



MOBILITY SPEED LIFESTYLE

MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG



6

Aston Martin Valen

16

Interview: Matthias
Herrmann zu den
Motorworld Trackdays

24

Marsien GT

32

Motorworld Köln / Rheinland
Car Culture am
Butzweilerhof

46

Louis Vuitton im
Singer Porsche

72

Lamborghini mit
10km/h Vmax

INHALT / CONTENT

FOTO Titelbild: Motorworld Trackdays

Event-Tipp:

Das legendäre DackelRace, präsentiert von Allianz, ist zurück: Am 17. und 18. Oktober 2026 flitzen 127 Dackel im Dampfdom der Motorworld München um die Wette. Mit dabei ist auch Rekordhalter Luitpold, der die 40 Meter in unglaublichen 3,58 Sekunden schaffte. Tickets gibt es bei

<https://www.muenchenticket.de/event/dog-world-muenchen-and-dackel-race-38482/>

Event Tip:

The legendary DackelRace, presented by Allianz, is back: On October 17 and 18, 2026, 127 dachshunds will race around the Dampfdom at Motorworld Munich. Record-holder Luitpold will also be there—he covered the 40 meters in an incredible 3.58 seconds. Tickets are available at

<https://www.muenchenticket.de/event/dog-world-muenchen-and-dackel-race-38482/>



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

ASTON MARTIN VALEN

Die britische Antwort auf die Frage, wie viel V12 eigentlich genug ist

850 PS. 1.000 Newtonmeter. Zwölf Zylinder. Motor vorne, Antrieb hinten. Und eine Karosserie, die beinahe vollständig aus Carbon besteht. Aston Martin hätte es beim neuen Valen vermutlich auch bei diesen Eckdaten belassen können. Denn manchmal erzählen Zahlen bereits ziemlich viel über die Absichten eines Autos.

The British answer to the question of how much V12 is actually enough

850 PS. 1,000 Newton-meters. Twelve cylinders. Front-mounted engine, rear-wheel drive. And a body made almost entirely of carbon fiber. Aston Martin could probably have left it at these key figures for the new Valen. After all, sometimes numbers alone say quite a lot about a car's intentions.





Beim Valen erzählen sie allerdings längst nicht alles.

Der jüngste Sonderling aus der Abteilung Q by Aston Martin ist weniger eine weitere Leistungseskalation als vielmehr ein ziemlich unmissverständliches Bekenntnis zu einer Fahrzeuggattung, die gerade dabei ist, selten zu werden: dem großen, vollkommen unvernünftigen Frontmotor-Supersportwagen. Nur 150 Exemplare sollen entstehen. Und jedes einzelne davon dürfte daran erinnern, dass sich automobiler Begehrlichkeit eben nicht ausschließlich in Rundenzeiten, Effizienzquotienten oder elektrischen Beschleunigungsorgien messen lässt.

Unter der langen Motorhaube sitzt Aston Martins 5,2-Liter-Biturbo-V12, für den Valen auf 850 PS und satte 1.000 Newtonmeter gebracht. Letztere liegen bereits ab 2.500 Touren an. 3,1 Sekunden soll der Brite für den Sprint auf 100 km/h benötigen, bei 345 km/h wird elektronisch Schluss gemacht.

Das Beeindruckende daran ist weniger, dass ein modernes Supercar solche Werte erreicht. Beeindruckender ist, wie Aston Martin sie serviert.

Denn während sich ein beträchtlicher Teil der automobilen Oberliga inzwischen über Hybridisierung, elektrische Vorderachsen und vierstellige Systemleistungen definiert, bleibt der Valen erstaunlich klassisch: V12 vorne, Carbon-Kardanwelle Richtung Hinterachse, elektronisch geregeltes Sperrdifferential und achsstufige ZF-Automatik hinten. Ein Transaxle-Konzept für Menschen, die noch wissen, warum ein Auto manchmal besser wird, wenn Motor und Getriebe möglichst weit voneinander entfernt wohnen.

With the Valen, however, they're far from telling the whole story.

The latest oddball from the Q by Aston Martin division is less of another power escalation and more of a pretty unmistakable commitment to a class of vehicles that's becoming increasingly rare: the large, utterly unreasonable front-engine super sports car. Only 150 units are set to be produced. And every single one of them is likely to serve as a reminder that automotive desirability cannot be measured solely in lap times, efficiency ratios, or electric acceleration speeds.

Under the long hood sits Aston Martin's 5.2-liter twin-turbo V12, which has been tuned for the Valen to deliver 850 PS and a whopping 1,000 Newton-meters of torque. The latter is available as low as 2,500 revolutions per minute. The British car is said to sprint to 100 km/h in 3.1 seconds, with the top speed electronically limited to 345 km/h.

What's impressive about this isn't so much that a modern supercar achieves such figures. What's more impressive is how Aston Martin delivers them.

For while a significant portion of the automotive elite now defines itself through hybridization, electric front axles, and four-digit system power outputs, the Valen remains astonishingly classic: a front-mounted V12, a carbon-fiber driveshaft running to the rear axle, an electronically controlled limited-slip differential, and an eight-speed ZF automatic transmission at the rear. A transaxle design for people who still understand why a car is sometimes better when the engine and transmission are as far apart as possible.





Allerdings sollte man „klassisch“ keinesfalls mit altmodisch verwechseln.

Für das Getriebe wurden Schaltstrategien aus dem Vantage-GT4-Rennprogramm übernommen, während Aston Martin gleichzeitig an Dämpfern, Lenkung, Bremsen, ESP und Fahrwerksgeometrie gearbeitet hat. Bis zu 110 Kilogramm sollen gegenüber der bestehenden V12-Plattform verschwunden sein. Carbon, Aluminium, Magnesium und Titan übernehmen dort, wo gewöhnliches Metall schlicht zu gewöhnlich wäre.

Allein ein optionales Leichtbaupaket mit aus dem Vollen gefrästen Aluminium-Fahrwerkskomponenten und Titanschrauben spart 16,9 Kilogramm. Serienmäßig steht der Valen auf 21 Zoll großen Magnesiumrädern. Dahinter warten Carbon-Keramik-Scheiben mit 410 Millimetern Durchmesser vorne und 360 Millimetern hinten.

Das ist jener herrlich obsessive Ingenieursaufwand, bei dem niemand mehr ernsthaft fragt, ob eine Titanschraube den Unterschied macht. Natürlich macht sie ihn. Vielleicht nicht beim Sprint zur nächsten Ampel. Aber ganz sicher in der Philosophie eines solchen Autos.

However, „classic“ should by no means be confused with old-fashioned.

Shifting strategies from the Vantage GT4 racing program were adopted for the transmission, while Aston Martin simultaneously worked on the dampers, steering, brakes, ESP, and suspension geometry. Up to 110 kilograms are said to have been shed compared to the existing V12 platform. Carbon fiber, aluminum, magnesium, and titanium are used wherever ordinary metal would simply be too ordinary.

An optional lightweight package alone—featuring aluminum chassis components machined from solid blocks and titanium screws—saves 16.9 kilograms. The Valen comes standard on 21-inch magnesium wheels. Behind them are carbon-ceramic discs measuring 410 millimeters in diameter at the front and 360 millimeters at the rear.

This is the kind of wonderfully obsessive engineering effort where no one seriously asks anymore whether a titanium screw makes a difference. Of course it does. Maybe not during the sprint to the next traffic light. But certainly in the philosophy of a car like this.

Und genau darum geht es beim Valen.

Er soll sich kleiner, leichter und unmittelbarer anfühlen, als seine tatsächlichen Dimensionen vermuten lassen. 4,83 Meter Länge und 2,12 Meter Breite inklusive Spiegel sind schließlich keine zierlichen Werte. Dennoch soll eine speziell abgestimmte Lenkung jene Agilität vermitteln, die man normalerweise mit deutlich kompakteren Sportwagen verbindet. Dazu kommen ein starr montierter hinterer Hilfsrahmen, modellspezifische Federn und semiaktive Bilstein-DTX-Dämpfer.

Sport, Sport+ und Track verändern nicht einfach nur die üblichen Parameter. Selbst die Kennlinie des Gaspedals wurde unterschiedlich interpretiert. Auf der Straße reagiert der Valen bewusst aggressiver und früher, während der Track-Modus paradoxerweise einen längeren, progressiveren Pedalweg bietet. Dort, wo es wirklich schnell wird, zählt eben nicht Drama, sondern Dosierbarkeit.

Für das Drama gibt es schließlich noch zwölf andere Argumente.

Die münden in eine Titan-Abgasanlage mit vier Endrohren, deren Finisher per 3D-Druck gefertigt werden. Zwei Ausgänge bleiben permanent geöffnet, zwei weitere werden abhängig vom Fahrmodus zugeschaltet. Aston Martin hat dabei gezielt tiefere Frequenzen reduziert und höhere Töne verstärkt. Die oberen Auslässe funktionieren akustisch ein wenig wie Orgelpfeifen und sollen bei höheren Drehzahlen zusätzliche Resonanzen erzeugen.

And that's exactly what the Valen is all about.

It's designed to feel smaller, lighter, and more responsive than its actual dimensions would suggest. After all, 4.83 meters long and 2.12 meters wide—including mirrors—are by no means modest figures. Nevertheless, a specially tuned steering system is designed to convey the agility one normally associates with significantly more compact sports cars. Added to this are a rigidly mounted rear subframe, model-specific springs, and semi-active Bilstein DTX dampers.

Sport, Sport+, and Track don't just adjust the usual parameters. Even the accelerator pedal's response curve has been reinterpreted. On the road, the Valen responds deliberately more aggressively and sooner, while Track mode, paradoxically, offers a longer, more progressive pedal travel. When things get really fast, it's not drama that counts—it's precision control.

After all, there are twelve other ways to create drama.

These lead into a titanium exhaust system with four tailpipes, whose finisher tips are manufactured using 3D printing. Two outlets remain permanently open, while two others are activated depending on the driving mode. Aston Martin has specifically reduced lower frequencies and amplified higher tones. Acoustically, the upper outlets function somewhat like organ pipes and are designed to generate additional resonances at higher RPMs.





Die vollständig aus Carbon gefertigte Karosserie wirkt, als hätte jemand den klassischen Aston-Martin-Frontmotor-GT genommen, ihn sehr lange betrachtet und anschließend beschlossen, sämtliche Regler nach rechts zu drehen. Schmale, tief zurückgesetzte Scheinwerfer liegen unter der messerscharfen Vorderkante der Motorhaube, darunter öffnet sich ein geometrisch gezeichneter Kühlergrill. Seitliche Luftauslässe ziehen sich weit in die Türen hinein, ausgeprägte Schweller formen eine schmale Taille zwischen den mächtigen Radhäusern.

Kleine sägezahnartige Vortex-Generatoren unterhalb der Türen kümmern sich um die Luftströmung. Am Heck verzichtet Aston Martin dagegen auf den obligatorischen riesigen Flügel. Stattdessen übernimmt eine hochgezogene Abrisskante die aerodynamische Arbeit.

Besonders ungewöhnlich: Klassische Heckscheibe und Kofferraumdeckel gibt es nicht mehr. Stattdessen besitzt der Valen eine massive Heckklappe, hinter der tatsächlich 170 Liter Gepäckraum warten. Auf Wunsch liefert Aston Martin natürlich das passende maßgeschneiderte Gepäckset dazu.

Man könnte schließlich auf die verrückte Idee kommen, mit diesem Auto zu verreisen.

Und vielleicht ist genau das eine der schönsten Eigenschaften des Valen. Trotz Carbon, Magnesium, Titan, 850 PS und 345 km/h Höchstgeschwindigkeit möchte er kein verkapptes Rennfahrzeug mit Nummernschild sein. Aston Martin betont ausdrücklich die Bandbreite zwischen Rennstrecke und großer Reise. Selbst die Sitze gibt es entweder als leichte Carbon-Performance-Version oder als komfortablere Sports-Plus-Ausführung.

The body, made entirely of carbon fiber, looks as if someone took the classic Aston Martin front-engine GT, looked at it for a very long time, and then decided to turn all the knobs to the right. Narrow, deeply recessed headlights sit beneath the razor-sharp front edge of the hood, with a geometrically designed grille opening up below them. Side air vents extend far into the doors, and pronounced side sills form a narrow waistline between the massive wheel wells.

Small, sawtooth-like vortex generators below the doors manage the airflow. At the rear, however, Aston Martin has dispensed with the obligatory massive wing. Instead, a raised spoiler handles the aerodynamic work.

Particularly unusual: there is no longer a traditional rear window or trunk lid. Instead, the Valen features a solid tailgate, behind which there is actually 170 liters of luggage space. Upon request, Aston Martin will, of course, supply a matching, custom-made luggage set.

After all, one might get the crazy idea to go on a road trip in this car.

And perhaps that is precisely one of the Valen's most appealing qualities. Despite its carbon fiber, magnesium, titanium, 850 PS, and a top speed of 345 km/h, it doesn't want to be a race car in disguise with a license plate. Aston Martin explicitly emphasizes the versatility between the racetrack and long-distance travel. Even the seats are available either as a lightweight carbon performance version or as a more comfortable Sports Plus version.





Auch innen wurde nicht einfach ein bestehendes Cockpit mit etwas Alcantara dekoriert. Eine schlanke, zum Fahrer geneigte Mittelkonsole mit 3D-gedruckten Komponenten schafft eine neue Architektur, während Leder, Alcantara, verschiedene Materialaufteilungen und praktisch grenzenlose Q-Personalisierung dafür sorgen, dass vermutlich kaum zwei der 150 Fahrzeuge identisch aussehen werden.

Das Präsentationsfahrzeug trägt Satin Andromeda Red – eine Farbe, die je nach Licht zwischen tiefem Rot, Kupfer, Gold und sogar bläulichen Untertönen wechseln kann. Wer es technischer mag, kann das Carbon vollständig sichtbar lassen und sogar unterschiedlich einfärben lassen. Auf Wunsch entwickelt Q by Aston Martin gemeinsam mit dem Kunden einen individuellen Farbton.

Natürlich.

