



MOBILITY SPEED LIFESTYLE

MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG



6

Modena Cento Ore

24

70 Jahre Aston Martin  
Feier

84

Encor

56

Mercedes Benz Studie

76

Lamborghini Pregunta

16

Rückblick  
DackelRace & DogWorld

# INHALT / CONTENT

TITELFOTO: Kay MacKenneth

**Motorworld München**

**RM Sotheby's Auktion**

Die RM Sotheby's Auktion verwandelte die Motorworld München für einen Abend in einen Treffpunkt für Liebhaber außergewöhnlicher Fahrzeuge. Zwischen historischen Klassikern und modernen Supercars herrschte gespannte Aufmerksamkeit, als die Gebote stiegen und seltene Modelle neue Besitzer fanden. Die besondere Atmosphäre aus Geschichte, Design und echter Begeisterung machte die Auktion zu einem der Höhepunkte des Jahres – ein Moment, in dem Automobilkultur lebendig wurde und die Emotionen leise, aber spürbar im Raum lagen.

**MOTORWORLD MÜNCHEN**

**RM Sotheby's Auktion**

*The RM Sotheby's auction transformed Motorworld Munich into a meeting place for lovers of extraordinary vehicles for one evening. There was a palpable sense of excitement as bids rose and rare models found new owners, surrounded by historic classics and modern supercars. The unique atmosphere, combining history, design and genuine enthusiasm, made the auction one of the highlights of the year – a moment when automotive culture came to life and emotions hung quietly but palpably in the air.*



**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

# MODENA CENTO ORE

Der Duft von Geschwindigkeit



**Wo Asphalt nach Espresso riecht und jede Kurve eine Liebeserklärung ist.**

**25 Jahre Modena Cento Ore – ein Rennen, das zeigt, dass Stil schneller ist als Zeit.**

Fünf Tage. Fünf Rennstrecken. Zehn Bergetappen. Und ein Land, das aussieht, als wäre es extra für diesen Moment gebaut worden. Die Modena Cento Ore feiert ihr 25. Jubiläum – und Italien feiert mit. Es ist kein Rennen, es ist eine Symphonie aus Motorenklang, Design, Leidenschaft und Dolce Vita. Eine Hommage an alles, was fährt, fühlt und lebt.

Es gibt Rennen, die man gewinnt. Und es gibt Rennen, die man erlebt. Die Modena Cento Ore gehört zur zweiten Kategorie – und das ist ihr größter Triumph. Einmal im Jahr verwandelt sie Italien in eine rollende Oper aus Benzin, Nostalgie und Stil. Von Rom bis Modena, über Serpentina, Rennstrecken und Kopfsteinpflaster, feierte dieses Jahr die 25. Ausgabe ein Vierteljahrhundert Geschwindigkeit mit der Anmut eines italienischen Films aus den Siebzigern – mit all dem Chaos, der Leidenschaft und der Schönheit, die dazugehören.

**Where asphalt smells like espresso and every bend is a declaration of love.**

**25 years of Modena Cento Ore – a race that shows that style is faster than time.**

Five days. Five race tracks. Ten mountain stages. And a country that looks as if it were built especially for this moment. The Modena Cento Ore is celebrating its 25th anniversary – and Italy is celebrating with it. It's not a race, it's a symphony of engine sounds, design, passion and la dolce vita. A tribute to everything that drives, feels and lives.

There are races you win. And there are races you experience. The Modena Cento Ore belongs to the second category – and that is its greatest triumph. Once a year, it transforms Italy into a rolling opera of petrol, nostalgia and style. From Rome to Modena, over serpentine roads, racetracks and cobblestones, this year's 25th edition celebrated a quarter of a century of speed with the grace of a 1970s Italian film – with all the chaos, passion and beauty that goes with it.



Fünf Tage, fünf Rennstrecken, zehn Bergetappen. Namen wie Musik: Imola, Misano, Mugello, Magione, Vallelunga. Es ist ein Parcours durch die Seele Italiens – ein Land, das Rennsport nicht nur erfunden, sondern auch kultiviert hat. Während die Sonne über toskanischen Hügeln aufgeht und die Motoren der Klassiker heiser aufbrüllen, weiß man: Hier geht es nicht um Sekunden, sondern um Momente.

Und doch wird gekämpft, als ginge es um alles. Am Ende trennten den Sieger vom Zweiten gerade einmal eine Minute und 27 Sekunden – nach fünf Tagen voller Adrenalin. Die Deutschen Stephan und Matthias Jocher holten sich im Opel Ascona 400 den Gesamtsieg der G/H/I-Kategorie, gebaut nach 1966. Eine Maschine, die aussieht, als wäre sie direkt aus einem Rallye-Traum von Walter Röhrl gefallen. Knapp dahinter die Ferrari 308 von Glenn und Conrad Janssens aus Belgien und James Crossland und Robert Brooks aus Großbritannien – stilvoll, schnell und stets in Lauerstellung.

In der D/E/F-Kategorie – also den eleganten Veteranen vor 1965 – war es ein Fest der großen Formen: Der Jaguar E-Type zeigte einmal mehr, dass Schönheit tatsächlich schneller macht. Marcus Anderson und Nicola Arena siegten, knapp vor Jon Minshaw und Katarina Kyvalova, jener Frau, die beweist, dass Rennsport auch Eleganz tragen kann. Dritter: der Ferrari 250 SWB von Kevin und Lee Jones – eine Skulptur auf Rädern, so perfekt, dass man fast vergisst, dass sie zum Fahren gedacht ist.

*Five days, five racetracks, ten mountain stages. Names like music: Imola, Misano, Mugello, Magione, Vallelunga. It is a journey through the soul of Italy – a country that not only invented racing, but also cultivated it. As the sun rises over the Tuscan hills and the engines of the classics roar hoarsely, you know that this is not about seconds, but about moments.*

*And yet the battle rages as if everything were at stake. In the end, just one minute and 27 seconds separated the winner from the runner-up – after five days full of adrenaline. Germans Stephan and Matthias Jocher took overall victory in the G/H/I category, built after 1966, in their Opel Ascona 400. A machine that looks like it came straight out of a Walter Röhrl rally dream. Close behind were the Ferrari 308s of Glenn and Conrad Janssens from Belgium and James Crossland and Robert Brooks from Great Britain – stylish, fast and always on the prowl.*

*In the D/E/F category – the elegant veterans from before 1965 – it was a celebration of grand designs: The Jaguar E-Type proved once again that beauty really does make you faster. Marcus Anderson and Nicola Arena took the win, just ahead of Jon Minshaw and Katarina Kyvalova, the woman who proves that racing can also be elegant. Third place went to Kevin and Lee Jones' Ferrari 250 SWB – a sculpture on wheels, so perfect that you almost forget it's meant to be driven.*



Die Sonderwertung, der berühmte Index of Performance, schenkte dem Publikum ein Déjà-vu in Sepia. Drei Alfa Romeo 8C 2300 dominierten die Bühne – Roderick und Elizabeth Jack siegten vor Martin und Susanne Halusa sowie Clive und Charlie Joy. Eine Hommage an eine Zeit, in der Geschwindigkeit noch roch und knatterte, statt zu summen.

Auch die Regularity-Klasse – das kontrollierte Chaos für Gleichmäßigkeitsfahrer – war ein Schauspiel. Jaguar holte alles, was es zu holen gab. Jeffery Gault und Raffaele Conti im XK 140 gewannen vor Beat Roethlisberger – Philippe Romero und Alexander Marmureanu – Laura Huettner, beide im E-Type. Namen, die klingen, als würden sie im Abspann eines Fellini-Films stehen.

*The special classification, the famous Index of Performance, gave the audience a déjà vu in sepia. Three Alfa Romeo 8C 2300s dominated the stage – Roderick and Elizabeth Jack won ahead of Martin and Susanne Halusa and Clive and Charlie Joy. A tribute to a time when speed still smelled and rattled instead of humming.*

*The Regularity class – controlled chaos for regularity drivers – was also a spectacle. Jaguar took everything there was to take. Jeffery Gault and Raffaele Conti in the XK 140 won ahead of Beat Roethlisberger – Philippe Romero and Alexander Marmureanu – Laura Huettner, both in E-Types. Names that sound like they could be in the credits of a Fellini film.*



## Familienvermögen in Krisenzeiten

### Grenzen überschreiten, Werte bewahren – die Realität globaler Mobilität

#### Zeit

Freitag, 30. Januar, 9 bis 22.30 Uhr &  
Samstag, 31. Januar, 12 bis 16 Uhr

#### Zur Anmeldung



#### Veranstaltungsort Motorworld, Mallorca

#### Kontakt

[annika.plattes@plattesgroup.net](mailto:annika.plattes@plattesgroup.net)

[link.plattes.net/mb3001](https://link.plattes.net/mb3001)

Doch wer glaubt, es gehe hier nur um Zahlen und Pokale, hat den Kern der Cento Ore nicht verstanden. Dieses Rennen ist kein Wettbewerb – es ist ein road trip mit Herzrasen. Eine Choreografie aus Kurven, Kultur und Kontakten. Von Rom aus startend, führt die Route durch Viterbo, Orvieto, Assisi, Perugia, Arezzo, Florenz, Rimini, San Marino und schließlich nach Modena – die Motorenhauptstadt des Landes, wo Geschwindigkeit zur Religion gehört. Jeder Stopp, jedes Dorf, jede Piazza wird zur Bühne. Kinder winken, Nonnen segnen, und irgendwo in der Ferne spielt ein Straßenmusiker Vivaldi, während ein Ferrari vorbeizischt. Abends dann: Glamour statt Gummi. Ein Dinner mit Blick über die Ewige Stadt. Eine Gala im Salone dei Cinquecento im Palazzo Vecchio – Renaissance trifft Oktan. Eine Party am Meer in der Darsena del Sale, wo Cocktails und Chrom um die Wette funkeln. Und schließlich das große Finale in Modena – mit Musik, Modeneser Küche und Geschichten, die man nur unter Benzinbrüdern versteht.

*But anyone who thinks this is just about numbers and trophies has missed the point of the Cento Ore. This race is not a competition – it's a heart-pounding road trip. A choreography of curves, culture and contacts. Starting in Rome, the route leads through Viterbo, Orvieto, Assisi, Perugia, Arezzo, Florence, Rimini, San Marino and finally to Modena – the motor capital of the country, where speed is a religion. Every stop, every village, every piazza becomes a stage. Children wave, nuns bless, and somewhere in the distance a street musician plays Vivaldi as a Ferrari whizzes by.*

*Then in the evening: glamour instead of rubber. Dinner with a view over the Eternal City. A gala in the Salone dei Cinquecento in the Palazzo Vecchio – Renaissance meets octane. A party by the sea in the Darsena del Sale, where cocktails and chrome sparkle in competition. And finally, the grand finale in Modena – with music, Modena cuisine and stories that only petrolheads can understand.*

**Willi  
Plattes**  
PlattesGroup

**Prof. Dr. Arnold Weissman**  
F.U.N. (Das Familienunternehmer  
Netzwerk); Weissman Consulting



Und wie immer schreibt das Leben die schönsten Nebengeschichten: Da ist der Alfa Romeo 1750 GTAm von Umberto und Marco Brustio, der mitten im Rennen Feuer fing – und dank der Crew von Alfa Delta in kürzester Zeit wieder auf der Strecke war. Oder Ben Gill und Dave Didcock, deren Ford Escort nach Tagen in der Spitzengruppe die Hinterradaufhängung aufgab. Tragik und Triumph liegen hier so dicht beieinander wie Gaspedal und Bremse.

Andrew Lawley und Brij Kotecha schoben ihren Lotus Elan 26 R über die Ziellinie – Motor tot, Stolz ungeboren. Phil und Joshua Mitchell rollten in ihrem Fiat Francis Lombardi 850 Special ins Ziel, ein Auto so klein, dass es auf der Autobahn wie ein Witz aussieht – aber genau dieser Witz bringt die Menschen zum Lächeln. Und dann gibt es die anderen Helden – jene, die nicht wegen Tempo, sondern wegen Stil auffallen. Olivier Breittmayer und Eric Forney im BMW M1 Procar – so selten, dass man sich fragt, ob er überhaupt auf öffentlichen Straßen fahren darf. Und die Gentlemen von der Regularity-Klasse, Adam Lindemann und Georg Schloendorff, die sich den legendären „Wooden Spoon Award“ für den letzten Platz holten – weil sie lieber die Uffizien besuchten, als pünktlich zur Startlinie zu erscheinen. Wenn das kein Stil ist.

*And as always, life writes the most beautiful side stories: there's Umberto and Marco Brustio's Alfa Romeo 1750 GTAm, which caught fire in the middle of the race – and was back on the track in no time thanks to the Alfa Delta crew. Or Ben Gill and Dave Didcock, whose Ford Escort gave up on the rear suspension after days in the leading group. Tragedy and triumph are as close together here as the accelerator and the brake.*

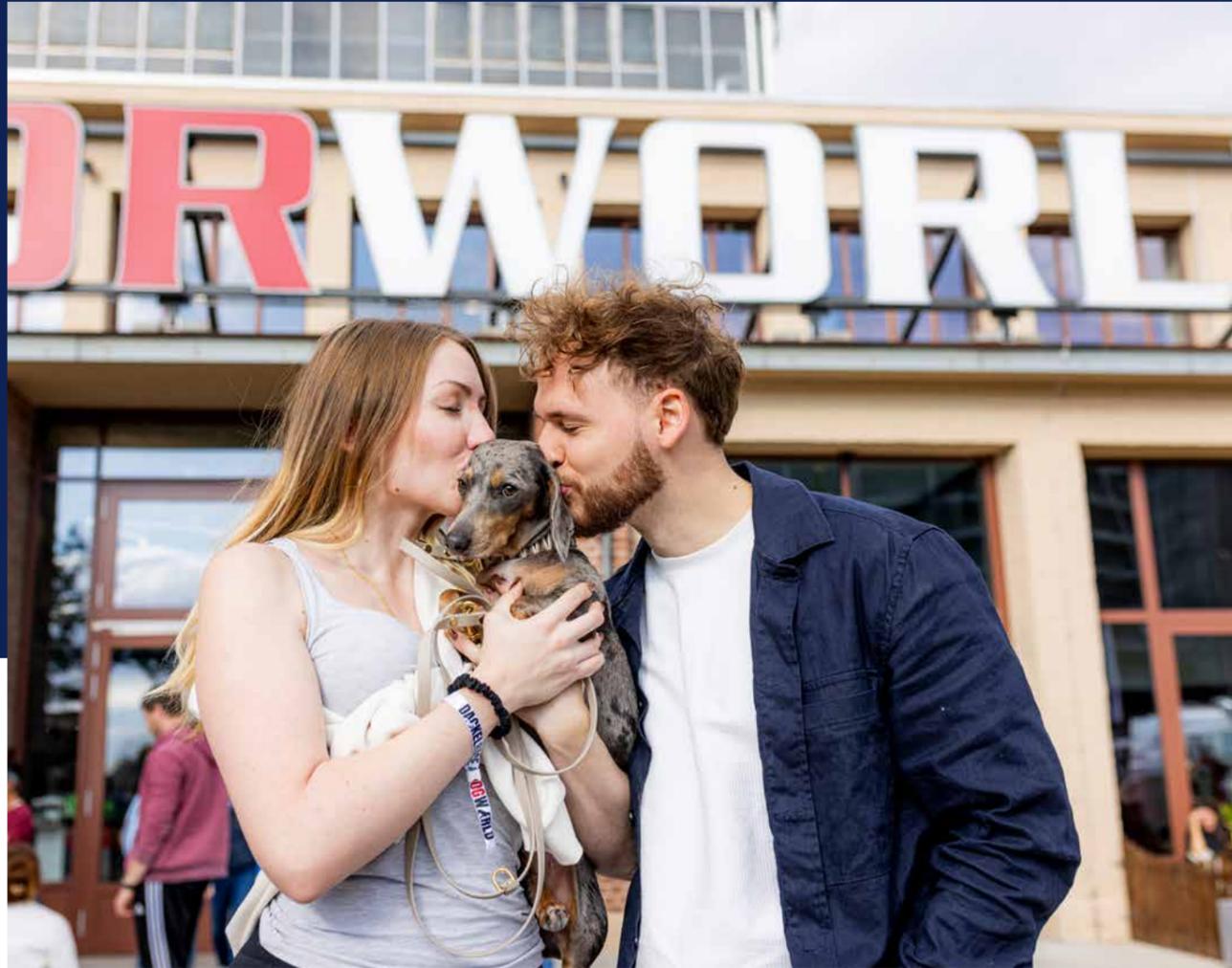
*Andrew Lawley and Brij Kotecha pushed their Lotus Elan 26 R across the finish line – engine dead, pride unbroken. Phil and Joshua Mitchell rolled across the finish line in their Fiat Francis Lombardi 850 Special, a car so small that it looks like a joke on the motorway – but it's precisely this joke that makes people smile. And then there are the other heroes – those who stand out not for their speed, but for their style. Olivier Breittmayer and Eric Forney in the BMW M1 Procar – so rare that you wonder if it's even allowed on public roads. And the gentlemen of the Regularity class, Adam Lindemann and Georg Schloendorff, who won the legendary 'Wooden Spoon Award' for coming in last – because they preferred to visit the Uffizi Gallery rather than show up at the starting line on time. If that's not style, what is?*





Die Modena Cento Ore ist eine Paradoxie auf Rädern. Einerseits gnadenloser Wettbewerb, andererseits italienische Lässigkeit. Es geht um Zehntelsekunden und gleichzeitig um das Gefühl, einfach dabei zu sein. Um die Schönheit der Geschwindigkeit und die Geduld der Mechanik. Um Männer und Frauen, die morgens Motoröl riechen und abends im Smoking Pasta essen. Vielleicht ist das das Geheimnis dieses Rennens: Es ist kein Museum auf Rädern, sondern ein lebender Organismus. Die Autos atmen, die Menschen träumen, und irgendwo zwischen Imola und Modena verschmilzt beides zu einer einzigen Emotion – jener magischen Mischung aus Lärm, Leidenschaft und Lebensfreude, die man nur in Italien findet. Am Ende gibt es keine Verlierer. Nur Gewinner. Manche mit Pokal, andere mit Geschichten, die man noch in zwanzig Jahren erzählt. Und während die Sonne über Modena untergeht, klingen Motoren und Musik ineinander. Alles riecht nach Benzin und Erinnerung. Und für einen kurzen Moment ist man sicher: Das hier ist das schönste Rennen der Welt.

*The Modena Cento Ore is a paradox on wheels. On the one hand, it's a merciless competition; on the other, it's Italian nonchalance. It's about tenths of a second and, at the same time, about the feeling of simply being there. It's about the beauty of speed and the patience of mechanics. It's about men and women who smell engine oil in the morning and eat pasta in tuxedos in the evening. Perhaps that is the secret of this race: it is not a museum on wheels, but a living organism. The cars breathe, the people dream, and somewhere between Imola and Modena, the two merge into a single emotion – that magical mixture of noise, passion and joie de vivre that can only be found in Italy. In the end, there are no losers. Only winners. Some with trophies, others with stories that will still be told in twenty years' time. And as the sun sets over Modena, engines and music blend together. Everything smells of petrol and memories. And for a brief moment, you are certain: this is the most beautiful race in the world.*



**MOTORWORLD München**

# Rückblick DACKELRACE & DOGWORLD

Die Motorworld München wurde am 11. und 12. Oktober 2025 zum lebendigen Mittelpunkt der Hundeszene – und zu einem Ort, an dem Emotion, Mobilität und Familienerlebnis auf einzigartige Weise verschmolzen. Über 30.000 Besucherinnen und Besucher strömten zur DogWorld, die mit mehr als 150 Ausstellern, einem umfangreichen Mitmachprogramm und emotionalen Höhepunkten bewies, dass sie weit mehr ist als eine Messe – sie ist ein Festival der Begegnung und Lebensfreude. Neben den beeindruckenden Automobilkulissen in den historischen Hallen der Motorworld entstand ein Erlebnisraum für alle Generationen: von Hundetraining und Gesundheitsberatung über Lifestyle-Neuheiten bis hin zu spannenden Live-Shows.

*On 11 and 12 October 2025, Motorworld München became the lively centre stage for the dog scene – and a place where emotion, mobility and a family experience merged in a unique manner. More than 30,000 visitors flocked to DogWorld, which, with more than 150 exhibitors, an extensive activities programme and emotional highlights, proved that it is far more than just a trade fair – it is a festival of encounters and joie de vivre. Alongside the impressive automotive backdrops in the historic Motorworld halls, an experience space was created for all generations from dog training and health counselling to lifestyle innovations and exciting live shows.*



Auch im Außenbereich wurde entdeckt, gestaunt und erlebt: Der Freistaat präsentierte eine große Auswahl an Campern und Freizeitmobilen, perfekt für alle, die Reisen mit Hund und Familie als Lebensstil verstehen. So verband die DogWorld auf ideale Weise Motorenkultur, Outdoor-Lifestyle und tierische Leidenschaft – ein Erlebnis, das emotional berührte und zum Staunen einlud.

Beim Fitness-Parcours von Allianz und Hunde-Therapie-Zentrum erkundeten große und kleine Vierbeiner, wie man mit kleinen Mitteln aus dem Haushalt vorbeugend Hunde stärkt und sie spielerisch fit hält.

