motorworld Köln setzt damit neue Maßstäbe und wird zum Treffpunkt für Kultur, Genuss und Leidenschaft. Ein Ort, der Mobilität und die Liebe fürs Detail in all ihren Facetten erlebbar macht – jetzt auch auf der Bühne.

Hier gibt's Tickets: <https://showslot.com>

Hier geht's zum Hotel:
<https://motorworld.de/koeln-rheinland/v8-hotel/>

Hier finden Sie Informationen zur Michael Schumacher Private Collection:
<https://motorworld.de/koeln-rheinland/michael-schumacher-private-collection/>

What can you expect in 2025? From zesty classics like Sister Act and Footloose, to exciting stories like Murder on the Orient Express, to emotional experiences like Ghost and the glamorous The Cher Show: the diversity of the productions leaves nothing to be desired. Especially at Christmas time, visitors can look forward to a heart-warming staging of Charles Dickens' A Christmas Carol.

Motorworld Cologne is setting new standards and becoming a meeting place for culture, enjoyment and passion. A place where mobility and attention to detail can be experienced in all their facets – now also on stage.

Get your tickets here: <https://showslot.com>

Find your hotel here:
<https://motorworld.de/koeln-rheinland/v8-hotel/>

Find out more about the Michael Schumacher Private Collection:
<https://motorworld.de/koeln-rheinland/michael-schumacher-private-collection/>

CAVALINO CLASSIC MIDDLE EAST

Die Cavallino Classic Middle East, die bereits zum vierten Mal stattfindet, hat sich als einer der führenden internationalen Concours of Elegance etabliert. Die diesjährige Veranstaltung, die im malerischen Casa Ferrari auf der Insel Yas Marina in Abu Dhabi stattfand, erreichte neue Höhen der Anerkennung und gipfelte in der prestigeträchtigen Auszeichnung „Best of Show 2024“, die an den exquisiten Ferrari 400 Superamerica von 1961 (Nr. 2841) ging.

Already in its fourth edition, the Cavallino Classic Middle East has firmly established itself as one of the premier international Concours of Elegance. This year's event, held at the picturesque Casa Ferrari on Yas Marina Island in Abu Dhabi, reached new heights of acclaim, culminating in the prestigious Best of Show 2024 award, which went to the exquisite 1961 Ferrari 400 Superamerica (#2841).



„Ich freue mich wirklich sehr, dass die Cavallino Classic Middle East bereits in ihrem vierten Jahr das Niveau und die Anerkennung eines internationalen Concorso d'Eleganza erreicht hat“, sagte Luigi Orlandini, Vorsitzender und CEO von Cavallino Inc., während der Preisverleihung am Sonntag, dem 8. Dezember. „Das Wachstum einer solchen Veranstaltung, selbst in Ländern ohne tief verwurzelte Tradition in diesem Bereich, ist ein Beweis für das anhaltende Interesse und die Leidenschaft für Automobile – und insbesondere für Ferraris. Die Atmosphäre hier war sowohl erfreulich als auch inspirierend und verdient Anerkennung für jeden Teilnehmer, der seine makellos erhaltenen Fahrzeuge zur Schau gestellt hat.“

Symbolisch richtete Orlandini seinen Dank und seine Glückwünsche an den amerikanischen Sammler Connor Cogan, dessen Ferrari 400 Superamerica von 1961 die begehrteste Auszeichnung der Veranstaltung erhielt: Best of Show 2024. Orlandini fügte hinzu: „Und nun wenden wir uns Palm Beach zu, wo die Cavallino Classic, die vor über 30 Jahren gegründet wurde, nach wie vor das globale Epizentrum der Ferrari-Leidenschaft ist.“

“I'm truly delighted that, in just its fourth year, Cavallino Classic Middle East has reached the level and acclaim of an international Concorso d'Eleganza,” said Luigi Orlandini, Chairman and CEO of Cavallino Inc., during the awards ceremony on Sunday, December 8. “The growth of such an event, even in countries without a deep-rooted tradition in this field, is a testament to the enduring interest and passion for automobiles—and Ferraris, in particular. The atmosphere here has been both delightful and inspiring, deserving recognition for each participant who showcased their immaculately preserved vehicles.”

Symbolically, Orlandini extended his gratitude and congratulations to American collector Connor Cogan, whose 1961 Ferrari 400 Superamerica earned the event's most coveted accolade: Best of Show 2024. Orlandini added, “And now, our thoughts turn to Palm Beach, where the Cavallino Classic, founded over 30 years ago, remains the global epicenter of Ferrari passion.”





Neben dem mit Spannung erwarteten Best of Show Award wurden bei der Veranstaltung zahlreiche weitere Gewinner in verschiedenen Kategorien ausgezeichnet. 19 Fahrzeuge erhielten den begehrten Platinum Award, eine Auszeichnung, die nur Autos erhalten, die die strenge Bewertung der Jury mit Bravour bestanden haben. Außerdem wurden mehrere Gewinner von Klassen- und Sonderpreisen geehrt, von denen viele Ferraris 30-jährige Geschichte im Nahen Osten würdigten.

Der Ferrari 400 Superamerica von 1961, ein unbestreitbares Meisterwerk, stach nicht nur durch seine makellose Restaurierung, sondern auch durch seine historische Bedeutung hervor. Dieses seltene Modell ist ein Beispiel für Ferraris Engagement, hohe Leistung mit luxuriösem Design zu verbinden, ein Anspruch, den alle Teilnehmer des Concours teilen.

Der Erfolg des Cavallino Classic Middle East festigt den aufstrebenden Ruf der Region als Drehscheibe für Automobilkunst und -erbe weiter. Mit Veranstaltungen wie dieser zieht der Nahe Osten weiterhin Enthusiasten und Sammler aus der ganzen Welt an und zeigt eine wachsende Wertschätzung für Ferraris beispielloses Erbe.

In addition to the much-anticipated Best of Show award, the event celebrated a host of other winners across a range of categories. Nineteen vehicles earned the coveted Platinum Award, a distinction reserved for cars that passed the judges' rigorous evaluation with flying colors. Several other Class and Special Prize winners were also honored, with many paying homage to Ferrari's 30-year history in the Middle East.

The 1961 Ferrari 400 Superamerica, an undeniable masterpiece, stood out not only for its immaculate restoration but also for its historical significance. This rare model exemplifies Ferrari's commitment to blending high performance with luxurious design, a standard upheld by all participants of the Concours.

The Cavallino Classic Middle East's success further solidifies the region's burgeoning reputation as a hub for automotive artistry and heritage. With events like this, the Middle East continues to draw enthusiasts and collectors from across the globe, demonstrating a deepening appreciation for Ferrari's unparalleled legacy.



Wie Orlandini andeutete, verlagert sich die Aufmerksamkeit nun auf Palm Beach, wo das Original des Cavallino Classic, das vor mehr als drei Jahrzehnten gegründet wurde, im Mittelpunkt stehen wird. Diese traditionsreiche Veranstaltung ist nach wie vor ein Symbol für die Leidenschaft für Ferrari und eine Hommage an die automobile Exzellenz. Die Cavallino Classic Middle East hat jedoch bewiesen, dass sie ihrem berühmten Vorbild in nichts nachsteht und den Weg für noch größere Meilensteine in den kommenden Jahren ebnet.

Besondere Gewinner der Cavallino Classic Middle East 2024:

- Best of Show: 1961 Ferrari 400 Superamerica
- Twelve Cylinder Award: 1991 Ferrari F512 M
- The Supercar Award: 2005 Ferrari Enzo
- The Ferrari Award: 1985 Ferrari 288 GTO
- La Dolce Vita Award: 2015 Ferrari FF
- The Eight Cylinder Award: 1999 Ferrari F355 F1
- The Chairman Award: 1996 Ferrari F50
- The Ferraristi Award: 2024 Ferrari SF90 Spider

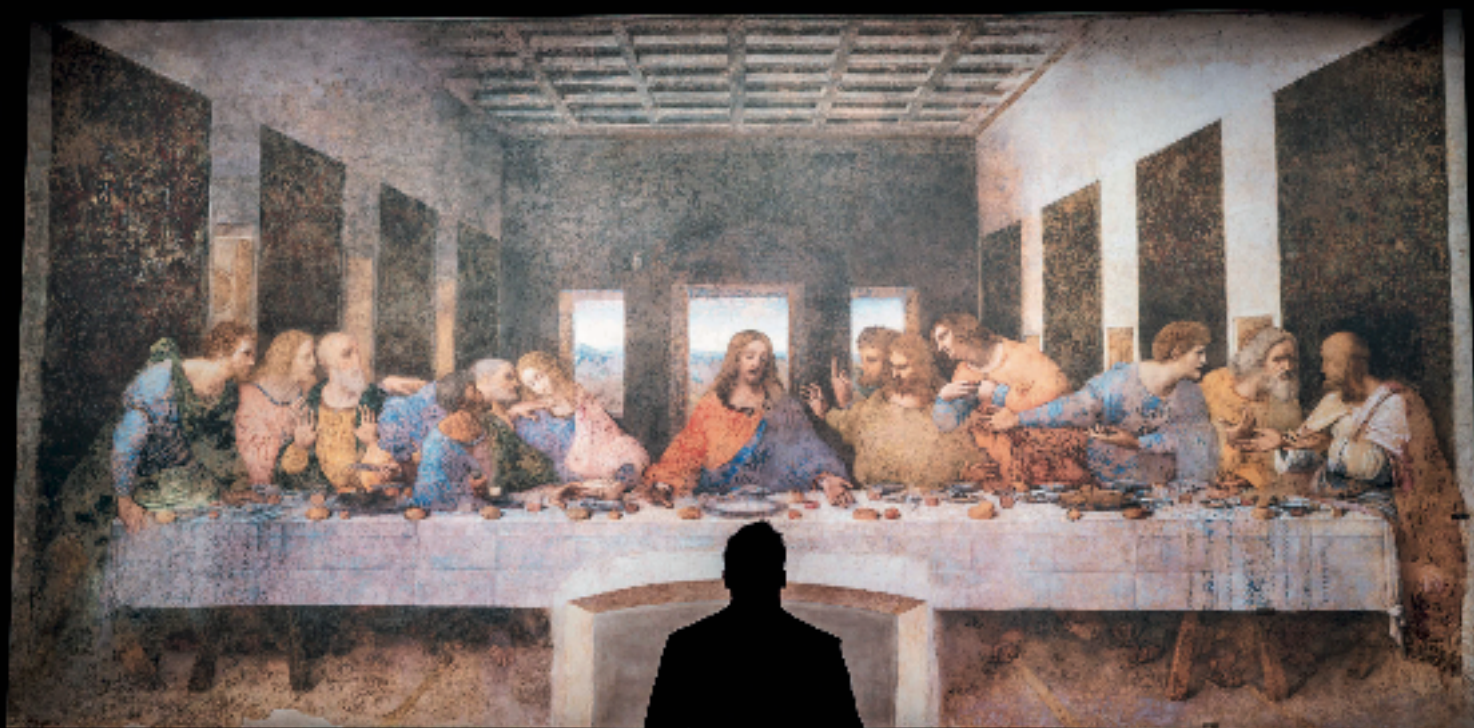
As Orlandini hinted, the attention now shifts to Palm Beach, where the original Cavallino Classic, founded more than three decades ago, will take center stage. This enduring event remains a beacon of Ferrari passion and a celebration of automotive excellence. The Cavallino Classic Middle East, however, has proven its ability to stand alongside its storied counterpart, paving the way for even greater milestones in the years to come.

Notable Winners of Cavallino Classic Middle East 2024:

- Best of Show: 1961 Ferrari 400 Superamerica
- Twelve Cylinder Award: 1991 Ferrari F512 M
- The Supercar Award: 2005 Ferrari Enzo
- The Ferrari Award: 1985 Ferrari 288 GTO
- La Dolce Vita Award: 2015 Ferrari FF
- The Eight Cylinder Award: 1999 Ferrari F355 F1 S
- The Chairman Award: 1996 Ferrari F50
- The Ferraristi Award: 2024 Ferrari SF90 Spider