Denn wer eines von lediglich 150 Exemplaren bestellt, möchte vermutlich nur ungern hören: „Den hat mein Nachbar auch.“

Der Name Valen leitet sich übrigens vom lateinischen „valens“ ab: stark, kräftig, mächtig. Er reiht sich damit nicht nur sprachlich in Aston Martins traditionsreiche V-Namenswelt ein, sondern auch konzeptionell in eine bemerkenswerte Ahnenreihe aus One-77, Victor, Valour und Valiant.

Vielleicht ist der Valen deshalb vor allem eines: eine Erinnerung. Daran, dass ein Supercar nicht zwingend den Anspruch haben muss, das gesamte Automobil neu zu erfinden. Manchmal reicht es völlig, eine großartige alte Idee bis an ihre Grenzen zu treiben. Ein langer Vorderwagen. Ein mächtiger V12. Zwei angetriebene Hinterräder. Weniger Gewicht. Mehr Gefühl. Mehr Klang. Und 150 ziemlich überzeugende Argumente dafür, dass „vernünftig“ noch nie ein besonders gutes Kriterium für ein wirklich großes Auto war.

Inside, too, the designers didn't simply decorate an existing cockpit with a bit of Alcantara. A sleek center console, angled toward the driver and featuring 3D-printed components, creates a new architecture, while leather, Alcantara, varied material combinations, and virtually limitless Q personalization ensure that hardly any two of the 150 vehicles will look identical.

The show car is finished in Satin Andromeda Red—a color that can shift between deep red, copper, gold, and even bluish undertones depending on the light. Those who prefer a more technical look can leave the carbon fiber fully exposed and even have it colored in different shades. Upon request, Q by Aston Martin will work with the customer to develop a custom color.

Of course.

After all, anyone ordering one of just 150 examples would probably hate to hear: "My neighbor has one just like it."

Incidentally, the name Valen is derived from the Latin "valens": strong, vigorous, powerful. It thus fits not only linguistically into Aston Martin's time-honored tradition of V-named models, but also conceptually into a remarkable lineage of the One-77, Victor, Valour, and Valiant. Perhaps that's why the Valen is, above all, one thing: a reminder. A reminder that a supercar doesn't necessarily have to set out to reinvent the entire automobile. Sometimes it's enough simply to push a great old idea to its limits.

A long front end. A powerful V12. Two driven rear wheels. Less weight. More feel. More sound.

And 150 pretty convincing arguments that "sensible" has never been a particularly good criterion for a truly great car.



SONAX XTREME

WWW.SONAX.DE

MADE IN GERMANY

Die High-Performance-Serie für dein Auto.

Extrem wirksam.

Extrem einfach in der Anwendung.

Die XTREME Pflegeserie mit Si-Carbon Technology sorgt für perfekte Ergebnisse – von der Felge bis zum Panoramadach. Hochwertige Inhaltsstoffe, innovative Formulierungen und pure Leidenschaft für Höchstleistung.

SONAX®

SONAX

SONAX



Motorworld Trackdays

„Erst sauber, dann schnell“

Matthias Herrmann über sichere Geschwindigkeit, den Reiz besonderer Rennstrecken und die Motorworld Trackdays

Motorworld Trackdays

“Clean First, Then Fast”

Matthias Herrmann on safe speed, the appeal of special racetracks, and the Motorworld Trackdays

Matthias Herrmann ist Geschäftsführer des familiengeführten Unternehmens Team Motorsport, ehemaliger Rennfahrer, Motorsport-Instruktor und Veranstalter. Gemeinsam mit der Motorworld Group hat er 2021 die Motorworld Trackdays ins Leben gerufen. Sein Anspruch: Menschen für sportliches Fahren zu begeistern – professionell, persönlich und mit einem klaren Fokus auf Fahrzeugbeherrschung und Sicherheit.

Herr Herrmann, Ihre Motorsportbegeisterung begann ungewöhnlich früh. Wie wurde daraus ein Beruf?

Meine Nachbarn sagten schon, als ich drei Jahre alt war, aus mir werde einmal ein Rennfahrer – vermutlich wegen meiner Handbremsdrehungen mit dem Kettcar. Später montierte mein Vater mir sogar ein Lenkrad ans Fahrrad. Mit elf Jahren durfte ich unter seiner Anleitung einen VW Käfer fahren; die erste Übung war wieder eine Handbremsdrehung. Aus dieser spielerischen Begeisterung wurde eine ernsthafte Leidenschaft und schließlich der Weg in den Motorsport. Entscheidend geprägt hat mich dabei eine Erkenntnis: Schnell zu fahren bedeutet nicht, möglichst viel zu riskieren. Es geht um Technik, Konzentration, Disziplin und darum, die Grenzen von Fahrer und Fahrzeug zu kennen.

Matthias Herrmann is the managing director of the family-run company Team Motorsport, a former race car driver, motorsports instructor, and event organizer. Together with the Motorworld Group, he launched the Motorworld Trackdays in 2021. His mission: to inspire people to enjoy spirited driving—professionally, personally, and with a clear focus on vehicle control and safety.

Mr. Herrmann, your passion for motorsports began unusually early. How did that turn into a career?

Even when I was three years old, my neighbors said I'd grow up to be a race car driver—probably because of my handbrake turns in my Kettcar. Later, my father even mounted a steering wheel on my bicycle. At age eleven, I was allowed to drive a VW Beetle under his guidance; the first exercise was, once again, a handbrake turn. This playful enthusiasm turned into a serious passion and eventually led me into motorsports. One realization had a decisive influence on me: Driving fast doesn't mean taking as many risks as possible. It's about technique, concentration, discipline, and knowing the limits of both driver and vehicle.



Wie entstand die Zusammenarbeit mit der Motorworld Group?

Barbara und Sara Dünkel absolvierten 2019 bei mir den DMSB-Lizenzkurs für die Motorsport-A-Lizenz. Dabei entstand die Idee, unsere Kompetenzen und Netzwerke zu verbinden und die automobile Erlebniswelt der Motorworld um echte Fahrerlebnisse auf der Rennstrecke zu erweitern. 2021 gingen die Motorworld Trackdays offiziell an den Start, 2022 kam der Motorworld Woman Trackday hinzu. Team Motorsport verantwortet die operative und motorsportliche Konzeption und Durchführung.

Was macht einen Motorworld Trackday besonders?

Für uns ist ein Trackday mehr als reine Fahrzeit. Wir verbinden hochwertige Rennstrecken, professionelle Organisation, qualifizierte Instrukturen und individuelles Coaching mit einer persönlichen Atmosphäre. Als familiengeführtes Unternehmen möchten wir nicht, dass sich jemand wie eine Startnummer fühlt. Viele Teilnehmer kennen wir persönlich. Diese Mischung aus Professionalität, Sicherheit, Gemeinschaft und echter Leidenschaft prägt unsere Veranstaltungen.

How did the collaboration with the Motorworld Group come about?

Barbara and Sara Dünkel completed the DMSB licensing course for the Motorsport A License with me in 2019. That's when the idea arose to combine our expertise and networks and expand Motorworld's automotive experience offerings to include authentic driving experiences on the racetrack. The Motorworld Trackdays officially launched in 2021, and the Motorworld Woman Trackday was added in 2022. Team Motorsport is responsible for the operational and motorsports-related planning and execution.

What makes a Motorworld Trackday special?

For us, a Trackday is more than just track time. We combine high-quality racetracks, professional organization, qualified instructors, and personalized coaching with a warm, welcoming atmosphere. As a family-run business, we don't want anyone to feel like just a race number. We know many participants personally. This blend of professionalism, safety, community, and genuine passion defines our events.

Können auch Menschen ohne Rennstreckenerfahrung teilnehmen?

Ja. Unsere Veranstaltungen richten sich sowohl an erfahrene Fahrer als auch an Einsteiger. Je nach Format teilen wir die Teilnehmer nach Erfahrung ein. Eine Open Pitlane ohne feste Gruppen und Fahrzeiten verlangt allerdings mehr Eigenverantwortung und eignet sich eher für Fortgeschrittene. Wer wenig Erfahrung hat, sollte sich vorab mit uns abstimmen; dann können wir ein professionelles Coaching organisieren.

Wie läuft ein Trackday ab – und wie sorgen Sie für Sicherheit?

Der Tag beginnt mit Registrierung und Fahrerbriefing. Wir erklären Regeln, Besonderheiten der Strecke und Sicherheitsaspekte. Danach wird je nach Veranstaltung in Gruppen oder in der Open Pitlane gefahren; individuelle Coachings sind ebenfalls möglich. Sicherheit beginnt schon bei einem sinnvoll zusammengestellten Teilnehmerfeld und setzt sich mit klaren Regeln, erfahrenen Instrukturen und diszipliniertem Verhalten fort. Ein Trackday ist kein Rennen.

Can people without racetrack experience participate?

Yes. Our events are designed for both experienced drivers and beginners. Depending on the format, we group participants based on their experience. However, an "Open Pitlane" format—with no fixed groups or driving times—requires more personal responsibility and is better suited for advanced drivers. Those with little experience should coordinate with us in advance; then we can arrange professional coaching.

How does a track day unfold—and how do you ensure safety?

The day begins with registration and a driver briefing. We explain the rules, the track's unique features, and safety considerations. Afterward, depending on the event, participants drive in groups or in the open pit lane; individual coaching sessions are also available. Safety starts with a thoughtfully assembled group of participants and continues with clear rules, experienced instructors, and disciplined behavior. A track day is not a race.



Was lernen Einsteiger als Erstes?

Viele wollen zu früh zu viel: Sie bremsen zu spät, lenken hektisch oder beschleunigen zu früh aus der Kurve. Besonders wichtig ist die Blickführung. Kritisch wird es auch, wenn sich von hinten ein deutlich schnelleres Fahrzeug nähert. Dann gilt: ruhig bleiben und niemals unüberlegt die Linie wechseln. Mein Grundsatz lautet: erst sauber, dann schnell. Geschwindigkeit ist das Ergebnis guter Technik – nicht ihr Ausgangspunkt.

Woran erkennt man Fortschritte, wenn nicht an der Rundenzeit?

An Ruhe und Konstanz. Wer kontrollierter brems, weiter vorausblickt und Kurven reproduzierbar sauber fährt, hat sich verbessert. Ein guter Fahrer macht weniger hektische Bewegungen und kann sein Fahrzeug besser lesen. Deshalb verstehen wir Coaching nicht als Jagd nach Bestzeiten, sondern als Arbeit an Fahrkönnen und Fahrtechnik.

Braucht man für einen Trackday einen Supersportwagen?

Nein. Entscheidend ist, dass das Fahrzeug technisch geeignet ist und zu seinem Fahrer passt. Vor dem Einsatz sollten vor allem Bremsen, Reifen, Flüssigkeitsstände und der allgemeine Zustand überprüft werden. Ein weniger leistungsstarkes Auto kann sogar das bessere Trainingsgerät sein, weil sich damit Linie, Bremspunkte und Kurvengeschwindigkeit besonders gut entwickeln lassen.

Welche Rennstrecken reizen Sie persönlich besonders?

Der Salzburgring, unsere Münchner Hausrennstrecke, gehört wegen seiner Geschwindigkeit, der flüssigen Linienführung und schnellen Kurven zu meinen Favoriten. Ich mag außerdem Berg-und-Tal-Bahnen wie Portimão, Spa-Francorchamps, Brunn, Mugello oder Imola. Aber auch ein technisch anspruchsvoller Kurs wie der Tazio Nuvolari Circuit hat seinen Reiz. Eine gute Strecke braucht für mich einen eigenen Charakter und muss mich fahrerisch fordern.

What do beginners learn first?

Many try to do too much too soon: they brake too late, steer erratically, or accelerate too early out of a turn. Where you direct your gaze is particularly important. Things also get critical when a significantly faster vehicle approaches from behind. In that case, the rule is: stay calm and never change your line without thinking it through. My motto is: clean first, fast second. Speed is the result of good technique—not its starting point.

How can you tell if you're making progress, if not by lap times?

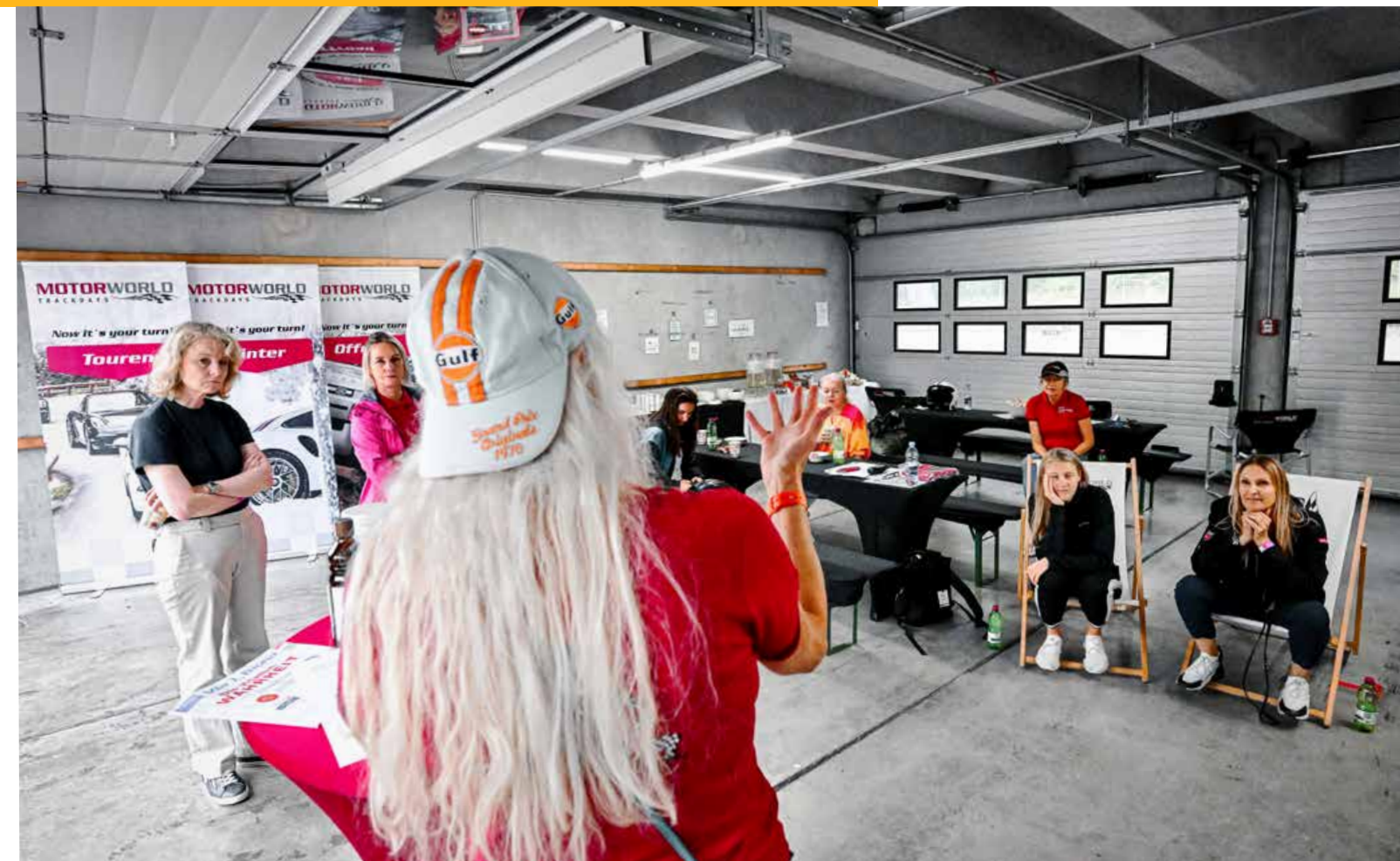
By composure and consistency. If you brake with more control, look further ahead, and take corners cleanly and consistently, you've improved. A good driver makes fewer frantic movements and can read their car better. That's why we don't see coaching as a race for best times, but rather as work on driving skills and technique.