*Outside, too, there was plenty to discover, marvel at and experience: Der Freistaat presented a large selection of campers and recreational vehicles, perfect for everyone who regards travelling with a dog and family as a lifestyle. DogWorld combined motoring culture, an outdoor lifestyle and animal passion in an ideal way – an experience that touched people emotionally and invited them to be amazed.*

*At the fitness course organised by Allianz and the Dog Therapy Centre, four-legged friends of all sizes explored how to strengthen dogs preventively and keep them fit in a playful way using simple household items.*



Das DackelRace powered by Allianz, das größte Indoor-Dackelrennen der Welt, sorgte für mitreißende Momente und volle Tribünen. In der Gewichtsklasse bis 5 Kilo siegte Bazooka alias Giulietta Beretta vom Rothsee mit 4,93 Sekunden auf 40 Meter. In der Klasse bis 7,9 Kilo sprintete Lotto mit 4,82 Sekunden auf Platz eins. In der Königsklasse ab 8 Kilo schrieb Luitpold aus Eching Geschichte: Mit 3,58 Sekunden stellte er einen neuen Weltrekord auf und sicherte sich den Titel als schnellster Dackel der Welt – bereits zum dritten Mal in Folge.

*The DackelRace powered by Allianz, the world's biggest indoor dachshund race, provided for captivating moments and packed grandstands. Bazooka, alias Giulietta Beretta from Rothsee, won the weight class up to 5 kilos with a time of 4.93 seconds over 40 metres. In the class up to 7.9 kilos, Lotto sprinted to first place in 4.82 seconds. Luitpold from Eching made history in the 8 kilo-and-over premium class: he set a new world record of 3.58 seconds and secured the title as the fastest dachshund in the world – for the third time in a row.*



Auch die feierliche Verleihung des DogHero Awards setzte bewegende Akzente. Ausgezeichnet wurden Persönlichkeiten und Initiativen, die sich in besonderer Weise für Hunde einsetzen – darunter die Tiertafel München e.V., Rettungshund Caruso mit Brigitte Meurer, das innovative Prothesenprojekt Pawsthesis, die Initiative „Senioren für Senioren“ sowie Tierschützerin Melanie Schmidt.

Ein starkes Zeichen für den Tierschutz setzte die DogWorld Charity: Gemeinsam mit der Flum Manufaktur und der Motorworld konnten 3.000 Euro an die Aktion Tier – Tierrettung München e.V. übergeben werden. Stadträtin Dr. Evelyn Menges nahm den symbolischen Scheck als Präsidentin und Gründerin persönlich entgegen.

Die DogWorld zeigte eindrucksvoll, wofür die Motorworld steht: ein Ort der Gemeinschaft, der Innovation und der Emotion – und ein Erlebnisraum für die ganze Familie.

*The DogHero Award ceremony also set a moving tone. Awards were presented to personalities and initiatives that are particularly committed to dogs – among them Tiertafel München e.V., rescue dog Caruso with Brigitte Meurer, the innovative prosthesis project Pawsthesis, the “Seniors for Seniors” initiative and animal welfare activist Melanie Schmidt.*

*The DogWorld Charity sent out a strong signal for animal welfare: together with Flum Manufaktur and Motorworld, 3,000 euros were handed over to Aktion Tier – Tierrettung München e.V. City councillor Dr. Evelyn Menges personally accepted the symbolic cheque as president and founder.*

*DogWorld impressively demonstrated what Motorworld stands for: a place of community, innovation and emotion – and an experience for the whole family.*



# 70 JAHRE NEWPORT PAGNELL

Es gibt Orte, an denen Autos zu Geschichten werden und Menschen zu Pilgern. Newport Pagnell ist so ein Ort. Es riecht nach Leder, nach altem Metall und ein wenig nach Öl. Über den alten Werkshallen liegt der Duft von Handarbeit – ehrlich, unprätentiös, britisch. Rund hundert Aston Martins rollen die schmale Tickford Street hinunter, als wären sie nie weg gewesen. Ein Rendezvous der Generationen: DB4, DB5, DB6 – die Helden aus der goldenen Ära – und daneben Vanquish, Lagonda, V8 – Muskeln mit Manieren. Aston Martin Works feiert 70 Jahre Newport Pagnell, und die Szene fühlt sich an wie ein Klassentreffen zwischen Gentleman-Spion und Mechanikerpoesie.

Newport Pagnell – der Name klingt nach Landstraße, nach Sonntag, nach einem stillen Ort irgendwo zwischen Vergangenheit und Perfektion. Doch für Aston Martin war dieser Fleck Erde jahrzehntelang das Herz der Marke. Hier entstanden Autos, die mehr Statement als Fortbewegungsmittel sind. Handgehämmert, mit Seele verschraubt. Und heute? Ein Jubiläum, das sich anfühlt wie ein Zeitfenster in eine Ära, in der noch alles analog war – auch die Emotionen.

*There are places where cars become stories and people become pilgrims. Newport Pagnell is one such place. It smells of leather, old metal and a little oil. The scent of craftsmanship hangs over the old factory buildings – honest, unpretentious, British. Around a hundred Aston Martins roll down the narrow Tickford Street as if they had never been away. A rendezvous of generations: DB4, DB5, DB6 – the heroes of the golden era – alongside Vanquish, Lagonda, V8 – muscle with manners. Aston Martin Works is celebrating 70 years of Newport Pagnell, and the scene feels like a class reunion between gentleman spies and mechanic poetry.*

*Newport Pagnell – the name sounds like a country road, like Sunday, like a quiet place somewhere between the past and perfection. But for Aston Martin, this spot has been the heart of the brand for decades. This is where cars were created that are more of a statement than a means of transport. Hand-hammered, bolted together with soul. And today? An anniversary that feels like a window into an era when everything was still analogue – including emotions.*





Vor dem alten Firmengebäude „Sunnyside“ parken sie wie Perlen aufgereiht: DB6 in allen Schattierungen des britischen Regenhimmels. Gegenüber glänzt die Glasfassade der Aston Martin Works Showrooms – eine Bühne, auf der jedes Auto zur Hauptrolle wird. Ein paar Meter weiter murmeln V12-Motoren im Leerlauf, als wollten sie sagen: *We're still here, old chap.* Zwischen all dem stehen Männer in Tweedjacken, Frauen in Sonnenbrillen, die aussehen, als wären sie direkt aus einem Vogue-Shooting der 60er entlaufen. Hier ist alles ein bisschen Inszenierung – aber mit Stil. Und das macht den Unterschied.

Ian Callum, der Mann, der den DB7 zeichnete, erzählt von Linien, die Seele atmen. Ray Mallock, Rennfahrer, Ingenieur, Legende, erinnert sich an die Nimrod-Zeit, als Aston Martin noch nach Benzin, Mut und Wahnsinn roch. Und Iain Heggie steht da, Sohn des einstigen Managing Directors, und spricht mit dieser leisen Wärme, die man nur in der Erinnerung findet. Es ist kein offizieller Festakt, keine pompöse Show. Es ist eine Begegnung – zwischen Menschen, Maschinen und Momenten. Natürlich gibt es Preise – aber keine verbissene Perfektion. Die Aston Martin Owners Club-Jury bewertet mit Herz statt Lupe. Ein „relaxed concours“, nennen sie es. Wer gewinnt? Egal. Hier geht es nicht um Punkte, sondern um Geschichten. Und am Ende bekommt jeder etwas mit nach Hause: eine Anstecknadel, ein Poster – kleine Symbole eines großen Gefühls. Denn wer einmal in Newport Pagnell war, weiß: Das hier ist kein Event. Es ist ein Ritual.

*In front of the old 'Sunnyside' company building, they are parked like pearls strung together: DB6s in all shades of the British rainy sky. Opposite, the glass façade of the Aston Martin Works showrooms gleams – a stage on which every car takes centre stage. A few metres away, V12 engines murmur at idle speed, as if to say: We're still here, old chap. Standing among them are men in tweed jackets and women in sunglasses who look as if they have stepped straight out of a 1960s Vogue shoot. Everything here is a little staged – but with style. And that makes all the difference.*

*Ian Callum, the man who designed the DB7, talks about lines that breathe soul. Ray Mallock, racing driver, engineer, legend, recalls the Nimrod era, when Aston Martin still smelled of petrol, courage and madness. And Iain Heggie stands there, son of the former managing director, speaking with that quiet warmth that can only be found in memories. It's not an official ceremony, not a pompous show. It's an encounter – between people, machines and moments.*

*Of course there are prizes – but no dogged perfection. The Aston Martin Owners Club jury judges with their hearts instead of magnifying glasses. They call it a 'relaxed concours'. Who wins? It doesn't matter. This is not about points, but about stories. And in the end, everyone gets to take something home with them: a pin, a poster – small symbols of a big feeling. Because anyone who has ever been to Newport Pagnell knows: this is not an event. It is a ritual.*

Die Werkstätten sind geöffnet, jeder darf hinein. Zwischen polierten Kotflügeln und Aluminiumformen hängen Schatten der Vergangenheit. Die Werkbänke erzählen leise von Männern, die Karosserien mit dem Hammer formten, bis sie perfekt waren – oder zumindest perfekt genug. Da steht ein DB5 Goldfinger Continuation, fast zu schön, um echt zu sein. Daneben das vertraute Geräusch einer Poliermaschine, das leise Klacken von Werkzeug auf Metall. Hier wird nicht gearbeitet. Hier wird zelebriert. Newport Pagnell ist kein Museum, sondern ein Zustand. Paul Spire, Präsident von Aston Martin Works, steht inmitten all dessen und lächelt. „Wir wollten etwas Besonderes schaffen“, sagt er, „aber das hier – das ist Magie.“ Und er hat recht. Denn während andere Marken ihre Geschichte in Hochglanzbroschüren drucken, lebt sie hier einfach weiter – in rostfreien Schrauben, in alten Fotos an der Wand, in Gesichtern, die man seit Jahrzehnten kennt. Einige Autos sind zum ersten Mal seit ihrer Geburt wieder hier. Andere gehören längst zur Familie. Draußen, vor Sunnyside, steht eine ganze Armada von DB6. Ein Meer aus Chrom und Eleganz. 60 Jahre nach seinem Debüt – immer noch ein Auto mit Präsenz. Kein Wunder, dass Spire fast ehrfürchtig wird: „Ich glaube, selbst in den 60ern standen nie so viele DB6 gleichzeitig hier.“

*The workshops are open, everyone is allowed in. Between polished fenders and aluminium moulds hang shadows of the past. The workbenches quietly tell of men who shaped car bodies with hammers until they were perfect – or at least perfect enough. There stands a DB5 Goldfinger Continuation, almost too beautiful to be true. Next to it, the familiar sound of a polishing machine, the soft clacking of tools on metal. This is not a place of work. This is a place of celebration. Newport Pagnell is not a museum, but a state of mind.*

*Paul Spire, President of Aston Martin Works, stands in the midst of it all and smiles. 'We wanted to create something special,' he says, 'but this – this is magic.' And he's right. Because while other brands print their history in glossy brochures, here it simply lives on – in stainless steel screws, in old photos on the wall, in faces that have been familiar for decades. Some cars are back here for the first time since they were born. Others have long been part of the family. Outside Sunnyside stands an entire armada of DB6s. A sea of chrome and elegance. Sixty years after its debut, it is still a car with presence. No wonder Spire is almost reverent: 'I don't think there were ever this many DB6s here at once, even in the 1960s.'*

Aston Martin Works ist heute weit mehr als Erinnerungspflege. Es ist die Brücke zwischen Damals und Jetzt. 13.000 Autos entstanden hier, bis 2007 Schluss war – zumindest offiziell. Dann kam das Comeback. 2017 rollte der DB4 GT Continuation aus der Halle. Danach der DB4 GT Zagato Continuation. Und natürlich der DB5 Goldfinger Continuation – mit den Gadgets, die Q himself stolz gemacht hätten. Retro? Nein. Renaissance. Denn hier wird nicht einfach restauriert. Hier wird neu erfunden, was nie aufgehört hat, faszinierend zu sein.

Gegen Abend wird es ruhiger. Die Sonne legt sich golden auf das Kopfsteinpflaster. Ein letzter Motor startet, ein V12, der klingt wie eine Opernarie. Dann Stille. Man hört das metallische Klicken abkühlender Motorhauben, das leise Reden kleiner Gruppen, das Zischen einer geöffneten Champagnerflasche. Kein Lärm, keine Effekthascherei. Nur ein Gefühl: Das hier ist Geschichte, die atmet.

*Today, Aston Martin Works is much more than just a place to preserve memories. It is the bridge between then and now. 13,000 cars were built here until 2007, when it all came to an end – at least officially. Then came the comeback. In 2017, the DB4 GT Continuation rolled out of the hall. Then came the DB4 GT Zagato Continuation. And, of course, the DB5 Goldfinger Continuation – with gadgets that would have made Q himself proud. Retro? No. Renaissance. Because this isn't just restoration. This is the reinvention of something that never ceased to fascinate.*

*Towards evening, things quiet down. The sun casts a golden glow on the cobblestones. One last engine starts up, a V12 that sounds like an opera aria. Then silence. You can hear the metallic click of cooling bonnets, the quiet conversation of small groups, the hiss of an opened champagne bottle. No noise, no showmanship. Just one feeling: this is history that breathes.*



70 Jahre Newport Pagnell – das sind nicht einfach sieben Dekaden Handwerkskunst. Es ist ein Beweis, dass Stil alt werden darf, ohne Patina anzusetzen. Dass Perfektion keine Software braucht. Dass britischer Charme nicht verlernt werden kann. Aston Martin Works steht heute für etwas, das fast verloren gegangen ist: Echtheit, Leidenschaft und das Vertrauen darauf, dass man Dinge richtig macht, wenn man sie mit Liebe macht. Vielleicht ist das das Geheimnis. Nicht die PS-Zahlen, nicht die Aerodynamik, nicht der Preis. Sondern die Seele. Und die ist hier – in Newport Pagnell – noch immer quicklebendig.

*70 years of Newport Pagnell – that's not just seven decades of craftsmanship. It's proof that style can age without acquiring a patina. That perfection doesn't need software. That British charm cannot be unlearned. Today, Aston Martin Works stands for something that has almost been lost: authenticity, passion and the confidence that when you do things with love, you do them right. Perhaps that is the secret. Not the horsepower, not the aerodynamics, not the price. But the soul. And here – in Newport Pagnell – it is still very much alive.*



## MOTORWORLD Village Metzingen

# OPEN AIR KINO

Photo: @spinelli.photo

Am 9. Oktober feierte das Motorworld Village Metzingen eine besondere Premiere: Erstmals verwandelte sich der Eventplatz des ehemaligen Industriearials in ein Open-Air-Kino.

Wo einst Schmiedehämmer klangen, flimmerte nun Filmlicht. Rund um Liegestühle, Popcornstände und Feuerschalen entstand eine unverwechselbare Atmosphäre – industriell, authentisch, einladend. Die Besucher erlebten Kino nicht als Event, sondern als Erlebnisraum: unter freiem Himmel, vor der Kulisse denkmalgeschützter Hallen, die heute als Treffpunkt für Mobilitätskultur, Gastronomie und außergewöhnliche Veranstaltungen dienen. Perfekt organisiert wurde der Event vom Metzinger Stadtmarketing (MMT), dem Luna Filmtheater und der Skizunft Metzingen. Das Motorworld Village Metzingen zählt zu den spannendsten Eventlocations Süddeutschlands in faszinierender historischer Umgebung. Auf über 26.000 Quadratmetern findet sich ein Quartier, das Geschichte bewahrt und Zukunft inszeniert.

*Motorworld Village Metzingen celebrated a special premiere on 9 October: for the first time, the event area of the former industrial site was transformed into an open-air cinema.*

*Where blacksmith's hammers once rang out, film lights now flickered. An inimitable atmosphere was created with deckchairs, popcorn stands and fire bowls – industrial, authentic, inviting. Visitors experienced cinema not as an event, but as an outdoor happening against the backdrop of listed halls, which today serve as a meeting place for mobility culture, hospitality and exceptional events. The event was perfectly organised by the Metzingen municipal marketing office (MMT), the Luna film theatre and the Metzingen ski guild.*

*Motorworld Village Metzingen is one of the most exciting event locations in southern Germany in a fascinating historical setting. On an area covering over 26,000 square metres there is a quarter that preserves history and stages the future.*

# DIE BESTIE KEHRT HEIM

## MASERATI MCXtrema

Es ist ein klarer Morgen in Modena. Die Sonne fällt flach über das Werkstor an der Viale Ciro Menotti, wo seit fast neun Jahrzehnten Automobile entstehen, die mehr sind als Maschinen. Hier riecht es nach Öl, Leder, Metall – und Erinnerung. Maserati hat ein neues Kapitel geschrieben: die Übergabe eines MCXtrema, jener kompromisslosen Skulptur aus Carbon, die nicht auf die Straße, sondern in die Geschichte gehört.

Empfänger: Jacques Sicotte, französischer Nuklearingenieur, Sammler, Ästhet, Lebemann. Seine Garage ist kein Ort, sondern ein Museum – über 60 Automobile, jede ein Statement, jedes ein Stück Zeitgeschichte. Darunter der legendäre MC12, jene weiße Ikone mit dem blauen Streifen, die Maserati in den frühen 2000ern zurück auf die Rennstrecke brachte. Jetzt also der Nachfolger: der MCXtrema – geboren aus demselben Geist, aber schärfer, lauter, radikaler.

*It is a clear morning in Modena. The sun shines low over the factory gate on Viale Ciro Menotti, where for almost nine decades cars have been built that are more than just machines. Here, the air smells of oil, leather, metal – and memories. Maserati has written a new chapter: the handover of an MCXtrema, that uncompromising carbon fibre sculpture that belongs not on the road but in history.*

*Recipient: Jacques Sicotte, French nuclear engineer, collector, aesthete, bon vivant. His garage is not a place, but a museum – over 60 cars, each a statement, each a piece of contemporary history. Among them is the legendary MC12, that white icon with the blue stripe that brought Maserati back to the racetrack in the early 2000s. Now comes its successor: the MCXtrema – born of the same spirit, but sharper, louder, more radical.*





Man kann sich die Szene vorstellen: Ein stiller Raum, die Karosserie mattblau und perlmuttweiß, das Licht bricht auf dem Trident, der über die Motorhaube läuft wie eine Signatur. Sicotte steht davor, in den Händen vielleicht ein Glas Espresso, im Gesicht dieses Lächeln, das nur Menschen haben, die wissen, was sie sehen.

Andrea Bertolini, Maseratis Chief Test Driver, überreicht den Schlüssel. Ein Ritual. Bertolini – vierfacher Weltmeister, der den MC12 auf den Asphalt prügelte wie ein Konzertpianist seine Tasten – war von Anfang an Teil der Entwicklung. Es ist fast poetisch, dass er den MCXtrema persönlich übergibt. Zwei Generationen von Geschwindigkeit, ein gemeinsamer Atem.

Der MCXtrema ist kein Auto im klassischen Sinn. Er ist ein Statement in Aluminium und Kohlefaser, ein fahrendes Labor, ein Beweis, dass Schönheit und Brutalität keine Gegensätze sind. Maserati nennt ihn „The Beast“, und das passt. Doch es ist kein Monster, das brüllt – es ist ein Tier, das singt.

Unter der Haube: der Nettuno-V6, ein 3,0-Liter-Biturbo, abgeleitet aus der Formel 1-Technologie, 740 PS stark. Kein Hybrid, keine Dämpfung, keine Gnade. Nur pure, unverfälschte Mechanik. Der Klang? Nicht Sound, sondern Komposition. Ein metallisches Crescendo, das eher Wagner ist als Rock'n'Roll.

Jedes Detail wurde virtuell geboren: 200 Stunden im Simulator, 1000 Stunden aerodynamische Analysen, unzählige Nächte in Modena. Das Ergebnis ist eine Maschine, die in jeder Kurve spürt, wo sie herkommt – und wo sie hinwill.

Sicottes Auto trägt eine zweifarbige Lackierung: mattes Blau und Perlmuttweiß. Maserati nennt sie „Corse“ – eine Hommage an den MC12 Stradale. Die Nummer 77 zierte die Türen – die Glückszahl des Besitzers, eingebettet in die Lackschichten wie eine geheime Signatur.

Innen: Dunkelblau. Roh. Reduziert. Der Luxus hier liegt nicht in Chrom oder Leder, sondern in der Präzision. Jede Schraube, jedes Panel erzählt von Handarbeit. Kein Display lenkt ab, kein Komfort entschuldigt sich für Härte. Der MCXtrema ist ehrlich – und in seiner Ehrlichkeit radikal.

Das Beeindruckende an diesem Auto ist nicht nur, was es kann – sondern wofür es steht. In einer Zeit, in der Luxus elektrisch flüstert und Effizienz zur Religion geworden ist, baut Maserati ein Auto, das wieder laut sein darf. Aber es ist kein Schrei nach Nostalgie. Es ist ein Bekenntnis: zur Emotion, zur Kunst, zum Risiko.

Man könnte sagen: Der MCXtrema ist das Gegenteil eines Algorithmus. Er versteht nichts von Vernunft, dafür alles von Sehnsucht.

Nur 62 Exemplare entstehen. Keine Straßenzulassung, kein Kompromiss. Jeder MCXtrema ist Teil einer Idee, die über Besitz hinausgeht. Maserati hat dafür ein eigenes Ökosystem geschaffen – den MCXperience Club. Ein Kreis von Besitzern, die keine Kunden, sondern Eingeweihte sind.

Ein Concierge organisiert Track Days, Techniker von Maserati Corse begleiten die Fahrer, Sparco liefert einen maßgeschneiderten Racing-Kit – Anzug, Helm, Schuhe, Handschuhe. Kein Accessoire, sondern Werkzeug. Wer diesen Wagen fährt, fährt nicht, um anzukommen. Sondern um zu verstehen.