Leonardo da Vinci

DAS LETZTE ABENDMAHL IMMERSIVE EXPERIENCE



MOTORWORLD
MÜNCHEN

Digitales 360° Erlebnis



TICKETS
www.motorworld.de

19.12.24 - 13.01.25

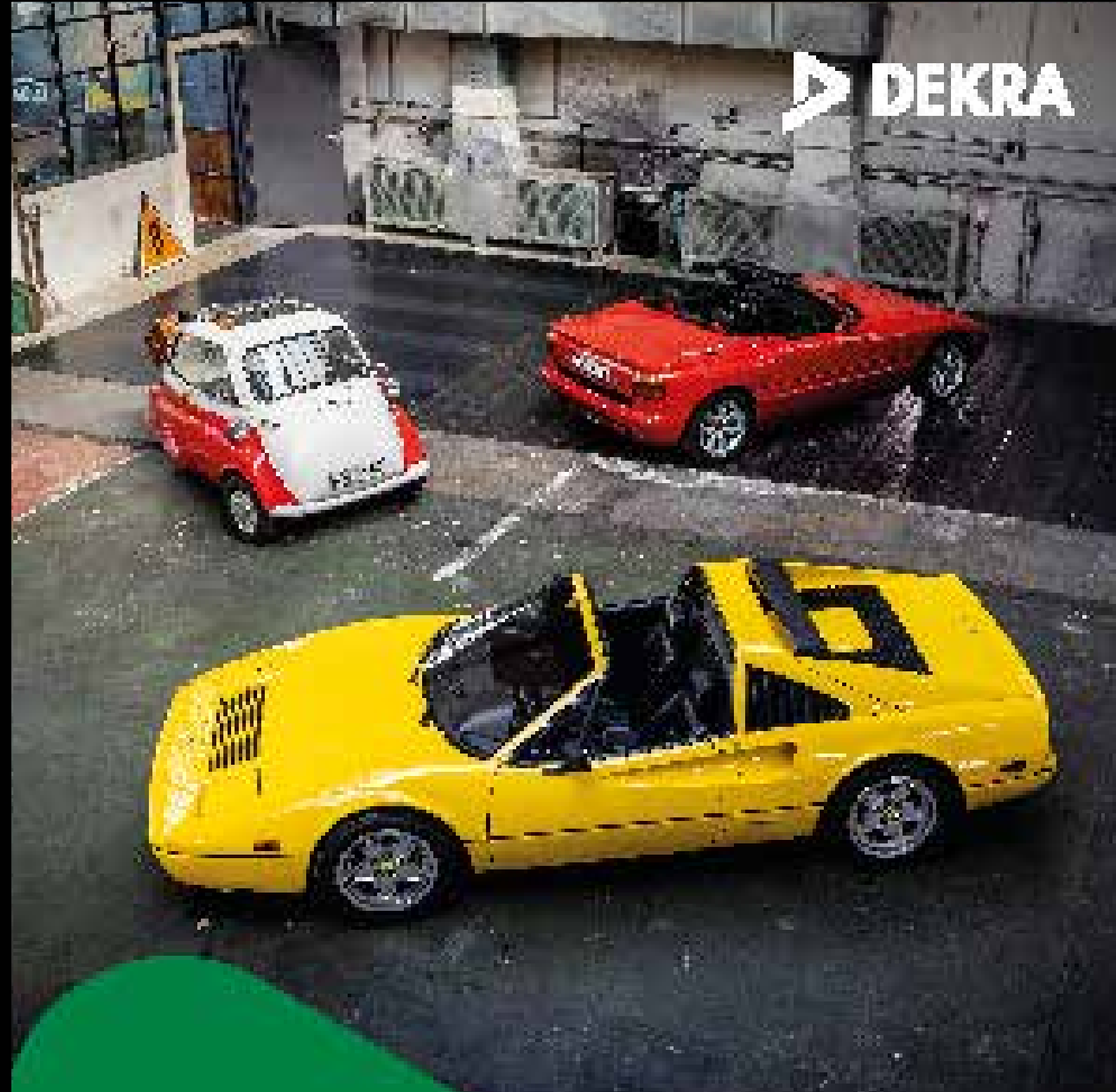
www.letzteabendmahl.de

Allianz 



Das perfekte Geschenk
für Family & Friends

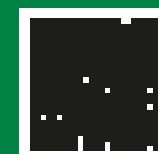
 **DEKRA**



Unser Anspruch:
**Zeitloses
bewahren**

Der neue DEKRA Classic Check

Eine präzise und hochwertige Feststellung des aktuellen IST-Zustandes eines klassischen Fahrzeuges. Er dient als unterstützende Maßnahme bei anstehender Kaufentscheidung, sowohl für den privaten, als auch für den gewerblichen Auftraggeber. Weitere Infos und Ihre nächstgelegene DEKRA-Lokalisation finden Sie unter dekra.de/klassiker.



110 JAHRE MASERATI



Maserati hat den Dezember 2024 für Enthusiasten und Kunden zu einem unvergesslichen Monat gemacht und sein 110-jähriges Bestehen mit weltweiten Veranstaltungen und Aktionen gefeiert. Von Modena bis Tokio, Miami und Shanghai hat die Marke ihre reiche Geschichte und Innovation zum Leben erweckt, neue Modelle vorgestellt und ihr zeitloses Erbe gewürdigt.

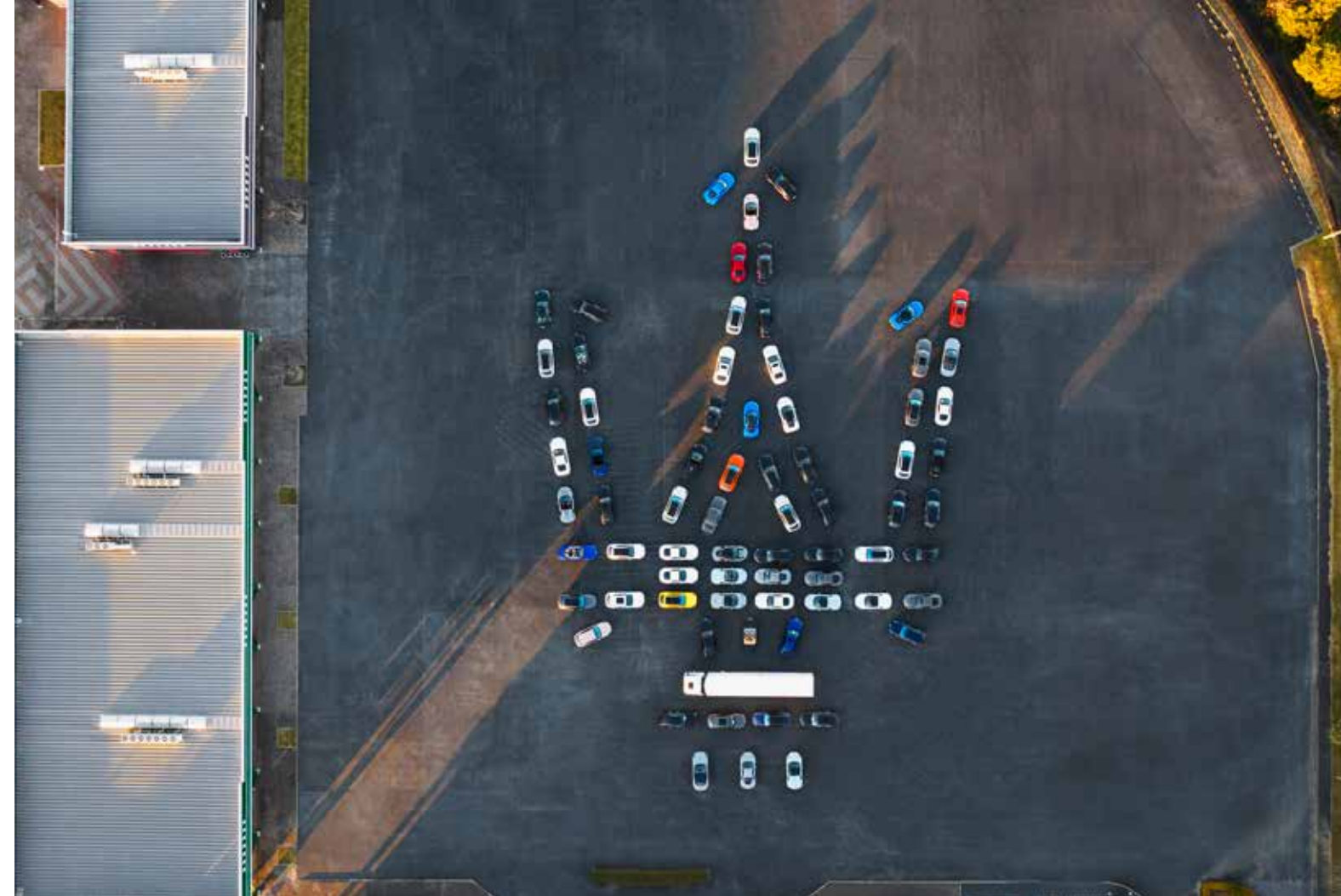
Am 30. November veranstaltete Maserati eine zweitägige exklusive Veranstaltung in Modena, Italien, der historischen Heimat der Marke. Die Veranstaltung mit dem Namen „The Trident Experience“ versammelte namhafte Gäste, darunter Mitglieder des Maserati Italia Clubs, die Familie Panini, die Nachkommen von Ettore Maserati und die Schauspielerin Matilda De Angelis.

Auf der Rennstrecke konnten die Teilnehmer die Leistungsfähigkeit von Maserati hautnah erleben. Zu den Höhepunkten gehörten Gymkhana-Vorführungen mit dem GranTurismo und dem Grecale Folgore, heiße Runden im GT2 Stradale und Maserati Corse GT2 sowie malerische Straßentests in den Hügeln von Modena. Ein luxuriöses Galadinner im Casa Maria Luigia des mit Michelin-Sternen ausgezeichneten Küchenchefs Massimo Bottura bildete den Abschluss der Feierlichkeiten und verband kulinarische Spitzenleistungen mit dem Vermächtnis von Maserati.

Maserati has made December an unforgettable month for enthusiasts and customers, celebrating its 110-year legacy with global events and activations. From Modena to Tokyo, Miami, and Shanghai, the brand has brought its rich history and innovation to life, unveiling new models and honoring its timeless heritage.

Starting on November 30, Maserati hosted a two-day exclusive event in Modena, Italy, the brand's historic home. Dubbed the Trident Experience, the event gathered notable guests, including members of the Maserati Italia Club, the Panini family, Ettore Maserati's descendants, and actress Matilda De Angelis.

A key highlight was the unveiling of the Maserati GranTurismo 110 ANNIVERSARIO, a special series limited to 110 units. This event also featured a grand parade of 110 Maserati vehicles, showcasing iconic models like the A6GCS Berlinetta, 1961 3500GT Spyder, and 1970 Ghibli Spyder. The parade journeyed from the Viale Ciro Menotti factory through Modena's Via Emilia, concluding at the Modena Circuit.



Am 1. Dezember feierte Maserati Japan diesen Meilenstein mit einer großen Veranstaltung im Prince Hotel in Tokio. Ein Konvoi aus 110 Maseratis fuhr von Tokio in die malerische Landschaft von Chiba und begeisterte die Teilnehmer. Takayuki Kimura, CEO von Maserati Japan, stellte den neuen GT2 Stradale vor und betonte die tiefe Verbundenheit der Marke mit den japanischen Enthusiasten. Die Veranstaltung endete mit einem spektakulären Feuerwerk, das bei den Teilnehmern einen bleibenden Eindruck hinterließ.

On December 1, Maserati Japan commemorated the milestone with a grand event at Tokyo's Prince Hotel. A convoy of 110 Maseratis toured from Tokyo to the picturesque Chiba landscape, delighting attendees. Takayuki Kimura, CEO of Maserati Japan, introduced the new GT2 Stradale and emphasized the brand's deep connection with Japanese enthusiasts. The event concluded with a spectacular fireworks display, leaving an indelible mark on the participants.

In Miami veranstaltete der Händler The Collection Maserati in Zusammenarbeit mit dem Concours Club am 5. Dezember während der Miami Design Week die GT110-Gala. Über 100 Top-Kunden und Concours-Club-Mitglieder versammelten sich zu einem Abend voller italienischer Tradition und Luxus. Die legendären Autos von Maserati, darunter der 8CTF, der MC20 Icona, der MC20 Cielo und der MCXtrema, wurden zusammen mit dem GranTurismo 110 ANNIVERSARIO präsentiert, der eine Hommage an das Vermächtnis der Marke darstellte.

In Miami, The Collection Maserati dealership collaborated with the Concours Club to host the GT110 Gala during Miami Design Week on December 5. Over 100 top clients and Concours Club members gathered for an evening of Italian tradition and luxury. Maserati's legendary cars, including the 8CTF, MC20 Icona, MC20 Cielo, and MCXtrema, were showcased alongside the GranTurismo 110 ANNIVERSARIO, which paid homage to the brand's legacy.



Am 8. Dezember feierte Maserati nicht nur sein 110-jähriges Jubiläum, sondern auch seine 20-jährige Präsenz in China. Zu den Veranstaltungen in Shanghai und Peking gehörten eine Parade durch die Straßen Shanghais und eine LED-Lichtshow an Sehenswürdigkeiten wie dem Sinar Mas Plaza. Vertreter von 108 Medienunternehmen und 38 Juroren angesehener Organisationen nahmen an den Veranstaltungen teil, die das Engagement von Maserati für Innovation und seine starke Beziehung zum chinesischen Markt hervorhoben.

On December 8, Maserati celebrated not only its 110th anniversary but also its 20-year presence in China. Events in Shanghai and Beijing included a parade through Shanghai's streets and an LED light show at landmarks like the Sinar Mas Plaza. Representatives from 108 media outlets and 38 judges from esteemed organizations attended the gatherings, which highlighted Maserati's dedication to innovation and its strong relationship with the Chinese market.



Die weltweiten Feierlichkeiten zum 110-jährigen Jubiläum von Maserati waren ein Zeugnis des fortwährenden Vermächtnisses und der Leidenschaft für Innovation. Von aufregenden Erlebnissen auf der Rennstrecke bis hin zu luxuriösen Galadinnern spiegelten die Veranstaltungen die Essenz des Erbes und der Zukunft des Trident wider. Während Maserati weiterhin Grenzen überschreitet, bleibt die Marke eine globale Ikone für italienischen Luxus und Leistung, die Enthusiasten inspiriert und neue Meilensteine für die kommenden Jahrzehnte setzt.

Maserati's 110th-anniversary celebrations around the world were a testament to its enduring legacy and passion for innovation. From thrilling on-track experiences to luxurious gala dinners, the events captured the essence of the Trident's heritage and future. As Maserati continues to push boundaries, it remains a global icon of Italian luxury and performance, inspiring enthusiasts and setting new milestones for decades to come.



Versichern Sie Ihren
Oldtimer dort, wo man
Ihre Begeisterung teilt.



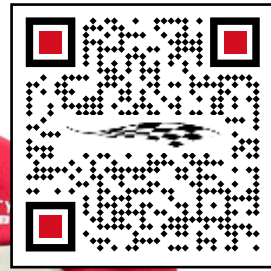
Die Allianz Oldtimerversicherung

Wir bei der Allianz verstehen Ihre Leidenschaft und sorgen dafür, dass Sie unbeschwert unterwegs sein können: mit einer maßgeschneiderten Versicherungslösung für Ihre Young- und Oldtimer. Auch für Motorräder, Traktoren und LKW.

Mehr unter allianz.de/oldtimer



ONLINE SHOP ONLINE SHOP



SHOP THE LOOK

ROLLS ROYCE

CAMARGUE

1966 stellte Rolls-Royce den zweitürigen Silver Shadow vor, der von den hauseigenen Karosseriebauern Mulliner Park Ward gebaut wurde. 1969 begannen die Planungen für den Nachfolger, wobei das Unternehmen ein kühnes und unverwechselbares Design anstrebte. Im Oktober desselben Jahres wurde eine Mulliner Park Ward-Limousine an den legendären italienischen Karosseriebauer Pininfarina in Turin geschickt, was eine unkonventionelle Zusammenarbeit außerhalb des Designteams von Rolls-Royce darstellte. Dies war jedoch nicht ihre erste Partnerschaft; Sir David Plastow, Geschäftsführer von Rolls-Royce, bemerkte später, dass Pininfarina „die Kultur von Rolls-Royce versteht“.