Do you need a supercar for a track day?

No. What matters most is that the car is technically suitable and a good fit for its driver. Before hitting the track, you should check the brakes, tires, fluid levels, and the car's overall condition. A less powerful car can actually be a better training tool because it allows you to develop your racing line, braking points, and cornering speed particularly well.

Which racetracks appeal to you personally the most?

The Salzburgring, our home track in Munich, is one of my favorites because of its speed, fluid line, and fast corners. I also like up-and-down tracks like Portimão, Spa-Francorchamps, Brno, Mugello, or Imola. But even a technically demanding circuit like the Tazio Nuvolari Circuit has its appeal. For me, a good track needs its own character and must challenge me as a driver.



Welches Erlebnis ist Ihnen besonders im Gedächtnis geblieben?

Ein Freund meldete seine damals 84-jährige Mutter zu unserem Woman Only Trackday an. Ich war zunächst skeptisch, doch sie ließ sich mit großer Begeisterung auf das Erlebnis ein. Danach beauftragte sie ihren Sohn, ihr ein Rennfahrzeug zu kaufen. Diese Geschichte zeigt wunderbar: Motorsport ist keine Frage des Alters. Entscheidend sind Offenheit, Begeisterung und ein verantwortungsvoller Umgang mit dem Fahrzeug.

Wie sieht die Zukunft der Trackdays aus?

Wir werden unterschiedliche Antriebskonzepte erleben. Elektro-Sportwagen bieten faszinierende Beschleunigung, stellen Veranstalter durch Hochvolttechnik und Bergung aber auch vor praktische Herausforderungen. Persönlich fehlen mir dabei Sound, Motorcharakteristik und die mechanische Verbindung. Zugleich sehe ich Chancen für synthetische Kraftstoffe. Es geht nicht um ein einfaches Entweder-oder, sondern darum, Fahrspaß, Emotion, Sicherheit und technische Machbarkeit zusammenzubringen. Unser Angebot entwickeln wir mit Coachings, Wintertrainings, Offroad-Formaten und Veranstaltungen für Hersteller und Unternehmen weiter.

What experience has particularly stuck in your memory?

A friend signed up his mother—who was 84 at the time—for our “Woman Only” track day. I was skeptical at first, but she embraced the experience with great enthusiasm. Afterward, she asked her son to buy her a race car. This story illustrates perfectly that motorsports is not a matter of age. What matters most are an open mind, enthusiasm, and responsible handling of the vehicle.

What does the future hold for track days?

We’ll see a variety of powertrain concepts. Electric sports cars offer fascinating acceleration, but their high-voltage technology and recovery requirements also present practical challenges for organizers. Personally, I miss the sound, the engine’s character, and that mechanical connection. At the same time, I see opportunities for synthetic fuels. It’s not simply a matter of either/or, but rather about bringing together driving pleasure, emotion, safety, and technical feasibility. We’re continuing to expand our offerings with coaching sessions, winter training, off-road formats, and events for manufacturers and companies.

Wann ist ein Trackday für Sie gelungen?

Wenn Sicherheit, Fahrspaß und Gemeinschaft zusammenkommen. Die Teilnehmer sollen ihr Auto besser verstehen, fahrerisch etwas gelernt haben und mit einem guten Gefühl nach Hause fahren. Die Organisation sollte im Hintergrund möglichst unsichtbar funktionieren. Erfolgreich ist für mich nicht der Tag mit den schnellsten Rundenzeiten, sondern der, an dem jemand sagt: Das war ein außergewöhnliches Erlebnis – und ich habe dabei noch etwas gelernt.

When do you consider a track day a success?

When safety, driving pleasure, and community come together. Participants should gain a better understanding of their car, learn something about driving, and head home feeling good. The organization should operate as seamlessly as possible in the background. For me, success isn’t about the day with the fastest lap times, but the day when someone says: “That was an extraordinary experience—and I learned something in the process.”

MARSIEN GT

Der MARSIEN GT nimmt eine ziemlich ungewöhnliche Abkürzung zum klassischen Gran Turismo. Seine Geschichte beginnt nicht auf der Autobahn zwischen München und Mailand, sondern gedanklich irgendwo zwischen Paris und Dakar. Der ursprüngliche MARSIEN verband einen modernen Supersportwagen mit ernst gemeinter Offroad-Kompetenz. Jetzt dreht Marc Philipp Gemballa das Konzept um: weniger Wüste, mehr Straße – aber keineswegs weniger Drama. Der GT ist die zweite Evolutionsstufe des MARSIEN-Programms und konsequent für Asphalt entwickelt. Aus dem All-Terrain-Sportwagen wird ein extrem schneller Grand Tourer, der seine Herkunft optisch keineswegs verleugnet, technisch aber deutlich näher an die Straße rückt. Gerade einmal 30 Exemplare sollen entstehen. Zusammen mit den 40 Fahrzeugen des ursprünglichen MARSIEN ergibt das exakt 70 Autos – eine Hommage an den 70. Geburtstag von Uwe Gemballa.

The MARSIEN GT takes a rather unusual shortcut to becoming a classic Gran Turismo. Its story doesn't begin on the highway between Munich and Milan, but rather, conceptually, somewhere between Paris and Dakar. The original MARSIEN combined a modern supercar with serious off-road capabilities. Now Marc Philipp Gemballa is turning the concept on its head: less desert, more road – but by no means less drama.

The GT is the second evolutionary stage of the MARSIEN program and has been developed exclusively for the road. The all-terrain sports car has been transformed into an extremely fast grand tourer that, while visually staying true to its roots, is technically much closer to the road. Just 30 units are to be produced. Together with the 40 vehicles from the original MARSIEN, that makes exactly 70 cars – a tribute to Uwe Gemballa's 70th birthday.





Ausgangspunkt jedes Exemplars ist ein Porsche 911 Turbo beziehungsweise Turbo S der Generation 992. Danach bleibt allerdings erstaunlich wenig unangetastet. Rund 1.500 eigens entwickelte und gefertigte Komponenten fließen in die Transformation ein – von der Carbonkarosserie über Fahrwerk und Abgasanlage bis hin zu Rückleuchten, Kabelbaum und Aerodynamik. Das Ergebnis sieht entsprechend wenig nach einem 911 mit Bodykit aus. Mehr als 100 einzelne Carbonkomponenten bilden die Außenhaut. Tatsächlich wurde jedes Karosseriepanel neu gestaltet. Designer Alan Derosier, bereits für die Form des ersten MRSIEN verantwortlich, behält dessen charakteristische Grundidee bei, zieht das Auto nun aber sichtbar näher an den Asphalt. Und Carbon wird hier nicht zur Dekoration eingesetzt. Aktive Lamellen in den vorderen Kotflügeln lassen Überdruck aus den Radhäusern entweichen und reduzieren damit Auftrieb und Turbulenzen. Der aktive Heckflügel verändert seine Stellung pneumatisch, erzeugt bei hohem Tempo zusätzlichen Abtrieb und übernimmt bei Bedarf sogar die Funktion einer Luftbremse. Auf dem Dach sitzt ein Scoop, der ungestörte Luft zu den Ladeluftkühlern führt, separate Ram-Air-Einlässe versorgen den Motor. Selbst die Seitenschweller werden funktional: Ihre Kanäle schicken Frischluft zur Kühlung der hinteren Bremsen.

Der bisherige Aluminium-Unterboden weicht einer vollständigen Carbonkonstruktion. Insgesamt soll der MRSIEN GT dadurch 75 Kilogramm leichter sein als das Porsche-Basisfahrzeug. Beim Fahrwerk verabschiedet sich der GT endgültig von den Wüstenambitionen seines Bruders. Gemeinsam mit KW Automotive entstand eine neue Doppelquerlenker-Konstruktion für die Vorderachse, kombiniert mit speziell abgestimmten DDC-V5-Dämpfern.

The starting point for each model is a Porsche 911 Turbo or Turbo S from the 992 generation. After that, however, surprisingly little remains untouched. Around 1,500 specially developed and manufactured components go into the transformation—from the carbon-fiber body to the suspension and exhaust system, right down to the taillights, wiring harness, and aerodynamics. Consequently, the result bears little resemblance to a 911 with a body kit. More than 100 individual carbon fiber components make up the outer skin. In fact, every body panel has been redesigned. Designer Alan Derosier, who was already responsible for the design of the first MRSIEN, retains its characteristic basic concept but now visibly lowers the car closer to the road. And carbon fiber isn't used here merely for decoration.

Active slats in the front fenders allow excess pressure to escape from the wheel wells, thereby reducing lift and turbulence. The active rear wing adjusts its position pneumatically, generating additional downforce at high speeds and even acting as an air brake when necessary. A scoop on the roof directs unobstructed airflow to the intercoolers, while separate ram-air intakes supply the engine. Even the side skirts serve a functional purpose: their channels send fresh air to cool the rear brakes.

The previous aluminum underbody has been replaced by an all-carbon construction. Overall, this is expected to make the MRSIEN GT 75 kilograms lighter than the base Porsche model. When it comes to the suspension, the GT has definitively moved away from its sibling's desert ambitions. In collaboration with KW Automotive, a new double-wishbone design was developed for the front axle, combined with specially tuned DDC-V5 dampers.





Zwei elektromagnetische Proportionalventile pro Dämpfer regeln Zug- und Druckstufe unabhängig voneinander und reagieren innerhalb von 20 Millisekunden auf veränderte Fahrbedingungen. Klingt nach Rennstrecke, soll aber trotzdem Gran Turismo können.

Die normale Bodenfreiheit beträgt 100 Millimeter. Für die kleinen Herausforderungen des automobilen Alltags hebt ein Nose-Lift die Vorderachse um weitere 60 Millimeter an. Schließlich sollte ein Auto für 770.000 Euro netto nicht ausgerechnet an der Einfahrt des Lieblingshotels kapitulieren. Für den Antrieb setzt Marc Philipp Gemballa erneut auf einen Namen, der in der Porsche-Welt kaum einer Erklärung bedarf: RUF. Der Sechszylinder-Boxer erhält modifizierte VTG-Turbolader, eine neue Motorsteuerung und angepasste Getriebeeinstellungen. Das Resultat sind mehr als 830 PS und 930 Newtonmeter. Wem das tatsächlich noch nicht reicht, für den befindet sich bereits eine zweite Leistungsstufe mit mehr als 900 PS in Entwicklung. 830 PS sollten fürs Erste allerdings genügen.

Der MARSIIEN GT beschleunigt in 2,4 Sekunden auf 60 mph und erreicht 330 km/h. Die Kraft gelangt weiterhin über alle vier Räder auf den Asphalt. Geschmiedete Zentralverschlussräder im Sechsspeichen-Design messen 20 Zoll vorne und 21 Zoll hinten und tragen Michelin Pilot Sport Cup 2.

Two electromagnetic proportional valves per damper control the rebound and compression stages independently of one another and respond to changing driving conditions within 20 milliseconds. It sounds like a racetrack setup, but it's still meant to be a Gran Turismo. The standard ground clearance is 100 millimeters. To tackle the minor challenges of everyday driving, a nose lift raises the front axle by an additional 60 millimeters. After all, a car costing 770,000 euros (net) shouldn't break down right at the entrance to your favorite hotel. For the powertrain, Marc Philipp Gemballa once again relies on a name that needs little introduction in the Porsche world: RUF. The six-cylinder boxer engine features modified VTG turbochargers, a new engine management system, and optimized transmission settings. The result is more than 830 PS and 930 Newton-meters. For those who still find that insufficient, a second performance stage delivering more than 900 PS is already in development. For now, however, 830 PS should suffice.

The MARSIIEN GT accelerates to 60 mph in 2.4 seconds and reaches 330 km/h. Power continues to be delivered to the road via all four wheels. Forged center-lock wheels in a six-spoke design measure 20 inches up front and 21 inches in the rear and are fitted with Michelin Pilot Sport Cup 2 tires.

VAICO®
MAXIMALE
GETRIEBE
PERFORMANCE
MADE IN GERMANY

**RUCKELT'S BEIM FAHREN?
GETRIEBESCHADEN VERMEIDEN!**

JETZT VAICO GETRIEBEÖL-WECHSEL!