*You can imagine the scene: a quiet room, the bodywork matt blue and pearlescent white, the light refracting on the trident that runs across the bonnet like a signature. Sicotte stands in front of it, perhaps with a glass of espresso in his hands, that smile on his face that only people who know what they are looking at have.*

*Andrea Bertolini, Maserati's chief test driver, hands over the key. A ritual. Bertolini – four-time world champion, who pounded the MC12 on the asphalt like a concert pianist pounds his keys – was part of the development from the very beginning. It is almost poetic that he personally hands over the MCXtrema. Two generations of speed, one shared breath.*

*The MCXtrema is not a car in the classic sense. It is a statement in aluminium and carbon fibre, a mobile laboratory, proof that beauty and brutality are not opposites. Maserati calls it 'The Beast', and that fits. But it is not a monster that roars – it is an animal that sings.*

*Under the bonnet: the Nettuno V6, a 3.0-litre biturbo derived from Formula 1 technology, with 740 hp. No hybrid, no damping, no mercy. Just pure, unadulterated mechanics. The sound? Not sound, but composition. A metallic crescendo that is more Wagner than rock "n" roll.*

*Every detail was born virtually: 200 hours in the simulator, 1,000 hours of aerodynamic analysis, countless nights in Modena. The result is a machine that senses where it comes from – and where it wants to go – in every corner.*

*Sicotte's car has a two-tone paint finish: matt blue and pearlescent white. Maserati calls it 'Corse' – a tribute to the MC12 Stradale. The number 77 adorns the doors – the owner's lucky number, embedded in the layers of paint like a secret signature.*

*Inside: dark blue. Raw. Minimalist. The luxury here lies not in chrome or leather, but in precision. Every screw, every panel tells a story of craftsmanship. No display distracts, no comfort excuses harshness. The MCXtrema is honest – and radical in its honesty.*

*What is impressive about this car is not only what it can do – but what it stands for. At a time when luxury whispers electrically and efficiency has become a religion, Maserati is building a car that can be loud again. But it is not a cry for nostalgia. It is a commitment: to emotion, to art, to risk.*

*You could say that the MCXtrema is the opposite of an algorithm. It understands nothing of reason, but everything of longing.*

*Only 62 units will be produced. No road approval, no compromise. Every MCXtrema is part of an idea that goes beyond ownership. Maserati has created its own ecosystem for this – the MCXperience Club. A circle of owners who are not customers, but initiates.*

*A concierge organises track days, technicians from Maserati Corse accompany the drivers, Sparco supplies a tailor-made racing kit – suit, helmet, shoes, gloves. Not accessories, but tools. Those who drive this car do not drive to arrive. They drive to understand.*



Der MCXtrema ist auch ein Symbol für Maseratis eigene Metamorphose. Er erinnert an die Ära, als Autos noch nach Benzin rochen und der Asphalt vibrierte – und doch ist er gebaut mit der Technologie von morgen. Simulationsdaten statt Skizzen, Luftkanäle statt Ornament.

Und doch bleibt etwas zutiefst Menschliches darin. Vielleicht, weil dieses Auto im selben Werk gebaut wird, in dem einst der A6G, der Birdcage und der MC12 das Licht der Welt sahen. Vielleicht, weil die Männer und Frauen in Modena keine Roboter sind, sondern Künstler, die wissen, wann eine Linie genug Spannung hat.

Modena ist kein Ort, es ist ein Zustand. Ein Gefühl zwischen Stolz und Melancholie. Hier weiß man, dass Perfektion immer ein bisschen unvollkommen bleibt – weil sie sonst keine Seele hätte. Und genau das ist der Kern des MCXtrema. Er ist nicht makellos. Er ist lebendig.

Wenn man ihn sieht, hat man das Gefühl, dass er atmet. Wenn man ihn hört, dass er träumt. Und wenn man ihn fährt – so sagen jene wenigen, die es dürfen –, dann versteht man, warum Maserati nie aufgehört hat, an Emotion als Antrieb zu glauben.

Als Sicotte schließlich in seinem neuen Maserati Platz nimmt, senkt sich kurz die Stille. Dann ein Druck auf den Startknopf. Das Heulen des Nettuno füllt die Halle – rau, kraftvoll, fast sakral. Ein kurzer Blick, ein Nicken. Und dann rollt die Bestie hinaus, ins Licht von Modena.

Zurück bleibt das Echo eines Motors, das klingt wie ein Versprechen:

Man kann Geschwindigkeit messen.

Aber nicht das, was sie mit einem macht.

*The MCXtrema is also a symbol of Maserati's own metamorphosis. It is reminiscent of the era when cars still smelled of petrol and the asphalt vibrated – and yet it is built with the technology of tomorrow. Simulation data instead of sketches, air ducts instead of ornamentation.*

*And yet there remains something deeply human about it. Perhaps because this car is built in the same factory where the A6G, the Birdcage and the MC12 once saw the light of day. Perhaps because the men and women in Modena are not robots, but artists who know when a line has enough tension.*

*Modena is not a place, it is a state of mind. A feeling between pride and melancholy. Here, people know that perfection always remains a little imperfect – because otherwise it would have no soul. And that is precisely the essence of the MCXtrema. It is not flawless. It is alive.*

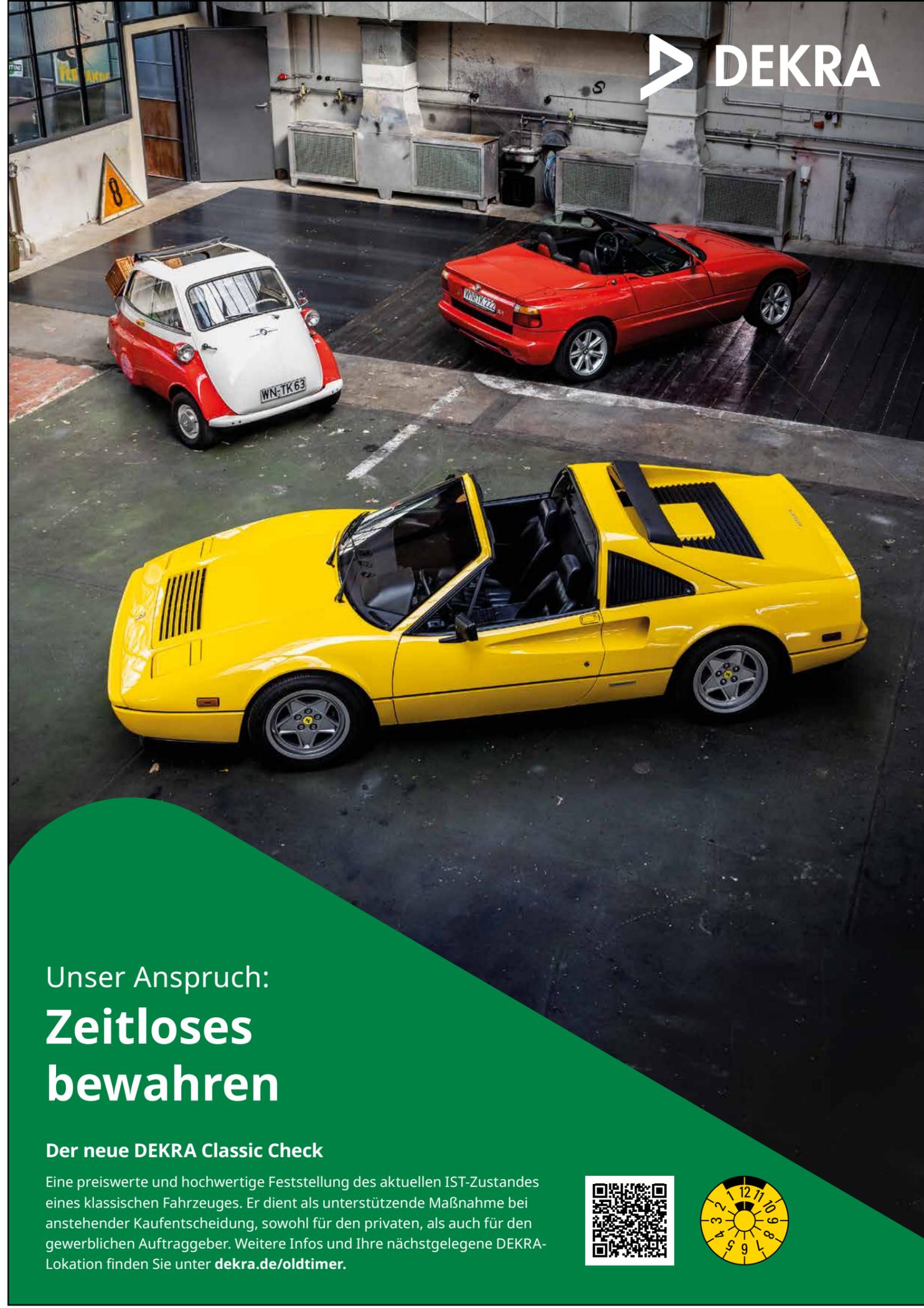
*When you see it, you feel like it's breathing. When you hear it, you feel like it's dreaming. And when you drive it – according to the few who are allowed to – you understand why Maserati has never stopped believing in emotion as a driving force.*

*When Sicotte finally takes his seat in his new Maserati, there is a brief moment of silence. Then he presses the start button. The roar of the Nettuno fills the hall – raw, powerful, almost sacred. A quick glance, a nod. And then the beast rolls out into the light of Modena.*

*What remains is the echo of an engine that sounds like a promise:*

*You can measure speed.*

*But not what it does to you.*



Unser Anspruch:

# Zeitloses bewahren

**Der neue DEKRA Classic Check**

Eine preiswerte 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-Lokation finden Sie unter [dekra.de/oldtimer](https://dekra.de/oldtimer).



# ANALOGUE PERFEKTION NEU ERFUNDEN

SINGER PORSCHE 911 CARRERA





**SONAX®**  
MADE IN GERMANY

# PERFEKTION BEWAHREN

Es ist früher Morgen am Fuji Speedway. Nebel hängt über der Strecke, als die Sonne über den Bergen aufsteigt. Und dort, auf dem Asphalt, glitzert etwas, das aussieht wie Vergangenheit und Zukunft zugleich: der Porsche 911 Carrera Coupé Reimagined by Singer. Kein Prototyp. Kein Retro-Spielzeug. Sondern eine Idee – aus Metall, Leder und Seele gebaut.

Für Singer ist Japan mehr als ein Markt. Es ist ein Zuhause für Ästhetik, Disziplin und Leidenschaft – jene drei Elemente, die das kalifornische Atelier seit seiner Gründung prägen. Auf dem Cornes Day 2025, dem exklusiven Automobil-Festival des japanischen Luxusdistributors Cornes Group, feiert Singer die offizielle Japan-Premiere seines neuesten Meisterwerks.

In den Achtzigern gab es einen Porsche, der die Grenze zwischen Understatement und Übermut aufhob: den 911 Carrera mit Super Sport Equipment. Breit, kraftvoll, kompromisslos – und doch mit jener Leichtigkeit, die nur Luftkühlung erzeugen kann.

Singer greift diese Idee auf und führt sie in die Gegenwart. Das Ergebnis: eine Neuinterpretation, die so radikal wie respektvoll ist. Geboren aus einem Porsche 964, neu aufgebaut um seinen Monocoque herum – verstärkt durch ein Chassis-System, entwickelt gemeinsam mit Red Bull Advanced Technologies.

Die Karosserie besteht vollständig aus Kohlefaser – leicht, steif, präzise. Inspiriert vom klassischen G-Modell, aber mit modernster Aerodynamik. Breite Kotflügel, tiefer Spoiler, geschliffene Lufteinlässe an den Flanken. Selbst die berühmte „Whale Tail“ ist optional – fest montiert oder automatisch ausfahrend, je nach Geschmack und Geschwindigkeit.

Man spürt in jeder Linie: Hier wurde nichts neu erfunden, sondern alles neu verstanden.

*It is early morning at Fuji Speedway. Fog hangs over the track as the sun rises over the mountains. And there, on the asphalt, something glitters that looks like both the past and the future: the Porsche 911 Carrera Coupé Reimagined by Singer. Not a prototype. Not a retro toy. But an idea – built from metal, leather and soul.*

*For Singer, Japan is more than just a market. It is a home for aesthetics, discipline and passion – the three elements that have shaped the Californian studio since its inception. At Cornes Day 2025, the exclusive automotive festival organised by Japanese luxury distributor Cornes Group, Singer celebrates the official Japanese premiere of its latest masterpiece.*

*In the 1980s, there was a Porsche that blurred the line between understatement and exuberance: the 911 Carrera with Super Sport Equipment. Wide, powerful, uncompromising – yet with a lightness that only air cooling can create.*

*Singer takes up this idea and brings it into the present. The result: a reinterpretation that is as radical as it is respectful. Born from a Porsche 964, rebuilt around its monocoque – reinforced by a chassis system developed in collaboration with Red Bull Advanced Technologies.*

*The body is made entirely of carbon fibre – light, stiff, precise. Inspired by the classic G model, but with state-of-the-art aerodynamics. Wide fenders, deep spoiler, polished air intakes on the flanks. Even the famous ‘whale tail’ is optional – permanently mounted or automatically extending, depending on taste and speed.*

*You can feel it in every line: nothing has been reinvented here, but everything has been reinterpreted.*



## DER FELGENREINIGER MIT XTREME POWER

- Leistungsstark auch bei härtesten Verschmutzungen
- Mit optimaler Haftung zur selbstaktiven Reinigung
- Materialschonend – für ein perfektes Ergebnis

sonax.de



Im Heck arbeitet ein Herz, das fast schon mythisch ist: ein 4,0-Liter-Sechszylinder-Boxer, handgefertigt, natürlich ohne Turbolader – dafür mit 420 PS und Drehfreude bis über 8.000 U/min. Singer entwickelte ihn gemeinsam mit Cosworth, jenen Motorenbauern, die schon in der Formel 1 Legenden schufen.

Zum ersten Mal verwendet Singer in einem seiner Projekte variable Ventilsteuerung – für mehr Elastizität im Alltag und Präzision auf der Rennstrecke. Und noch eine Premiere: wassergekühlte Zylinderköpfe, kombiniert mit klassisch luftgekühlten Zylindern. Dazwischen ein elektrisch betriebener Lüfter – ein technisches Kunstwerk im Maßstab 1:1.

Das Ergebnis ist nicht einfach Leistung, sondern Charakter. Ein Motor, der singt. Nicht digital, sondern mechanisch. Kein Filter, kein Verstärker – nur das pure Orchester der Verbrennung.

Gekoppelt ist das Ganze an ein manuelles Sechsgang-Getriebe – mit einem freigelegten Schalthebel aus Metall, dessen Bewegungen aussehen wie Uhrwerkmechanik. Jeder Gangwechsel ist ein Ritual.

Singer nennt seine Arbeit „Restoration Services“. Doch was hier geschieht, ist eher Haute Couture als Mechanik. Die Innenausstattung des auf dem Fuji Speedway präsentierten Wagens zeigt, wie weit man Perfektion treiben kann:

400 Stunden dauert es, bis die von Hand gesteppten und gebrannten Ledernähte vollendet sind. Die Technik stammt ursprünglich aus der Welt feiner Lederwaren – jene Art Handwerk, die man eher in Florenz oder Paris vermuten würde als in einer Werkstatt in Kalifornien. Das ausgestellte Fahrzeug trägt außen den Farbton Celeste Passalacqua, innen Mars Pink – eine Kombination, die klingt wie ein Cocktail, aber aussieht wie Stil. Samtartige Cord-Einsätze auf den Sportsitzen erinnern an die 1970er, während Aluminium, Leder und Präzision den Rest erzählen.

Singer hat verstanden: Nostalgie ist keine Kopie. Sie ist Emotion mit neuen Werkzeugen.

Das technische Fundament dieses 911er wurde in Zusammenarbeit mit Red Bull Advanced Technologies entwickelt – jene Ingenieure, die normalerweise Formel-1-Autos konstruieren. Ihr Beitrag: eine neue Torsionsverstärkung des Chassis, die die Balance zwischen Stabilität und Gefühl perfektioniert.

Dazu kommt Fahrwerkstechnik, die sonst nur in modernen Supersportwagen zu finden ist: Vierfach verstellbare, elektronisch gesteuerte Dämpfer, einstellbar vom Cockpit aus, und eine Nose-Lift-Funktion für steile Zufahrten. Die Bremsen bestehen aus Carbon-Keramik, die Reifen sind die neuesten Michelin Pilot Sport, und wer will, wählt zwischen fünf Fahrmodi – Road, Sport, Track, Off, Weather. So verbindet der Wagen zwei Welten: analoge Emotion und digitale Präzision.

*At the rear is a heart that is almost mythical: a 4.0-litre six-cylinder boxer engine, handmade, naturally without a turbocharger – but with 420 hp and revs of over 8,000 rpm. Singer developed it together with Cosworth, the engine builders who have already created legends in Formula 1.*

*For the first time, Singer is using variable valve timing in one of its projects – for greater elasticity in everyday use and precision on the racetrack. And another first: water-cooled cylinder heads combined with classic air-cooled cylinders. In between is an electrically operated fan – a technical work of art on a 1:1 scale.*

*The result is not just performance, but character. An engine that sings. Not digitally, but mechanically. No filter, no amplifier – just the pure orchestra of combustion.*

*The whole thing is coupled to a manual six-speed gearbox – with an exposed metal gear lever whose movements look like clockwork mechanics. Every gear change is a ritual.*

*Singer calls his work ‘restoration services’. But what happens here is more haute couture than mechanics. The interior of the car presented at Fuji Speedway shows how far perfection can be taken:*

*It takes 400 hours to complete the hand-stitched and burnt leather seams. The technique originates from the world of fine leather goods – the kind of craftsmanship one would expect to find in Florence or Paris rather than in a workshop in California.*

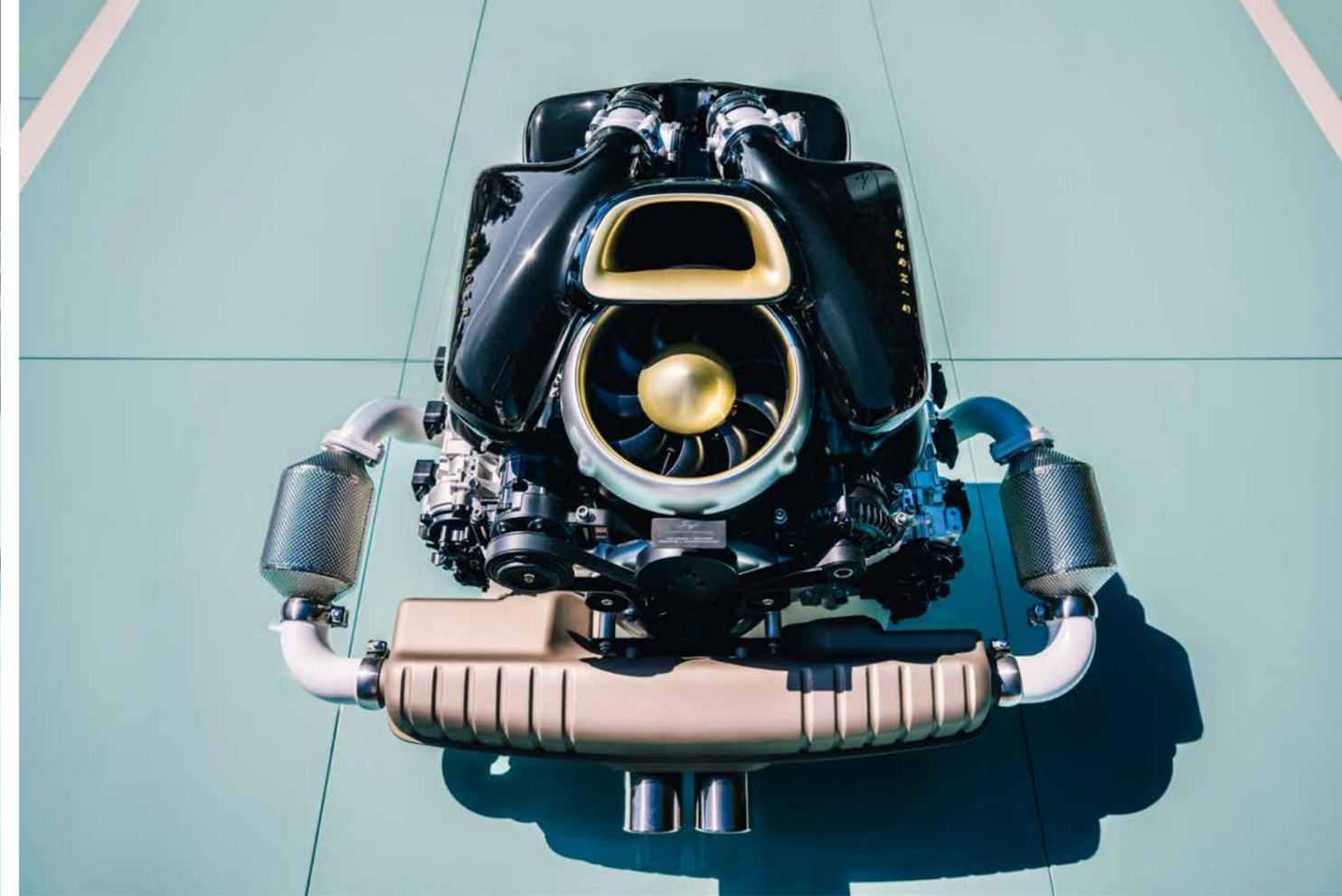
*The exterior of the vehicle on display is painted in Celeste Passalacqua, while the interior is Mars Pink – a combination that sounds like a cocktail but looks like style. Velvety corduroy inserts on the sports seats are reminiscent of the 1970s, while aluminium, leather and precision tell the rest of the story.*

*Singer understands that nostalgia is not a copy. It is emotion with new tools.*

*The technical foundation of this 911 was developed in collaboration with Red Bull Advanced Technologies – the engineers who normally design Formula 1 cars. Their contribution: a new torsion reinforcement for the chassis that perfects the balance between stability and feel.*

*Added to this is chassis technology that is otherwise only found in modern supercars: Four-way adjustable, electronically controlled dampers, adjustable from the cockpit, and a nose lift function for steep approaches. The brakes are made of carbon ceramic, the tyres are the latest Michelin Pilot Sport, and drivers can choose between five driving modes – Road, Sport, Track, Off, Weather.*

*The car thus combines two worlds: analogue emotion and digital precision.*



Singer ist keine Marke. Es ist eine Haltung. Eine Liebeserklärung an das Analoge in einer Welt, die längst vergessen hat, wie es klingt, wenn Metall auf Asphalt trifft. Seit seiner Gründung 2009 hat das Unternehmen aus Kalifornien einen Kultstatus erreicht. Gründer Rob Dickinson, einst Musiker und Porsche-Fan, nennt seine Philosophie A Relentless Pursuit of Excellence – der unermüdliche Drang nach Perfektion. Nicht im Sinne von Effizienz, sondern im Sinne von Schönheit.