In 1966, Rolls-Royce introduced the two-door Silver Shadow, built by its in-house coachbuilders Mulliner Park Ward. By 1969, plans for its successor were underway, with the company aiming for a bold and distinct design. In October of that year, a Mulliner Park Ward saloon was sent to the legendary Italian coachbuilder Pininfarina in Turin, marking an unconventional collaboration outside Rolls-Royce's design team. However, this wasn't their first partnership; Sir David Plastow, Rolls-Royce's Managing Director, later remarked on Pininfarina's ability to "understand the Rolls-Royce culture."



Pininfarina zerlegte das Auto und verwendete seine Bodenplatte als Grundlage für ein neues Modell, das schließlich neben dem Mulliner Park Ward-Fahrzeug produziert werden sollte. Interessanterweise war dieser Entwurf der erste Rolls-Royce, der vollständig mit metrischen Maßen gebaut wurde. Sergio Pininfarina vertraute das Projekt Paolo Martin an, zu dessen Lebenslauf das Konzeptfahrzeug Ferrari Dino Berlinetta Competizione gehörte. Die Designvorgabe lautete: „Ein modernes und stilvolles Auto für den Fahrer und Besitzer“, das die traditionelle Eleganz von Rolls-Royce beibehält. Zu den Hauptmerkmalen gehörten eine geringere Höhe, eine größere Breite, eine stark geneigte Windschutzscheibe, gewölbte Seitenfenster (eine Premiere für Rolls-Royce) und eine lange, klare Silhouette.

Anstatt ein fertiges Design zu liefern, arbeitete Pininfarina eng mit Rolls-Royce zusammen, um das Konzept fertigzustellen. Bei ihren gemeinsamen Bemühungen legten sie den Schwerpunkt auf Einfachheit, vermieden übermäßigen Chrom und formten stattdessen die Verkleidungen so, dass ein Gefühl von Leichtigkeit entstand. Das Design des Innenraums wurde von einem Flugzeugcockpit inspiriert, mit funktionalen Schaltelementen, Präzisionsinstrumenten und intuitiven Bedienelementen. Obwohl das Design in vielerlei Hinsicht modern war, wurden ikonische Elemente wie der Kühlergrill im Stil des Pantheon beibehalten, wenn auch mit einer leichten Neigung nach vorne, was dem Auto eine unverwechselbare und kontroverse Note verlieh.

Für Mulliner Park Ward war das Projekt von entscheidender Bedeutung. Es handelte sich um das erste völlig neue Rolls-Royce-Serienmodell seit der Aufteilung des Unternehmens in die Bereiche Automobil und Luftfahrt im Jahr 1971. Der Prototyp mit dem Codenamen „Delta“ wurde im Juli 1972 vorgestellt, die endgültige Version wurde im März 1975 der Öffentlichkeit präsentiert. Das Modell wurde „Camargue“ genannt, inspiriert von der malerischen Region Camargue in Südfrankreich, was die historischen Verbindungen des Unternehmens zu dieser Gegend widerspiegelt.

Die Pressevorstellung des Camargue fand in Sizilien statt, wo mehrere Vorserienfahrzeuge vorgestellt wurden, darunter ein Mistletoe Green-Modell, das kurzzeitig vom Marketingteam von Rolls-Royce genutzt wurde. Das Design des Wagens zeichnete sich durch breite Türen für einen einfachen Einstieg, elektrisch verstellbare Vordersitzlehnen für den Zugang zum Fond und Rücksitze aus, die außergewöhnlichen Komfort und eine hervorragende Sicht boten. Im Innenraum wurden das ultraweiche „Nuella“-Leder und ein gefalteter Dachhimmel eingeführt. Die tieferen Sitze sorgten für eine hervorragende Kopffreiheit, während die Beinfreiheit im Fond für ein zweitüriges Coupé beeindruckend war. Es war auch der erste Rolls-Royce mit einer zweistufigen Klimaanlage.

Pininfarina dismantled the car, using its floorpan as the foundation for a new model, which would ultimately be produced alongside the Mulliner Park Ward vehicle. Interestingly, this design became the first Rolls-Royce built entirely with metric measurements. Sergio Pininfarina entrusted the project to Paolo Martin, whose resume included the Ferrari Dino Berlinetta Competizione concept car. The design brief called for a “modern and stylish motor car for the owner-driver,” retaining Rolls-Royce’s traditional elegance. Key features included a lower height, increased width, a sharply inclined windscreen, curved side windows (a first for Rolls-Royce), and a long, clean silhouette.

Rather than delivering a completed design, Pininfarina worked closely with Rolls-Royce to finalize the concept. Their combined efforts emphasized simplicity, avoiding excessive chrome and instead shaping panels to create a sense of lightness. Inside, the design was inspired by an aircraft cockpit, with functional switchgear, precision instruments, and intuitive controls. While modern in many aspects, iconic elements like the Pantheon Grille were retained, albeit with a slight forward tilt, giving the car a distinctive and controversial edge.

For Mulliner Park Ward, the project was pivotal. It represented the first entirely new Rolls-Royce production model since the company’s 1971 split into automotive and aerospace divisions. The prototype, codenamed “Delta,” debuted in July 1972, with the final version revealed to the public in March 1975. The model was named “Camargue,” inspired by the picturesque Camargue region in southern France, reflecting the company’s historical ties to the area.

The Camargue’s press launch took place in Sicily, showcasing several pre-production cars, including a Mistletoe Green example used briefly by Rolls-Royce’s marketing team. The car’s design featured wide doors for easy entry, electrically adjustable front seatbacks for access to the rear, and rear seating that offered exceptional comfort and visibility. The interior introduced ultra-soft ‘Nuella’ leather and a pleated roof lining. Lower seats ensured excellent headroom, while rear legroom was impressive for a two-door coupe. It was also the first Rolls-Royce to feature a dual-level air conditioning system.





In mechanischer Hinsicht entsprach der Camargue der Philosophie von Rolls-Royce, die Fahrzeuge kontinuierlich zu verbessern. Er wurde von einem 6,75-Liter-V8-Motor aus Aluminium angetrieben, der mit einem Dreigang-Automatikgetriebe gekoppelt war. Das Fahrgestell verfügte über Einzelradaufhängung und automatische Höhenkontrolle und bot so den für die Marke typischen „Magic Carpet Ride“. Der Preis war fast doppelt so hoch wie der des Silver Shadow, dafür bot er überlegene Leistung, Sicherheit und Komfort.

Der Camargue wurde insbesondere so konzipiert, dass er strenge neue globale Sicherheitsstandards erfüllt, und verfügt über eine widerstandsfähige Karosserie, energieabsorbierende Innenräume und Sicherheitsgurte für alle vier Sitze. Dasselbe Auto bestand strenge amerikanische Sicherheitstests, einschließlich der Standards für Seitenaufprall, Heckaufprall, Dach und Frontalaufprall.

Von 1975 bis 1978 wurde das Fahrzeug im Werk von Mulliner Park Ward im Norden Londons hergestellt, bevor es in das Rolls-Royce-Werk in Crewe verlegt wurde. Trotz seiner Exklusivität – in 12 Jahren wurden nur 529 Einheiten produziert – gewann er eine treue Anhängerschaft, insbesondere in den Vereinigten Staaten, auf die 75 % der Verkäufe entfielen. Heute ist der Camargue bei Sammlern sehr begehrt und wird für seine Seltenheit, Eleganz und technische Innovation gefeiert.

Mechanically, the Camargue adhered to Rolls-Royce's philosophy of continual refinement. It was powered by a 6.75-liter aluminum V8 engine paired with a three-speed automatic transmission. The chassis incorporated independent suspension and automatic height control, delivering the brand's signature "Magic Carpet Ride." Priced nearly double that of the Silver Shadow, it offered superior performance, safety, and comfort.

Notably, the Camargue was designed to meet strict new global safety standards, featuring a resilient bodyshell, energy-absorbing interiors, and seatbelts for all four seats. The same car passed rigorous American safety tests, including side, rear, roof, and frontal collision standards.

From 1975 to 1978, production was based at Mulliner Park Ward's north London facility, before moving to Rolls-Royce's factory in Crewe. Despite its exclusivity—only 529 units were produced over 12 years—it gained a loyal following, particularly in the United States, which accounted for 75% of sales. Today, the Camargue is highly sought after by collectors, celebrated for its rarity, elegance, and technical innovation. further adjustments!

MOTORWORLD

G R O U P

EVENTS+ VERANSTALTUNGEN

2025

IMMERSIVE EXPERIENCE AUSSTELLUNG:

LEONARDO DA VINCI,

MUSICALS,

MOTORTREFFS,

RETRO CLASSICS,

WARM-UPS,

SUPERBOWL PARTIES,

HOCHZEITSSCHMIEDE/HOCHZEITSMESSE,

MUSICALS,

AND MANY MORE...



<https://motorworld.de/events/>

KALENDER - CALENDAR - TIMETABLE



STUTTGART KÖLN MÜNCHEN BERLIN RÜSSELSHEIM HERTEN METZINGEN LUXEMBOURG ZÜRICH MALLORCA BULGARIA

MOBILITY SPEED LIFESTYLE

**AUTO-
MOBILIA**
MÜNCHEN



Sonntag, 21. Februar 2025
von 10 bis 18 Uhr

- Markt für Automobile, Literatur, Ersatzteile, Modellautos & vieles Mehr
- Vermarktungsfläche für Gebrauchtwagen



Hier geht's zur Anmeldung
für Aussteller

Am Ausbesserungswerk 8, 80939 München

**MOTOR
TREFF**
SAISONAUFTAKT
Markenoffenes Treffen



Sonntag, 27. April 2025
von 10 bis 16 Uhr

- **Sonderausstellung: Back to Future**
Innovationen der Automobil-Geschichte
- **Hallendurchfahrt**
Während der Veranstaltung
Anmeldung zur Durchfahrt über QR-Code



Hier geht's zur Anmeldung

Am Ausbesserungswerk 8, 80939 München

TOP AUKTIONEN 2025



Ferrari dominiert seit langem die Welt der Auktionen für Luxusautos und erzielte sowohl 2024 als auch 2023 die beiden höchsten Verkaufszahlen. Zuvor musste man jedoch bis ins Jahr 2018 zurückblicken, um einen Ferrari zu finden, der den höchsten Auktionsverkauf erzielte. Trotz dieser bemerkenswerten Serie wird sich 2025 vermutlich eine Verschiebung ergeben, da eine andere Marke als Ferrari voraussichtlich den Spitzenplatz einnehmen wird.

Ein weiterer bemerkenswerter Trend ist die sich verändernde Dynamik zwischen Live- und Online-Auktionen. Während Online-Auktionen in den letzten Jahren volumenmäßig führend waren, übertrafen sie Live-Auktionen erst 2024 in Bezug auf den Gesamtwert. Dieser Vorsprung könnte jedoch nur von kurzer Dauer sein. Analysten sagen voraus, dass Live-Auktionen 2025 wieder ihre Führungsposition beim Transaktionswert einnehmen werden, sofern es nicht zu einem deutlichen Anstieg bei privaten Auktionen kommt. Derzeit machen private Auktionen, bei denen die Verkaufspreise nicht öffentlich bekannt gegeben werden, etwa 10 Prozent des Marktes für Live-Auktionen aus.

Die sich entwickelnde Auktionslandschaft unterstreicht die Rückkehr zum traditionellen Reiz von Live-Auktionen, bei denen Exklusivität und persönliche Gebote eine einzigartige Atmosphäre schaffen, die von Online-Plattformen nicht erreicht werden kann. Während sich die Branche anpasst, werden alle Augen auf die Auktionssaison 2025 gerichtet sein, um zu sehen, wie sich diese Veränderungen auswirken und welche Marke die Krone als Top-Verkauf des Jahres für sich beanspruchen wird.

*Lamborghini unveiled its latest masterpiece, the **Temerario**, to European audiences in late November during an exclusive series of events in London. Following its global debut at Monterey Car Week in the United States in August 2024, this was the first opportunity for many enthusiasts to experience the Temerario up close. The five-night celebration, held at Ladbroke Hall, a historic mot Ferrari has long dominated the world of high-end car auctions, taking the top two highest sales in both 2024 and 2023. However, prior to this, one would have to look back to 2018 to find a Ferrari achieving the highest auction sale. Despite this remarkable run, 2025 is poised to see a shift, with a marque other than Ferrari predicted to secure the top spot.*

Another notable trend is the changing dynamics between live and online auctions. While online auctions have led in volume over the past few years, they only surpassed live auctions in terms of total value transacted in 2024. However, this lead may be short-lived. Analysts predict that live auctions will regain their position as the leaders in value transacted in 2025, barring a significant increase in private auctions. Currently, private auctions—which do not publicly disclose sale prices—account for approximately 10 percent of the live auction market. The evolving auction landscape highlights a return to the traditional appeal of live auctions, where exclusivity and in-person bidding create a unique atmosphere that remains unmatched by online platforms. As the industry adapts, all eyes will be on the 2025 auction season to see how these shifts play out and which marque will claim the crown as the top sale of the year.

1957 CHEVROLET CORVETTE SS PROJECT XP-64

RM SOTHEBY'S / 27. & 28. FEB.

\$ 5.000.000 - \$7.000.000



Die 1957 erstmals vorgestellte Chevrolet Corvette SS gilt als bahnbrechender experimenteller Rennwagen und als Zeugnis der Vision von Zora Arkus-Duntov. Das als Projekt XP-64 bekannte Fahrzeug war Chevrolets erster speziell für den Rennsport entwickelter Wagen mit einer leichten Magnesiumkarosserie, einem 283-Kubikzoll-V8-Motor mit Ramjet-Einspritzung und einem aerodynamischen Design. Mit einem Gewicht von nur 1.850 Pfund verfügte er über ein beeindruckendes Leistungsgewicht und über 300 PS.