Erhältlich im Fachhandel oder in den VAICO Partner-Werkstätten.

ALLIANCE AUTOMOTIVE GROUP GERMANY
 HEIL Kfz-Teile
 Autoteilevertrieb HEISE u. KLATTE
 KRAFT AUTOTEILE
 Wacker-Dobler
 LKQ STAHLGRUBER PV AUTOMOTIVE
 Lorch
 MATTHIES
 PROF PARTS FAHRZEUGTEILE
 SPRINGER
 WM
 WÜTSCHNER Fahrzeugteile



Akustisch kümmert sich Akrapovič um die passende Übersetzung dieser Zahlen. Die eigens entwickelte Titananlage endet in vier Endrohren und sorgt dafür, dass der Wechsel vom MARSIIEN zum MARSIIEN GT zwar die Bodenfreiheit reduziert, keinesfalls aber die akustische Präsenz.

Innen wird es überraschend analog. Die Mittelkonsole sitzt höher und trägt einen Aluminium-Schalthebel, dessen Gestaltung an den Carrera GT erinnert. Der Knauf kann statt mit Leder oder Alcantara sogar in Sichtcarbon oder Mahagoni ausgeführt werden. Dazu kommen handgearbeitete Nähte, Carbon-Schalensitze und auf Wunsch ein Clubsport-Überrollbügel. Das Präsentationsfahrzeug kombiniert dunkelgraues Alcantara mit Champagner-Akzenten und mattem Carbon. Außen trägt es „Anniversary Liquid Champagne Gold“, einen eigens entwickelten vierschichtigen Metallclack mit Perlglanzpartikeln. Auch diese Farbe ist eine Verbeugung vor Uwe Gemballa und gleichzeitig ein bewusster Gegenpol zum Pearl White des ersten MARSIIEN. Bei einem Preis von 770.000 Euro netto könnte man erwarten, dass zumindest der Porsche bereits enthalten ist. Ist er nicht.

Das Basisfahrzeug kommt ebenso hinzu wie Steuern, Abgaben und Transport. Wer sich darüber ernsthaft Gedanken macht, gehört vermutlich ohnehin nicht zur Zielgruppe. 30 Kunden werden gesucht, und jedes Auto kann weitgehend nach deren Vorstellungen individualisiert werden. Die ersten Auslieferungen sind für Ende 2027 vorgesehen. Der MARSIIEN GT ist damit keine vernünftige Version des ursprünglichen MARSIIEN. Er verlagert lediglich dessen Irrationalität auf ein anderes Terrain. Statt mit einem Supersportwagen durch die Wüste zu fliegen, kann man jetzt mit über 830 PS, aktiver Aerodynamik, Carbon-Unterboden und Titan-Auspuff sehr gepflegt quer durch Europa reisen.

Akrapovič ensures these numbers translate into the right sound. The specially developed titanium exhaust system features four tailpipes and ensures that while the upgrade from the MARSIIEN to the MARSIIEN GT reduces ground clearance, it in no way diminishes its acoustic presence.

Inside, the design takes a surprisingly analog approach. The center console sits higher and features an aluminum gearshift lever whose design is reminiscent of the Carrera GT. Instead of leather or Alcantara, the shift knob can even be finished in exposed carbon fiber or mahogany. Added to this are hand-stitched seams, carbon-fiber bucket seats, and, upon request, a Clubsport roll bar. The show car combines dark gray Alcantara with champagne accents and matte carbon fiber. On the exterior, it features “Anniversary Liquid Champagne Gold,” a specially developed four-layer metallic paint with pearlescent particles. This color, too, pays homage to Uwe Gemballa while simultaneously serving as a deliberate contrast to the Pearl White of the first MARSIIEN. At a price of 770,000 euros net, one might expect that at least the Porsche itself is already included. It isn’t.

The base vehicle must be purchased separately, as must taxes, fees, and shipping. Anyone seriously concerned about this is probably not part of the target audience anyway. The company is seeking 30 customers, and each car can be customized largely according to their specifications. The first deliveries are scheduled for late 2027. The MARSIIEN GT is therefore not a more sensible version of the original MARSIIEN. It merely shifts its irrationality to a different terrain. Instead of tearing through the desert in a supercar, you can now travel across Europe in style with over 830 PS, active aerodynamics, a carbon-fiber underbody, and a titanium exhaust.



MOTORWORLD Köln / Rheinland Car Culture am Butzweilerhof

MOTORWORLD Köln / Rheinland Car Culture at the Butzweilerhof

Beim großen Summer Car Meet der Border Crew verwandelte sich die MotorworldKöln Rheinland am 22. August in einen Treffpunkt für die regionale Tuning- und Car-Community. Rund 340 Fahrzeuge sorgten vor der historischen Kulisse des Butzweilerhofs für automobiler Vielfalt und reichlich Gesprächsstoff.

At the Border Crew's big Summer Car Meet on August 22, MotorworldKöln Rheinland was transformed into a gathering place for the regional tuning and car community. Against the historic backdrop of the Butzweilerhof, some 340 vehicles provided a diverse array of cars and plenty to talk about.





Im Mittelpunkt standen nicht Rennen oder Drifts, sondern besondere Umbauten, ein respektvolles Miteinander und die gemeinsame Leidenschaft für außergewöhnliche Fahrzeuge.

Viele Besucher nutzten zudem die Gelegenheit, die kostenfrei zugängliche Michael Schumacher Private Collection in der MOTORWORLD Köln zu besichtigen. Aussteller und Partner wie Nanolex, PLMO Pulverbeschichtung und GoEnergy sowie der Foodtruck des Kölner Restaurants Baratie rundeten das Treffen ab.

The focus wasn't on racing or drifting, but rather on unique modifications, a spirit of mutual respect, and a shared passion for extraordinary vehicles.

Many visitors also took the opportunity to tour the Michael Schumacher Private Collection at MOTORWORLD Cologne, which was open to the public free of charge. Exhibitors and partners such as Nanolex, PLMO Powder Coating, and GoEnergy, as well as the food truck from the Cologne restaurant Baratie, rounded out the event.

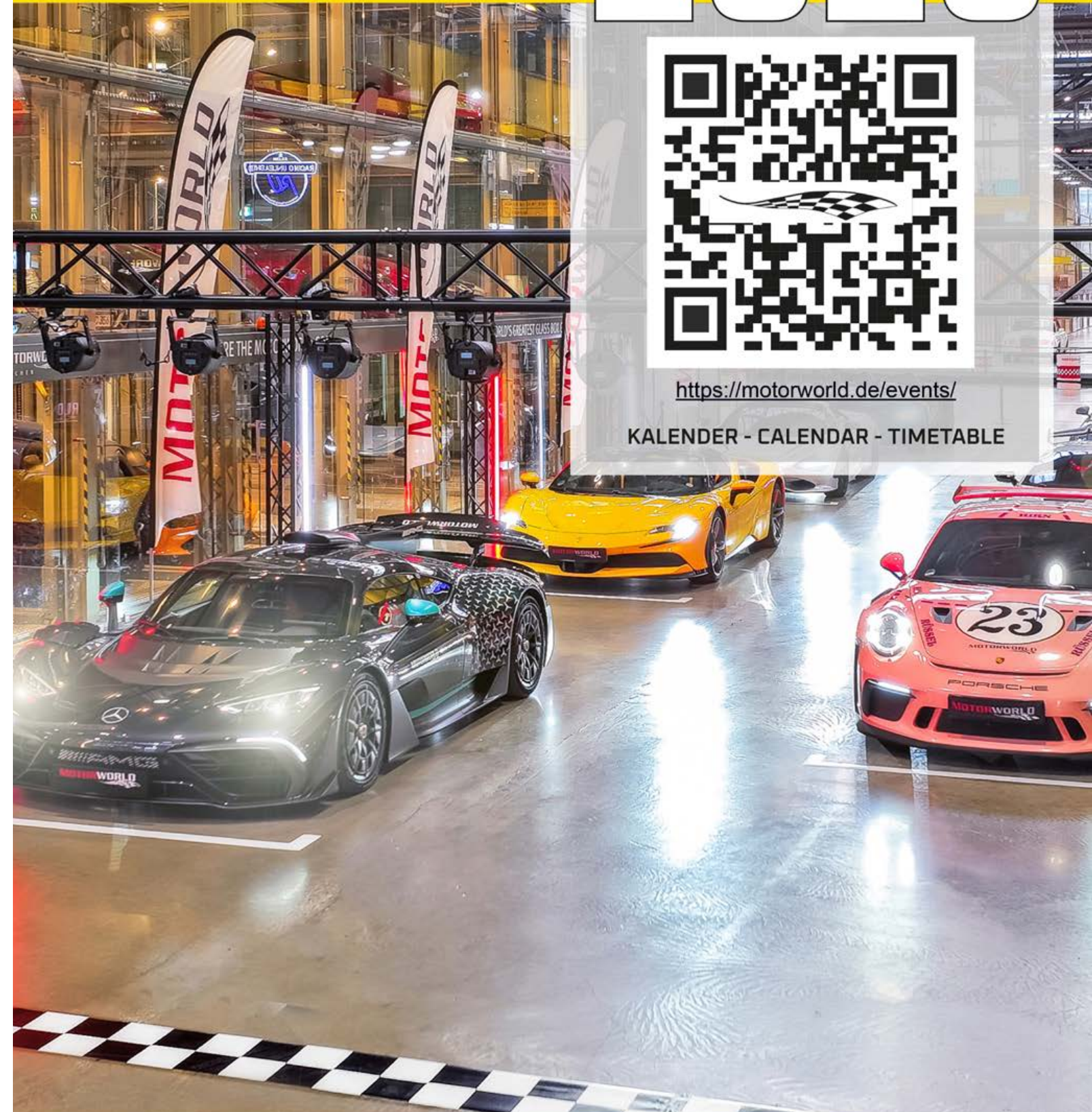
EVENTS+ VERANSTALTUNGEN

2026



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

KALENDER - CALENDAR - TIMETABLE



STUTTGART

KÖLN

MÜNCHEN

BERLIN

RÜSSELSHEIM

HERTEN

METZINGEN

ZÜRICH

MALLORCA

BULGARIA

FERRARI CZ26

Der Ferrari CZ26 ist kein umgebauter SF90 Stradale. Er nutzt dessen technische Architektur, macht daraus aber formal etwas vollkommen Eigenständiges. Ein Einzelstück, entwickelt für einen amerikanischen Kunden, gezeichnet vom Ferrari Design Studio unter Leitung von Flavio Manzoni und gebaut im Rahmen des Special Projects Programms in Maranello. Genau darin liegt der Reiz des CZ26. Ferrari musste hier kein Auto entwerfen, das möglichst vielen Kunden gefällt. Es muss genau einem gefallen.

The Ferrari CZ26 is not a modified SF90 Stradale. It utilizes the SF90 Stradale's technical architecture but transforms it into something entirely unique in terms of design. A one-off vehicle, developed for an American client, designed by the Ferrari Design Studio under the direction of Flavio Manzoni, and built as part of the Special Projects program in Maranello.

That is precisely what makes the CZ26 so appealing. Ferrari didn't have to design a car that would appeal to as many customers as possible. It has to appeal to just one.





Der Weg dorthin ist entsprechend aufwendig. Bei Ferraris Special Projects beginnt alles mit der Idee des Kunden. Gemeinsam mit dem Styling Centre werden Proportionen und Formen entwickelt, anschließend entstehen detaillierte Konstruktionszeichnungen und ein Stylingmodell. Rund zwei Jahre dauert ein solches Projekt im Durchschnitt. Der Kunde bleibt während der Design- und Entwicklungsphasen eng eingebunden. Am Ende steht tatsächlich ein Ferrari, den es kein zweites Mal gibt. Beim CZ26 lautete die gestalterische Idee offenbar: reduzieren, ohne zurückhaltend zu werden.

Seine Formensprache ist erstaunlich klar. Statt komplizierter Flächen, unzähliger Sicken und demonstrativ ausgesetzter Aerodynamik setzt Ferrari auf eine stark horizontale Grundidee. Eine zentrale, beinahe kapselartige Masse liegt zwischen vier ausgeprägten Radhäusern. Von vorne nach hinten wirkt das Auto wie aus einem einzigen Körper herausgearbeitet und endet in einem abrupt abgeschnittenen Heck.

Fast ein wenig Architektur auf Rädern.

Die Inspiration dafür reicht zurück in das italienische Industriedesign der 1970er-Jahre. Eine Zeit, in der Zukunft nicht zwangsläufig rund, freundlich und digital aussehen musste, sondern kantig, präzise und technisch. Genau diesen Geist übersetzt Ferrari in eine moderne Supersportwagen-Silhouette.

Besonders die Front macht deutlich, wie weit sich der CZ26 optisch vom bekannten SF90 entfernt. Eine über die gesamte Breite gezogene funktionale Öffnung integriert extrem schmale, beinahe versteckte Leuchten, Bremsenkühlung, Sensorik und weitere technische Komponenten. Dazu kommt eine ungewöhnlich vertikale Vorderkante. Das Ergebnis sieht weniger nach klassischer Ferrari-Schönheit aus als nach einem sehr schnellen technischen Objekt.

Und das ist durchaus als Kompliment gemeint.

Denn der CZ26 versucht gar nicht erst, gefällig zu sein.

The process of getting there is correspondingly complex. At Ferrari's Special Projects division, everything begins with the customer's idea. Working together with the Styling Center, proportions and forms are developed, followed by detailed engineering drawings and a styling model. On average, such a project takes about two years. The customer remains closely involved throughout the design and development phases. The end result is truly a one-of-a-kind Ferrari.

For the CZ26, the design philosophy was apparently: simplify without being understated.

Its design language is remarkably clear. Instead of complicated surfaces, countless creases, and ostentatiously flared aerodynamics, Ferrari relies on a strongly horizontal basic concept. A central, almost capsule-like mass sits between four pronounced wheel arches. Viewed from front to back, the car appears to be carved from a single block and ends in an abruptly cut-off rear end.

It's almost like a bit of architecture on wheels.