Sein Kommentar zur Japan-Premiere:

„In den 1980ern konnte man einen 911 Carrera mit der breiten Turbo-Karosserie, aber ohne Turbo bestellen – elegant, aber kompromisslos. Wir haben diese Idee wiederbelebt. Für Menschen, die Leistung nicht suchen, sondern verstehen.“

Singer versteht jedes Auto als Zusammenarbeit. Es gibt keine Serienproduktion, keine feste Ausstattung. Jeder Besitzer definiert sein Fahrzeug selbst – Farbe, Materialien, Technik. Bis zu 100 Exemplare sollen entstehen, jede Kommission individuell und einzigartig.

Das Ziel ist kein neues Auto, sondern ein neuer Dialog. Zwischen Fahrer und Maschine. Zwischen Vergangenheit und Gegenwart.

Und irgendwo, auf einer geraden Linie am Fuß des Fuji, steht plötzlich ein 911er, der nicht fährt, sondern erzählt. Er erzählt von Stuttgart, von Kalifornien, von Menschen, die noch wissen, was Handwerk bedeutet.

*Singer is not a brand. It is an attitude. A declaration of love for the analogue in a world that has long forgotten what it sounds like when metal meets asphalt.*

*Since its founding in 2009, the California-based company has achieved cult status. Founder Rob Dickinson, once a musician and Porsche fan, calls his philosophy 'A Relentless Pursuit of Excellence' – the tireless drive for perfection. Not in the sense of efficiency, but in the sense of beauty.*

*His comment on the Japanese premiere:*

*'In the 1980s, you could order a 911 Carrera with the wide Turbo body, but without the turbo – elegant, but uncompromising. We have revived this idea. For people who don't seek performance, but understand it.'*

*Singer sees every car as a collaboration. There is no series production, no fixed equipment. Each owner defines their own vehicle – colour, materials, technology. Up to 100 models are to be produced, each commission individual and unique.*

*The goal is not a new car, but a new dialogue. Between driver and machine. Between past and present.*

*And somewhere, on a straight line at the foot of Mount Fuji, there suddenly stands a 911 that doesn't drive, but tells a story.*

*It tells of Stuttgart, of California, of people who still know what craftsmanship means.*

Dass diese Premiere in Japan stattfindet, ist kein Zufall. Die Cornes Group, seit den 1960er-Jahren Importeur von Luxusmarken wie Ferrari, Rolls-Royce, Bentley und Lamborghini, ist Singer's offizieller Partner in Japan. Der Cornes Day ist ihr jährliches Bekenntnis zur Leidenschaft – ein Fest für Enthusiasten, Sammler und Ästheten. Am 19. Oktober 2025 wird der Fuji Speedway zur Bühne. Neben Rob Dickinson diskutieren dort Marino Franchitti, Singer-Testfahrer, und Shiro Nakamura, ehemaliger Designchef von Nissan. Japan ist die dritte Station der Weltpremiere – nach Goodwood und Monterey. Und vielleicht die emotionalste.

Es gibt Autos, die beeindrucken. Und es gibt Autos, die bewegen. Der Porsche 911 Carrera Coupé Reimagined by Singer gehört zur zweiten Kategorie.

Er ist ein Auto, das aussieht wie Erinnerung und sich fährt wie Zukunft. Ein 911er, der den Atem der Vergangenheit in den Rhythmus der Moderne übersetzt.

Vielleicht ist das sein größtes Kunststück: Dass man in seinem Klang, in seiner Form, in seiner Seele spürt – dass Perfektion keine Frage des Fortschritts ist, sondern der Hingabe.

*It is no coincidence that this premiere is taking place in Japan. The Cornes Group, importer of luxury brands such as Ferrari, Rolls-Royce, Bentley and Lamborghini since the 1960s, is Singer's official partner in Japan. Cornes Day is their annual celebration of passion – a festival for enthusiasts, collectors and aesthetes.*

*On 19 October 2025, Fuji Speedway will become the stage. Rob Dickinson will be joined in discussion by Marino Franchitti, Singer test driver, and Shiro Nakamura, former head of design at Nissan. Japan is the third stop on the world premiere tour – after Goodwood and Monterey. And perhaps the most emotional.*

*There are cars that impress. And there are cars that move you. The Porsche 911 Carrera Coupé Reimagined by Singer belongs to the second category.*

*It is a car that looks like a memory and drives like the future. A 911 that translates the spirit of the past into the rhythm of the modern age.*

*Perhaps that is its greatest feat: that in its sound, its form, its soul, you can feel that perfection is not a question of progress, but of dedication.*



**MOTORWORLD Köln / Rheinland**

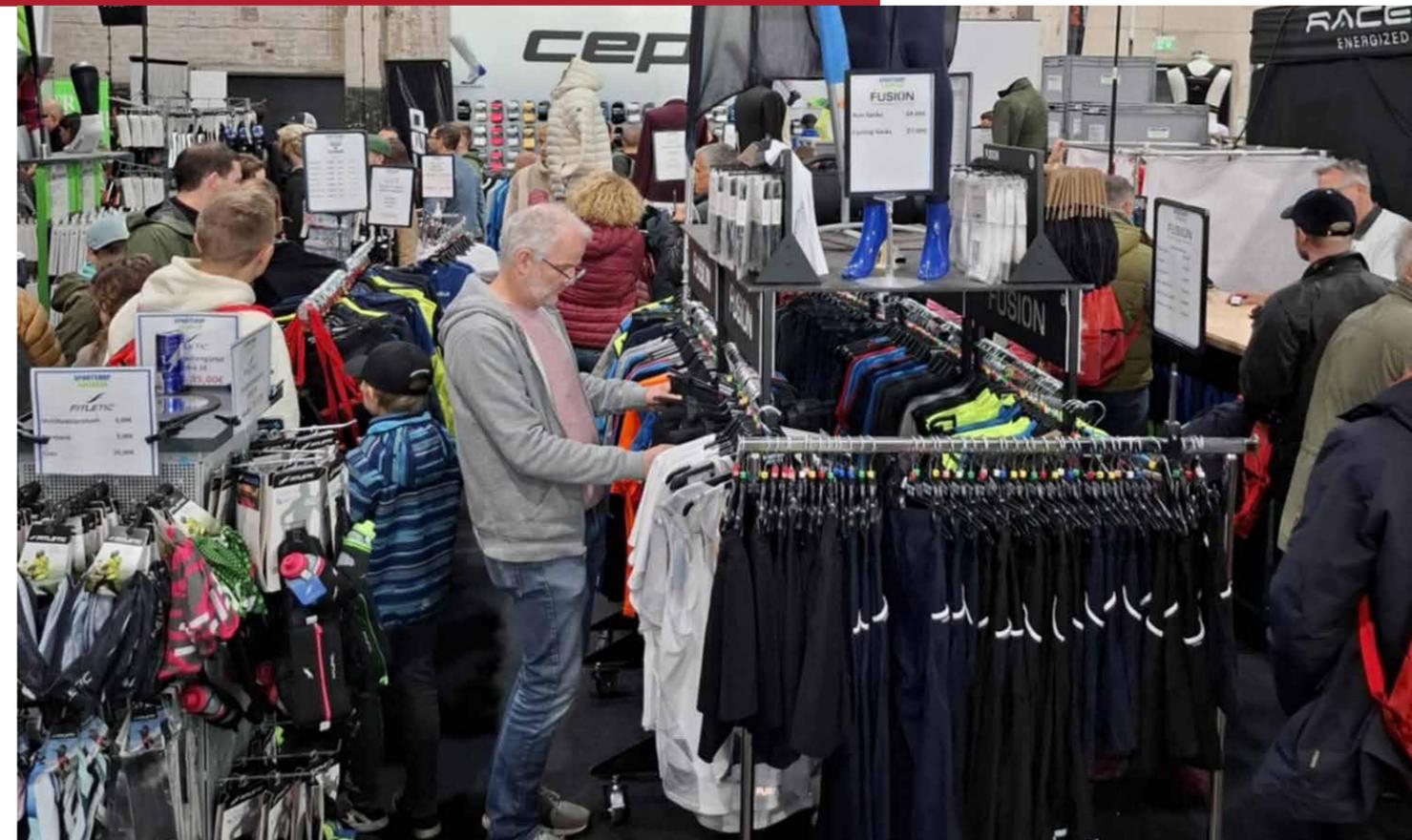
# Rückblick RUNNING EXPO

Mehr als eine Messe – die Motorworld Köln/Rheinland wurde Anfang Oktober zum Treffpunkt der internationalen Laufszene und verband Sportkultur mit Motorsportgeschichte auf einzigartige Weise. Vom 3. bis 4. Oktober 2025 strömten über 30.000 Besucher zur Running.EXPO – und fanden weit mehr als nur ihre Startnummern.

Wenn sich in Köln die Läuferzene versammelt, führt der Weg seit einigen Jahren an einem Ort vorbei, an dem normalerweise Motoren im Mittelpunkt stehen. Doch Anfang Oktober 2025 gehörte der 4-Takt-Hangar der Motorworld Köln/Rheinland nicht den PS-Boliden, sondern den Pulsuhren, Laufschuhen und Energiegel-Päckchen. Hier fand die Running.EXPO statt – die offizielle Messe zum Generali Köln Marathon – und sie zeigte eindrucksvoll, wie sich Mobilitätsgeschichte und moderne Bewegungskultur gegenseitig beflügeln können.

*More than just a trade fair – at the beginning of October, Motorworld Köln/Rheinland turned into a meeting place for the international running scene and combined sports culture with motorsport history in a unique way. On 3-4 October 2025, over 30,000 visitors flocked to Running.EXPO – and found far more than just their race numbers.*

*When the running scene gathers in Cologne, for some years now the route has led past a place where engines normally take centre stage. But at the beginning of October 2025, the 4-Takt-Hangar at Motorworld Köln/Rheinland did not belong to powerful cars, but to heart rate monitors, running shoes and energy bars. Running.EXPO – the official trade fair for the Generali Cologne marathon – took place here and impressively demonstrated how the history of mobility and modern exercise culture can inspire each other.*



Über 30.000 Läuferinnen und Läufer kamen, um ihre Startnummern abzuholen, doch viele blieben deutlich länger: Nicht, weil sie mussten, sondern weil sie wollten. Zwischen Ausstellern aus den Bereichen Running, Gesundheit und Lifestyle herrschte reger Austausch, es wurde getestet, gefachsimpelt – und gestaunt. Denn direkt neben den neuesten Carbon-Laufschuhen und Ernährungsberatungen standen Formel-1-Rennwagen: Die Michael Schumacher Private Collection war für alle Besucher frei zugänglich und wurde zum stillen Protagonisten dieser außergewöhnlichen Begegnung zweier Welten.

*Over 30,000 runners came to collect their race numbers, but many stayed much longer: not because they had to, but because they wanted to. There was a lively exchange between exhibitors from the running, health and lifestyle sectors, people tried out, talked shop – and marvelled. Because right next to the latest carbon running shoes and nutrition counselling there were Formula 1 racing cars: the Michael Schumacher Private Collection was freely accessible to all visitors and became the silent protagonist of this exceptional encounter between two worlds.*





**SUPERCARS  
CLASSIC CARS  
RESTAURANTS  
EVENT-AREAS  
CONFERENCE  
GLASS BOXES FOR CARS**

Die Motorworld zeigte sich dabei nicht als klassische Messehalle, sondern als Erlebnisraum. Industriekulisse, Motorsportgeschichte und sportlicher Aufbruch lagen dicht beieinander. Während sich draußen die Läufer auf den Wettkampftag einstimmten, bot drinnen die Expo ein Panorama aktueller Bewegungs- und Gesundheitstrends – von Hightech-Textilien bis zu Performance-Coachings. Die Motorworld Köln/Rheinland war an diesem Wochenende Treffpunkt, Bühne und Resonanzraum einer sportlichen Gesellschaft, die Mobilität längst nicht mehr nur mit dem Auto verbindet, sondern mit einem Lebensgefühl: dem Drang nach Fortschritt – egal auf wie vielen Rädern oder Beinen.

*Motorworld presented itself not as a traditional exhibition hall, but as a space for experiences. An industrial backdrop, motorsport history and a sporting awakening lay close together. While outside the runners were getting in the mood for race day, inside the Expo offered a panorama of the latest exercise and health trends from high-tech textiles to performance coaching. This weekend, Motorworld Köln/Rheinland was the meeting place, stage and sounding board for a sport-driven society that has long since ceased to associate mobility solely with cars, but with an attitude to life: the urge for progress – no matter on how many wheels or legs.*



MA-19  
AIRPORT > PALMA  
**MOTORWORLD Mallorca**  
Cami Vell de Lluçmajor, 112  
07007 Palma de Mallorca

**MOBILE LEIDENSCHAFT + EVENTLOCATION**

**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/](http://www.motorworld.de/mallorca/)

# Begeisterung für Mobilität, die verbindet

Die begeisterte Community wächst! Jeden Tag entdecken mehr Besucher, Gäste und Fahrzeugenthusiasten die Motorworld Mallorca – in der Leidenschaft für Mobilität, Erlebnisse und Events zuhause sind. Ob Klassiker oder Hightech – hier trifft sich, was bewegt.

**Herzlich Willkommen**

# Enthusiasm for mobility that connects

*The ardent community is growing! Every day, more and more visitors, guests and vehicle enthusiasts discover Motorworld Mallorca – where passion for mobility, experiences and events are at home. Whether classics or high tech – this is where everything that moves comes together.*

**Welcome**

Open all year round!  
**MOTORWORLD**  
M A L L O R C A



*Feel the spirit of Mallorca*

ESPACIO PARA LA PASIÓN POR LA MOVILIDAD  
RAUM FÜR MOBILE LEIDENSCHAFT  
SPACE FOR MOBILE PASSION



# IKONEN STERBEN NIE- SIE ÄNDERN IHRE FORM





Manchmal genügt ein Blick, um zu verstehen, dass hier nicht einfach ein Auto steht, sondern eine Idee. Ein Gedanke in Metall gegossen. Der Mercedes-Benz Vision Iconic ist genau das – eine Brücke zwischen den goldenen Jahren des Automobildesigns und der leuchtenden Zukunft der Elektromobilität. Ein Fahrzeug, das mehr über Ästhetik, Haltung und Zeit erzählt als über Geschwindigkeit. Stuttgart trifft Shanghai. Vergangenheit trifft Gegenwart. Tradition trifft Technologie. Und irgendwo dazwischen beginnt das, was Mercedes jetzt die New Iconic Era nennt.

#### **Der Chrom der Zukunft**

Es beginnt mit dem, was man sofort sieht – oder besser: was man sofort fühlt. Diese Front. Ein Grill, der Geschichte atmet und Zukunft flüstert. Eine Hommage an die großen Mercedes-Limousinen der Sechziger – W108, W111, der majestätische 600 Pullman. Und doch ist hier alles neu. Statt Rippen und Metallstäben: Chromrahmen, Glasgitter, Licht.

Das sogenannte Iconic Grille ist kein Kühler mehr, sondern eine Bühne. Eine Inszenierung von Präsenz. Sie leuchtet, animiert, pulsiert – als hätte das Auto ein eigenes Bewusstsein. Die markante stehende Sternfigur auf der Haube wird selbst illuminiert, als Symbol einer Marke, die gelernt hat, in Pixeln zu träumen.

Es ist, als hätte jemand die DNA von Art Déco digitalisiert und sie in die Gegenwart transferiert. Und plötzlich wird aus Chrom Zukunftsmusik.

*Sometimes a glance is enough to understand that this is not just a car, but an idea. A thought cast in metal. The Mercedes-Benz Vision Iconic is exactly that – a bridge between the golden years of automotive design and the bright future of electric mobility. A vehicle that says more about aesthetics, attitude and time than speed.*

*Stuttgart meets Shanghai. Past meets present. Tradition meets technology. And somewhere in between begins what Mercedes now calls the New Iconic Era.*

#### **The chrome of the future**

*It begins with what you see immediately – or rather, what you feel immediately. This front. A grille that breathes history and whispers the future. A tribute to the great Mercedes saloons of the 1960s – the W108, W111, the majestic 600 Pullman. And yet everything here is new. Instead of ribs and metal bars: chrome frames, glass grilles, light.*

*The so-called Iconic Grille is no longer a radiator, but a stage. A staging of presence. It glows, animates, pulsates – as if the car had a consciousness of its own. The striking standing star figure on the bonnet is illuminated itself, as a symbol of a brand that has learned to dream in pixels.*

*It is as if someone had digitised the DNA of Art Deco and transferred it to the present. And suddenly, chrome becomes a vision of the future.*

### Eine Skulptur, die atmet

Chefdesigner Gorden Wagener beschreibt den Vision Iconic als „Skulptur in Bewegung“. Und das ist keine Übertreibung. Die Proportionen sind klassisch – lange Haube, fließende Linien, Anmut statt Aggression. Man spürt das Erbe der 1930er Jahre, die Grandezza der Vorkriegs-Ästhetik, neu interpretiert in einer elektrischen Epoche.

Die Oberfläche in tiefem Schwarz glänzt nicht einfach – sie reflektiert. Das Licht läuft darüber wie flüssiges Quecksilber. Ein Auto, das aussieht, als hätte es einen eigenen Puls.

Und dann diese Silhouette: dramatisch, sinnlich, fast überirdisch. Der Vision Iconic ist nicht laut. Er flüstert Macht, anstatt sie zu demonstrieren.

### Ein Innenraum wie ein Gedicht

Öffnet man die Tür, passiert etwas, das man von modernen Autos kaum noch kennt: Stille. Kein digitales Gewitter, kein Bildschirmrausch. Nur Raum. Luft. Licht.

Der Innenraum des Vision Iconic ist eine Zeitreise ins Jahr 1937 – durch die Augen von 2035.

Ein endloser Lounge-Sitz in tiefem Samtblau, eine Instrumententafel aus Glas, genannt Zeppelin. Sie schwebt frei im Raum, wie ein Kunstobjekt in einer Galerie. Dahinter: eine Fläche in Perlmutt-Optik, handgefertigt, veredelt, fast zu schön, um real zu sein.

Die Instrumente? Hyper-analog, nennt Mercedes das. Wenn man die Tür öffnet, erwacht das Cockpit mit einer Animation, die an die Mechanik einer Luxus-Uhr erinnert. Ein Uhrwerk aus Bewegung und Licht. Vier analoge Anzeigen, eine davon in Form des Markenlogos – als pulsierendes AI-Herz.

Die Türgriffe sind aus gebürstetem Messing, die Bodenfläche aus Strohmarquetterie – eine Handwerkskunst aus dem 17. Jahrhundert, die man in den 1920ern wiederentdeckte. Mercedes bringt sie ins 21. Jahrhundert.

Alles hier ist mehr Maison Hermès als Automobilbau. Mehr Manufaktur als Maschine. Und genau das macht den Vision Iconic so faszinierend: Er riecht nicht nach Technik, sondern nach Kultur.

### Sonnenlicht als Antrieb

Natürlich ist der Vision Iconic nicht nur schön, sondern auch klug. Unter seiner glänzenden Haut arbeitet eine Zukunft, die fast poetisch klingt: Solar Paint.

Eine hauchdünne, photovoltaische Schicht, die Sonnenlicht in Energie verwandelt – auch wenn das Auto stillsteht. Keine seltenen Erden, kein Silizium. Nur ein fließender Film, der den Lack lebendig macht. Unter idealen Bedingungen, sagt Mercedes, könnte ein Fahrzeug dieser Größe jährlich Energie für bis zu 12.000 Kilometern gewinnen.

Es ist, als hätte der Lack gelernt, zu atmen.

### A sculpture that breathes

Chief designer Gorden Wagener describes the Vision Iconic as a 'sculpture in motion'. And that is no exaggeration. The proportions are classic – long bonnet, flowing lines, grace instead of aggression. You can feel the heritage of the 1930s, the grandeur of pre-war aesthetics, reinterpreted in an electric era.

The deep black surface doesn't just shine – it reflects. Light runs over it like liquid mercury. A car that looks as if it has a pulse of its own.