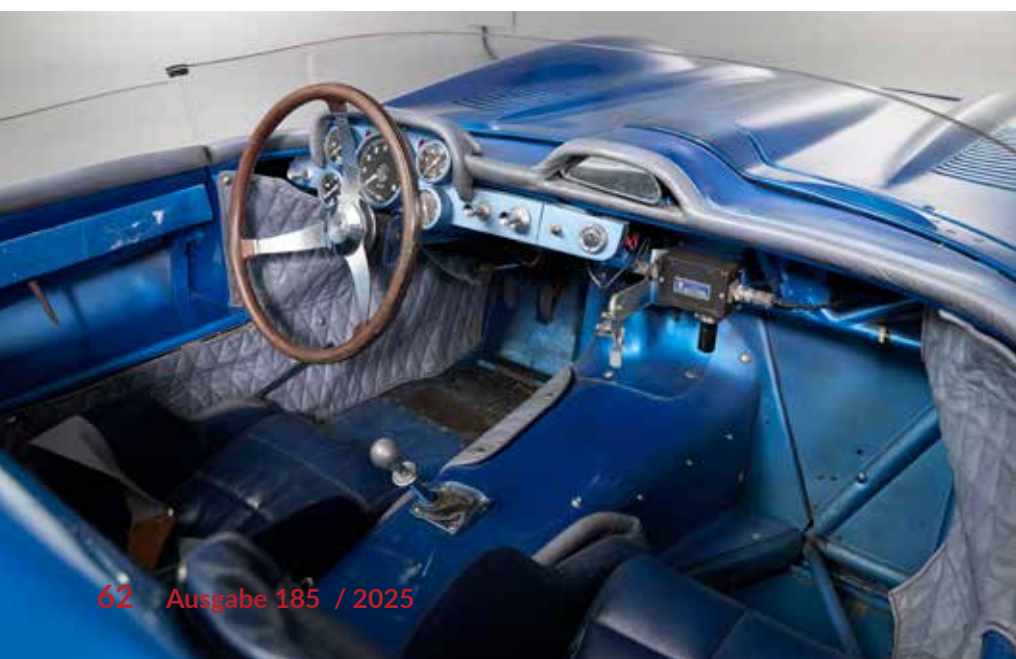
Arkus-Duntov, ein in Belgien geborener Ingenieur und Rennsportbegeisterter, kam 1953 zu Chevrolet mit dem Ziel, die Corvette in ein echtes Hochleistungsfahrzeug zu verwandeln. Er schlug den Bau der Corvette SS vor, nachdem Harley Earl, der Konstrukteur der Corvette, vorgeschlagen hatte, einen Jaguar D-Type für den Rennsport umzubauen. Es wurden zwei Prototypen gebaut: ein fertiges Rennfahrzeug und ein Testfahrzeug.

Die Corvette SS debütierte 1957 bei den 12 Stunden von Sebring, hatte jedoch mit mechanischen Herausforderungen zu kämpfen. Trotz ihrer kurzen Rennkarriere aufgrund des Rückzugs von GM aus dem Motorsport bleibt die Corvette SS eine bahnbrechende Errungenschaft. Sie verkörperte Innovation mit ihren fortschrittlichen Materialien, technischer Präzision und einer schnellen Entwicklungszeit von nur fünf Monaten. Heute bietet dieser ikonische Rennwagen die seltene Gelegenheit, ein Stück Chevrolet- und Motorsportgeschichte zu besitzen.

The Chevrolet Corvette SS, first revealed in 1957, stands as a groundbreaking experimental race car and a testament to Zora Arkus-Duntov's vision. Known as Project XP-64, it was Chevrolet's first purpose-built race car, featuring a lightweight magnesium body, a 283-cubic-inch V-8 engine with Ramjet fuel injection, and an aerodynamic design. Weighing just 1,850 pounds, it boasted an impressive power-to-weight ratio and over 300 horsepower.

Arkus-Duntov, a Belgian-born engineer and racing enthusiast, joined Chevrolet in 1953 with a focus on transforming the Corvette into a true performance vehicle. He proposed building the Corvette SS after Harley Earl, the Corvette's designer, suggested modifying a Jaguar D-Type for racing. Two prototypes were built: a finished competition car and a test mule.

The Corvette SS debuted at the 1957 12 Hours of Sebring but faced mechanical challenges. Despite its short racing career due to GM's withdrawal from motorsports, the Corvette SS remains a landmark achievement. It embodied innovation with its advanced materials, engineering precision, and rapid development timeline of just five months. Today, this iconic race car offers a rare opportunity to own a piece of Chevrolet and motorsport history.



1954 MERCEDES-BENZ W 196 R STROMLINIENWAGEN

RM SOTHEBY'S / 1. FEB.

APROX. \$ 50.000.000



Die Bewertung eines legendären Rennwagens erfordert die Untersuchung seines Designs, seiner Technik, seiner Rennerfolge, seiner Siege und der Fahrer, die ihn zu einer Ikone gemacht haben. Auch sein Leben nach dem Rennsport, sein aktueller Zustand und seine schiere Präsenz tragen zu seinem Mythos bei. Der Mercedes-Benz W 196 R Stromlinienwagen von 1954, Chassis 00009/54, ist ein Beispiel für Brillanz in allen Dimensionen. Seine Geschichte umfasst das Genie des Ingenieurs Rudolf Uhlenhaut, die Dominanz von Juan Manuel Fangio, das Versprechen von Stirling Moss und das Vermächtnis von Tony Hulman.

Der W 196 R wurde unter der visionären Führung von Uhlenhaut entwickelt und zeichnete sich durch fortschrittliche Technik aus, darunter ein Space-Frame-Chassis, desmodromische Ventile und eine Benzineinspritzung. Das Auto wurde für die neuen Vorschriften der Formel 1 entwickelt und debütierte mit einer stromlinienförmigen Karosserie und war sofort erfolgreich. Fangio, der bereits ein Champion war, festigte sein Vermächtnis mit Siegen in Reims und auf dem Nürburgring und fuhr mit dem W 196 R 1954 zum Sieg. Stirling Moss, damals ein aufstrebendes Talent, schloss sich 1955 dem Team an und brachte weitere Anerkennung.

Das Chassis 00009/54 wurde erstmals beim Großen Preis von Buenos Aires 1955 eingesetzt, gesteuert von Fangio, und zeigte das unermüdliche Streben von Mercedes-Benz nach Innovation. Dieses Auto trug zur Dominanz des Teams bei, die in Fangios aufeinanderfolgenden Meisterschaftssiegen gipfelte. Der W 196 R ist ein wahres Meisterwerk des Designs und der Ingenieurskunst und bleibt eine der berühmtesten Ikonen des Motorsports. Er steht für eine Ära, in der Mercedes-Benz den Grand-Prix-Rennsport mit technischer Exzellenz und unübertroffenem Fahrertalent neu definierte.

Evaluating a legendary racing car requires examining its design, engineering, racing pedigree, victories, and the drivers who made it iconic. Its post-racing life, current condition, and sheer presence also contribute to its legend. The 1954 Mercedes-Benz W 196 R Stromlinienwagen, chassis 00009/54, exemplifies brilliance across all dimensions. Its story spans the genius of engineer Rudolf Uhlenhaut, the dominance of Juan Manuel Fangio, the promise of Stirling Moss, and the legacy of Tony Hulman.

Developed under Uhlenhaut's visionary leadership, the W 196 R featured advanced engineering, including a space-frame chassis, desmodromic valves, and fuel injection. Designed for Formula One's new regulations, the car debuted with a streamlined body and delivered immediate success. Fangio, already a champion, cemented his legacy with victories at Reims and Nürburgring, driving the W 196 R to win the 1954 championship. Stirling Moss, then an emerging talent, joined the team for 1955, bringing further acclaim. Chassis 00009/54 first competed at the 1955 Buenos Aires Grand Prix, piloted by Fangio, showcasing Mercedes-Benz's relentless pursuit of innovation. This car contributed to the team's dominance, culminating in Fangio's consecutive championship wins. A true masterpiece of design and engineering, the W 196 R remains one of motorsport's most celebrated icons, representing an era when Mercedes-Benz redefined grand prix racing with technical excellence and unmatched driver talent.

Luigi Chinetti, in den USA ein Synonym für Ferrari, begann seine Karriere mit 14 Jahren als Mechaniker und arbeitete später bei Alfa Romeo, wo er Enzo Ferrari kennenlernte. Als erfahrener Langstreckenrennfahrer nahm Chinetti von 1932 bis 1953 an Rennen in Le Mans teil und errang 1932 und 1933 Siege für Alfa Romeo sowie 1949 den ersten Sieg für Ferrari. Nach dem Zweiten Weltkrieg zog Chinetti in die USA, wurde 1950 Staatsbürger und baute die Präsenz von Ferrari in Nordamerika auf, wo er schließlich 1957 das North American Racing Team (NART) gründete. NART erzielte immense Erfolge im Sportwagenrennsport und setzte zahlreiche Ferraris ein, darunter den legendären 250 LM.

Der 1963 erstmals vorgestellte Ferrari 250 LM war eine Mittelmotor-Innovation, die für Rennen der GT-Klasse entwickelt wurde. Unter den 32 produzierten Fahrzeugen stach Chassis 5893 besonders hervor. Er wurde von NART für das 24-Stunden-Rennen von Le Mans 1965 angemeldet und von Masten Gregory und Jochen Rindt gefahren. Trotz der harten Konkurrenz durch Ford- und Ferrari-Prototypen errang Chassis 5893 den Sieg, nachdem es Herausforderungen wie Nebel und Fahrerwechsel gemeistert hatte. Dieser Sieg war Ferraris sechster Triumph in Folge in Le Mans und zugleich der letzte Gesamtsieg des Unternehmens bei diesem legendären Rennen.

Das Chassis 5893 wird dafür gefeiert, dass es seinen ursprünglichen Antriebsstrang beibehalten hat, was durch die Stempel der technischen Abnahme bestätigt wird. Mit 54 Jahren Pflege in einer Hand steht es als Symbol für Ferraris Dominanz in Le Mans und das Rennsport-Erbe von NART und repräsentiert eines der geschichtsträchtigsten Autos der Automobilgeschichte.

Luigi Chinetti, synonymous with Ferrari in the U.S., began his career as a mechanic at 14 and later worked with Alfa Romeo, where he met Enzo Ferrari. A skilled endurance racer, Chinetti competed in Le Mans from 1932 to 1953, achieving victories for Alfa Romeo in 1932 and 1933 and Ferrari's first win in 1949. Post-WWII, Chinetti moved to the U.S., became a citizen in 1950, and established Ferrari's North American presence, eventually forming the North American Racing Team (NART) in 1957. NART achieved immense success in sports car racing, fielding numerous Ferraris, including the legendary 250 LM.

The Ferrari 250 LM, first introduced in 1963, was a mid-engine innovation designed for GT-class racing. Among the 32 produced, chassis 5893 emerged as a standout. Entered by NART in the 1965 24 Hours of Le Mans, it was piloted by Masten Gregory and Jochen Rindt. Despite tough competition from Ford and Ferrari prototypes, chassis 5893 claimed victory after overcoming challenges, including fog and driver changes. Its win marked Ferrari's sixth consecutive triumph at Le Mans and remains its last overall victory at the iconic race.

Chassis 5893 is celebrated for retaining its original drivetrain, verified by scrutineering stamps. With 54 years of single-owner care, it stands as a symbol of Ferrari's dominance at Le Mans and NART's racing legacy, representing one of the most storied cars in automotive history.



1964 FERRARI 250 LM BY SCAGLIETTI

RM SOTHEBY'S / 4. & 5.FEB.

APROX. € 25.000.000



1970 FERRARI 512 M
RM SOTHEBY'S / 4. & 5.FEB.

€ 9.000.000 - € 12.000.000



Als die Vorschriften der Gruppe 6 1968 geändert wurden, um die Motoren auf 3,0 Liter zu begrenzen, entschied sich Ferrari zunächst dagegen. Bis 1969 erlaubte eine Gesetzeslücke Porsche, mit dem 917 zu dominieren. Mit der Finanzierung durch die teilweise Übernahme von Fiat entwickelte Enzo Ferrari den 512 S, um in der Saison 1970 anzutreten. Es wurden nur 25 Fahrzeuge gebaut, die von einem 5,0-Liter-V12-Motor mit 552 PS angetrieben wurden. Die Homologation wurde gerade noch rechtzeitig für die 24 Stunden von Daytona erreicht.

Das in Gelb lackierte Chassis 1030 wurde 1970 an Ecurie Francorchamps verkauft. Es debütierte bei den 1000 km von Spa, belegte den 8. Gesamtrang und später den 5. Platz bei den 24 Stunden von Le Mans. Im Herbst desselben Jahres tauchte es in Steve McQueens Film „Le Mans“ auf, bevor es in Südafrika und Amerika an Rennen teilnahm, darunter die 24 Stunden von Daytona, wo es aufgrund von Öldruckproblemen vorzeitig aus dem Rennen ausschied.

1971 wurde Chassis 1030 auf die „M“-Spezifikationen aufgerüstet und mit einem leichteren, leistungstärkeren Motor mit 610 PS und verbesserter Aerodynamik ausgestattet. Er nahm erneut an Le Mans teil, schied jedoch aufgrund eines Getriebebeschadens vorzeitig aus. Er errang jedoch den Sieg in Zandvoort und belegte den 4. Platz in Watkins Glen, bevor er seine Rennkarriere beendete.

Später gehörte das Chassis 1030 prominenten Sammlern, darunter Lord Anthony Bamford, der mehrere Siege in der MN GT Championship errang. Es ist ein sehr gut erhaltenes Exemplar des Ferrari 512 M. 2005 von Ferrari Classiche zertifiziert, trägt es noch immer seine Lackierung von 1971 und gilt als eines der schönsten Exemplare seiner Art.