The inspiration for this dates back to Italian industrial design of the 1970s—a time when the future didn't necessarily have to look round, friendly, and digital, but rather angular, precise, and technical. Ferrari translates precisely this spirit into a modern supercar silhouette.

The front, in particular, makes it clear just how far the CZ26 visually differs from the familiar SF90. A functional opening stretching across the entire width integrates extremely narrow, almost hidden lights, brake cooling, sensors, and other technical components. Added to this is an unusually vertical front edge. The result looks less like classic Ferrari beauty and more like a very fast technical object.

And that is definitely meant as a compliment.

After all, the CZ26 doesn't even try to be pleasing to the eye.





Am Heck setzt sich dieses Prinzip fort. Die Karosserie endet beinahe wie mit einem Schnitt, schwebend wirkende Rückleuchten liegen über einer stark horizontal gezeichneten Partie. Der Diffusor verbreitert das Fahrzeug optisch zusätzlich. Dach und Säulen sind schwarz gehalten, wodurch die Kabine wie ein eigenes Cockpit innerhalb des Karosseriekörpers erscheint.

Auch die Farbe spielt mit diesem futuristischen Charakter. „Argento Veloce“ nennt Ferrari das spezielle Silber mit beinahe flüssiger Wirkung. Je nach Lichteinfall verändert sich die Wahrnehmung der Flächen, während Details in Rosso Lampante gezielt technische Bereiche hervorheben. Pigmentiertes Carbon, eigens entwickelte Räder mit unterschiedlichen Oberflächenstrukturen und naturbelassene Titan-Endrohre vervollständigen den Auftritt.

Innen wird die Idee konsequent weitergeführt. Schwarzes technisches Gewebe trifft auf Sitzflächen, deren Einsätze per additiver Fertigung hergestellt werden. Carbon gibt es gleich in unterschiedlichen Interpretationen: matt, satiniert und sogar mit eingewebten metallischen Filamenten. Wieder taucht Rosso Lampante als Akzentfarbe auf, während CZ26-Stickereien dezent daran erinnern, dass man hier nicht in irgendeinem SF90 sitzt. So reduziert die Formensprache erscheint, so ernsthaft wurde gleichzeitig die Aerodynamik bearbeitet.

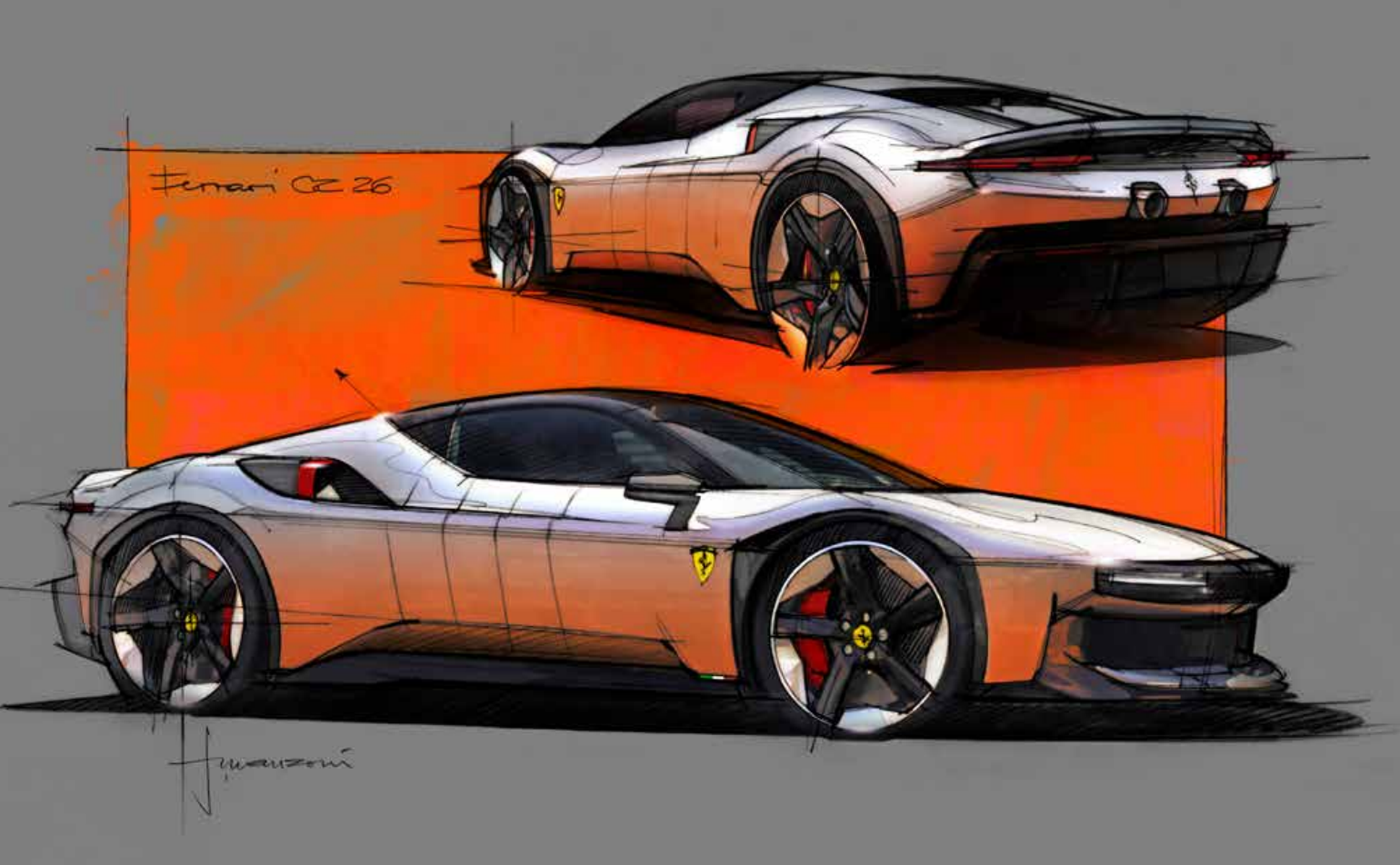
Denn unter der neuen Haut steckt keineswegs einfach ein SF90 mit maßgeschneiderter Garderobe. Ferrari hat Kühlsystem und Luftführung an der Vorderachse komplett überarbeitet. Das zentrale Kühlerpaket wurde neu ausgerichtet, zusätzliche Bypass-Kanäle verbessern Kühlung und Abtrieb. Unterboden und Vortex-Generatoren wurden ebenfalls neu entwickelt.

This principle continues at the rear. The body ends almost as if cut off, with floating-effect taillights positioned above a strongly horizontal section. The diffuser further widens the vehicle visually. The roof and pillars are finished in black, making the cabin appear like a separate cockpit within the body.

The color also plays into this futuristic character. Ferrari calls this special silver with an almost liquid effect “Argento Veloce.” Depending on the angle of the light, the perception of the surfaces changes, while details in Rosso Lampante deliberately highlight technical areas. Pigmented carbon fiber, specially developed wheels with varying surface textures, and natural titanium exhaust tips round out the look.

Inside, the design concept is consistently carried forward. Black technical fabric meets seat surfaces whose inserts are produced using additive manufacturing. Carbon fiber appears in various finishes: matte, satin, and even with woven metallic filaments. Once again, Rosso Lampante appears as an accent color, while CZ26 embroidery subtly reminds you that this isn't just any SF90.

As minimalist as the design language may seem, the aerodynamics have been refined with equal seriousness. Because beneath the new exterior lies far more than just an SF90 with a custom-tailored outfit. Ferrari has completely redesigned the cooling system and airflow management at the front axle. The central radiator assembly has been repositioned, and additional bypass channels improve cooling and downforce. The underbody and vortex generators have also been redesigned.



Air Curtains kontrollieren die Verwirbelungen der Vorderräder, während am Heck ein großer oberer Spoiler und ein speziell entwickelter Diffusor zusätzlichen Abtrieb erzeugen. Selbst die Motorabdeckung erhielt eigene Entlüftungen, um den Wärmehaushalt unter hoher Belastung sicherzustellen.

Und hohe Belastung gehört definitiv zum Repertoire. Denn mechanisch bleibt der CZ26 dem SF90 Stradale verpflichtet. Hinter den Sitzen arbeitet ein 3,9-Liter-V8-Biturbo, unterstützt von drei Elektromotoren. Der Verbrenner allein leistet 797 cv, die Elektromaschinen steuern maximal 162 kW bei. Das Gesamtsystem entspricht damit der 1.000-cv-Architektur des SF90 Stradale. Geschaltet wird über ein achtstufiges F1-Doppelkupplungsgetriebe, die Kraft gelangt über das E4WD-System an alle vier Räder.

Die Fahrleistungen haben deshalb nichts von ihrer Absurdität verloren.

2,5 Sekunden von null auf 100 km/h.

6,7 Sekunden bis 200.

328 km/h Spitze.

Und wer bei Tempo 100 plötzlich feststellt, dass die nächste Kurve doch näher ist als erwartet, soll nach weniger als 29,5 Metern wieder stehen.

Fast schon kurios wirkt daneben die elektrische Reichweite von 25 Kilometern. Theoretisch könnte man mit diesem automobilen Einzelstück also vollkommen lautlos durch die Stadt rollen.

Doch die eigentliche Faszination des CZ26 liegt ohnehin nicht in seinen Fahrleistungen. Ein SF90 Stradale war schon vorher erschreckend schnell. Interessanter ist, was Ferrari aus einer bestehenden technischen Architektur gemacht hat.

Air curtains control the turbulence around the front wheels, while at the rear, a large upper spoiler and a specially developed diffuser generate additional downforce. Even the engine cover has its own vents to ensure proper heat management under high stress.

And high stress is definitely part of its repertoire.

Mechanically, the CZ26 remains true to the SF90 Stradale. Behind the seats is a 3.9-liter twin-turbo V8, supported by three electric motors. The internal combustion engine alone produces 797 cv, while the electric motors contribute a maximum of 162 kW. The total system thus matches the SF90 Stradale's 1,000-cv architecture. Power is transmitted via an eight-speed F1 dual-clutch transmission, and the E4WD system distributes it to all four wheels.

As a result, its performance figures have lost none of their absurdity.

0 to 100 km/h in 2.5 seconds.

0 to 200 km/h in 6.7 seconds.

Top speed of 328 km/h.

And if, while traveling at 100 km/h, you suddenly realize that the next curve is closer than expected, you'll come to a stop in less than 29.5 meters.

In comparison, the electric range of 25 kilometers seems almost curious. Theoretically, you could cruise through the city completely silently in this one-of-a-kind car.

But the real fascination of the CZ26 doesn't lie in its performance figures anyway. An SF90 Stradale was already terrifyingly fast. What's more interesting is what Ferrari has done with an existing technical architecture.

MOTORWORLD

REGION ZÜRICH



JAPANESE CAR MEET



**06. September
09 - 15 Uhr**



GERMAN CAR MEET



**04. Oktober
09 - 15 Uhr**

**ALLE TERMINE IMMER ONLINE UNTER
www.motorworld.ch**



Der CZ26 zeigt eine Seite von Ferrari, die im normalen Modellprogramm zwangsläufig kaum sichtbar werden kann. Hier muss ein Design weder einer möglichst großen Kundengruppe gefallen noch über Jahre hinweg eine ganze Baureihe tragen. Es darf persönlicher werden. Radikaler. Vielleicht sogar ein wenig fremdartig. Und plötzlich darf ein Ferrari aussehen, als käme er nicht nur aus Maranello, sondern gleichzeitig aus einer italienischen Zukunftsvision der Siebzigerjahre. Genau deshalb sind solche One-Offs weit mehr als besonders teure Spielzeuge für sehr vermögende Sammler. Sie sind rollende Designexperimente. Sie erlauben Ferrari, Formen, Materialien und Ideen auszuloten, ohne daraus zwangsläufig eine Modellstrategie entwickeln zu müssen. Manches davon bleibt einmalig. Manches könnte Jahre später in anderer Form wieder auftauchen. Der CZ26 bleibt dagegen genau das, was sein Besitzer wollte: ein Ferrari, dessen technische Gene zwar bekannt sind, dessen Erscheinung aber niemand sonst bestellen kann. Und irgendwo in den USA steht damit demnächst ein 1.000-cv-Ferrari, bei dem die Wahrscheinlichkeit einer Begegnung mit einem identischen Exemplar erfreulich gering ist.

The CZ26 reveals a side of Ferrari that, inevitably, is rarely visible in the standard model lineup. Here, a design doesn't have to appeal to the widest possible customer base or carry an entire model series over the years. It's allowed to be more personal. More radical. Perhaps even a little otherworldly. And suddenly, a Ferrari is allowed to look as if it came not only from Maranello, but also from an Italian vision of the future from the 1970s. That is precisely why such one-offs are far more than just exceptionally expensive toys for very wealthy collectors. They are rolling design experiments. They allow Ferrari to explore shapes, materials, and ideas without necessarily having to develop a model strategy based on them. Some of these remain one-of-a-kind. Others might resurface years later in a different form. The CZ26, on the other hand, remains exactly what its owner wanted: a Ferrari whose technical DNA is well-known, but whose appearance no one else can order. And somewhere in the U.S., there will soon be a 1,000-cv Ferrari where the likelihood of encountering an identical model is delightfully low.



SINGER LOUIS VUITTON

Louis Vuitton sollte für einen von Singer neu interpretierten Porsche 911 eine mechanische Armaturenuhr entwickeln. Zuständig dafür war La Fabrique du Temps Louis Vuitton in der Schweiz. Doch ziemlich schnell wurde klar, dass es bei diesem einen Detail nicht bleiben würde. Aus einer Uhr wurde ein Armaturenbrett, aus dem Armaturenbrett ein Interieur – und schließlich entstanden zwei vollständig durchkomponierte Automobile.

Louis Vuitton was commissioned to develop a mechanical dashboard clock for a Porsche 911 reimagined by Singer. La Fabrique du Temps Louis Vuitton in Switzerland was responsible for the project. But it quickly became clear that this one detail would not be the end of it. A single clock became a dashboard, the dashboard became an interior—and ultimately, two fully realized automobiles were created.