And then there's the silhouette: dramatic, sensual, almost otherworldly. The Vision Iconic isn't loud. It whispers power rather than demonstrating it.

### An interior like a poem

When you open the door, something happens that is rarely experienced in modern cars: silence. No digital thunderstorm, no screen noise. Just space. Air. Light.

The interior of the Vision Iconic is a journey back in time to 1937 – through the eyes of 2035.

An endless lounge seat in deep velvet blue, a glass instrument panel called Zeppelin. It floats freely in space, like an art object in a gallery. Behind it: a surface with a mother-of-pearl look, handmade, refined, almost too beautiful to be real.

The instruments? Hyper-analogue, as Mercedes calls it. When you open the door, the cockpit awakens with an animation reminiscent of the mechanics of a luxury watch. A movement of motion and light. Four analogue displays, one of them in the shape of the brand logo – as a pulsating AI heart.

The door handles are made of brushed brass, the floor surface of straw marquetry – a 17th-century craft that was rediscovered in the 1920s. Mercedes is bringing it into the 21st century.

Everything here is more Maison Hermès than automotive engineering. More craftsmanship than machine. And that's exactly what makes the Vision Iconic so fascinating: it doesn't smell of technology, but of culture.

### Sunlight as a power source

Of course, the Vision Iconic is not only beautiful, but also smart. Beneath its shiny skin lies a future that sounds almost poetic: Solar Paint.

A wafer-thin photovoltaic layer that converts sunlight into energy – even when the car is stationary. No rare earths, no silicon. Just a fluid film that brings the paint to life. Under ideal conditions, says Mercedes, a vehicle of this size could generate enough energy to travel up to 12,000 kilometres per year.

It's as if the paint has learned to breathe.



TIM BORMANN



#### Wenn Maschinen denken lernen

Aber das eigentlich Revolutionäre passiert unsichtbar: neuromorphes Computing – eine Computerarchitektur, die das menschliche Gehirn nachahmt. Während klassische Chips noch rechnen, denkt der Vision Iconic schon.

Das Ergebnis: 90 Prozent weniger Energieverbrauch bei KI-Prozessen, zehnfach höhere Effizienz in der Bildverarbeitung. Die Sensoren erkennen Straßen, Menschen, Wetterbedingungen – nicht digital, sondern intuitiv. Fast menschlich.

Und wenn er dann fährt, fährt er mit Bewusstsein. Mit Level 4 automatisiertem Fahren, steer-by-wire Technologie und Hecklenkung. Keine mechanische Verbindung mehr zwischen Lenkrad und Rädern – nur noch elektrische Impulse, präziser als jede menschliche Bewegung.

Es ist, als hätte Mercedes das Lenken neu erfunden – nicht als Handlung, sondern als Idee.

#### Lounge statt Cockpit

Wenn das Auto denkt, darf der Mensch träumen. Der Vision Iconic verwandelt sich auf Knopfdruck in ein rollendes Wohnzimmer. Das Lenkrad fährt zurück, der Sitz neigt sich leicht. Licht und Sound verschmelzen zu einem Raumgefühl, das eher an ein Boutique-Hotel erinnert als an ein Fahrzeug.

Level 4 bedeutet: Der Fahrer darf loslassen. Darf schlafen, lesen, Musik hören. Der Wagen übernimmt. Mit Präzision, Gelassenheit – fast mit Anmut.

Und wenn das Ziel erreicht ist, parkt der Wagen selbst – ohne Infrastruktur, ohne Ballett aus Sensoren und Zufall. Einfach mit Haltung.

#### Design, das man tragen kann

Weil Mercedes längst verstanden hat, dass Luxus eine Sprache ist, die über das Auto hinausgeht, wurde parallel eine Capsule Collection entworfen. Sechs Outfits, inspiriert vom Vision Iconic. Dunkelblau, silbergoldene Akzente, Stoffe, die aussehen, als wären sie aus Sternenlicht gewebt. Mode und Maschine verschmelzen. Shanghai Fashion Week trifft Art Déco. Der Stil der 30er, übersetzt in Bewegung.

#### When machines learn to think

*But the truly revolutionary thing happens invisibly: neuromorphic computing – a computer architecture that mimics the human brain. While classic chips are still calculating, the Vision Iconic is already thinking.*

*The result: 90 per cent less energy consumption in AI processes, ten times higher efficiency in image processing. The sensors recognise roads, people, weather conditions – not digitally, but intuitively. Almost human.*

*And when it drives, it drives with awareness. With Level 4 automated driving, steer-by-wire technology and rear-wheel steering. No more mechanical connection between the steering wheel and the wheels – just electrical impulses, more precise than any human movement.*

*It's as if Mercedes has reinvented steering – not as an action, but as an idea.*

#### Lounge instead of cockpit

*When the car thinks, people can dream. At the touch of a button, the Vision Iconic transforms into a rolling living room. The steering wheel retracts and the seat tilts slightly. Light and sound merge to create a sense of space more reminiscent of a boutique hotel than a vehicle.*

*Level 4 means the driver can let go. They can sleep, read, listen to music. The car takes over. With precision, composure – almost with grace.*

*And when the destination is reached, the car parks itself – without infrastructure, without a ballet of sensors and chance. Simply with poise.*

#### Design you can wear

*Because Mercedes has long understood that luxury is a language that transcends the car, a capsule collection was designed in parallel. Six outfits inspired by the Vision Iconic. Dark blue, silver-gold accents, fabrics that look as if they were woven from starlight.*

*Fashion and machine merge. Shanghai Fashion Week meets Art Deco. The style of the 1930s, translated into motion.*

#### Ein Buch als Bekenntnis

Begleitet wird das Projekt vom ICONIC DESIGN Book – ein Manifest über Schönheit, Technologie und Haltung. Interviews mit Ola Källenius und Gorden Wagener, Bildstrecken, die wie Standbilder aus einem Science-Fiction-Film aussehen. Ein Buch als Brücke – von der Vergangenheit, die glänzte, zu einer Zukunft, die wieder glänzen darf.

#### Der Nachhall einer Legende

Am Ende bleibt der Vision Iconic vor allem eines: eine Erinnerung daran, warum Mercedes-Benz mehr ist als ein Autobauer. Es ist eine Marke, die nicht einfach fährt, sondern erzählt. Die ihre Geschichte nicht vergisst, während sie die Zukunft erfindet.

In einer Welt, in der alles digital, funktional und austauschbar scheint, baut Mercedes ein Auto, das sagt: Schönheit ist kein Relikt. Sie ist ein Versprechen.

#### A book as a statement

*The project is accompanied by the ICONIC DESIGN Book – a manifesto on beauty, technology and attitude. Interviews with Ola Källenius and Gorden Wagener, photo spreads that look like stills from a science fiction film. A book as a bridge – from a past that shone to a future that can shine again.*

#### The echo of a legend

*In the end, the Vision Iconic remains one thing above all else: a reminder of why Mercedes-Benz is more than just a car manufacturer. It is a brand that doesn't just drive, it tells a story. It doesn't forget its history while inventing the future.*

*In a world where everything seems digital, functional and interchangeable, Mercedes is building a car that says: Beauty is not a relic. It is a promise.*



## MOTORWORLD Manufaktur Rüsselsheim

# Rückblick: CAR-SONNTAG

Ein neuer Hotspot für automobiler Leidenschaft entsteht – und der Car-Sonntag zeigt bereits jetzt, welche Strahlkraft die Motorworld Manufaktur Rüsselsheim entwickeln wird. Tausende Besucher, historische Industriekulisse und rollende Ikonen machten den 12. Oktober 2025 zu einem Meilenstein für die automobiler Kultur im Rhein-Main-Gebiet.

Am Car-Sonntag, dem 12. Oktober 2025, verwandelte sich das ehemalige Opel-Altwerk in Rüsselsheim in ein Festival der Fahrkultur. Zwischen den beeindruckenden Backsteinfassaden des historischen Industriegeländes drängten sich Besucher aus dem gesamten Bundesgebiet und dem benachbarten Ausland. Hunderte Oldtimer rollten an, begleitet vom Klang seltener Motoren und dem Staunen der Zuschauer.

*A new hotspot for automotive passion is being created – and the Car Sunday is already showing the radiance that will develop at Motorworld Manufaktur Rüsselsheim. Thousands of visitors, a historic industrial backdrop and rolling icons made 12 October 2025 a milestone for automotive culture in the Rhine-Main region.*

*On Car Sunday, 12 October 2025, the former Opel plant in Rüsselsheim was transformed into a festival of driving culture. Visitors from all over Germany and neighbouring countries crowded between the impressive brick façades of the historic industrial site. Hundreds of classic cars turned up, accompanied by the sound of exceptional engines and the amazement of the spectators.*



Der immense Andrang zeigte eindrucksvoll, welches Potenzial in dem zukünftigen Standort der Motorworld Manufaktur Rüsselsheim liegt. Auf rund 60.000 Quadratmetern entsteht hier ein neues Zentrum der Mobilität – mit gläsernen Werkstätten, Markenwelten, Gastronomie, Eventflächen und einem offenen Konzept, das Enthusiasten, Familien und Reisende gleichermaßen anzieht.

Rüsselsheim verbindet wie kein anderer Ort automobiler Geschichte und moderne Erlebniswelt. Dort, wo seit 1899 die deutsche Automobilproduktion begann, wächst nun ein Magnet für Oldtimer-Liebhaber, Sportwagen-Fans und alle, die Mobilität als Emotion und Lebensgefühl verstehen.

*The huge crowds impressively demonstrated the potential of the future Motorworld Manufaktur Rüsselsheim location. A new mobility centre is being created here on an area covering around 60,000 square metres – with glass-walled workshops, brand worlds, hospitality outlets, event areas and an open concept that attracts enthusiasts, families and tourists alike.*

*Rüsselsheim combines automotive history and a modern world of experiences like nowhere else. Where German automobile production once began in 1899, a magnet for classic car enthusiasts, sports car fans and everyone who understands mobility as an emotion and a lifestyle is coming into being.*



# MASERATI GRECALE TRIBUTO II BRUCIATO

*Manchmal entsteht Magie, wenn zwei Welten miteinander verschmelzen, die eigentlich nichts miteinander zu tun haben – außer der Liebe zum Schönen. Der Maserati Grecale Tributo II Bruciato ist genau das: eine Begegnung von Asphalt und Erde, von Vibration und Reife, von Technik und Terroir. Ein SUV, geboren aus einer Zusammenarbeit zwischen Maserati und Marchesi Antinori, einer der ältesten und angesehensten Weinfamilien Italiens. Der eine baut Automobile mit Herzschlag, der andere Weine mit Seele – und beide sprechen dieselbe Sprache: italiano perfetto.*

*Sometimes magic happens when two worlds collide that actually have nothing to do with each other – except for a love of beauty. The Maserati Grecale Tributo II Bruciato is just that: an encounter between asphalt and earth, vibration and maturity, technology and terroir. An SUV born from a collaboration between Maserati and Marchesi Antinori, one of Italy's oldest and most prestigious wine families. One builds cars with heartbeat, the other wines with soul – and both speak the same language: italiano perfetto.*



### Wenn ein Auto nach Wein riecht

Maserati nennt es eine Hommage an „Italian Know-how“. Aber das trifft es nicht ganz. Es ist mehr ein Gespräch zwischen zwei Künsten – der Ingenieurskunst und der des Weins. Beide brauchen Geduld, beide verlangen Fingerspitzengefühl. Und beide haben dieses unerklärliche Element, das man nur in Italien findet: Leidenschaft mit Präzision.

Der Grecale Tributo Il Bruciato ist mehr als eine Edition, er ist eine Interpretation. Eine Übersetzung der sinnlichen Tiefe des Weins Il Bruciato in die Sprache des Designs. Wo bei Antinori Reben im Wind schwingen, vibriert bei Maserati Aluminium unter Sonnenlicht. Beide erzählen von Landschaften – die einen in Aromen, die anderen in Linien.

### Die Farbe des Rauschs

Schon die Farbe ist ein Gedicht. Maserati nennt sie Alchimia Scarlatta – eine Lackierung, die je nach Licht von Kupfer zu Gold, von Himbeerrot zu tiefem Burgunder wechselt. Sie erinnert an einen Rotwein im Glas, der in Bewegung gerät, wenn man ihn schwenkt – und plötzlich flüssiges Licht zu werden scheint.

Das Geheimnis ist ein Pigment namens Chromaflair, das Maserati in Handarbeit aufträgt. Es ist kein Rot, es ist ein Erlebnis. Ein Auto, das seine Farbe wechselt wie der Himmel über der Toskana im Spätsommer.

Dazu die 21-Zoll-Felgen, wahlweise „Pegaso Forgiati“ oder „Crio Fuoriserie“, mit schwarzem Finish und breiteren hinteren Reifen. Muskeln, die nach Präzision aussehen. Die Bremszangen in Schwarz, das kleine Fuoriserie-Logo auf dem Kotflügel – keine Effekte, sondern Signaturen.

Man kann sich vorstellen, wie der Wagen in der Abendsonne von Bolgheri steht, der Lack reflektiert das Licht wie Wein im Glas. Und plötzlich verschwimmt die Grenze zwischen Automobil und Landschaft.

### Innenraum mit Nachhall

Das Interieur – eine Komposition aus Dunkelrot und Cognac, genäht in handwerklicher Präzision. Leder trifft Alcantara, Nähte folgen den Linien der Sitze wie Rebstöcke auf einer toskanischen Anhöhe. Maserati nennt das Design „cannelloni“ – gerippte Strukturen, die Rhythmus erzeugen.

Der Dreizack prangt auf den Kopfstützen in dunklem Rot, nicht als Emblem, sondern als Prägung. Die Kabine riecht nach Leder, warm, voll, ein bisschen wie ein Barrique-Keller. Und wenn man die Tür schließt, fühlt sich der Innenraum an wie eine Umarmung – leise, gedämpft, vertraut.

Ein Sonus faber-Audiosystem mit 14 Lautsprechern verwandelt den Innenraum in einen Konzertsaal – oder, passender gesagt, in einen Weinkeller für Klang. Dazu das Panoramadach, durch das das Licht fließt wie durch ein Glas Chianti Classico. Alles ist durchdacht, alles ist Emotion.

### Bolgheri – wo der Wind Musik macht

Die Inspiration stammt von einem Ort, den man kaum beschreiben kann, ohne poetisch zu werden. Bolgheri, an der toskanischen Küste, wo das Meer nach Salz riecht und die Zypressen Schatten in die Hügel werfen. Hier entstand 2002 der Wein Il Bruciato – als Ausdruck der Landschaft, als Geschichte in Flüssigform.

### When a car smells like wine

*Maserati calls it a tribute to 'Italian know-how'. But that's not quite right. It's more of a conversation between two arts – the art of engineering and the art of wine. Both require patience, both demand finesse. And both have that inexplicable element that can only be found in Italy: passion with precision.*

*The Grecale Tributo Il Bruciato is more than an edition, it is an interpretation. A translation of the sensual depth of Il Bruciato wine into the language of design. Where Antinori's vines sway in the wind, Maserati's aluminium vibrates in the sunlight. Both tell stories of landscapes – one in aromas, the other in lines.*

### The colour of intoxication

*Even the colour is poetry. Maserati calls it Alchimia Scarlatta – a paint finish that changes from copper to gold, from raspberry red to deep burgundy, depending on the light. It is reminiscent of red wine in a glass that starts to move when you swirl it – and suddenly seems to become liquid light.*

*The secret is a pigment called Chromaflair, which Maserati applies by hand. It's not red, it's an experience. A car that changes colour like the sky over Tuscany in late summer.*

*Add to that the 21-inch wheels, either 'Pegaso Forgiati' or 'Crio Fuoriserie', with a black finish and wider rear tyres. Muscles that look like precision. The black brake calipers, the small Fuoriserie logo on the fender – not effects, but signatures.*

*One can imagine the car standing in the evening sun of Bolgheri, the paint reflecting the light like wine in a glass. And suddenly the boundary between car and landscape becomes blurred.*

### Interior with resonance

*The interior – a composition of dark red and cognac, sewn with precision craftsmanship. Leather meets Alcantara, seams follow the lines of the seats like vines on a Tuscan hill. Maserati calls the design 'cannelloni' – ribbed structures that create rhythm.*

*The trident is emblazoned on the headrests in dark red, not as an emblem, but as an embossing. The cabin smells of leather, warm, full, a bit like a barrique cellar. And when you close the door, the interior feels like an embrace – quiet, subdued, familiar.*

*A Sonus faber audio system with 14 speakers transforms the interior into a concert hall – or, more appropriately, a wine cellar for sound. Add to that the panoramic roof, through which light flows like a glass of Chianti Classico. Everything is well thought out, everything is emotion.*

### Bolgheri – where the wind makes music

*The inspiration comes from a place that is difficult to describe without becoming poetic. Bolgheri, on the Tuscan coast, where the sea smells of salt and cypress trees cast shadows on the hills. This is where the wine Il Bruciato was created in 2002 – as an expression of the landscape, as history in liquid form.*





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

KALENDER - CALENDAR - TIMETABLE



STUTTGART KÖLN MÜNCHEN BERLIN RÜSSELSHEIM HERTEN METZINGEN LUXEMBOURG ZÜRICH MALLORCA BULGARIA

MOBILITY SPEED LIFESTYLE



Renzo Cotarella, CEO von Marchesi Antinori, erinnert sich: „Il Bruciato wurde in einem schwierigen Jahr geboren, nach Regen und Ungewissheit. Aber genau daraus entstand etwas Neues – modern, offen, zugänglich.“ Und genau das spürt man im Grecale: Eleganz ohne Distanz, Luxus ohne Überheblichkeit.

Der Wein Il Bruciato erzählt von Erde, Stein, Licht und Zeit. Der Maserati erzählt von Asphalt, Metall, Aerodynamik und Geschwindigkeit. Beide vereint derselbe Gedanke: Das Gewöhnliche außergewöhnlich zu machen.

**Das Statement des Genusses**

Giovanni Perosino, Chief Marketing Officer bei Maserati, bringt es auf den Punkt:

„Dieses Projekt ist ein Manifest italienischen Luxus. Für Menschen, die ihr Leben nicht standardisieren, sondern komponieren.“

Der Grecale Tributo Il Bruciato ist ein SUV, aber keiner für die Parkplatzshow. Er ist ein Auto für den Genuss – für den Weg über Landstraßen, die riechen wie Olivenbäume und schmecken wie Sonne. Für Fahrer, die in einer Kurve nicht den Fliehkräften, sondern der Linie vertrauen.

Die Philosophie lautet: Driving the essence of Italian living. Es geht nicht um Beschleunigung, sondern um Rhythmus. Nicht um Ankommen, sondern um Erleben.

**Die Übersetzung von Luxus**

Der Begriff Fuoriserie bedeutet bei Maserati wörtlich „außerhalb der Serie“. Doch im Fall dieses Autos heißt er auch: außerhalb der Routine, außerhalb der Vernunft. Ein handgefertigtes Statement aus Emotion und Präzision.

Denn das, was Maserati hier geschaffen hat, ist nicht einfach ein weiteres Sondermodell. Es ist eine Haltung. Eine, die sagt: Luxus ist kein Zustand, sondern ein Moment. Ein Moment, in dem man alle Sinne öffnet und das Leben in vollen Zügen atmet – ob mit einem Glas Wein oder einem Gasstoß.

Renzo Cotarella, CEO of Marchesi Antinori, recalls: 'Il Bruciato was born in a difficult year, after rain and uncertainty. But that's exactly what gave rise to something new – modern, open, accessible.' And that's exactly what you feel in the Grecale: elegance without distance, luxury without arrogance. The wine Il Bruciato tells a story of earth, stone, light and time. The Maserati tells a story of asphalt, metal, aerodynamics and speed. Both are united by the same idea: making the ordinary extraordinary.

**The statement of pleasure**

Giovanni Perosino, Chief Marketing Officer at Maserati, sums it up:

"This project is a manifesto of Italian luxury. For people who don't standardise their lives, but compose them."

The Grecale Tributo Il Bruciato is an SUV, but not one for showing off in the car park. It is a car for enjoyment – for driving along country roads that smell of olive trees and taste of sunshine. For drivers who trust the line rather than the centrifugal forces when cornering.

The philosophy is: Driving the essence of Italian living. It's not about acceleration, but about rhythm. Not about arriving, but about experiencing.

**The translation of luxury**

At Maserati, the term Fuoriserie literally means 'outside the series'. But in the case of this car, it also means: outside the routine, outside reason. A handcrafted statement of emotion and precision.

Because what Maserati has created here is not just another special model. It is an attitude. One that says: luxury is not a state, but a moment. A moment in which you open all your senses and breathe life to the fullest – whether with a glass of wine or a burst of acceleration.



Am Ende ist der Grecale Tributo II Bruciato ein Spiegel – von Maseratis Seele und Italiens Wesen. Er vereint Ingenieurskunst und Sinnlichkeit, Kraft und Kultur. Er zeigt, dass Geschwindigkeit kein Gegensatz zu Genuss ist, sondern seine Fortsetzung. Man kann ihn sich vorstellen, wie er auf einer toskanischen Landstraße steht, der Lack im Abendrot glüht, der Wind trägt den Duft von Erde und Reben herüber. In der Ferne das Meer. Im Innenraum ein Echo aus V6-Sound und Sonus faber. Ein Schluck Il Bruciato im Glas, ein Lächeln auf den Lippen. Das ist Italien in Bewegung.