When the Group 6 regulations were changed in 1968 to limit engines to 3.0 liters, Ferrari initially opted out. A legal loophole allowed Porsche to dominate with the 917 through 1969. With financing secured by a partial takeover of Fiat, Enzo Ferrari developed the 512 S to compete in the 1970 season. Only 25 cars were built, powered by a 552bhp 5.0-liter V12 engine. Homologation was achieved just in time for the Daytona 24 Hours.

Chassis 1030, painted yellow, was sold to Ecurie Francorchamps in 1970. It made its debut at the 1000 km of Spa, finishing 8th overall, and later took 5th place at the 24 Hours of Le Mans. In the fall of the same year, it appeared in Steve McQueen's film "Le Mans" before competing in races in South Africa and America, including the 24 Hours of Daytona, where it was forced to retire from the race due to oil pressure problems.

In 1971, chassis 1030 was upgraded to the 'M' specifications, with a lighter, more powerful 610bhp engine and improved aerodynamics. It competed at Le Mans again, but retired due to gearbox failure. However, it took victory at Zandvoort and finished 4th at Watkins Glen before retiring from racing.

The 1030 chassis later belonged to prominent collectors, including Lord Anthony Bamford, who won several races in the MN GT Championship. It is a very well-preserved example of the Ferrari 512 M. Certified by Ferrari Classiche in 2005, it still bears its 1971 livery and is considered one of the most beautiful examples of its kind.

1966 FORD GT40 MK II
RM SOTHEBY'S / 27. & 28..FEB.
\$8,000,000 - \$11,000,000



Das Chassis P/1032 wurde am 5. November 1965 als unfertiger GT40 Mk II an Shelby American ausgeliefert. In Weiß mit einer flachen schwarzen Nase wurde es nach Florida verschifft, um das Chassis GT/107 im Rennprogramm zu ersetzen. P/1032 debütierte 1966 bei den 12 Stunden von Sebring, gefahren von Walt Hansgen und Mark Donohue für Holman-Moody. Hansgen, ein erfahrener SCCA-Champion, und Donohue, ein Ingenieur mit Abschluss und aufstrebender Motorsportstar, qualifizierten sich für den 4. Platz. Sie belegten den 2. Platz in der Gesamtwertung, hinter dem Siegerfahrzeug von Shelby American.

Nach Sebring wurde P/1032 in Arizona und Kalifornien getestet, bevor es für Le Mans vorbereitet wurde, wo es in der Farbe Emberglo mit weißen Streifen lackiert wurde. Tragischerweise verstarb Hansgen nach einem Testunfall, was dazu führte, dass Paul Hawkins zusammen mit Donohue am Rennen teilnahm. Le Mans erwies sich für P/1032 als Herausforderung, da das Auto schon früh unter mechanischen Problemen litt und während des Rennens seinen Heckbereich verlor. Trotz aller Bemühungen schieden Donohue und Hawkins nach nur 12 Runden aus.

Das GT40-Programm von Ford erlangte legendären Status, indem es 1966 den Sieg in Le Mans errang und zukünftige Generationen durch Meilensteine wie den Sieg des Ford GT in Le Mans 2016 und den Film *Ford gegen Ferrari* inspirierte. Als einer von nur acht gebauten Mk II ist P/1032 ein Zeugnis der Total-Performance-Ära von Ford, in der er mit namhaften Fahrern auf den größten Rennstrecken der Welt antrat. P/1032 wurde kürzlich in seiner Le-Mans-Konfiguration von 1966 restauriert und bietet die seltene Gelegenheit, einen echten, wettbewerbsorientierten GT40 zu besitzen – eine wahre Ikone der Automobilgeschichte.

Chassis P/1032 was delivered to Shelby American on 5 November 1965 as an unfinished GT40 Mk II. Completed in white with a flat black nose, it was shipped to Florida to replace chassis GT/107 in the race program. P/1032 debuted at the 1966 12 Hours of Sebring, driven by Walt Hansgen and Mark Donohue for Holman-Moody. Hansgen, a seasoned SCCA champion, and Donohue, an engineering graduate and rising motorsport star, qualified 4th. They finished 2nd overall, behind Shelby American's winning entry.

Following Sebring, P/1032 underwent testing in Arizona and California before preparation for Le Mans, where it was painted Emberglo with white stripes. Tragically, Hansgen passed away after a testing accident, leading to Paul Hawkins joining Donohue for the race. Le Mans proved challenging for P/1032, which suffered early mechanical issues and famously lost its tail section mid-race. Despite their efforts, Donohue and Hawkins retired after covering just 12 laps.

*Ford's GT40 program achieved legendary status, capturing the 1966 Le Mans victory and inspiring future generations through milestones like the 2016 Ford GT Le Mans win and the film *Ford v Ferrari*. As one of just eight Mk IIs built, P/1032 is a testament to Ford's Total Performance era, racing on motorsport's grandest stages with notable drivers. Recently restored to its 1966 Le Mans configuration, P/1032 offers a rare opportunity to own a genuine, competition-driven GT40—a true icon of automotive history.*





1908 MERCEDES 17.3-LITER 150 HP „BROOKLAND“
RM SOTHEBY'S / 27. & 28..FEB.
\$7,000,000 - \$9,000,000



1906 entwickelte Mercedes den „Brookland“, ein bahnbrechendes Wettbewerbsmodell, das nach seinem Erfolg auf der englischen Rennstrecke Brooklands benannt wurde. Das Auto erreichte bereits im ersten Jahr Rekordgeschwindigkeiten und entwickelte sich bis 1908 zu einem einzigartigen Kraftpaket mit einem gewaltigen 17,3-Liter-Motor mit 150 PS. Otto Salzer fuhr damit zum Sieg beim prestigeträchtigen Semmering Hill Climb in Österreich und stellte dabei dauerhafte Rekorde auf.

Nach dem Einsatz in Europa wurde das Auto nach Australien exportiert, wo es prominente Besitzer hatte und weiterhin bei Rennen eingesetzt wurde. In den 1940er Jahren wurde es restauriert und später von David Gray Jr. in Kalifornien erworben, bevor es 1964 in das Indianapolis Motor Speedway Museum kam.

Mit seiner bemerkenswerten Originalität und mechanischen Brillanz ist dieser Rennwagen nach wie vor ein Höhepunkt der frühen Motorsporttechnik. Der kürzlich wieder in Betrieb genommene Brookland ist ein Beispiel für die beispiellose Innovationskraft und den Erfolg von Mercedes während der „Ära des Blechs“ und verkörpert das Vermächtnis der leistungsstarken Grand-Prix-Fahrzeuge.

In 1906, Mercedes developed the “Brookland,” a groundbreaking competition model named after its success at England’s Brooklands circuit. Achieving record speeds in its debut year, the car evolved into a one-of-a-kind powerhouse by 1908, with a massive 17.3-liter, 150-horsepower engine. Otto Salzer drove it to victory at Austria’s prestigious Semmering Hill Climb, setting enduring records.

After competing in Europe, the car was exported to Australia, where it passed through prominent owners and remained active in races. By the 1940s, it was restored and later acquired by David Gray Jr. in California, before joining the Indianapolis Motor Speedway Museum in 1964.

Boasting remarkable originality and mechanical brilliance, this works racer remains a pinnacle of early motorsport engineering. Recently recommissioned, the Brookland exemplifies the unparalleled innovation and success of Mercedes during the Brass Era, embodying the legacy of high-performance Grand Prix vehicles.

1991 BENETTON B191 FORMULA 1
RM SOTHEBY'S / 27. & 28..FEB.
\$600,000 - \$800,000



Michael Schumacher debütierte 1991 in der Formel 1 bei Benetton-Ford und ersetzte Roberto Moreno für die letzten sechs Rennen. Sein Potenzial war offensichtlich, da er beim Großen Preis von Italien, Portugal und Spanien Punkte holte. In seiner ersten vollständigen Saison 1992 fuhr Schumacher mit Martin Brundle als Teamkollegen. Beide fuhren in den ersten drei Rennen der Saison den Benetton B191, bevor der B192 eingeführt wurde.

Schumacher fuhr mit dem Chassis B191-08 beim Großen Preis von Südafrika auf den vierten Platz und sicherte sich damit frühzeitig Meisterschaftspunkte. Brundle setzte dasselbe Auto beim Großen Preis von Mexiko und beim Großen Preis von Brasilien ein, erzielte starke Leistungen in der Qualifikation, musste aber während der Rennen Rückschläge hinnehmen. Der B191-08 wurde nach Brasilien ausgemustert und später von Sammlern erworben. Seitdem wird er bei prestigeträchtigen Veranstaltungen ausgestellt, unter anderem im Indianapolis Motor Speedway Museum.

Schumachers Benetton-Jahre markierten den Beginn seiner legendären Karriere, die in sieben Weltmeisterschaften gipfelte und seinen Status als einer der größten Fahrer der Formel 1 festigte.

Michael Schumacher debuted in Formula One in 1991 with Benetton-Ford, replacing Roberto Moreno for the final six races. His promise was evident, scoring points at the Italian, Portuguese, and Spanish Grands Prix. Schumacher's first full season in 1992 saw him race with Martin Brundle as his teammate, both driving the Benetton B191 for the season's first three races before the B192 was introduced.

Schumacher drove chassis B191-08 to 4th place at the South African Grand Prix, securing early championship points. Brundle used the same car in the Mexican and Brazilian Grands Prix, achieving strong qualifying performances but facing setbacks during the races. The B191-08 was retired after Brazil and later acquired by collectors. It has since been displayed at prestigious events, including the Indianapolis Motor Speedway Museum.

Schumacher's Benetton years marked the beginning of his legendary career, which culminated in seven world championships, solidifying his status as one of F1's greatest drivers.

ASTON MARTIN VALHALLA

Der Valhalla von Aston Martin, der erste serienmäßige Mittelmotor-Hybrid-Supersportwagen der Marke, stellt eine bemerkenswerte Verschmelzung von Formel-1®-Technologie, Design und aufregender Fahrdynamik dar. Da sich die Entwicklung in einem fortgeschrittenen Stadium befindet, werden nun alle Details dieses Meilensteinfahrzeugs enthüllt.

Der Valhalla stellt für Aston Martin mehrere „Neuheiten“ dar und markiert eine Weiterentwicklung in den Bereichen Technik und Design. Es ist der erste Plug-in-Hybrid des Unternehmens mit einer dedizierten EV-Reihe und das Debüt eines maßgeschneiderten 4,0-Liter-Twin-Turbo-V8-Boxermotors, dem leistungsstärksten V8, der je in einem Aston Martin verbaut wurde. Das Auto verfügt außerdem über ein völlig neues 8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DCT) mit integriertem E-Motor und elektronischem Hinterachsdifferenzial (E-Diff).

Aston Martin's Valhalla, the brand's first series-production mid-engine hybrid supercar, represents a remarkable fusion of Formula 1® technology, design, and exhilarating driving dynamics. With development in its advanced stages, full details of this milestone vehicle are now unveiled.

Valhalla introduces several "firsts" for Aston Martin, marking its evolution in engineering and design. It is the company's first plug-in hybrid with a dedicated EV range and the debut of a bespoke 4.0-liter twin-turbo flat-plane crank V8 engine, the highest-performing V8 ever fitted to an Aston Martin. The car also features an all-new 8-speed Dual Clutch Transmission (DCT) with an integrated e-motor and electronic rear differential (E-diff).





Der Supersportwagen präsentiert eine kühne Designsprache, die die charakteristischen klaren Linien von Aston Martin mit innovativer aktiver Aerodynamik verbindet. Das in Zusammenarbeit mit Aston Martin Performance Technologies (AMPT) entwickelte Design basiert auf Erkenntnissen aus der Formel 1®, um die Grenzen der Supersportwagen-Leistung auf der Straße und auf der Rennstrecke zu erweitern.

Adrian Hallmark, CEO von Aston Martin, hebt Valhalla als Symbol für die Zukunft der Marke hervor: „Vor vier Jahren haben wir uns auf den Weg gemacht, Aston Martin zu transformieren, indem wir seine unübertroffene Luxustradition mit modernster F1®-Technologie und -Leistung verbinden. Mit dem Valhalla liefern wir einen fahrerorientierten Supersportwagen, der die Leistung eines Hypercars bietet, aber dennoch praktisch und angenehm auf der Straße zu fahren ist. Es ist ein einzigartiges Angebot, das Eleganz und Spannung vereint.“

Die technischen Daten des Valhalla wurden verfeinert, um eine erstklassige Leistung zu erzielen. Sein Hybridantrieb erzeugt eine kombinierte Leistung von ****1.079 PS** und **1.100 Nm Drehmoment****, mit einem ****828 PS starken V8-Motor****, der mit drei Elektromotoren gekoppelt ist. Zwei dieser Motoren treiben die Vorderachse an und leisten zusätzliche 251 PS. Die Leistung des Motors von ****207 PS pro Liter**** ist die höchste aller Verbrennungsmotoren von Aston Martin.

Dieser Antriebsstrang ermöglicht eine erstaunliche Leistung: ****0-100 km/h (0-62 mph) in 2,5 Sekunden**** und eine Höchstgeschwindigkeit von ****350 km/h (217 mph)****. Die Kraftübertragung erfolgt über das neue 8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, das blitzschnelle Gangwechsel für ein aufregendes Fahrerlebnis ermöglicht.

The supercar introduces a bold design language, blending Aston Martin's signature clean lines with innovative active aerodynamics. Developed in collaboration with Aston Martin Performance Technologies (AMPT), the design incorporates insights from Formula 1® to push the boundaries of supercar performance on both road and track.

Aston Martin CEO Adrian Hallmark highlights Valhalla as a symbol of the brand's future: "Four years ago, we embarked on a journey to transform Aston Martin by pairing its unmatched luxury heritage with cutting-edge F1® technology and performance. With the Valhalla, we deliver a driver-focused supercar that offers hypercar performance yet remains practical and enjoyable on the road. It's a unique proposition that exemplifies elegance and excitement."