Das erste ist ein Porsche 911 Reimagined by Singer – Classic. Basis ist ein 964, dessen Karosserie aus Carbon gefertigt und in einem warmen Safran-Metallic lackiert wurde. Dazu kommen Kobaltblau, gelbe Akzente und ein speziell entwickelter Dachträger, auf dem wahlweise Koffer, Ski oder sogar ein Surfboard Platz finden. Eine Farbwelt, die keineswegs zufällig gewählt wurde: Safran gehört seit mehr als 150 Jahren zum Louis-Vuitton-Universum, während die Kombination mit Kobaltblau auf historische Reisekoffer und automobile Arbeiten des Hauses zurückgeht.

Unter all dem Luxus steckt allerdings immer noch das, worum es bei Singer eigentlich geht: ein ziemlich ernst zu nehmender Sportwagen. Der luftgekühlte Vierliter-Sechszylinder-Saugmotor arbeitet mit einem manuellen Sechsganggetriebe zusammen, angetrieben werden ausschließlich die Hinterräder. Carbon-Keramik-Bremsen und eine Titan-Abgasanlage komplettieren das technische Paket.

Und dann öffnet man die Tür.

Vachetta-Leder, gelbe Sattlernähte, Rhodium, handgefertigte Metallschalter und Sitzflächen mit jenem Malletage-Muster, das man aus dem Inneren klassischer Louis-Vuitton-Koffer kennt. Selbst die kleinen Belüftungsöffnungen der Sitze werden von Monogram-Blüten geformt. Plastik, wo es vermeidbar ist? Praktisch abgeschafft. Regler, Schalter, Verschlüsse und Lüftungsdüsen werden wie kleine mechanische Objekte behandelt – inklusive Polier- und Satiniertechniken aus der Uhrmacherei.

The first is a Porsche 911 Reimagined by Singer – Classic. It is based on a 964, whose body is made of carbon fiber and painted in a warm saffron metallic finish. This is complemented by cobalt blue, yellow accents, and a specially designed roof rack that can accommodate suitcases, skis, or even a surfboard. This color scheme was by no means chosen at random: saffron has been part of the Louis Vuitton universe for more than 150 years, while the combination with cobalt blue harks back to the brand's historic travel trunks and automotive designs.

Beneath all this luxury, however, lies what Singer is really all about: a sports car to be taken quite seriously. The air-cooled, four-liter, naturally aspirated six-cylinder engine is paired with a six-speed manual transmission, and power is delivered exclusively to the rear wheels. Carbon-ceramic brakes and a titanium exhaust system round out the technical package.

And then you open the door.

Vachetta leather, yellow saddle stitching, rhodium, handcrafted metal switches, and seat surfaces featuring the Malletage pattern familiar from the interiors of classic Louis Vuitton trunks. Even the small ventilation openings in the seats are shaped like Monogram flowers. Plastic, wherever possible? Virtually eliminated. Controls, switches, fasteners, and air vents are treated like tiny mechanical objects—complete with polishing and satin-finishing techniques from the world of watchmaking.

Und die Uhr? Sie sitzt natürlich noch immer im Armaturenbrett. Mechanisch, in der Schweiz gefertigt, mit acht Tagen Gangreserve – und herausnehmbar, damit sie nach der Fahrt auf einem eigenen Sockel als Tischuhr weiterlaufen kann.

Als wäre das nicht genug, gibt es einen zweiten 911.

Der Porsche 911 Reimagined by Singer – Classic Turbo entstand unter der kreativen Leitung von Nicolas Ghesquière, Artistic Director of Women's Collections bei Louis Vuitton. Diesmal als Cabriolet, lackiert in Calcaire Lutétien, einem elfenbeinartigen Weiß, kombiniert mit Cognac-Leder, goldfarbenen Details und amerikanischem Walnussholz. Die Inspiration kommt weniger von der Rennstrecke als vom klassischen Runabout. Besonders das mit Holz ausgekleidete Heck wirkt wie das Deck eines eleganten italienischen Motorbootes.

Technisch wird es dagegen deutlich heftiger: 3,8-Liter-Boxer, zwei Turbolader, Sechsgang-Handschaltung, Hinterradantrieb, Carbon-Keramik-Bremsen sowie ABS, Traktions- und Stabilitätskontrolle mit wählbaren Fahrmodi.

And the watch? It's still there, of course, set into the dashboard. Mechanical, Swiss-made, with an eight-day power reserve—and removable, so that after the drive, it can continue ticking on its own pedestal as a table clock.

As if that weren't enough, there's a second 911.

The Porsche 911 Reimagined by Singer – Classic Turbo was created under the creative direction of Nicolas Ghesquière, Artistic Director of Women's Collections at Louis Vuitton. This time it's a convertible, painted in Calcaire Lutétien—an ivory-like white—combined with cognac-colored leather, gold-colored accents, and American walnut wood. The inspiration comes less from the racetrack than from the classic runabout. The wood-paneled rear, in particular, resembles the deck of an elegant Italian motorboat.

Technically, however, it's a whole different story: a 3.8-liter boxer engine, two turbochargers, a six-speed manual transmission, rear-wheel drive, carbon-ceramic brakes, as well as ABS, traction control, and stability control with selectable driving modes.



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



Natürlich endet die Geschichte nicht beim Auto. Louis Vuitton entwickelte passende Koffer, Taschen, Fahrerbekleidung, Handschuhe, Helme, Schuhe, Uhren – sogar Ski und ein Surfboard. Gepäck wird dabei nicht einfach in den 911 gelegt, sondern millimetergenau für dessen Stauräume entworfen. Eine Idee, die erstaunlich konsequent an die eigene Geschichte anknüpft: Bereits Ende des 19. Jahrhunderts entwickelte Louis Vuitton Gepäck speziell für Automobile. Vielleicht liegt genau darin der Reiz dieser beiden Autos. Singer baut keinen modernen Porsche im Retro-Look. Louis Vuitton dekoriert keinen 911 mit Logos. Beide beschäftigen sich mit einer Vorstellung von Luxus, die heute beinahe altmodisch wirkt: Dinge dürfen Zeit kosten. Materialien dürfen altern. Mechanik darf sichtbar bleiben. Und eine Reise muss nicht möglichst schnell vorbei sein.

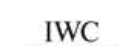
Of course, the story doesn't end with the car. Louis Vuitton developed matching suitcases, bags, driver's apparel, gloves, helmets, shoes, watches—even skis and a surfboard. The luggage isn't simply placed in the 911; it's designed to fit its storage compartments with millimeter precision. It's an idea that ties in remarkably consistently with the brand's own history: as early as the late 19th century, Louis Vuitton was already developing luggage specifically for automobiles. Perhaps that is precisely what makes these two cars so appealing. Singer doesn't build a modern Porsche with a retro look. Louis Vuitton doesn't decorate a 911 with logos. Both embrace a concept of luxury that seems almost old-fashioned today: things are allowed to take time. Materials are allowed to age. Mechanics are allowed to remain visible. And a journey doesn't have to be over as quickly as possible.

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/



STUTTGART KÖLN MÜNCHEN BERLIN RÜSSELSHEIM HERTEN METZINGEN ZÜRICH MALLORCA BULGARIA



MOTORWORLD BUCHPREIS 2026

Das automobiler Gedächtnis

MOTORWORLD BOOK AWARD 2026

The Automotive Memory

Der Motorworld Buchpreis rückt Geschichten ins Licht, die weit über technische Daten und Modellbezeichnungen hinausgehen.

Ein besonderes Automobil ist mehr als Blech, Technik und Geschwindigkeit. Es trägt Erinnerungen in sich: an Menschen, die es entworfen haben, an Reisen, Rennen und Wendepunkte – und an die Zeit, in der es entstand. Damit diese Geschichten nicht verloren gehen, braucht es Autorinnen und Autoren, Fotografen, Gestalter und Verlage, die sie sorgfältig recherchieren und lebendig erzählen.

Genau diesen Büchern gibt der Motorworld Buchpreis eine Bühne. Rund 50 internationale Neuerscheinungen wurden für den Jahrgang 2026 gesichtet und diskutiert. Die Bandbreite reicht von Biografien und Motorsport über Historie und Design bis zu internationalen und außergewöhnlichen Publikationen. So entsteht jedes Jahr ein vielseitiger Blick auf automobiler Kultur – mal kenntnisreich und analytisch, mal persönlich, überraschend oder opulent gestaltet.

The Motorworld Book Award shines a light on stories that go far beyond technical specifications and model names.

A special automobile is more than just sheet metal, technology, and speed. It carries memories—of the people who designed it, of journeys, races, and turning points—and of the era in which it was created. To ensure these stories are not lost, we need authors, photographers, designers, and publishers who carefully research them and bring them to life.

The Motorworld Book Award provides a platform for precisely these books. Around 50 new international publications were reviewed and discussed for the 2026 edition. The spectrum ranges from biographies and motorsports to history and design, as well as international and extraordinary publications. Each year, this results in a multifaceted view of automotive culture—sometimes insightful and analytical, sometimes personal, surprising, or opulently designed.

Initiiert wurde der Preis vor mehr als 20 Jahren von Jürgen Lewandowski. Der Motorjournalist, Automobilhistoriker und Buchautor steht bis heute an der Spitze der Jury. Seit über zehn Jahren ist die Motorworld Group als Veranstalter beteiligt. Was als Auszeichnung für besondere Autobücher begann, erfüllt inzwischen noch eine weitere Aufgabe: Der Preis schafft Aufmerksamkeit für anspruchsvolle Publikationen in einem spezialisierten Markt und bestärkt diejenigen, die automobilen Geschichte für kommende Generationen festhalten.

Am 10. September 2026 werden die ausgewählten Werke in der Motorworld München ausgezeichnet. Zwischen historischen Fahrzeugen und lebendiger Mobilitätskultur begegnen sich Bücher, Menschen und ihre Geschichten. Und vielleicht liegt genau darin der eigentliche Wert des Motorworld Buchpreises: Er erinnert daran, dass automobiler Leidenschaft nicht nur gefahren, sondern auch gelesen, betrachtet und weitergegeben werden kann.

Partner des Motorworld Buchpreises 2026
Unterstützt wird die diesjährige Auszeichnung von der HYMER GmbH & Co. KG., der Online-Druckerei WIRmachenDRUCK sowie vom AvD – Automobilclub von Deutschland.

The award was initiated more than 20 years ago by Jürgen Lewandowski. The automotive journalist, automotive historian, and author continues to serve as the jury's chair to this day. The Motorworld Group has been involved as the organizer for over ten years. What began as an award for exceptional automotive books now serves an additional purpose: The award draws attention to high-quality publications in a specialized market and encourages those who document automotive history for future generations.

On September 10, 2026, the selected works will be honored at Motorworld Munich. Amid historic vehicles and a vibrant mobility culture, books, people, and their stories come together. And perhaps that is precisely where the true value of the Motorworld Book Award lies: it reminds us that a passion for cars can not only be driven, but also read, admired, and passed on.

*Partners of the 2026 Motorworld Book Award
This year's award is supported by HYMER GmbH & Co. KG, the online printing company WIRmachenDRUCK, and the AvD – Automobilclub von Deutschland.*

Motorworld Buchpreis 2026
Donnerstag, 10. September 2026

www.motorworld-buchpreis.de

Motorworld München · Am Ausbesserungswerk 8 · 80939 München

Motorworld Book Award 2026
Thursday, September 10, 2026

www.motorworld-buchpreis.de

Motorworld Munich · Am Ausbesserungswerk 8 · 80939 Munich



MCLAREN MCL 6GT





Der McLaren McLaren 6GT bekommt etwas, das bei einem modernen Supersportwagen inzwischen beinahe exotischer wirkt als 1.000 PS: einen Schalthebel. Ein echtes manuelles Getriebe, verbunden mit einem V8, der ausschließlich die Hinterräder antreibt. Kein nostalgisches Showelement, sondern eine ziemlich klare Ansage, wohin McLaren mit diesem Auto will. Der auf der Monterey Car Week 2026 vorgestellte McLaren 6GT ist zunächst ein Concept Car, doch die Sache ist ernst gemeint. Für 2028 kündigt McLaren bereits eine Serienversion an, die eine neue, besonders exklusive Fahrzeugklasse außerhalb des bisherigen Modellprogramms begründen soll. Vor allem aber knüpft sie an ein Auto an, mit dem Bruce McLaren vor mehr als einem halben Jahrhundert selbst den Schritt vom Rennwagenbauer zum Hersteller von Straßenfahrzeugen vollziehen wollte.

Sein M6GT entstand Ende der 1960er-Jahre auf Basis des M6A Can-Am-Rennwagens. Bruce McLaren wollte daraus einen kompromisslosen Straßensportwagen entwickeln. Der große Traum blieb unvollendet, doch die Idee war längst geboren: Rennsporttechnik, geringes Gewicht und maximale Nähe zwischen Mensch und Maschine.

Optisch verzichtet McLaren erfreulicherweise darauf, einen M6GT im Retro-Kostüm zu bauen. Stattdessen werden dessen Proportionen und gestalterische Grundgedanken neu interpretiert. Der Wagen liegt extrem tief und breit auf der Straße, die Front ist flach, die Kabine scheint regelrecht in die Karosserie eingelassen. Von der Nase ziehen sich weitgehend ungestörte Flächen bis zum charakteristischen Kammheck. Dach, Heckdeck und Motorabdeckung wirken wie eine einzige fließende Form.

Keine nostalgische Kopie. Eher die Frage, wie Bruce McLaren seinen M6GT heute vielleicht gezeichnet hätte.

Details stellen dennoch ganz bewusst die Verbindung zum Original her. Das sogenannte „Racing Loop“-Motiv der Heckleuchten greift die Gestaltung des historischen M6GT auf. Bruce McLarens damaliges Kennzeichen wird als Ton-in-Ton-Grafik neu interpretiert, seine Signatur findet sich im Motorraum und selbst der „Speedy Kiwi“, eines der frühesten Markenzeichen McLarens, wurde dezent in den Tankdeckel graviert. Denn McLaren spricht ausdrücklich von „Tactility“ – und meint damit etwas, das in Zeiten riesiger Touchscreens und elektronisch simulierter Fahrmodi beinahe aus der Mode gekommen ist: Dinge anfassen.