#### **Schlussakkord**

Der Maserati Grecale Tributo II Bruciato ist kein Auto. Er ist eine Erinnerung an das, was italienischen Luxus wirklich ausmacht: die Fähigkeit, Technik in Gefühl zu verwandeln. Er ist ein fahrender Beweis, dass Herkunft wichtiger ist als Perfektion. Und dass beides – Wein und Maschine – am schönsten sind, wenn sie etwas erzählen. Vielleicht ist das der eigentliche Luxus: ein Auto, das nicht nur fährt, sondern schmeckt.

*Ultimately, the Grecale Tributo II Bruciato is a mirror – of Maserati's soul and Italy's essence. It combines engineering artistry and sensuality, power and culture. It shows that speed is not the opposite of pleasure, but its continuation.*

*You can imagine it standing on a Tuscan country road, its paintwork glowing in the evening sun, the wind carrying the scent of earth and vines. The sea in the distance. Inside, an echo of V6 sound and Sonus faber. A sip of Il Bruciato in your glass, a smile on your lips.*

*This is Italy in motion.*

#### **Final chord**

*The Maserati Grecale Tributo II Bruciato is not a car. It is a reminder of what Italian luxury is really about: the ability to transform technology into emotion.*

*It is living proof that origin is more important than perfection. And that both – wine and machine – are at their best when they tell a story.*

*Perhaps that is the real luxury: a car that not only drives, but tastes good too.*

# LAMBORGHINI PREGUNTA

Es gibt Autos, die nie für die Straße gedacht waren, und gerade deshalb Legendenstatus erreichen. Der Lamborghini Pregunta gehört genau in diese Kategorie. Ein Konzeptfahrzeug, geboren in einer Phase des Umbruchs, das 1998 auf dem Pariser Autosalon vorgestellt wurde und nun, fast drei Jahrzehnte später, im Rampenlicht einer hochkarätigen Auktion steht.

#### Ein Lamborghini zwischen den Zeiten

Der Pregunta gilt als der letzte reine Lamborghini-Entwurf, bevor Audi die Marke übernahm und Sant'Agata in eine neue Ära führte. Er entstand auf Basis des Diablo, wurde jedoch radikal verändert. Für viele Enthusiasten ist er das Bindeglied zwischen dem wilden Geist der 90er-Jahre und der stärker strukturierten Markenidentität der 2000er. Mit geschätzten 2,5 bis 3,5 Millionen Euro wurde er am 10. Oktober 2025 bei der Zoute Grand Prix Car Week in Belgien versteigert – ein Versprechen auf einen Bieterwettstreit, der Sammlerherzen höherschlagen lässt.

*There are cars that were never intended for the road, and that is precisely why they achieve legendary status. The Lamborghini Pregunta falls squarely into this category. A concept car born in a period of upheaval, it was unveiled at the Paris Motor Show in 1998 and now, almost three decades later, is in the spotlight at a high-profile auction.*

#### A Lamborghini between eras

*The Pregunta is considered the last pure Lamborghini design before Audi took over the brand and led Sant'Agata into a new era. It was based on the Diablo, but was radically modified. For many enthusiasts, it is the link between the wild spirit of the 1990s and the more structured brand identity of the 2000s. With an estimated value of 2.5 to 3.5 million euros, it was auctioned on 10 October 2025 at the Zoute Grand Prix Car Week in Belgium – promising a bidding war that will set collectors' hearts racing.*





#### **Kampfjet als Designvorlage**

Sein Look verrät sofort die Inspirationsquelle: der französische Kampfjet Dassault Rafale. Weit geöffnete Lufteinlässe, ein Cockpit-artiges Glasdach, graue Lackierung im Tarnstil – der Pregunta wirkt wie ein Supersportler, der jederzeit abheben könnte. Verantwortlich für die Linienführung war Designer Marc Deschamps, die Karosserie entstand in Zusammenarbeit mit der französischen Carrosserie Heuliez. Auch im Interieur setzt sich die Anlehnung an die Luftfahrt fort: Sitze im Stil von Pilotensesseln, digitale Anzeigen im Formel-1-Look, Glasdisplays, Kameras statt Rückspiegeln und eine Beleuchtung mit futuristischen Fasern. Der Pregunta war seiner Zeit weit voraus und deutete Entwicklungen an, die erst Jahre später im Automobildesign breite Anwendung fanden.

#### **Kraftvolle Gene – der Diablo im Herzen**

Unter dem spektakulären Karbonkleid arbeitet ein grundlegend überarbeiteter Antriebsstrang. Der bekannte 5,7-Liter-V12 des Diablo leistet hier 537 PS, gekoppelt an ein manuelles Fünfgang-Getriebe. Der Wagen beschleunigt in 3,9 Sekunden auf 100 km/h und erreicht eine Spitze von 337 km/h. Ein Monster, das zugleich die Eleganz eines Showcars trägt und den Sound eines Kampfjets imitiert. Die Entscheidung, auf Hinterradantrieb umzustellen, unterstreicht den fahrdynamischen Anspruch. Es war kein reines Schaustück – der Pregunta hätte tatsächlich die Straße erobert, wenn Lamborghini den Mut zur Serie gehabt hätte.

#### **Vom Showstar zum Sammlerjuwel**

Nach seinem Debüt tourte der Pregunta als Messe-Highlight um die Welt. Er tauchte auf Automobilausstellungen, bei Events und sogar noch 2007 in Paris auf. Danach wechselte er in private Hände, erhielt 2014 ein Zertifikat von Lamborghini Polo Storico und wurde später im Museo Lamborghini in Sant'Agata gezeigt. Dass er jetzt zurück auf den Markt kommt, macht ihn zu einem der seltensten und begehrtesten Stücke in der Geschichte der Marke.

#### **Einfluss auf die Zukunft**

Obwohl er ein Einzelstück blieb, hinterließ der Pregunta Spuren. Elemente seines radikalen Designs fanden Jahre später Eingang in Modelle wie den Reventón oder den Egoista. Auch das Zusammenspiel von Luftfahrtästhetik und Supersportwagenperformance wurde zu einem Markenzeichen, das Lamborghini bis heute begleitet.

#### **Fighter jet as design template**

*Its look immediately reveals its source of inspiration: the French Dassault Rafale fighter jet. Wide-open air intakes, a cockpit-style glass roof, grey camouflage-style paintwork – the Pregunta looks like a super sports car that could take off at any moment. Designer Marc Deschamps was responsible for the lines, and the bodywork was created in collaboration with the French company Carrosserie Heuliez. The aviation theme continues in the interior: seats styled like pilot's chairs, digital displays in Formula 1 look, glass displays, cameras instead of rear-view mirrors and lighting with futuristic fibres. The Pregunta was far ahead of its time and hinted at developments that only found widespread application in automotive design years later.*

#### **Powerful genes – the Diablo at its heart**

*Underneath the spectacular carbon fibre bodywork is a fundamentally redesigned powertrain. The familiar 5.7-litre V12 from the Diablo delivers 537 hp here, coupled with a five-speed manual transmission. The car accelerates to 100 km/h in 3.9 seconds and reaches a top speed of 337 km/h. A monster that combines the elegance of a show car with the sound of a fighter jet. The decision to switch to rear-wheel drive underlines the car's dynamic performance. It was not just a showpiece – the Pregunta could actually have conquered the road if Lamborghini had had the courage to put it into production.*

#### **From show star to collector's gem**

*After its debut, the Pregunta toured the world as a trade fair highlight. It appeared at motor shows, events and even in Paris in 2007. It then passed into private hands, received a certificate from Lamborghini Polo Storico in 2014 and was later displayed at the Museo Lamborghini in Sant'Agata. Its return to the market now makes it one of the rarest and most sought-after pieces in the brand's history.*

#### **Influence on the future**

*Although it remained a one-off, the Pregunta left its mark. Elements of its radical design found their way into models such as the Reventón and the Egoista years later. The interplay of aviation aesthetics and supercar performance also became a trademark that continues to accompany Lamborghini to this day.*



Der Lamborghini Pregunta ist kein gewöhnliches Konzeptfahrzeug, sondern ein Symbol für das, was möglich ist, wenn Designer und Ingenieure ihre kühnsten Visionen umsetzen. Er zeigt, wie eng Kunst, Technik und Kultur im Automobilbau miteinander verwoben sind. Wenn im Oktober der Auktionshammer fiel, wurde nicht nur ein Auto verkauft – es wurde ein Kapitel Lamborghini-Geschichte weitergeschrieben. Und vielleicht findet der Pregunta endlich den Platz, der ihm schon lange zusteht: nicht nur in den Hallen von Museen, sondern im Herzen eines Sammlers, der sein Potenzial erkennt.

*The Lamborghini Pregunta is no ordinary concept car, but a symbol of what is possible when designers and engineers realise their boldest visions. It shows how closely art, technology and culture are interwoven in automotive engineering. When the auction hammer fell in October, it was not just be a car that is sold – it was a chapter in Lamborghini history that is written. And perhaps the Pregunta will finally find the place it has long deserved: not just in the halls of museums, but in the heart of a collector who recognises its potential.*

Allianz 

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](https://www.allianz.de/oldtimer)

# ENCOR

**Der Lotus Esprit kehrt zurück. Und mit ihm eine Idee: dass man Perfektion nicht neu erfinden, sondern bewahren muss.**

Manchmal reicht ein Blick, und die Vergangenheit wird wieder lebendig. Scharfkantig. Flach. Schön wie ein Versprechen. Der Lotus Esprit – einst das Statement einer Generation, die an Geschwindigkeit glaubte. Jetzt, fünfzig Jahre nach seinem ersten Auftritt auf dem Pariser Autosalon 1975, kehrt er zurück. Nicht als Kopie, sondern als Neuinterpretation: der Encor Series 1.

Ein Name wie ein Manifest. Encor – ein junges Unternehmen mit einem großen Anspruch: nicht einfach Autos zu restaurieren, sondern Ikonen zu remastern. Ihre erste Schöpfung ist mehr als eine Hommage. Es ist eine Wiedergeburt auf Carbon.

## **Ein Klassiker, entstaubt**

Die Basis: der ursprüngliche Esprit S1, dessen DNA bis heute elektrisiert. Colin Chapmans legendärer Backbone-Rahmen bleibt, alles andere wird neu gedacht. Fiberglas weicht Carbonfaser, Formen werden präziser, Kanten schärfer, Aerodynamik effizienter. Selbst die ikonischen Klappscheinwerfer – diese filmreife Geste des 70er-Designs – kehren zurück, nur eleganter, jetzt als flache LED-Projektoren.

**The Lotus Esprit returns. And with it, an idea: that perfection should not be reinvented, but preserved.**

*Sometimes a glance is enough to bring the past back to life. Sharp-edged. Flat. Beautiful as a promise. The Lotus Esprit – once the statement of a generation that believed in speed. Now, fifty years after its first appearance at the Paris Motor Show in 1975, it is making a comeback. Not as a copy, but as a reinterpretation: the Encor Series 1.*

*A name like a manifesto. Encor – a young company with a big ambition: not just to restore cars, but to remaster icons. Their first creation is more than a tribute. It is a rebirth in carbon fibre.*

## **A classic, dusted off**

*The basis: the original Esprit S1, whose DNA still electrifies today. Colin Chapman's legendary backbone frame remains, everything else is reimagined. Fibreglass gives way to carbon fibre, shapes become more precise, edges sharper, aerodynamics more efficient. Even the iconic pop-up headlights – that cinematic gesture of 70s design – return, only more elegant, now as flat LED projectors.*

## **Motorenherz mit Erinnerung**

Unter dem neuen Kleid schlägt ein vertrautes Herz: Der Encor Series 1 beginnt als Lotus Esprit V8. Motor, Getriebe und Chassis werden neu aufgebaut – stärker, sauberer, präziser. Kein Bruch mit der Vergangenheit, sondern eine Verbeugung. Das Ergebnis ist ein Auto, das sich anfühlt wie ein Esprit – nur so, wie man ihn damals vielleicht geträumt hat.

## **Innenleben mit Seele**

Das Cockpit bleibt, was es immer war: ein Raumfahrertraum in Keilform. Doch statt Plastik und 70er-Purismus herrschen heute Leder, Alcantara und Aluminium. Apple CarPlay, 360°-Kameras und Klimatisierung sind diskret integriert – man spürt Technologie, ohne sie zu sehen. Das ist wahre Moderne: wenn Fortschritt nicht schreit, sondern flüstert.

## **Team mit Herkunft**

Hinter Encor steht kein Start-up, sondern ein Ensemble von Perfektionisten. Sie kommen von Pagani, Koenigsegg, Aston Martin, Porsche und Lotus. Sie haben den Lotus Emira mitentwickelt, und bei Q by Aston Martin gelernt, was echte Individualität bedeutet. Zusammen formen sie ein Team, das weiß, wie man Legenden nicht nur bewahrt, sondern weiterdenkt.

„Jeder kann ein Auto verändern“, sagt Lane. „Wir aber behandeln die Esprit wie eine Verantwortung.“ Ein Satz, der klingt, als könnte er über der Werkstatttür stehen.

## **Engine heart with memory**

*Underneath the new exterior beats a familiar heart: the Encor Series 1 starts out as a Lotus Esprit V8. The engine, transmission and chassis have been rebuilt – stronger, cleaner, more precise. Not a break with the past, but a nod to it. The result is a car that feels like an Esprit – just as you might have dreamed it would back then.*

## **Inner workings with soul**

*The cockpit remains what it always was: a wedge-shaped astronaut's dream. But instead of plastic and 70s purism, today's interior is dominated by leather, Alcantara and aluminium. Apple CarPlay, 360° cameras and air conditioning are discreetly integrated – you can feel the technology without seeing it. This is true modernity: when progress whispers rather than shouts.*

## **A team with heritage**

*Encor is not a start-up, but an ensemble of perfectionists. They come from Pagani, Koenigsegg, Aston Martin, Porsche and Lotus. They helped develop the Lotus Emira and learned what true individuality means at Q by Aston Martin. Together, they form a team that knows how to not only preserve legends, but also take them to the next level.*

*'Anyone can change a car,' says Lane. 'But we treat the Esprit as a responsibility.' A sentence that sounds like it could be written above the workshop door.*



NOT LONG TO WAIT. REGISTER AT [WWW.ENCORDESIGN.COM](http://WWW.ENCORDESIGN.COM)



Encor steht für eine Philosophie, die der Zeit widerspricht. In einer Welt, die jedes Jahr Neues fordert, erinnert sie daran, dass echtes Design kein Ablaufdatum hat. Dass Perfektion nichts mit Innovation um jeden Preis zu tun hat – sondern mit Respekt.

Der Encor Series 1 ist auf 50 Exemplare limitiert, jedes kostet ab 495.000 Euro, exklusive Spenderfahrzeug. Aber wer hier nur den Preis sieht, versteht die Idee nicht. Es geht nicht ums Kaufen, sondern ums Bewahren.

Vielleicht ist das das Schönste an diesem Auto: Es erinnert uns daran, dass Fortschritt nur Sinn ergibt, wenn man seine Wurzeln kennt. Und dass manche Linien zu perfekt sind, um je aus der Zeit zu fallen.

Der Lotus Esprit war einst ein Traum auf Rädern. Der Encor Series 1 macht ihn wieder wach.

*Encor stands for a philosophy that defies time. In a world that demands something new every year, it reminds us that true design has no expiry date. That perfection has nothing to do with innovation at any price – but with respect.*

*The Encor Series 1 is limited to 50 units, each costing from £495,000, excluding the donor vehicle. But if you only see the price, you don't understand the idea. It's not about buying, it's about preserving.*

*Perhaps that is the most beautiful thing about this car: it reminds us that progress only makes sense if you know your roots. And that some lines are too perfect to ever go out of style.*

*The Lotus Esprit was once a dream on wheels.*

*The Encor Series 1 brings it back to life.*

# DIE ZEITMASCHINE VON GNOSALL

WON'T YOU  
BUY ME A...





Es gibt Autos, die Geschichten erzählen. Und es gibt Autos, die Geschichte sind. Dieser hier gehört zur zweiten Kategorie. Ein 1982 Mercedes-Benz 500 SL, Blue Green Metallic, 42 Meilen auf dem Tacho – und 42 Jahre Stillstand. Nicht restauriert, nicht gefahren, nicht einmal zugelassen. Ein Zeitzeuge, der den Atem anhält, seit er das Werk in Sindelfingen verlassen hat. Gefunden wurde er nicht in einer Scheune, sondern in einem perfekt temperierten Garagenheiligtum in Gnosall, Staffordshire. Dort hat ihn ein Mann bewahrt, der den Begriff Präzision vermutlich im Blut hatte: Mr. Hough, Uhrmacher, Perfektionist, Bewahrer. Und während um ihn herum vier Jahrzehnte Automobilgeschichte vergingen, blieb sein SL konserviert – wie eine eingefrorene Sekunde aus einer anderen Ära.

#### 42 Meilen Ewigkeit

42 Meilen – das sind etwa 68 Kilometer. Eine Strecke, die man in England zurücklegt, wenn man einmal kurz Milch holen fährt. Nur dass dieser Mercedes sie nie gefahren ist. Seit dem 30. November 1982, dem Tag, an dem Mr. Hough ihn neu kaufte, stand er unbewegt. Kein Regen, kein Winter, kein Staub. Die Motorhaube nie wirklich warm, die Reifen nie vom Asphalt abgenutzt. Stattdessen: ein Leben in geregelter Luftfeuchtigkeit, im Halbdunkel einer Garage, die mehr Uhrenatelier war als Stellplatz. Jede Dichtung, jeder Schalter, jedes Stück Leder – alles original, alles unberührt. Die Werksaufkleber kleben noch, Waxoyl schimmert auf Motor und Auspuff, die originalen Verkaufsunterlagen von „Carols of Wolverhampton“ liegen im Handschuhfach. Selbst das Registrierungsformular, das V55/5, blieb unausgefüllt. Er wurde nie angemeldet. Nie gefahren. Nie vergessen.

*There are cars that tell stories. And there are cars that are history. This one belongs to the second category. A 1982 Mercedes-Benz 500 SL, blue green metallic, 42 miles on the clock – and 42 years of inactivity. Not restored, not driven, not even registered. A witness to history that has been holding its breath since it left the factory in Sindelfingen. It was not found in a barn, but in a perfectly temperature-controlled garage sanctuary in Gnosall, Staffordshire. There it was preserved by a man who probably had precision in his blood: Mr Hough, watchmaker, perfectionist, preserver. And while four decades of automotive history passed around him, his SL remained preserved – like a frozen second from another era.*

#### 42 miles of eternity

*42 miles – that's about 68 kilometres. A distance you cover in England when you pop out to get some milk. Except that this Mercedes never drove it. Since 30 November 1982, the day Mr Hough bought it new, it has stood motionless. No rain, no winter, no dust. The bonnet never really warm, the tyres never worn by the tarmac. Instead: a life in regulated humidity, in the semi-darkness of a garage that was more of a watchmaker's workshop than a parking space. Every seal, every switch, every piece of leather – all original, all untouched. The factory stickers are still stuck on, Waxoyl glistens on the engine and exhaust, and the original sales documents from 'Carols of Wolverhampton' are in the glove compartment. Even the registration form, the V55/5, remained unfilled. It was never registered. Never driven. Never forgotten.*

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](mailto:koeln@motorworld.de)



### Ein Uhrmacher und seine Maschine

Es gibt Sammler, die Autos horten. Und es gibt Bewahrer, die sie beschützen. Mr. Hough war Letzteres. Ein Mann, der es verstand, Zeit anzuhalten – nicht nur in seinen Uhren, sondern auch in seinem Auto.

Er schuf sogar ein Mercedes-Benz-Abzeichen aus Sterlingsilber, handgraviert, mit eigenem Hallmark. Es war kein Schmuckstück – es war ein Symbol. Eine Hommage an die Ingenieurskunst, die ihn faszinierte.

Man könnte sagen: Der Uhrmacher aus Staffordshire konservierte nicht nur einen SL, sondern ein ganzes Weltgefühl. Die 1980er, eingefroren in Chrom und Leder.

### Das Auto, das Mercedes vergaß

Und jetzt, nach mehr als vier Jahrzehnten, hat das Fahrzeug seinen Weg gefunden – dorthin, wo es hingehört: in die Hände von SLSHOP, jenem britischen Unternehmen, das sich der Erhaltung und Wiedergeburt klassischer SL-Modelle verschrieben hat.

Für Sam Bailey, Gründer und Geschäftsführer, ist dieser Fund mehr als ein Sammlerstück.

„Dieser 500 SL ist das reinste Abbild der originalen R107-Baupläne – ein Referenzpunkt für unsere Techniker und ein Maßstab für die gesamte Mercedes-Community.“

Man spürt den Respekt. Bailey spricht von dem Wagen nicht als Besitz, sondern als Vermächtnis.

„Wir haben vor 15 Jahren von ihm erfahren – Mr. Hough kam damals zu mir auf die NEC Classic Car Show. Wir beschlossen, dass SLSHOP eines Tages der Hüter dieses Autos sein würde. Heute ist dieser Tag gekommen.“

Das Auto wird niemals verkauft, sagt Bailey. Stattdessen entsteht bei SLSHOP eine eigene klimatisierte Ausstellungsfläche – ein Denkmal für Mr. Houghs Hingabe und den Mercedes, der die Zeit überlistet hat.

### Das R107-Erbe

Der R107 ist mehr als ein Mercedes. Er ist ein Symbol einer Ära, in der Ingenieure noch mit Rechenschiebern zeichneten und Autos Persönlichkeit hatten.