*Valhalla's specifications have been refined to deliver best-in-class performance. Its hybrid powertrain generates a combined ****1,079PS and 1,100Nm of torque****, featuring an ****828PS V8 engine**** paired with three electric motors. Two of these motors drive the front axle, contributing an additional 251PS. The engine's ****207PS per liter**** output is the highest of any Aston Martin internal combustion engine.*

*This powertrain enables astonishing performance: ****0-100km/h (0-62mph) in 2.5 seconds**** and a top speed of ****350km/h (217mph)****. Power is transmitted via the new 8-speed DCT, delivering lightning-fast gear changes for a thrilling driving experience.*



Mit dem Know-how des revolutionären Aston Martin Valkyrie erreicht der Valhalla bei 240 km/h (149 mph) einen Abtrieb von über **600 kg** und behält bei Höchstgeschwindigkeit Stabilität und Kontrolle bei. Sein aktives Aerodynamiksystem passt den Winkel der vorderen und hinteren Kotflügel an, um den Abtrieb auszugleichen, und erhöht so das Vertrauen des Fahrers unter verschiedenen Bedingungen.

Die dynamischen Systeme des Valhalla werden durch die **Integrated Vehicle Dynamics Control (IVC)** gesteuert, die Federung, Bremsen, Lenkung, Antriebsstrang und Aerodynamik für Spitzenleistungen optimiert. Das Auto bietet vier vom Fahrer wählbare Modi – **Pure EV, Sport, Sport+ und Race** – die jeweils auf ein bestimmtes Fahrerlebnis abgestimmt sind.

Im Rennmodus wird der **aktive hintere T-Wing** um 255 mm angehoben, um den Abtrieb zu erhöhen, während ein verdeckter **aktiver Frontflügel** den Luftstrom zur Reduzierung des Luftwiderstands und zur Stabilisierung steuert. Das System umfasst auch ein automatisches DRS (Drag Reduction System) und fungiert bei starkem Bremsen als Luftbremse, um ein gleichmäßiges Fahrverhalten zu gewährleisten.

Trotz seiner Rennstrecken-Tauglichkeit behält der Valhalla den für Aston Martin typischen Luxus und Bedienkomfort bei. Jeder Modus geht nahtlos in den nächsten über und sorgt so für ein intuitives und fesselndes Fahrerlebnis. Das Fahrzeug startet im leisen EV-Modus und schaltet automatisch in den Sportmodus, wenn die Batterie leer ist, um die Effizienz und Leistung zu maximieren.

*Borrowing expertise from the revolutionary Aston Martin Valkyrie, Valhalla achieves over **600kg** of downforce at 240km/h (149mph), maintaining stability and control at its maximum speed. Its active aerodynamics system adjusts the angle of the front and rear wings to balance downforce, enhancing driver confidence across varied conditions.*

*Valhalla's dynamic systems are controlled by **Integrated Vehicle Dynamics Control (IVC)**, which optimizes suspension, braking, steering, powertrain, and aerodynamics for peak performance. The car offers four driver-selectable modes—**Pure EV, Sport, Sport+, and Race**—each fine-tuned for a distinct driving experience.*

*In Race Mode, the **active rear T-Wing** raises by 255mm to boost downforce, while a concealed **active front wing** manages airflow for drag reduction and stability. The system also includes an automated DRS (Drag Reduction System) and functions as an air brake under heavy braking, ensuring consistent handling.*

Despite its track-ready credentials, Valhalla retains Aston Martin's signature luxury and usability. Each mode transitions seamlessly, ensuring an intuitive and engaging driving experience. Starting in silent EV mode, the car automatically switches to Sport as the battery depletes, maximizing efficiency and performance.





Die Hybridtechnologie des Valhalla verbessert nicht nur die Leistung, sondern reduziert auch die Emissionen und macht ihn zu einer zukunftsweisenden Wahl auf dem Markt für Supersportwagen.

Der Valhalla symbolisiert die Wandlung von Aston Martin zu einem führenden Unternehmen in der Technologie für Hybrid-Supersportwagen. Er verbindet den legendären Luxus und die Handwerkskunst des Unternehmens mit modernster Innovation und schafft so ein Auto, das das Segment der Mittelmotor-Supersportwagen neu definiert.

Mit seiner Mischung aus F1®-inspirierter Technik, elegantem Design und unübertroffener Leistung verspricht Valhalla, ein Meilenstein in der Geschichte von Aston Martin zu werden – und eine aufregende Ergänzung des Portfolios.

Valhalla's hybrid technology doesn't just enhance performance—it also reduces emissions, making it a forward-thinking choice for the supercar market.

The Valhalla symbolizes Aston Martin's transformation into a leader in hybrid supercar technology. It combines the company's storied luxury and craftsmanship with cutting-edge innovation, creating a car that redefines the mid-engine supercar segment.

With its blend of F1®-inspired engineering, elegant design, and unmatched performance, Valhalla promises to be a landmark achievement in Aston Martin's history—and a thrilling addition to its portfolio.

**FÜHLT SICH EINFACH
FANTASTISCH AN!**

SONAX
LIFE IS PREMIUM



VERWÖHNEN SIE IHR AUTO

mit SONAX Premium Class Carcare-System. Das Premiumprodukt für einen strahlenden Schein und perfekten Glanz.

- * einfach in der Anwendung
- * extrem ergiebig
- * 100% „Grade One“-Carcarewachs
- * ohne Schleifmittel

sonax.de

PREMIUM CLASS

TO RENT FOR YOUR EVENT

MOTORWORLD

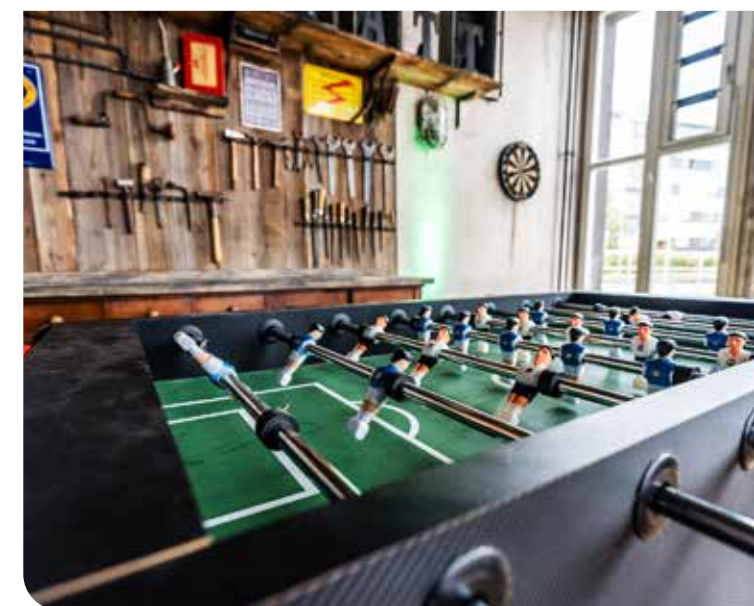


Inn

★
EVENTGARAGE KÖLN

**TO RENT FOR
YOUR EVENT**

**IN- & OUTDOOR
350 PERS.**



[HTTPS://KOELN.MOTORWORLD-INN.DE](https://koeln.motorworld-inn.de)

KOELN@MOTORWORLD.DE

MASERATI

GRAN TURISMO

110 ANNIVERSARIO

Maserati feiert einen bedeutenden Meilenstein und 110 Jahre Leistung, Design, Handwerkskunst und Innovation mit der Einführung einer Sonderreihe seines legendären GranTurismo: dem „110 ANNIVERSARIO“.

Der Maserati GranTurismo ist mehr als nur ein Auto – er ist ein Symbol für Luxus, Lebensstil und Tradition. Er verbindet sportliche Leistung nahtlos mit Komfort für lange Reisen und einer raffinierten Ästhetik. Der GranTurismo, der die Zukunft umarmt, debütiert in der Folgore-Version mit dem ersten 100 % elektrischen Antriebsstrang von Maserati und zeigt damit den zukunftsorientierten Ethos der Marke.

Maserati marks a significant milestone, celebrating 110 years of performance, design, craftsmanship, and innovation with the launch of a special series of its iconic GranTurismo: the “110 ANNIVERSARIO.”

The Maserati GranTurismo is more than just a car—it is a symbol of luxury, lifestyle, and heritage. It seamlessly blends sporty performance with comfort for long journeys and a sophisticated aesthetic. Embracing the future, the GranTurismo debuts Maserati’s first-ever 100% electric powertrain in the Folgore version, showcasing the brand’s forward-thinking ethos.





Anlässlich der Feierlichkeiten steht der GranTurismo Folgore im Mittelpunkt der limitierten Serie „110 ANNIVERSARIO“. Diese Sonderedition ist auf 110 Exemplare limitiert, die für jedes Jahr der Geschichte von Maserati stehen. Er schlägt eine Brücke zwischen der geschichtsträchtigen Vergangenheit, der dynamischen Gegenwart und der elektrisierenden Zukunft der Marke. Die Serie profitiert vom exklusiven Fuoriserie-Individualisierungsprogramm und bietet eine unvergleichliche Mischung aus Tradition und modernster Innovation.

Die Serie „110 ANNIVERSARIO“ ist in zwei markanten Konfigurationen mit jeweils 55 Einheiten erhältlich. Eine davon ist mit der eleganten Rame Folgore-Oberfläche ausgestattet, während die andere in der exklusiven Farbe Blu Inchiostro gehalten ist. Beide zeichnen sich durch spezielle Felgen mit „schwarzen und kupferfarbenen“ Details und Innenausstattungen aus Denim oder schwarzem Econyl-Stoff mit kupferfarbenen oder blauen Nähten aus. Diese einzigartigen Designs spiegeln Maseratis Engagement für Luxus, Nachhaltigkeit und Personalisierung wider.

Ein charakteristisches Merkmal dieser limitierten Serie ist das maßgeschneiderte Jubiläumslogo. Das Emblem, das den ikonischen Dreizack von Maserati mit der Zahl „110“ kombiniert, die geneigt ist, um Dynamik und Innovation zu symbolisieren, ist auf der C-Säule des Fahrzeugs gut sichtbar angebracht. Dieses besondere Logo feiert das Vermächtnis der Exzellenz der Marke und ihre kontinuierliche Weiterentwicklung über 110 Jahre hinweg.

Das Jubiläumslogo zielt auch eine weitere bedeutende Kreation von Maserati: den elektrischen Einsitzer Tipo Folgore. Dieses Auto wird am 7. Dezember in São Paulo, Brasilien, in der 11. Saison der ABB FIA Formula E World Championship sein Debüt geben. Auf seiner neuen Lackierung in Blau und Roségold ist das Emblem zum 110-jährigen Jubiläum neben dem Cockpit zu sehen, was die Motorsportambitionen von Maserati mit der Feier des Meilensteins weiter verbindet.

Leading the celebrations, the GranTurismo Folgore takes center stage in the limited “110 ANNIVERSARIO” series. This special edition is restricted to 110 units, representing each year of Maserati’s history. It serves as a bridge between the brand’s storied past, dynamic present, and electrified future. The series benefits from the exclusive Fuoriserie Customisation Programme, offering an unparalleled blend of heritage and cutting-edge innovation.

The “110 ANNIVERSARIO” series comes in two striking configurations, with 55 units each. One features the elegant Rame Folgore finish, while the other is decked in the exclusive Blu Inchiostro hue. Both are distinguished by special rims with “black and copper” details, and interiors crafted from either denim or black Econyl fabric with copper or blue stitching. These unique designs reflect Maserati’s commitment to luxury, sustainability, and personalization.

A defining feature of this limited series is its bespoke anniversary logo. The emblem, which combines Maserati’s iconic Trident with the number “110” tilted to symbolize dynamism and innovation, is prominently displayed on the car’s C-pillar. This special logo celebrates the brand’s legacy of excellence and its continual evolution over 110 years.

The anniversary logo also graces another significant Maserati creation: the Tipo Folgore electric single-seater. This car is set to debut in the ABB FIA Formula E World Championship during Season 11 in São Paulo, Brazil, on December 7. Its new livery, in blue and rose gold, features the 110-anniversary emblem beside the cockpit, further linking Maserati’s motorsport ambitions with its milestone celebration.





Der „GranTurismo 110 ANNIVERSARIO“ wird sein Straßendebüt im Rahmen des exklusiven Trident-Experience-Programms geben. Diese zweitägige Veranstaltung, die anlässlich des Jubiläums von Maserati stattfindet, lädt Gäste und leidenschaftliche Kunden ein, in das Erbe der Marke einzutauchen. Die Enthüllung der limitierten Serie in den Konfigurationen Rame Folgore und Blu Inchiostro findet am Samstag, den 30. November, im Showroom Viale Ciro Menotti statt. Hier werden die Teilnehmer Zeuge der Verschmelzung des jahrhundertealten Erbes von Maserati mit seiner modernen Identität.

Die Mission von Maserati war es schon immer, die Zukunft der Luxusmobilität zu gestalten und dabei die sich wandelnden Wünsche seiner Kunden zu erfüllen. Auch nach 110 Jahren treibt diese Vision die Marke weiter an. Der „GranTurismo 110 ANNIVERSARIO“ verkörpert diese Philosophie und setzt weltweit neue Maßstäbe für italienischen Luxus und Innovation.

The “GranTurismo 110 ANNIVERSARIO” will make its road debut during the exclusive Trident Experience programme. This two-day event, designed to celebrate Maserati’s anniversary, invites guests and passionate customers to immerse themselves in the brand’s heritage. The unveiling of the limited series in both Rame Folgore and Blu Inchiostro configurations will take place on Saturday, November 30, at the Viale Ciro Menotti showroom. Here, participants will witness the fusion of Maserati’s century-old legacy with its modern identity.

Maserati’s mission has always been to craft the future of luxury mobility while meeting its customers’ evolving desires. Even after 110 years, this vision continues to drive the brand forward. The “GranTurismo 110 ANNIVERSARIO” embodies this philosophy, setting a new benchmark for Italian luxury and innovation on a global stage.