The McLaren McLaren 6GT features something that, in a modern supercar, now seems almost more exotic than 1,000 PS: a gearshift lever. A true manual transmission, paired with a V8 that drives the rear wheels exclusively. This isn't a nostalgic gimmick, but a pretty clear statement of where McLaren wants to go with this car.

Unveiled at Monterey Car Week 2026, the McLaren 6GT is initially a concept car, but McLaren is serious about it. The company has already announced a production version for 2028, which is set to establish a new, particularly exclusive vehicle class outside the existing model lineup. Above all, however, it builds on a car with which Bruce McLaren himself sought to make the transition from race car builder to manufacturer of road cars more than half a century ago.

His M6GT was developed in the late 1960s based on the M6A Can-Am race car. Bruce McLaren wanted to turn it into an uncompromising road sports car. That grand dream remained unfulfilled, but the idea had long since been born: racing technology, light weight, and maximum intimacy between man and machine.

Visually, McLaren has thankfully refrained from building an M6GT in a retro guise. Instead, its proportions and fundamental design principles have been reinterpreted. The car sits extremely low and wide on the road; the front is flat, and the cabin appears to be literally recessed into the body. From the nose, largely uninterrupted surfaces extend all the way to the characteristic comb-tail. The roof, rear deck, and engine cover appear as a single, flowing form.

Not a nostalgic replica. Rather, it raises the question of how Bruce McLaren might have designed his M6GT today. Nevertheless, certain details deliberately establish a connection to the original. The so-called „Racing Loop“ motif of the taillights echoes the design of the historic M6GT. Bruce McLaren's license plate from that era is reinterpreted as a tone-on-tone graphic, his signature appears in the engine compartment, and even the „Speedy Kiwi“—one of McLaren's earliest trademarks—has been discreetly engraved on the fuel cap.

McLaren explicitly refers to „tactility“—meaning something that has almost gone out of style in an era of giant touchscreens and electronically simulated driving modes: touching things.



Interessant ist dabei ein Detail, das insbesondere Sammler ansprechen dürfte. Wer bereits einen historischen Miura besitzt, kann gemeinsam mit Ad Personam dessen ursprüngliche Farbkombination für den Revuelto rekonstruieren lassen – auch wenn sie nicht zu den neun regulär angebotenen Jubiläumsfarben gehört. Damit wird aus dem Sondermodell im Idealfall ein moderner Begleiter zum eigenen Klassiker.

Technisch bleibt der Homage ein Revuelto. Und das bedeutet 1.015 CV Systemleistung und 807 Newtonmeter Drehmoment. Von null auf 100 km/h vergehen 2,5 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit liegt jenseits von 350 km/h.

Zwischen Miura und Revuelto liegen damit 60 Jahre Entwicklung und rund 630 zusätzliche Pferdestärken. Trotzdem verbindet beide ein wesentlich interessanterer Gedanke als reine Leistung: Lamborghini betrachtet den Zwölfzylinder weiterhin als emotionales Zentrum seines Spitzenmodells. Im Revuelto bekommt der V12 elektrische Unterstützung, verschwindet aber nicht hinter ihr.

One interesting detail is likely to appeal to collectors in particular. Anyone who already owns a historic Miura can work with Ad Personam to have its original color combination recreated for the Revuelto—even if it isn't one of the nine anniversary colors offered as standard. Ideally, this turns the special edition model into a modern companion to one's own classic car.

Technically, the Homage remains a Revuelto. And that means 1,015 CV of system power and 807 Newtonmeters of torque. It accelerates from zero to 100 km/h in 2.5 seconds, and its top speed exceeds 350 km/h.

Between the Miura and the Revuelto lie 60 years of development and roughly 630 additional horsepower. Nevertheless, the two are connected by a far more interesting concept than sheer power: Lamborghini continues to regard the twelve-cylinder engine as the emotional heart of its flagship model. In the Revuelto, the V12 receives electric assistance, but it does not fade into the background.

Der Miura 60° Homage funktioniert deshalb vor allem als Brücke zwischen zwei sehr unterschiedlichen Epochen. Er kopiert weder die berühmten „Wimpern“ um die Scheinwerfer noch versucht er, die Form des Miura auf ein modernes Chassis zu zwingen. Die Vergangenheit findet sich stattdessen in Farben, Polstern, Kontrasten und kleinen Details.

Das ist die elegantere Form des Jubiläums. Denn einen Miura kann man nicht neu erfinden. Man kann sich nur daran erinnern, warum er vor 60 Jahren eine ganze Fahrzeuggattung veränderte – und zeigen, wie Lamborghini diese Geschichte heute weitererzählt.

The Miura 60° Homage therefore serves primarily as a bridge between two very different eras. It neither copies the famous “eyelashes” around the headlights nor attempts to force the Miura’s shape onto a modern chassis. Instead, the past is reflected in colors, upholstery, contrasts, and small details.

This is the more elegant way to celebrate the anniversary. After all, you can't reinvent a Miura. You can only remember why it transformed an entire class of vehicles 60 years ago—and show how Lamborghini is continuing that story today.

FOTOS: Lamborghini



Schalter sollen sich wie Schalter anfühlen. Die Lenkung arbeitet hydraulisch. Bedienelemente bestehen aus gefrästem Aluminium mit gerändelten Oberflächen. Und mitten im Cockpit steht jener Schalthebel, der vielleicht zum wichtigsten Bauteil des ganzen Autos wird.

Zum ersten Mal seit dem McLaren F1 von 1992 kombiniert ein McLaren wieder ein echtes manuelles Getriebe mit einem Straßenfahrzeug. Der Schaltknopf wurde nicht nur hinsichtlich Schaltweg und Haptik entwickelt, sondern trägt in seiner aufrechten Struktur einen dreidimensionalen Speedy Kiwi. Jeder Gangwechsel soll bewusst mechanisch, unmittelbar und körperlich wahrnehmbar sein.

Denn Supersportwagen sind inzwischen derart schnell und technisch perfekt geworden, dass der Fahrer zunehmend zum Passagier seiner eigenen Leistungsfähigkeit wird. Doppelkupplungsgetriebe wechseln Gänge schneller, als ein Mensch reagieren kann. Elektronische Regelsysteme sortieren Drehmoment, Schlupf und Fahrdynamik in Millisekunden. Alles funktioniert beeindruckend gut.

Switches should feel like switches. The steering is hydraulic. Controls are made of milled aluminum with knurled surfaces. And right in the middle of the cockpit stands the gearshift lever, which may well become the most important component of the entire car.

For the first time since the 1992 McLaren F1, a McLaren is once again combining a true manual transmission with a road car. The shift knob was not only designed with shift travel and tactile feedback in mind, but its upright structure also features a three-dimensional Speedy Kiwi. Every gear change is intended to be deliberately mechanical, immediate, and physically perceptible.

Because supercars have become so fast and technically perfect that the driver is increasingly reduced to a passenger in their own machine. Dual-clutch transmissions shift gears faster than a human can react. Electronic control systems manage torque, slip, and driving dynamics in milliseconds. Everything works impressively well.



Der McL 6GT setzt genau dort einen Kontrapunkt. Nicht maximale Komplexität soll das Erlebnis definieren, sondern Beteiligung. Gas geben, lenken, kuppeln, schalten. Fehler machen dürfen. Den richtigen Gang selbst auswählen. Eine geradezu revolutionäre Idee im Jahr 2026.

Über konkrete Leistungsdaten schweigt McLaren bislang. Bekannt ist lediglich, dass hinter der Kabine ein V8-Verbrennungsmotor arbeitet und die Kraft ausschließlich an die Hinterachse weitergegeben wird. Keine Hybridleistung wird genannt, keine Beschleunigungszeit, keine Höchstgeschwindigkeit.

Stattdessen spricht McLaren über Gewicht. Der McL 6GT basiert auf einem hochmodernen Carbon-Monocoque und trägt auch seine Karosserie aus Kohlefaser. Das Material dient dabei nicht nur dazu, eine möglichst eindrucksvolle Zahl auf das Datenblatt zu schreiben. Geringe Masse soll das gesamte Fahrerlebnis bestimmen – Lenkung, Reaktion, Beschleunigung und die Art,

The McL 6GT offers a counterpoint precisely there. The experience shouldn't be defined by maximum complexity, but by involvement. Stepping on the gas, steering, using the clutch, shifting gears. Being allowed to make mistakes. Selecting the right gear yourself. A downright revolutionary idea in 2026.

McLaren has so far remained silent on specific performance figures. All that's known is that a V8 internal combustion engine powers the car from behind the cockpit, and power is transmitted exclusively to the rear axle. No hybrid performance figures are mentioned—no acceleration times, no top speed.

Instead, McLaren talks about weight. The McL 6GT is based on a state-of-the-art carbon monocoque and features a carbon-fiber body. This material isn't just there to put an impressive number on the spec sheet. Low mass is intended to define the entire driving experience—steering, response, acceleration, and the way the car communicates with its driver.



Auch innen bleibt Carbon sichtbar und trifft auf neu interpretierte Steppungen, deren Vorbild wiederum der historische M6GT liefert. Digitale Instrumente gibt es selbstverständlich trotzdem. McLaren versucht also keineswegs, 1969 nachzuspielen. Analoge Bedienung und moderne Technologie sollen vielmehr dort zusammentreffen, wo beide tatsächlich sinnvoll sind. Er ist kein Protest gegen Fortschritt. Er ist vielmehr ein Hinweis darauf, dass Fortschritt nicht zwangsläufig bedeuten muss, den Menschen aus jedem technischen Vorgang herauszuoptimieren. Bruce McLaren konnte seinen Traum vom eigenen Straßensupersportwagen nicht mehr vollenden. Mehr als sechs Jahrzehnte später greift McLaren diese Idee wieder auf – mit Carbon statt Aluminium, digitaler Instrumentierung statt Runduhren und moderner V8-Technik.

Carbon fiber remains visible inside as well, complementing reimagined stitching patterns inspired by the historic M6GT. Of course, digital instruments are still present. McLaren is by no means trying to recreate 1969. Rather, analog controls and modern technology are meant to come together where both actually make sense. It is not a protest against progress. Rather, it is a reminder that progress does not necessarily mean eliminating the human element from every technical process. Bruce McLaren was unable to realize his dream of building his own super sports car for the road. More than six decades later, McLaren is reviving this idea—with carbon fiber instead of aluminum, digital instrumentation instead of analog gauges, and modern V8 technology.





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 Llucmajor, 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!



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



SPECIALIZED TARMAC SL9 S-LEVEL



Es gibt diese wunderbare Grauzone zwischen „unbedingt haben wollen“ und „brauche ich das wirklich?“. Im Radsport ist sie besonders ausgeprägt. Ein paar Gramm weniger hier, ein aerodynamisch optimiertes Detail dort, Carbon in einer noch raffinierteren Rezeptur – und plötzlich bewegt man sich in Regionen, in denen Vernunft ohnehin nur noch eine Nebenrolle spielt.

Es sitzt direkt unterhalb des kompromisslosen S-Works und ersetzt künftig die bisherige Pro-Stufe. Die Idee dahinter ist einfach: möglichst viel von der Technologie des Spitzenmodells übernehmen, ohne zwangsläufig bis zur letzten Eskalationsstufe zu gehen. Specialized selbst bezeichnet es ziemlich selbstbewusst als das zweitschnellste Rennrad, das man je gebaut hat.

Der Rahmen entsteht aus FACT-10r-Carbon und bringt gerade einmal 822 Gramm auf die Waage. Komplett aufgebaut landet das SL9 S-Level bei rund 7,1 Kilogramm. Das ist bemerkenswert leicht für ein Aero-Rennrad – und zeigt gleichzeitig, wie absurd hoch das technische Niveau moderner Rennmaschinen inzwischen liegt.

Denn beim Tarmac geht es längst nicht mehr um die alte Entscheidung: leicht oder aerodynamisch?

Specialized nennt seinen Ansatz „Equation of Speed“. Aerodynamik, Gewicht und Fahrqualität werden gemeinsam betrachtet, entscheidend ist am Ende die reale Zeit bis zur Ziellinie. Entsprechend wurde beim SL9 praktisch jede Rohrform überarbeitet. Das S-Level übernimmt dabei wesentliche Erkenntnisse des S-Works, lediglich beim Carbon wird eine Stufe zurückgeschaltet. FACT 10r soll dieselbe Aerodynamik, Steifigkeit und Nachgiebigkeit bieten wie das edlere FACT 12r – nur mit

There's this wonderful gray area between "I absolutely have to have this" and "do I really need this?" In cycling, it's particularly pronounced. A few grams lighter here, an aerodynamically optimized detail there, carbon with an even more refined formula—and suddenly you're venturing into territory where reason plays only a minor role anyway.

It sits just below the uncompromising S-Works and will replace the previous Pro model. The idea behind it is simple: incorporate as much of the top-of-the-line model's technology as possible without necessarily going all the way to the next level. Specialized itself confidently calls it the second-fastest road bike it has ever built.

The frame is made from FACT-10r carbon and weighs in at just 822 grams. Fully built, the SL9 S-Level comes in at around 7.1 kilograms. That's remarkably light for an aero road bike—and at the same time, it shows just how absurdly high the technical standard of modern road bikes has become.

After all, with the Tarmac, it's no longer about the old trade-off: light or aerodynamic?

Specialized calls its approach the "Equation of Speed." Aerodynamics, weight, and ride quality are considered together; in the end, what matters is the actual time it takes to reach the finish line. Accordingly, virtually every tube shape on the SL9 has been redesigned. The S-Level incorporates key insights from the S-Works, with the only compromise being a slight step down in carbon quality. FACT 10r is designed to offer the same aerodynamics, stiffness, and compliance as the higher-end FACT 12r—just with a bit more weight.