1971 vorgestellt, über 18 Jahre gebaut, fast 240.000 Mal verkauft. Und doch bleibt der 500 SL – mit seinem 5,0-Liter-V8 – das Kronjuwel. Er war das kraftvollste Modell seiner Generation, 240 PS stark, unter acht Sekunden auf 100 km/h. Damals schnell genug, um Ferraris und Maseratis den Respekt abzurufen – aber mit dem Komfort eines Grand Tourers, nicht eines Gladiators. Das hier ist also kein beliebiger Klassiker. Es ist der Klassiker – in Werkzustand, wie er nie wieder hergestellt werden kann.

Und während andere R107 längst auf Concours-Rasen und über Auktionstische rollen, steht dieser Wagen da, unberührt, makellos. Ein Artefakt, das aus der Zeit gefallen ist.

### Der Wert des Unberührten

Autos sind gemacht, um zu fahren. Aber manche sind gemacht, um zu überdauern.

Der Wert dieses 500 SL liegt nicht im Geld – obwohl ein vergleichbares Modell heute weit über 100.000 Euro kosten würde. Sein Wert liegt in der Echtheit. In der Tatsache, dass hier nichts restauriert, ersetzt oder nachgearbeitet wurde.

Er ist, was Historiker ein Primärobjekt nennen würden – die Quelle, an der alles andere gemessen wird.

SLSHOP wird ihn nicht restaurieren. Sie werden ihn bewahren. Als Referenzauto, als technisches Lehrbuch, als emotionales Monument. Und als Erinnerung daran, dass Perfektion manchmal entsteht, wenn man einfach nichts tut.

### A watchmaker and his machine

There are collectors who hoard cars. And there are preservers who protect them. Mr Hough was the latter. A man who knew how to stop time – not only in his watches, but also in his car. He even created a Mercedes-Benz badge made of sterling silver, hand-engraved with his own hallmark. It was not a piece of jewellery – it was a symbol. A tribute to the engineering that fascinated him.

You could say that the watchmaker from Staffordshire preserved not only an SL, but an entire worldview. The 1980s, frozen in chrome and leather.

### The car that Mercedes forgot

And now, after more than four decades, the vehicle has found its way to where it belongs: into the hands of SLSHOP, the British company dedicated to the preservation and rebirth of classic SL models.

For Sam Bailey, founder and managing director, this find is more than just a collector's item.

‘This 500 SL is the purest reflection of the original R107 blueprints – a reference point for our technicians and a benchmark for the entire Mercedes community.’

You can feel the respect. Bailey speaks of the car not as a possession, but as a legacy.

“We heard about it 15 years ago – Mr Hough came to see me at the NEC Classic Car Show. We decided that SLSHOP would one day be the guardian of this car. Today, that day has come.”

The car will never be sold, says Bailey. Instead, SLSHOP is creating its own air-conditioned exhibition space – a memorial to Mr Hough's dedication and the Mercedes that has outlasted time.

### The R107 legacy

The R107 is more than just a Mercedes. It is a symbol of an era when engineers still drew with slide rules and cars had personality.

Introduced in 1971, built for over 18 years, sold almost 240,000 times. And yet the 500 SL – with its 5.0-litre V8 – remains the crown jewel. It was the most powerful model of its generation, with 240 hp and capable of reaching 100 km/h in under eight seconds. Fast enough at the time to command the respect of Ferraris and Maseratis – but with the comfort of a grand tourer, not a gladiator.

So this is not just any classic car. It is the classic car – in factory condition, as it can never be reproduced.

And while other R107s have long since rolled onto concours lawns and across auction tables, this car stands there, untouched, immaculate. An artefact that has fallen out of time.

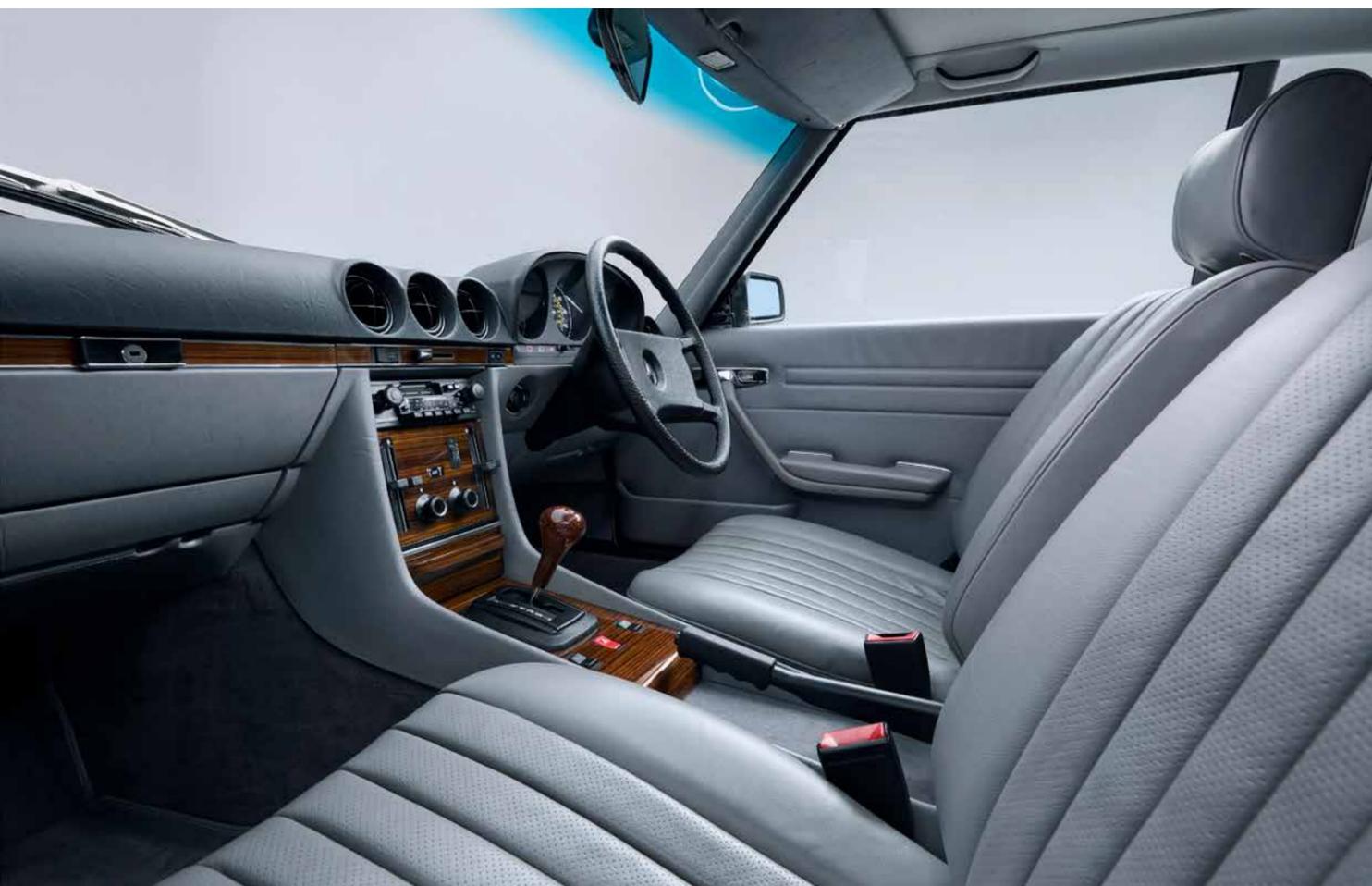
### The value of the untouched

Cars are made to be driven. But some are made to last.

The value of this 500 SL is not in money – although a comparable model would cost well over £100,000 today. Its value lies in its authenticity. In the fact that nothing here has been restored, replaced or reworked.

It is what historians would call a primary object – the source against which everything else is measured.

SLSHOP will not restore it. They will preserve it. As a reference car, as a technical textbook, as an emotional monument. And as a reminder that perfection sometimes comes from doing nothing at all.





#### **Ein Raum für Ewigkeit**

Im kommenden Jahr wird der Wagen zunächst im Hauptsitz von SLSHOP in Warwickshire ausgestellt, danach im Mercedes-Benz World Museum für eine kurze Zeit öffentlich zu sehen sein – in Kooperation mit Mercedes-Benz UK.

Dort wird er stehen, in makellosem Licht, zwischen Klassikern, die längst Narben tragen. Und vielleicht wird jemand davor verharren und begreifen, dass dieser SL etwas besitzt, das kein anderer hat: Stille.

Denn was bleibt, wenn man die Motoren schweigen lässt, sind Form, Linie, Proportion – jene Dinge, die das Automobil zu einer Kunstform machten.

#### **SLSHOP – die Bewahrer**

Dass der Wagen gerade hier gelandet ist, ist kein Zufall. SLSHOP hat sich seit seiner Gründung 2006 zur größten und angesehensten Adresse für klassische Mercedes-Benz SLs entwickelt. Über 70 Restaurierungen, 1.500 verkaufte SLs, ein Teilelager, das rund um die Welt liefert.

Doch inmitten dieser Expertise bleibt eines spürbar: Leidenschaft. Kein Werkstattgeruch, sondern Ehrfurcht. Kein Geschäft, sondern Berufung.

Bailey sagt:

„Wir sehen uns als Kuratoren, nicht als Händler. Unsere Aufgabe ist es, das Original zu verstehen – nicht zu überbieten.“

Der 500 SL von Mr. Hough ist mehr als ein Auto. Er ist ein Beweis, dass Zeit kein Gegner sein muss. Dass man Dinge nicht verbessern muss, um sie zu bewahren. Und dass Liebe zum Detail manchmal bedeutet, etwas nicht anzufassen.

In einer Welt, die ständig Neues will, erinnert uns dieser Mercedes daran, dass Stillstand manchmal das Schönste ist, was passieren kann.

#### **A space for eternity**

Next year, the car will first be exhibited at the SLSHOP headquarters in Warwickshire, then on public display for a short time at the Mercedes-Benz World Museum – in cooperation with Mercedes-Benz UK.

There it will stand, bathed in immaculate light, among classics that have long since been scarred. And perhaps someone will pause in front of it and realise that this SL has something that no other car has: silence.

Because when the engines fall silent, what remains are form, line and proportion – the things that made the automobile an art form.

#### **SLSHOP – the preservers**

It is no coincidence that the car ended up here. Since its foundation in 2006, SLSHOP has become the largest and most prestigious address for classic Mercedes-Benz SLs. Over 70 restorations, 1,500 SLs sold, a parts warehouse that delivers around the world.

But amid all this expertise, one thing remains palpable: passion. Not the smell of a workshop, but awe. Not a business, but a calling.

Bailey says:

‘We see ourselves as curators, not dealers. Our job is to understand the original – not to outdo it.’

Mr Hough’s 500 SL is more than a car. It is proof that time does not have to be the enemy. That you don’t have to improve things to preserve them. And that attention to detail sometimes means not touching something.

In a world that constantly wants something new, this Mercedes reminds us that sometimes standing still is the best thing that can happen.

# MOTORWORLD

## 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

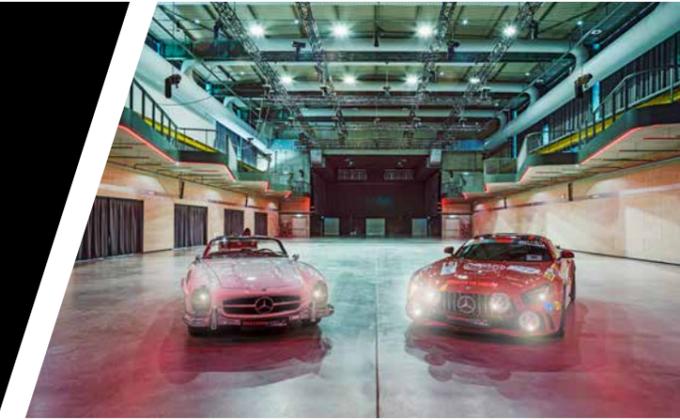
## #SHOP

Online Shop für Freunde, Familie und für Sie!

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

Welcome to  
**MOTORWORLD**  
GROUP

EVENT-LOCATIONS



VARIABLE FLÄCHEN FÜR:

- EVENTS
- CONFERENCE
- SEMINAR
- ROADSHOWS
- MESSEN



10 - 5.000 qm Indoor  
bis 4.500 qm Outdoor  
2 - 10.000 Personen  
Catering, Technik  
Gastro, Hotel, Parkbereiche  
top Verkehrsanbindung



Die MOTORWORLD Standorte bieten Eventlocations in allen Größen und für jeden Anlass: Kunden- und Mitarbeitererevents, Business und private Feiern, Kongresse, Präsentationen, Meetings, Galas, Parties - Indoor und Outdoor.

Mehr dazu erfahren Sie über den QR-Code oder auf [www.motorworld.de/eventlocations/](https://www.motorworld.de/eventlocations/)



STUTT GART KÖLN MÜNCHEN BERLIN RÜSSELSHEIM HERTEN METZINGEN ZÜRICH LUXEMBOURG MALLORCA



SONAX



IWC  
SCHAFFHAUSEN



laureus



SONAX



IWC  
SCHAFFHAUSEN



laureus





vitra.  
Mathes

YOUR PRIVATE BUSINESS & COWORKING SPACE



# WELCOME



# MEMBERS



SEDE OFICIAL DE SU EMPRESA

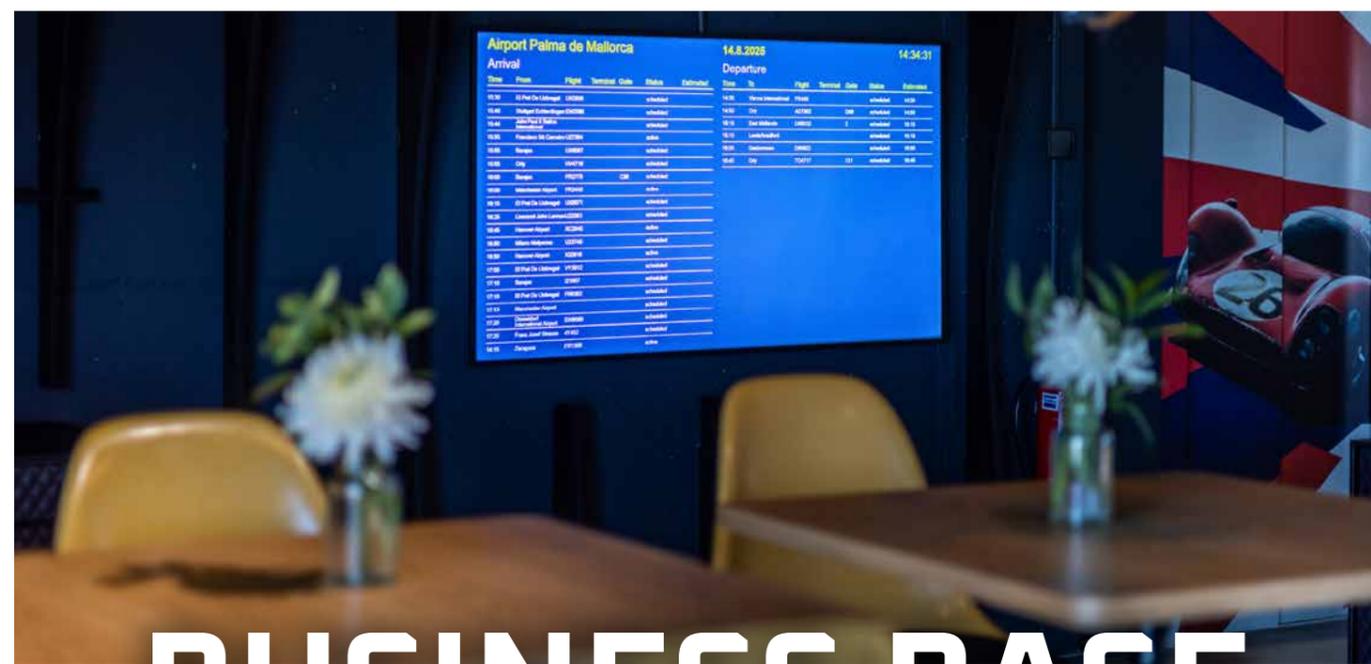
OFFICIAL REGISTRATION ADDRESS OF YOUR COMPANY

OFFIZIELLER FIRMENSITZ IHRER GESELLSCHAFT

 Direkt an der Flughafenautobahn MA 19, zwischen dem Airport und Palma ist die Motorworld Mallorca gestartet. In der exklusiven Drivers Lounge befinden sich moderne Business- und Coworking-Spaces – perfekt für alle, die in privater Atmosphäre konzentriert arbeiten, Meetings abhalten oder einfach produktiv sein wollen. Großzügige 300 m² mit flexiblen Arbeitsplätzen, stylischen Lounges und voll ausgestatteten Meetingräumen – ideal für das daily Business, spontane Ideenpower beim Stopp-Over oder ein kurzes Update vor dem Abflug. Hier trifft top Lage auf inspirierendes Ambiente. Ideal für Macher und Professionals, die Wert auf eine zentrale und repräsentative Lage, exzellente Ausstattung, moderne Infrastruktur und maximale Flexibilität legen. Die Location bietet perfekte Voraussetzungen für internationale Geschäftsreisende, kurzfristige Meetings und produktives Arbeiten im stilvollen Ambiente.

 Motorworld Mallorca has opened right next to the MA 19 airport motorway, between the airport and Palma. The exclusive Drivers Lounge offers modern business and coworking spaces – perfect for anyone who wants to concentrate on their work, hold meetings or simply be productive in a private atmosphere. A generous 300 sqm with flexible workspaces, stylish lounges and fully equipped meeting rooms – ideal for daily business, spontaneous brainstorming during a stopover or a quick update before departure. Here, a prime location meets an inspiring atmosphere. Ideal for doers and professionals who value a central and prestigious location, excellent facilities, modern infrastructure and maximum flexibility. The location offers perfect conditions for international business travellers, short-term meetings and productive work in a stylish atmosphere.

 Motorworld Mallorca ha abierto sus puertas junto a la autopista MA-19, entre el aeropuerto y Palma. En la exclusiva Drivers Lounge encontrarás modernos espacios de negocios y coworking, perfectos para quienes buscan trabajar con concentración en un entorno privado, celebrar reuniones o, simplemente, ser productivos. Con 300 m² de espacios de trabajo amplios y flexibles, elegantes salones y salas de reuniones totalmente equipadas, es el lugar ideal tanto para el trabajo diario como para desarrollar ideas espontáneas durante una escala o ponerse al día rápidamente antes de un vuelo. Aquí se combina una ubicación inmejorable con un ambiente inspirador. Es la opción perfecta para emprendedores y profesionales que valoran una localización céntrica y representativa, un equipamiento de primer nivel, una infraestructura moderna y la máxima flexibilidad. Una ubicación pensada especialmente para viajeros de negocios internacionales, reuniones de última hora y para trabajar de forma productiva en un entorno elegante.



# BUSINESS BASE



 Motorworld Mallorca S. L. U.  
Cami Vell de Lluçmajor, 110-112  
07007 Palma de Mallorca, Illes Balears, Spain

 drivers-lounge@motorworld.de  
motorworld.de/mallorca/drivers-lounge  
+ 34 971 599 449

Become a member now!



Contact/contacto:  
<https://motorworld.de/mallorca/drivers-lounge>



# BENTLEY BECOME „ZENITH“



Es gibt Düfte, die einen Raum betreten, bevor man es tut. Und es gibt solche, die bleiben, wenn man längst gegangen ist. Become Zenith, der neue Duft aus dem Haus Bentley, gehört zur zweiten Sorte. Er ist kein Parfum – er ist eine Haltung. Eine Hommage an jene, die mehr suchen als Erfolg: die Höhe.

Bentley nennt ihn den „Zenith“ – den Gipfel. Und tatsächlich riecht dieser Duft nach Aufbruch, nach Eleganz, nach Bewegung. Nach einem Leben, das nicht stehen bleibt. Er ist der olfaktorische Ausdruck dessen, was die Marke seit Jahrzehnten verkörpert: unerschütterliche Ambition, englische Coolness und handwerkliche Perfektion mit einem Hauch von Unruhe – der guten Sorte.

*There are scents that enter a room before you do. And there are those that linger long after you have left. Become Zenith, the new fragrance from Bentley, belongs to the second category. It is not a perfume – it is an attitude. A tribute to those who seek more than success: the heights. Bentley calls it the 'Zenith' – the summit. And indeed, this fragrance smells of new beginnings, of elegance, of movement. Of a life that does not stand still. It is the olfactory expression of what the brand has embodied for decades: unwavering ambition, English coolness and craftsmanship perfection with a touch of restlessness – the good kind.*



### **Eleganz mit Herzschlag**

Entwickelt wurde der Duft von Violaine Collas, einer Frau, die versteht, wie man Spannung komponiert. Ihre Parfums sind nie laut, aber sie sprechen Bände. Für Become Zenith mischt sie Gegensätze – wie Bentley selbst. Kraft trifft Ruhe, Frische trifft Tiefe.

Der Auftakt: Veilchenblatt, grün und klar wie ein erster Atemzug am Morgen, trifft auf Kardamom, diese warme, leicht süßliche Schärfe, die sofort Präsenz schafft. Dazu Kakao – kein Dessert, sondern ein dunkler, samtiger Unterton, der Tiefe gibt. Im Herzen pulsiert Leder, begleitet von rauchigem Papyrus und erdigem Patchouli Gayo – eine Mischung, die an polierte Oberflächen, offene Straßen und das Gefühl erinnert, bei 200 km/h noch völlig ruhig zu bleiben.

Und dann, langsam, kommt die Wärme: Vanille, Ambergris, Sublimolide – ein seltener, runder Moschus, der sich wie eine zweite Haut anfühlt. Nichts Überladenes, kein Übermut. Nur Präsenz. Ein Duft, der bleibt, weil er sich nicht aufdrängt.