ASTON MARTIN „RAZOR BLADE“



Ecurie Bertelli, der führende Spezialist für Vorkriegs-Aston-Martin-Fahrzeuge, hat den Aston Martin Razor Blade von 1923 zum ersten Mal seit den 1980er Jahren zum Verkauf angeboten. Er wurde als spezielles Rennfahrzeug entwickelt, um den einstündigen Geschwindigkeitsrekord für „Leichtfahrzeuge“ zu brechen, und zeichnet sich durch Aerodynamik, einen minimalen Querschnitt und eine leichte Bauweise aus.

Als eines der frühesten Beispiele für aerodynamische Innovationen im Motorsport wurde die Karosserie des Razor Blade von der de Havilland Aircraft Company gefertigt. Mit einer Breite von nur 47,24 Zentimetern an der breitesten Stelle gilt er als der schmalste Rennwagen, der je gebaut wurde, und erhielt seinen unverwechselbaren Namen. Zu seinem einzigartigen Design gehört ein nach innen geschwungenes Chassis mit einem deutlich schmaleren Heck, das ihm sowohl ein auffälliges Aussehen als auch eine ungewöhnliche Fahrdynamik verleiht.

Ecurie Bertelli, the leading specialist in pre-war Aston Martin motor cars, has listed the 1923 Aston Martin Razor Blade for sale for the first time since the 1980s. Designed as a specialist racing car, it was built to break the one-hour 'light car' speed record, emphasizing aerodynamics, a minimal cross-section, and lightweight construction.

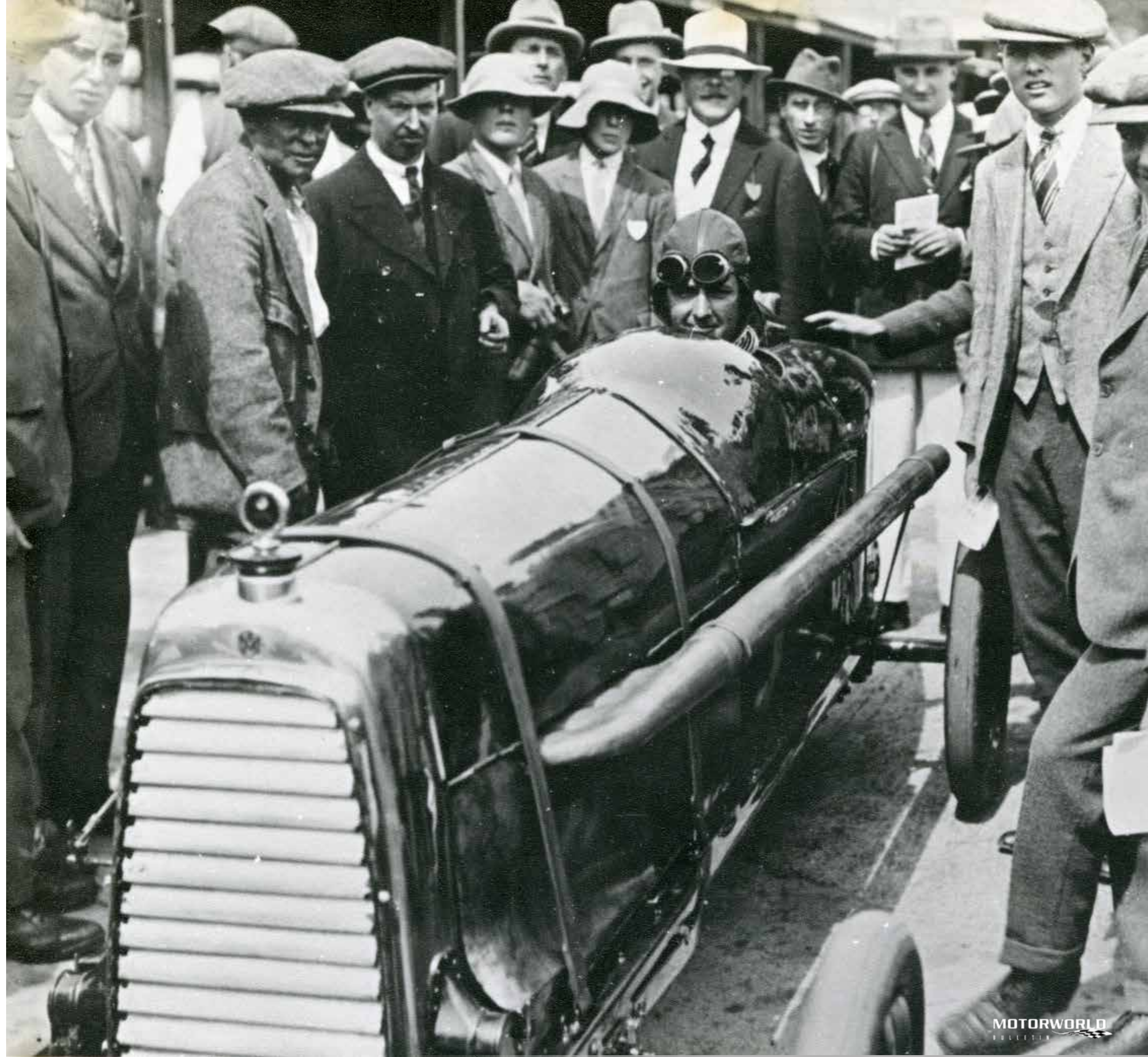
As one of motorsport's earliest examples of aerodynamic innovation, the Razor Blade's bodywork was crafted by the de Havilland Aircraft Company. At just 18.5 inches at its widest point, it is believed to be the narrowest race car ever built, earning its distinctive name. Its unique design includes an inswept chassis with a significantly narrower rear, giving it both a striking appearance and unusual driving dynamics.

1923 unternahm der Razor Blade in Brooklands einen Rekordversuch, bei dem er den bestehenden Geschwindigkeitsrekord von AC Cars von einer Stunde herausforderte. Obwohl er rekordverdächtige Geschwindigkeiten erreichte, wurde der Versuch nach wiederholten Ausfällen der Vorderreifen bei über 100 Meilen pro Stunde abgebrochen. Später im selben Jahr gelang es ihm jedoch, neue Rekorde für den stehenden Start über eine Meile und einen Kilometer aufzustellen. In den 1920er Jahren erzielte das Auto bedeutende Rennerfolge.

Der von Bamford & Martin gebaute Razor Blade (Fahrgestellnummer 1915) verfügt über einen maßgeschneiderten Vierzylindermotor, der ursprünglich für den Großen Preis von Frankreich 1922 entwickelt wurde. Dieser 55 PS starke 16-Ventil-Motor mit zwei obenliegenden Nockenwellen wurde aus der Hälfte eines 3-Liter-Achtzylindermotors von Ballot abgeleitet. Die technische Präzision des Wagens machte ihn zu seiner Zeit zu einem ernstzunehmenden Konkurrenten.

Genesis will compete in the LMDh (Le Mans In 1923, the Razor Blade made its record attempt at Brooklands, challenging AC Cars' existing one-hour speed record. Although it achieved record-breaking speeds, the effort was abandoned after repeated front tyre failures at over 100 mph. Later that year, however, it succeeded in setting new records for the standing start mile and kilometre. Throughout the 1920s, the car achieved significant racing success.

Built by Bamford & Martin, the Razor Blade (chassis number 1915) features a bespoke four-cylinder engine originally developed for the 1922 French Grand Prix. This twin-overhead-cam, 16-valve engine, producing 55 horsepower, was derived from half of a three-litre, eight-cylinder Ballot engine. The car's engineering precision made it a formidable contender in its time.





Der Razor Blade blieb bis in die 1950er Jahre im aktiven Wettbewerb, als er vom Harrah Motor Museum in den Vereinigten Staaten erworben wurde, das später Teil des National Automobile Museum wurde. Schließlich kehrte er unter der Obhut des Brooklands Museum nach Großbritannien zurück, wobei sein Besitzer ihn gelegentlich auf die Rennstrecke mitnahm. Das Auto wurde bei renommierten Veranstaltungen wie dem Goodwood Festival of Speed vorgeführt und ist weiterhin für zahlreiche historische Veranstaltungen zugelassen, darunter die des Vintage Sports-Car Club (VSCC), des Aston Martin Owners Club (AMOC) und von Shuttleworth.

Bemerkenswert ist, dass der Razor Blade mit dem Kennzeichen XO9958 für den Straßenverkehr zugelassen ist, was ihn sowohl zu einem seltenen Stück Motorsportgeschichte als auch zu einem funktionstüchtigen Fahrzeug macht. Durch die Kombination von Innovation, Seltenheit und Leistung stellt dieses ikonische Auto einen Meilenstein im frühen Renndesign dar.

The Razor Blade remained in active competition until the 1950s, when it was acquired by the Harrah Motor Museum in the United States, later part of the National Automobile Museum. Eventually, it returned to the UK under the care of Brooklands Museum, with its owner occasionally taking it to the racetrack. The car has appeared at prestigious events like the Goodwood Festival of Speed and remains eligible to race in numerous historic events, including those hosted by the Vintage Sports-Car Club (VSCC), Aston Martin Owners Club (AMOC), and Shuttleworth.

Notably, the Razor Blade is road-registered with the plate XO9958, making it both a rare piece of motorsport history and a functional vehicle. Combining innovation, rarity, and performance, this iconic car represents a landmark in early racing design.

MEMBER ME

MOTORWORLD
GROUP 

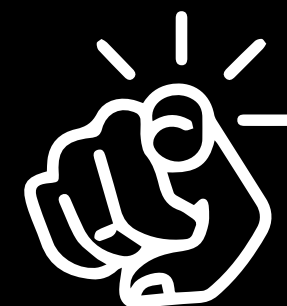
**WERBE
FLÄCHE
MIETEN**

<https://membercard.motorworld.de>

Ihre Mitgliedschaft in der **MOTORWORLD-FAMILY**
sichert Ihnen attraktive Vorteile. **BE PART OF IT!**

MOTORWORLD
MEMBERCARD 

ME AND MY CARD



> 1.500.000 Blicke im Jahr! Kein Streuverlust!

Interesse? Daniel Rest | 0178 9062771 | rest@motorworld.de

Be a part, become a #MEMBER

Jetzt Mitglied werden und Vorteile genießen!

<https://membercard.motorworld.de>

Explore history, speed and lifestyle

#BULLETIN

Kostenfreies E-Magazin für Sie!

<https://www.motorworld-bulletin.de>

Discover our merchandise

#SHOP

Online Shop für Freunde, Familie und für Sie!

<https://www.motorworld-shop.de>

Anzeige

DEUVET Kolumne



WOHIN FÜHRT UNS DAS JAHR 2025? WIRD AL- LES BESSER? DER DEUVET BUNDESVERBAND OLD- TIMER-YOUNGTIMER E.V. FREUT SICH AUF DAS NEUE JAHR!

Viele Menschen waren mit dem abgelaufenen Jahr nicht zufrieden. Dafür gibt es naturgemäß diverse Gründe. Sicher ist die augenblickliche Weltlage nicht gerade vergnügungssteuerpflichtig mit politischen Auseinandersetzungen, zunehmenden Handelsbeschränkungen und wirtschaftlichen Unwägbarkeiten.

Auch persönliche Schicksale können zu einer solchen Beurteilung führen, aber das ist ja doch sehr individuell.

Für die Freunde der historischen Mobilität sind aber eher Erlebnisse auf Rallyes und Veranstaltungen einschließlich des doch sehr wechselhaften Wetters im Gedächtnis geblieben. Das geflügelte Wort: Schaltjahr = Kaltjahr hörte man häufiger als sonst.

Also: am besten schnell vergessen und auf in die neue Saison. Zu Beginn gleich mit einer wichtigen Weichenstellung. Nachdem in Brüssel nach der Europawahl noch nicht alle Posten endgültig besetzt sind, wird auch in Deutschland alles neu gemischt. Der Vorteil ist: zur Zeit gibt es keine Veränderungen, weil alle Entscheider andere Sorgen haben. Das ist aber auch eventuell ein Nachteil, weil es eben noch bis gefühlt zum Sommer keine neuen Entscheider geben wird.

Aber alle Freunde der historischen Mobilität können sicher sein: der DEUVET steht jeden Tag mit wachen Augen und Ohren bereit, wenn es etwas Neues gibt, egal ob es um Personen oder fachliche Veränderungen geht.



Eine Einzelmitgliedschaft im
DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V.
kostet 25 Euro pro Jahr.
Kontakt: info@deuvet.de



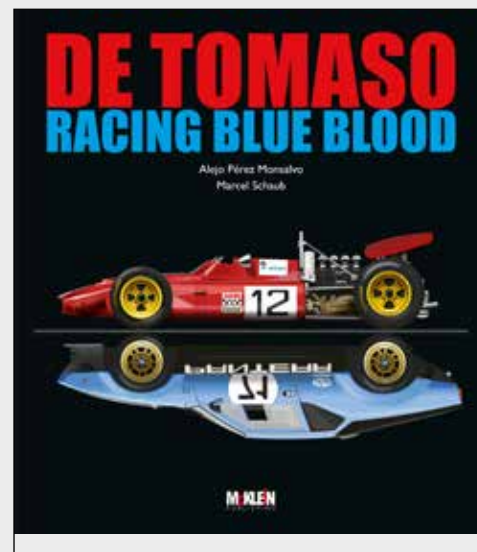
JÜRGEN LEWANDOWSKI's BÜCHERECKE

DIE ULTIMATIVE DE TOMASO BIBEL

Jeder kennt Ferrari, viele kennen Lamborghini, manche Maserati. Nicht so viele kennen Alejandro de Tomaso, jenen argentinischen Rennfahrer, der 1959 begann, seine eigenen Rennwagen zu bauen. Rennwagen, die mehr oder weniger erfolgreich waren und dann dazu führten, dass de Tomaso über den Vallelunga – einen kleinen Mittelmotor-Sportwagen mit einem 1,6-Liter Ford Vierzylinder – zu größeren und stärkeren Fahrzeugen fand, die mit italienischer Karosserie und amerikanischen Achtzylindern immer mehr Freunde fanden. Zuerst kam der Mangusta, dann der erfolgreiche Pantera, später folgten der komfortablere Longchamps und er brachte sogar einen Viertürer namens Deauville auf den Markt, mit dem Jaguar Konkurrenz gemacht werden sollte.