### **Der Gipfel als Zustand**

Bentley beschreibt Become Zenith als Duft für jene, die „ihren Gipfel erreichen wollen“. Aber was bedeutet das überhaupt? Vielleicht, dass man irgendwann begreift, dass Erfolg nicht in der Lautstärke liegt, sondern in der Kontrolle. Dass wahre Stärke nicht auf den ersten Blick wirkt, sondern im zweiten nachhallt.

Zenith ist kein Duft für Angeber. Er ist für jene, die gelernt haben, ihre Ruhe zu kultivieren. Für Menschen, die mehr Wert auf Haltung legen als auf Hashtags. Es ist ein Parfum, das man trägt, wenn man weiß, wer man ist – nicht, um es zu beweisen.

### **Form gewordene Ambition**

Auch das Design spricht dieselbe Sprache. Die Flasche – eine Weiterentwicklung der Bentley Become-Linie – wirkt wie ein Statement aus Glas und Metall. Ein tiefes Purpur, das nach Energie und Dämmerung aussieht. Keine Dekoration, sondern eine Form von Gravitas. Der Verlauf symbolisiert Bewegung, Übergang, Veränderung.

Natürlich ist alles, was Bentley macht, durchdacht. Die Flasche besteht zu 11 Prozent aus recyceltem Glas, der Verschluss aus recyceltem Aluminium, das Finish biologisch abbaubar, der Karton vollständig wiederverwertbar. Nachhaltigkeit, aber nicht als Marketing-floskel – eher als leise Konsequenz.

Denn wahrer Luxus war schon immer das Gegenteil von Verschwendung. Es geht nicht darum, mehr zu haben, sondern bewusster zu gestalten.

### **Elegance with a heartbeat**

*The fragrance was developed by Violaine Collas, a woman who understands how to compose tension. Her perfumes are never loud, but they speak volumes. For Become Zenith, she blends opposites – just like Bentley itself. Power meets calm, freshness meets depth.*

*The opening: violet leaf, green and clear like the first breath of air in the morning, meets cardamom, that warm, slightly sweet spiciness that immediately creates presence. Add to that cocoa – not a dessert, but a dark, velvety undertone that adds depth. At its heart, leather pulsates, accompanied by smoky papyrus and earthy patchouli Gayo – a blend reminiscent of polished surfaces, open roads and the feeling of remaining completely calm at 200 km/h.*

*And then, slowly, the warmth comes: vanilla, ambergris, sublimolide – a rare, round musk that feels like a second skin. Nothing overloaded, no exuberance. Just presence. A fragrance that lingers because it doesn't impose itself.*

### **The summit as a state of being**

*Bentley describes Become Zenith as a fragrance for those who 'want to reach their summit'. But what does that actually mean? Perhaps that at some point you realise that success lies not in volume, but in control. That true strength does not strike at first glance, but resonates at second glance.*

*Zenith is not a fragrance for show-offs. It is for those who have learned to cultivate their calm. For people who value attitude more than hashtags. It is a perfume you wear when you know who you are – not to prove it.*

### **Ambition in form**

*The design speaks the same language. The bottle – a further development of the Bentley Become line – looks like a statement in glass and metal. A deep purple that looks like energy and twilight. No decoration, but a form of gravitas. The gradient symbolises movement, transition, change.*

*Of course, everything Bentley does is well thought out. The bottle is made from 11 per cent recycled glass, the cap from recycled aluminium, the finish is biodegradable and the box is fully recyclable. Sustainability, but not as a marketing buzzword – rather as a quiet consequence. Because true luxury has always been the opposite of waste. It's not about having more, but about designing more consciously.*

### Ein Duft wie ein Roadtrip

Become Zenith riecht nicht nach Blümchen oder Abendgarderobe. Er riecht nach Momenten. Nach Lederlenkrad und Nachtfahrt. Nach kalter Luft und warmem Innenraum. Nach dem Augenblick, in dem man die Hand über das polierte Holz eines Armaturenbretts gleiten lässt und das Gefühl hat, alles sei im Gleichgewicht.

Er trägt etwas von jener britischen Coolness in sich, die Bentley so unantastbar macht – diese Mischung aus Understatement und Exzess, die immer kurz davor steht, aus der Kurve zu fliegen, und es doch nie tut. Vielleicht ist das das Geheimnis dieses Duftes: Er riecht nicht nach Status, sondern nach Bewegung. Nicht nach Besitz, sondern nach Präsenz.

### Die neue Sprache des Luxus

Bentley beweist mit Become Zenith, dass Luxus längst nicht mehr vom Preis definiert wird, sondern vom Bewusstsein. Es geht um Details, um Handwerk, um Nachhaltigkeit – aber auch um Emotion. Der Duft ist Teil einer größeren Vision: Bentley übersetzt seine DNA in eine neue Form von Luxus, die weit über Motoren hinausgeht. Möbel, Architektur, Erlebnisse – und jetzt: Duft.

Alles folgt demselben Prinzip: Persönlichkeit als Performance.

Wenn Become Zenith ein Geräusch wäre, wäre er kein Schrei, sondern ein tiefes, vibrierendes Summen. Kein Startsignal, sondern Nachklang. Der Moment nach dem Applaus.

Er bleibt auf der Haut wie Erinnerung – nicht an Geschwindigkeit, sondern an Haltung. Ein Duft für Menschen, die aufhören, anderen hinterherzulaufen, weil sie längst ihren eigenen Rhythmus gefunden haben. Vielleicht ist das die schönste Definition von Luxus im Jahr 2025: sich selbst hören. Und dabei verdammt gut riechen.

### A fragrance like a road trip

*Become Zenith doesn't smell like flowers or evening wear. It smells like moments. Like a leather steering wheel and a night drive. Like cold air and a warm interior. Like the moment when you run your hand over the polished wood of a dashboard and feel that everything is in balance.*

*It carries something of that British coolness that makes Bentley so untouchable – that mixture of understatement and excess that is always on the verge of flying off the rails, yet never does.*

*Perhaps that is the secret of this fragrance: it doesn't smell of status, but of movement. Not of possession, but of presence.*

### The new language of luxury

*With Become Zenith, Bentley proves that luxury is no longer defined by price, but by awareness. It's about details, craftsmanship, sustainability – but also emotion. The fragrance is part of a larger vision: Bentley is translating its DNA into a new form of luxury that goes far beyond engines. Furniture, architecture, experiences – and now: fragrance.*

*Everything follows the same principle: personality as performance.*

*If Become Zenith were a sound, it would not be a scream, but a deep, vibrating hum. Not a starting signal, but an echo. The moment after the applause.*

*It lingers on the skin like a memory – not of speed, but of attitude. A fragrance for people who stop running after others because they have long since found their own rhythm.*

*Perhaps that is the most beautiful definition of luxury in 2025: belonging to oneself. And smelling damn good while doing it.*



+++ NEW +++ NEW



ONLINE SHOP

ONLINE SHOP



SHOP THE LOOK

[WWW.MOTORWORLD-SHOP.DE](http://WWW.MOTORWORLD-SHOP.DE)

[WWW.MOTORWORLD-SHOP.DE](http://WWW.MOTORWORLD-SHOP.DE)

# MEMBER MEME



<https://membercard.motorworld.de>

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

**MOTORWORLD**  
MEMBERCARD



ME AND MY CARD

Anzeige

## OLDTIMER BEKOMMEN WIEDER GARANTIE!



### DIE GGG GARANTIE-GRUPPE WIRD NEUES FÖRDERMITGLIED DES DEUVET BUNDESVERBAND OLDTIMER-YOUNGTIMER E.V. UND STARTET MIT EINER CLASSIC-CARS-GARANTIE FÜR DEUVET MITGLIEDER

Der DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. engagiert sich seit 1976 für den Erhalt des automobilen Kulturgutes und damit für dessen Sichtbarkeit auf unseren Straßen. Als Miterfinder des H-Kennzeichens setzt sich der DEUVET seit seiner Gründung erfolgreich als Interessenvertreter zwischen Politik, Wirtschaft, Oldtimerclubs und Hobbyisten ein.

Automobile vergangener Epochen vermitteln nicht nur den höchsten Stand der Technik ihrer jeweiligen Zeit, sie bilden auch einen Einblick in unsere kollektive Gesellschafts-, Industrie- und Designgeschichte. Das alles gilt es für zukünftige Generationen zu bewahren.

Die GGG Gebrauchtwagen-Garantie als neuer Kooperationspartner des DEUVET hilft dabei, diese schöne Geschichte am Laufen zu halten: Clubmitglieder haben jetzt die Gelegenheit, ihre privat genutzten Fahrzeuge mit einer exklusiven GGG Garantie gegen Reparaturkosten bis zu 3.000 Euro abzuschließen. Oldtimer-Händler unter den DEUVET Mitgliedern können ihre Fahrzeuge jetzt inklusive der attraktiven Gebrauchtwagen-Garantie verkaufen. Die Garantie ist ausschließlich direkt über den DEUVET erhältlich.

Die GGG Gruppe ist seit über 50 Jahren der starke Partner für den deutschen Gebrauchtwagenhandel. Die GGG Versicherungs-AG bietet die Versicherungsprodukte und die GGG GmbH hilft mit ihren maßgeschneiderten Garantiepaketen bei der Auslagerung des Schadenmanagements bei den Händlerinnen und Händlern. Die Spanne der GGG Garantieangebote reicht von Oldtimern bis zur Mobilität der Zukunft: Die exklusive GGG High-Voltage-Garantie versichert sogar die Hochvoltbatterie von gebrauchten BEVs und Hybridfahrzeugen und stellt in ihrem Umfang ein echtes Novum im deutschen Versicherungsmarkt dar.

[www.ggg-garantie.de](http://www.ggg-garantie.de)



Eine Einzelmitgliedschaft im  
DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V.  
kostet 25 Euro pro Jahr.  
Kontakt: [info@deuvel.de](mailto:info@deuvel.de)

**MOTORWORLD**  
BULLETIN



# JÜRGEN LEWANDOWSKI'S BÜCHERECKE

## THE WALL OF DEATH

Hin und wieder tauchen auf dem Schreibtisch Bücher auf, die einen sofort in Bann ziehen – das beginnt mit einem edlen Cover in schwarz mit kupfergoldenen Lettern und einem Titel, der neugierig macht: „The Wall of Death“ – „Die Wand des Todes“. Das ist auf jeden Fall ein guter Einstieg – das Thema sind Steilwandfahrer, die immer seltener auf Jahrmärkten und Kirmes-Veranstaltungen ihr gefährliches Spiel treiben.

Florian Holzherr, einer der renommiertesten deutschen Architektur-Fotografen, der dazu noch seit vielen Jahren das Wirken des Licht-Artisten James Turrell begleitet, war immer von diesen Akteuren, die mit ihren archaischen Motorrädern ihre Zuschauer begeistern, fasziniert. „Das ist das Buch, das ich immer machen wollte – und ich fand dann mit dem Hirmer-Verlag den Partner, der mitmachte“, dazu sammelte Holzherr im Freundeskreis Geld, um das Projekt finanzieren zu können. „Es geht in dem Buch um eine ganz besondere Form von Freiheit, um ganz besondere Menschen – man muss sich vorstellen, sie begeistern Tausende von Zuschauern indem sie mit Motorrädern an geraden Wänden im Kreis fahren – und liefern täglich bis zu 25 Veranstaltungen ab“.

Nach einem historischen Teil – die ersten Steilwandfahrer kamen in den 20er Jahren des vergangenen Jahrhunderts in den USA von Holzbahnen. Rennen, die dann wegen zu vieler Unfälle verboten wurden – und im Laufe weniger Jahre wurden die Kreise kleiner, die Wände steiler und so konnten dann die Zuschauer bereits 1930 „Gabriel und Rupprechts Amerikanische Steilwand Todesfahrt“ auf dem Münchner Oktoberfest bewundern. Und Käthe Müller war die erste Deutsche, die ebenfalls 1930 als 20jährige auf dem Hamburger Dom ihr Publikum begeisterte. Mar-

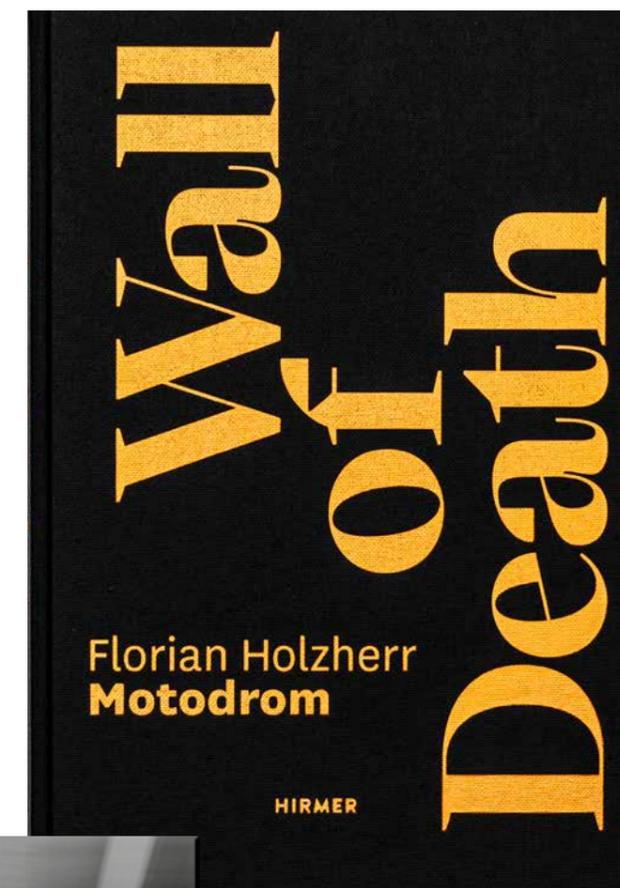
tin Blume aus Berlin fuhr dafür bereits als Siebenjähriger seine ersten Runden in der – oder auf der? – Steilwand. 1983 stellte er einen Rekord im Dauersteilwandfahren auf, die er nach sieben Stunden und mehr als 12.000 Runden beendete.

Florian Holzherr hat einen dieser Männer und sein Team länger begleitet und das harte Leben in beeindruckenden Schwarz/Weiß-Fotos dokumentiert: Den mühsamen Aufbau der Bahn: 16 Tonnen Material, die in zwei Tagen von Hand aufgebaut und eine Woche später wieder abgebaut werden müssen. Und dann die Pflege der alten Motorräder und die Organisation der Veranstaltungen selbst.

Donald Ganslmeier ist einer der berühmtesten Motorradakrobaten des Kontinents und fährt als Schausteller mit seiner Motodrom-Truppe von Volksfest zu Volksfest – ihn hat Holzherr begleitet und dieses Leben in beeindruckende Bilder gepackt, die die doch sehr spezielle Atmosphäre einfangen. Markus Göting hat Ganslmeier portraitiert und ihm auf die Frage „Was bedeutet die Steilwand für Dich?“ entlocken können: „Sie ist Fluch und Segen, mein Lebensinhalt und die härteste Schule. Sie kann Dir Euphorie verleihen, dass es ein wahres Endorphin-Feuerwerk auslöst. Und sie kann dich wie einen lästigen Parasiten abschütteln“.

Ein großartiges Buch über Steilwandfahrer – den unbesungenen Heroes vieler Volksfeste.

Florian Holzherr, Motodrom –  
Wall of Death,  
Hirmer-Verlag, München, € 75,--.  
ISBN 978-3-7774-4289-1.



## SCHNELLER ESSEN

Immer wieder bewundern wir die Kreativität von Buchautoren -welche Themen sie finden, wie sie umgesetzt und wie sie wohl vom Publikum angenommen werden? Jürgen Barth – Ex-Rennfahrer (Le Mans-Sieger 1977!) und lange Jahre in der Entwicklung von Rennfahrzeugen für Porsche tätig – und Rüdiger Mayer, Porsche-Fan seit Kindertagen und Druckerei-Besitzer, haben sich um die Ernährungsmöglichkeiten rund um die Rennstrecken dieser Welt gekümmert. Der Titel sagt es bereits: Um schnelles Essen – vor dem Training, während des Rennens, zur Siegesfeier. Das klingt erst einmal etwas gewöhnungsbedürftig, liest sich aber – sofern man Porsche- und Renn-Fan ist – ziemlich gut, denn es werden eben nicht nur 24 Kochtips geliefert, sondern auch die Geschichte von 24 Porsche-Rennwagen, mit denen Jürgen Barth rund um die Welt am Start war.

Ergänzt zu den 24 Rennfahrzeugen und den 24 Motorsport-Ereignissen verlieren die zumeist recht schlicht zuzubereitenden Rezepte etwas an Bedeutung – so werden bei der Targa Florio 1972 Spaghetti mit schwäbischen Saitenwürstchen vorgeschlagen, eine etwas krude Mixtur, die wohl mehr dem Zeitmangel während des 720 Kilometer langen Rennens durch Sizilien geschuldet ist. Andererseits: Das Asiatische Jakobsmuschelragout – serviert beim 1000 Kilometer-Rennen im japanischen Suzuka – klingt schon sehr lecker und bedarf größerer Kochanstrengungen.

Amüsant sind die eingeworfenen Kochtips – so der Vergleich der perfekten Temperaturen bei Bremsen und Garzeiten: Bei 500° C ist der ideale Wirkungsgrad der Bremsen, bei 58° C ist das Stück Fleisch Medium, à point. Anlässlich des Rennens in Shanghai werden Reis und Reisnudeln klassifiziert und in Österreich verschiedene Ölarten erläutert, wobei ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht wird, dass das Porsche Classic Motoröl für kulinarische Genüsse nicht zu gebrauchen ist. Eine Alternative zu vielen anderen Porsche-Büchern.



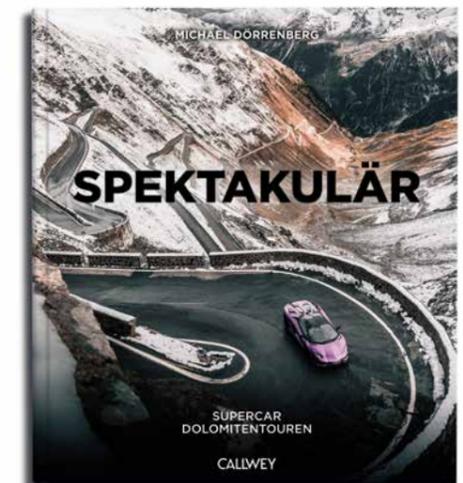
Jürgen Barth/Rüdiger Mayer,  
Schnell Essen – Das Porsche  
Renn-Kochbuch, RMP-Verlag,  
€ 50,--.  
ISBN 978-3-9819070-3-2.  
[www.schnell-mal-essen.de](http://www.schnell-mal-essen.de)

## TOLL FAHREN UND GUT ESSEN

Ja, es gibt etliche Bücher in denen mit tollen Bildern erläutert wird, welche Pässe man einmal in seinem Leben fahren sollte, wenn man dieser Form der Freude am Fahren verfallen ist. Nun ist ein neuer Band von Michael Dörrenberg aufgetaucht: Spektakulär – Supercar Dolomitentouren. Und die Lektüre macht aus mehreren Gründen Freude – erstens wurden spektakuläre Pässe und Touren ausgesucht, zweitens werden die Touren mit guten Tips zu Hotels und Restaurants an den Wegstrecken ergänzt – es ist also nicht nur ein Fahr-, sondern auch ein Gourmet- und Schlaf-Erlebnis planbar. Und last, but not least, ist Michael Dörrenberg als Chef der Circle Tour der Gründer von Veranstaltungen exklusiver Sportwagentouren. Und damit verbunden ist auch der Zutritt zu Sammlern und Besitzern ausgefallener Sportwagen, die den Band mit ihren Pretiosen schmücken.

Man sieht also nicht nur beeindruckenden Fotos toller Pässe und Passtrassen, sondern auch beeindruckende Gefährte auf diesen Straßen: Bugatti Chiron, Porsche 918 Spyder, McLaren 600LT Spider, Lamborghini Huracán STO, Aventador SVJ oder Ferrari 458 Speciale und natürlich viele Porsche-Varianten – um nur einige zu nennen. Und seien wir ehrlich: Tolle Straßen wirken auf Fotos mit tollen, farbenfrohen Exoten noch viel spannender.

Michael Dörrenberg schreibt: „Diese Reisen sind mehr als nur eine Abfolge spektakulärer Kurven und Haarnadelpassagen. Sie bieten eine Symbiose aus Hochleistungsmaschinen, Perfektion in der Straßenführung und dem unvergleichlichen Gefühl von Freiheit, wenn der Blick von einer Passhöhe über die unendlichen Weiten der Berge schweift. Wer diese Straßen befährt, spürt nicht nur die Kraft der Motoren, sondern auch die tiefe Verbindung zur Tradition des Reisens und der Entdeckung“. Und auch zur Entdeckung des Muts wenn Dörrenberg berichtet, dass einem auf diesem oder jenem Pass kein Auto oder Bus entgegen kommen sollte, da die Straße einspurig und der Blick nach unten von keiner Leitplanke getrübt ist.



Michael Dörrenberg,  
Spektakulär –  
Supercar Dolomitentouren,  
Callwey-Verlag, München,  
€ 49,95.  
ISBN 978-3-7667-2830-2.

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

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



STUTTGART KÖLN MÜNCHEN BERLIN RÜSSELSHEIM HERTEN METZINGEN LUXEMBOURG ZÜRICH MALLORCA BULGARIA



SONAX



IWC  
SCHAFFHAUSEN



laureus