Und nun ist Alejandro de Tomaso, über den Jahrzehnte lang kaum Literatur erschien, gleich zweimal mit Biografien geadelt worden: Während sich der 2024 erschienene Band von Paolo Tumminelli und Bart Lenaerts mehr den Straßenfahrzeugen widmete, haben Alejo Pérez Monsalvo und Marcel Schaub in ihrem Monumentalwerk die gesamte Geschichte dieses argentinischen Hasardeurs aufgezeichnet – und sich auf 458 Seiten vor allem der Renngeschichte gewidmet. Das Ergebnis ist phantastisch: Besser und intensiver ist diese Geschichte noch nie dokumentiert worden und man fragt sich, wo die beiden Autoren diese Fülle an Material in jahrzehntelanger Recherche zusammengetragen haben. Alleine der Anhang mit den Fahrgestell-Nummern und Renneinsätzen umfasst mehr als 50 Seiten.

Dazu sorgen rund 500 Fotos dafür, dass der Leser einen völlig neuen Einblick in die um Modena angesiedelte Rennwagen-Community erhält – und natürlich tauchen auch bislang unbekannte Prototypen auf. In Anbetracht der auf 550 Exemplare limitierte Auflage und der beeindruckenden Recherche und Dokumentation ist der Preis in Ordnung – eines der besten automobilen Bücher der letzten Jahre.



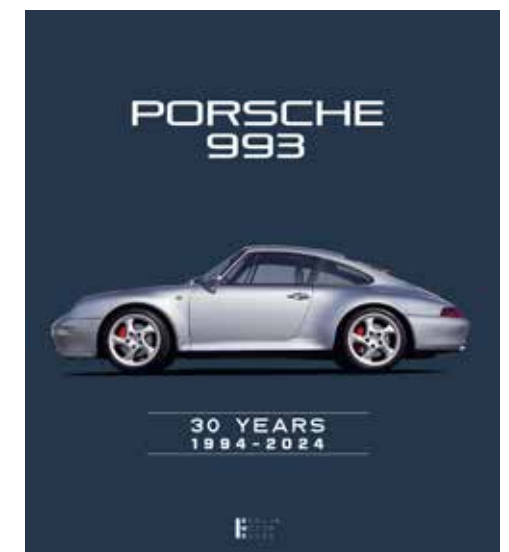
Alejo Pérez Monsalvo / Marcel Schaub, *De Tomaso – Racing Blue Blood*,
McKlein Publishing, Köln,
€ 350,-.
ISBN 978-3-947156-58-0

Andreas Gabriel ist Porsche-Fan – genauer gesagt: Elfer-Fan. Anders ist es nicht erklärbar, dass der Berliner sich in seinem Berlin Motor Books-Verlag seit vielen Jahren nur mit den diversen Varianten des Porsche 911 beschäftigt. Hinter den eher schlichten, dem Thema „Understatement“ gewidmeten Titelseiten verbergen sich stets sorgfältig recherchierte, in die Tiefe gehende Werke, die einen guten und umfassenden Überblick der jeweiligen Baureihe bieten. Vor fünf Jahren veröffentlichte Andreas Gabriel einen ersten Band zum Elfer der Baureihe 993 im edlen grünen Schuber – grün war die Lieblingsfarbe von Ferry Porsche – und breitete auf 358 Seiten nahezu unzählige Geschichten, reichlich technische Daten und eine Vielzahl von Designskizzen und Fotos zur Historie dieser Baureihe aus.

Ich schrieb damals: „Das ist keine einfache Aufgabe, denn Porsche schuf vom 993 Modelle mit Heck- und mit Allradantrieb, als Coupé, als Targa und als Cabriolet – dazu kamen die Turbo- und die GT 3 und GT 2-Varianten sowie zwei Rennwagen-Modelle. Mit Hubräumen zwischen 3,6 und 3,8 Liter und einer verwegenen Mischung aus all diesen Ingredienzien können da auch erfahrene Autoren leicht ins Schlingern kommen – eine Gefahr, der das Autoren-Trio souverän aus dem Weg geht. Ergänzt durch informative Interviews mit dem 993-Designer Tony Hatter und dem 993-Projektleiter Bernd Kahnau erschließen sich dem interessierten Leser so auch neue, bislang unbekannte Aspekte bei der Gestaltung und Entwicklung dieser Modellreihe.“

Nun hat Andreas Gabriel diesen Band komplett überarbeitet und auf 424 Seiten vergrößert – eine Überarbeitung, die sich gelohnt hat, denn Gabriel konnte im Laufe der vergangenen Jahre noch manches weitere Detail recherchieren und nun die eine oder andere damals offen gelassene Frage beantworten. Klar, dass die Auflage auf 993 Exemplare begrenzt ist – was auch den Preis von 192 Euro erklärt. Wer den 993 schätzt wird hier seine Bibel gefunden haben.

30 JAHRE PORSCHE



Andreas Gabriel, *Porsche 993 – 30 Years 1994 – 2024*,
Berlin Motor Books,
€ 192,-
ISBN 978-3-9814592-6-5

MIT DEM DREIER BEGANN DER GROSSE AUFSTIEG

Wer das eine oder andere Automobil-Buch in seinem Regal stehen hat, wird nahezu zwangsläufig auch auf Werke von Halwart Schrader stoßen – der Doyen der deutschen Motorliteratur begann seine spezielle BMW-Affaire bereits 1961, als er das neu aus der Taufe gehobene Kundenmagazin BMW Journal als Chef betreute. „Eine interessante Aufgabe, die mit dem Erscheinen des Modells 1500 der »Neuen Klasse« noch an Reiz zunahm.“

Seitdem hat Halwart Schrader Dutzende von Büchern über die bayerische Marke verfasst und dabei die entscheidenden Protagonisten kennen und schätzen gelernt. Ein Wissen um die DNA des Hauses, die man auch seinem neuesten Werk ansieht – er hat den ungemein erfolgreichen Weg des Dreiers eben von Anfang an verfolgt. Er war dabei, als Eberhard von Kuenheim am 10. September 1975 die neue Modellreihe mit den Worten: „Wir stellen Ihnen zum ersten Mal den neuen 320i mit Zweiliter-Einspritzmotor vor, der würdige Nachfolger des berühmten 2002 ti. Er bleibt der Wagen mit dem harten Biss.“ Das war der Beginn einer Erfolgsstory, die sich seit nunmehr 50 Jahren immer weiter fortsetzt – und die Schrader in seinem Buch nun so vollständig, wie es auf 270 Seiten möglich ist, beschreibt. Dabei kümmert er sich nicht nur um die Beschreibung der diversen Modelle, sondern spricht auch über das Fundament, auf dem BMW den Dreier schuf, um die von Jochen Neerpasch initiierte Motorsport GmbH, die bis heute legendären M-Modelle auf den Markt brachte. Modelle, die im Renneinsatz extrem erfolgreich waren und Hunderte von Titeln einfuhren – und teilweise auch als Art Cars geadelt wurden.

Natürlich sind auch etliche Tabellen mit gebauten Stückzahlen und Motor-Varianten zu finden – aber die eigentliche Stärke ist die Beschreibung eines Unternehmens und deren Führungs-Persönlichkeiten, die den Dreier über 50 Jahre pflegten und pflegen. Und das alleine ist bereits eine besondere Geschichte.



Halwart Schrader, BMW 3er –
Geschichte eines Welterfolgs,
€ 39,90
Motorbuch-Verlag, Stuttgart.
ISBN 978-3-613-04682-5

Alle Jahre wieder tauchen im Dezember drei Pakete mit Jahresbänden vom Gruppe C-Motorsport-Verlag auf. Und auch auf die Gefahr, sich zu wiederholen: Diese Bände sind eigentlich unverzichtbar – wenn sie einmal im Bücherregal stehen, liefern sie für die nächsten Jahre und Jahrzehnte präzise Angaben über jedes Event mit allen nur vorstellbaren Details. Und so erwähnen wir auch dieses Jahr wieder gerne den in Duisburg beheimateten Verlag mit seinen drei Klassikern zu dem faszinierenden 24 Stunden-Rennen am Nürburgring; dem Porsche Cup-Rennen und den ADAC GT-Masters-Rennen, die alljährlich auf sieben Rundstrecken in Deutschland, Österreich und den Niederlanden stattfinden.

Aufgrund von schlechten Sichtverhältnissen durch Nebel und einigen Unfällen wurde das 24 Stunden-Rennen am Samstagabend um 23:22 Uhr unterbrochen und sollte erst am Nachmittag um 13:30 Uhr mit 5 Einführungsrunden fortgesetzt. Aufgrund der nicht zu erwartenden Wetterbesserung wurde das Rennen schließlich gegen 15:00 Uhr, ohne erneuten Restart beendet – nach 14 Stunden Unterbrechung siegte dann ein Audi. Nie gab es ein kürzeres Rennen. Mittlerweile sind mehr als 400 Seiten und nahezu 1.000 Fotos notwendig, um die Porsche-Erfolge rund um die Welt zu dokumentieren – was die 32. Ausgabe dieses Klassikers zu einem wahrhaft schweren Werk macht.

Last, but not least beschäftigt sich der vierte Jahresband mit der DTM, die 2024 mit 16 Läufen auf acht Rennstrecken und sieben Marken antrat – und vor dem letzten Rennen trennten Mirko Bortolotti und Kevin van der Linde gerade einmal ein Punkt. Motorsport wie ihn die Fans lieben – letztlich konnte dann Mirko Bortolotti auf seinem Lamborghini Huracán GT3 Evo II des Münchner Teams SSR Performance-Team im letzten Rennen den Titel erringen.

ALLE JAHRE WIEDER - JAHRESBÄNDE



24 Stunden Nürburgring 2024, € 45,--.
ISBN 978-3-948501-32-7
Porsche Sport 2024, € 60,--.
ISBN 978-3-948501-33-4
DTM 2024, € 40,--
ISBN 978-3-948501-34-1
Alle Bände: Gruppe C Motorsport Verlag,
Duisburg.

Welcome to **MOTORWORLD** München



Dr. Jens Thiemer
SVP Customer & Brand BMW



Gorden Wagener
Chief Design Officer
Daimler Group



Sabine Kehm
The MS Office



Charles Gordon-Lennox
11. Duke of Richmond



Leopold Prinz von Bayern
Rennfahrer



Hans Herrmann
Rennfahrer



Frank Marrenbach
CEO, Managing Director
Althoff Collection



Rainer Dörr
Geschäftsführer und
Eigentümer Dörr Group



Prof. Dr. Wolfgang Reitzle
Wirtschaftsmanager



Horacio Pagani
Gründer
Pagani Automobili



Walter Röhrl
Rennfahrer



Scan this or click: muenchen.motorworld.de/open

Please have a look at the congratulations
to the opening and the movie!



Hans-Joachim „Strietzel“ Stuck
Rennfahrer



Zak Brown
CEO McLaren Racing



Andreas Dünkel
Founder & Vorstandsvorsitzender
MOTORWORLD-Group

„Thank you for these words!“



Ralf Moeller
Schauspieler



Norbert Haug
ehem. Motorsport-Chef
Mercedes-Benz



Monisha Kaltenborn
CEO Racing Unleashed Group



Dr. Christoph Walther
Unternehmer und Präsident
Drivers & Business
Club Munich



Christian Geistdörfer
Rennfahrer/Copilot



Hildegard Müller
Präsidentin des Verbandes
der Automobilindustrie

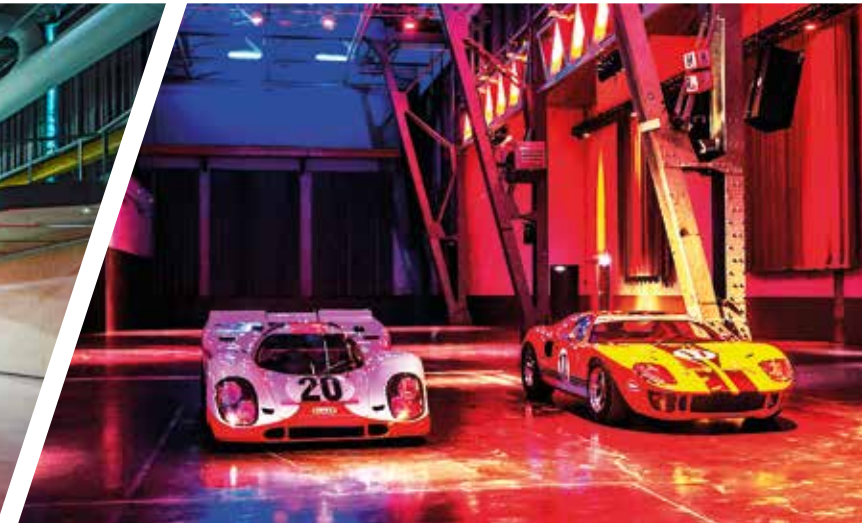


Christof R. Sage
Society Fotograf
Herausgeber Sage Magazin



Prof. Dr. Mario Theissen
Senior Vice President FIVA
ADAC Klassik Referent
ehem. Motorsportdirektor BMW

WELCOME TO **MOTORWORLD** EVENT-LOCATIONS



• POP-UPS • EVENTS
• ROADSHOWS • FAIRS

state of the art
10 - 4.200 sqm
2 - 6.000 pers.
hotel, gastro
catering, technic
parking areas
www.motorworld.de



Be the **MOTOR**
change the **WORLD**



STUTTGART

KÖLN

MÜNCHEN

BERLIN

RÜSSELSHEIM

HERTEN

METZINGEN

LUXEMBOURG

ZÜRICH

MALLORCA



Be the **MOTOR**
change the **WORLD**

...and a happy new year!



STUTTGART KÖLN MÜNCHEN BERLIN RÜSSELSHEIM HERTEN METZINGEN LUXEMBOURG ZÜRICH MALLORCA BULGARIA



SONAX



IWC
SCHAFFHAUSEN



laureus