Bei der Ausstattung wird dagegen kaum Zurückhaltung geübt. SRAM RED AXS beziehungsweise Shimano Dura-Ace Di2 stehen zur Wahl, dazu kommen Roval Rapide CL III Laufräder und das integrierte Roval Rapide Cockpit. Die Gabel besteht sogar aus dem gleichen FACT-12r-Carbon, das beim S-Works verwendet wird.

Natürlich bleibt das S-Works die Krone. Sein Rahmen wiegt gerade einmal 687 Gramm, komplette Räder starten bei 6,5 Kilogramm. Das sind Zahlen für Menschen, die beim Frühstück vermutlich darüber nachdenken, ob ein Espresso aerodynamischer ist als ein Cappuccino.

Es versucht gar nicht, das S-Works vom Thron zu stoßen. Stattdessen nimmt es fast alles, was dieses Rad schnell und begehrenswert macht, und verzichtet auf jene letzten Prozent, die technisch faszinierend, finanziell aber zunehmend irrational werden.

Das Tarmac SL9 S-Level ist damit kein abgespecktes S-Works.

Es ist vielmehr die ziemlich interessante Antwort auf die Frage, wie viel Spitzenmodell man tatsächlich braucht.

When it comes to components, however, there's hardly any compromise. Riders can choose between SRAM RED AXS and Shimano Dura-Ace Di2, along with Roval Rapide CL III wheels and the integrated Roval Rapide cockpit. The fork is even made from the same FACT 12r carbon used on the S-Works.

Of course, the S-Works remains the crown jewel. Its frame weighs just 687 grams, and complete bikes start at 6.5 kilograms. These are numbers for people who probably spend their breakfast pondering whether an espresso is more aerodynamic than a cappuccino.

But perhaps that's precisely where the charm of the S-Level lies.

It doesn't even try to knock the S-Works off its throne. Instead, it takes almost everything that makes this bike fast and desirable and does without that last few percent—which, while technically fascinating, is becoming increasingly irrational financially.

The Tarmac SL9 S-Level is therefore not a stripped-down S-Works.

Rather, it's a rather interesting answer to the question of just how much of a top-of-the-line model you actually need.



LAMBORGHINI MIT 10 km/h Vmax

Lamborghini erweitert sein Modellprogramm um ein Fahrzeug ohne V12, V8 oder Elektromotor. Beschleunigungswerte gibt es ebenfalls keine, dafür vier Räder, jede Menge Hightech-Materialien – und einen Fahrer, der vermutlich noch nicht einmal laufen kann. Der Reef AL Giallo ist die zweite Generation des gemeinsam mit dem britischen Traditionshersteller Silver Cross entwickelten „Super Stroller“. Nach dem ersten gemeinsamen Kinderwagen folgt nun eine auf weltweit 500 Exemplare limitierte Edition in jenem Gelb, das seit Jahrzehnten ziemlich unmissverständlich mit Sant’Agata Bolognese verbunden wird. Und tatsächlich ist das Ganze mehr als ein Kinderwagen mit Lamborghini-Logo.

Lamborghini is expanding its model lineup with a vehicle that has no V12, V8, or electric motor. There are no acceleration figures either, but it does have four wheels, plenty of high-tech materials—and a driver who probably can’t even walk yet. The Reef AL Giallo is the second generation of the “Super Stroller” developed in collaboration with the long-established British manufacturer Silver Cross. Following their first joint stroller, this limited edition—restricted to 500 units worldwide—comes in the shade of yellow that has been inextricably linked to Sant’Agata Bolognese for decades. And indeed, this is more than just a stroller with a Lamborghini logo.





Die Designer haben typische Elemente der Supersportwagen auf ein erstaunlich anderes Fortbewegungsmittel übertragen. Kantige Formen, facettierte Flächen und eine betont dynamische Grundhaltung erinnern an die Formsprache aktueller Lamborghini-Modelle. Selbst das bekannte Y-Motiv aus den Interieurs findet sich wieder.

Bei den Materialien wird ebenfalls nicht unbedingt in der klassischen Babyabteilung eingekauft. Performance-Suede trifft auf hochwertiges Leder und hochglänzendes Polycarbonat. Der Anspruch dahinter klingt fast wie aus dem Lastenheft eines Revuelto: leichtgängiges Handling, Stabilität, präzise Kontrolle und möglichst souveräne Manövrierbarkeit.

Nur dass die Nordschleife diesmal vermutlich der Wochenmarkt ist.

Silver Cross bringt dafür reichlich Erfahrung mit. Das britische Unternehmen baut bereits seit 1877 Kinderwagen und gehört heute zu den international etablierten Premiummarken für Baby- und Kleinkindprodukte. Lamborghini liefert dagegen jene Portion Extravaganz, die aus einem Alltagsgegenstand plötzlich ein Lifestyle-Objekt macht.

Das Ergebnis trägt den Namen Reef AL Giallo und ergänzt die bereits bestehende Variante Reef AL Arancio. Gerade einmal 500 Stück werden weltweit gebaut.

Damit könnte dieser Lamborghini auf dem Parkplatz vor dem Kindergarten langfristig sogar seltener anzutreffen sein als so mancher Supersportwagen aus Sant'Agata.

Und während Papa beim Revuelto noch über Fahrmodi, Ladezustand und 1.000 PS nachdenken muss, bleibt die Bedienung des Reef erfreulich analog:

Griff festhalten. Schieben. Fertig.

The designers have transferred typical elements of supercars to a surprisingly different mode of transportation. Angular shapes, faceted surfaces, and a distinctly dynamic stance are reminiscent of the design language of current Lamborghini models. Even the familiar Y-motif from the interiors makes an appearance.

The materials, too, aren't exactly the kind you'd find in the classic baby section. Performance suede meets high-quality leather and high-gloss polycarbonate. The standards behind it sound almost like they're straight out of a Revuelto's spec sheet: smooth handling, stability, precise control, and the most confident maneuverability possible.

Except that this time, the Nordschleife is probably the weekly farmers' market.

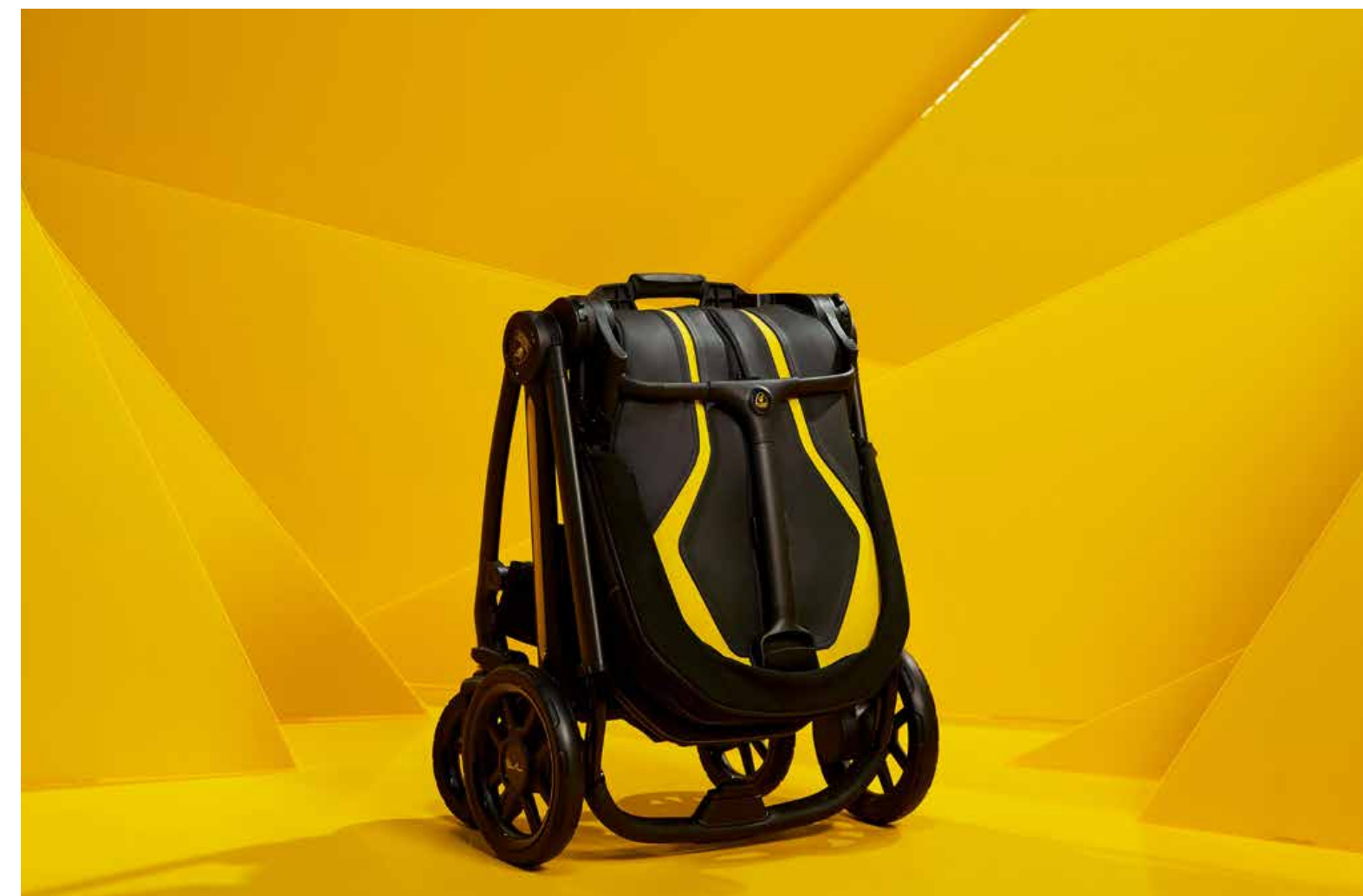
Silver Cross brings a wealth of experience to the table. The British company has been building strollers since 1877 and is now one of the internationally established premium brands for baby and toddler products. Lamborghini, on the other hand, provides that touch of extravagance that suddenly transforms an everyday item into a lifestyle object.

The result is called the Reef AL Giallo and complements the existing Reef AL Arancio model. A mere 500 units will be built worldwide.

This means that, in the long run, this Lamborghini might even be a rarer sight in the parking lot outside the daycare center than many a supercar from Sant'Agata.

And while Dad has to think about driving modes, battery charge, and 1,000 PS while driving the Revuelto, operating the Reef remains delightfully analog:

Grab the handle. Push. Done.





32,90 €
PRO PERSON



BREAKFAST CLUB

JEDEN SONNTAG
10.00 BIS 14.00 UHR

JETZT
RESERVIEREN!



HIGHLIGHTS

Der BREAKFAST CLUB im Motorworld Inn Mallorca ist Erlebnis für alle, die mehr wollen als nur frühstücken – freut Euch auf DJ Chris Marina, prickelnde Drinks und einen Ort, an dem man gerne ist. Unser exklusives Brunch-Buffet bietet eine köstliche Auswahl an Frühstücks- und Brunchklassikern in einem einzigartigen Ambiente.

Beginnt Euer Frühstück mit einem Glas Mimosa, gefolgt von einer Vielfalt an liebevoll arrangierten Frühstücksvariationen und Live-Cooking-Stationen. Genießt Kaffeespezialitäten, frische Säfte aus der Saftbar, aromatischen Tee und hausgemachte Smoothies.



BREAKFAST CLUB



1919 BENTLEY COLLECTION

Bentley erweitert seine Markenwelt um die „1919 Collection“, eine limitierte Bekleidungsline für die Saison 2026. Entworfen wurde sie von Mai Ikuzawa, External Creative Director des britischen Herstellers. Erhältlich sind die Stücke ausschließlich an den Bentley-Ständen beim Goodwood Festival of Speed und während der Monterey Car Week in Kalifornien.

Im Zentrum der Kollektion steht ein klassischer Chore Coat aus strapazierfähigem Oxford-Baumwollgewebe. Die Arbeitsjacke ist in Bentley Green gehalten und mit aufgesetzten Taschen sowie einer Kettenstichstickerei in Heritage White versehen. Auf der Brust erscheinen die Bentley-Flügel und der Schriftzug „Bentley Motors Since 1919“. Kupferfarbene Knöpfe greifen den Anspruch an langlebige Materialien und eine sorgfältige Verarbeitung auf.

Ein abnehmbares Klettabzeichen trägt das Motiv „Full Send“. Der Schriftzug verweist auf ein Video mit Stuntfahrer Travis Pastrana und dem heckgetriebenen Bentley Supersports. Dadurch verbindet die Jacke die frühe Historie der Marke mit einem aktuellen Kapitel ihrer Performance-Kommunikation, ohne ihren funktionalen Charakter aufzugeben.

Ergänzt wird die 1919 Collection durch ein schweres Crewneck-Sweatshirt aus 12-Ounce-Reverse-Weave-Gewebe, ein kurzärmeliges Poloshirt und ein amerikanisch geschnittenes T-Shirt. Eine klassische Baumwollkappe mit sechs Segmenten, eine Tragetasche aus festem Canvas und bestickte Schlüsselanhänger vervollständigen das Programm. Die Farbpalette bleibt mit Bentley Green, Schwarz und Weiß eng an der visuellen Geschichte des Unternehmens.

Gefertigt wird die Kollektion in Japan unter der persönlichen Aufsicht von Mai Ikuzawa. Ihre Verbindung zu Motorsport und Gestaltung ist familiär geprägt. Ihr Vater Tetsu Ikuzawa startete in der europäischen Formel 2 für Frank Williams und gehörte zu den ersten japanischen Fahrern bei den 24 Stunden von Le Mans. Ihr Großvater war Künstler. Diese beiden Bereiche – Rennsport und Gestaltung – bestimmen auch ihren Zugang zur Marke Bentley.

Bentley is expanding its brand universe with the “1919 Collection,” a limited-edition clothing line for the 2026 season. It was designed by Mai Ikuzawa, External Creative Director for the British manufacturer. The pieces are available exclusively at Bentley’s booths at the Goodwood Festival of Speed and during Monterey Car Week in California.

At the heart of the collection is a classic chore coat made of durable Oxford cotton fabric. The work jacket is finished in Bentley Green and features patch pockets and chain-stitch embroidery in Heritage White. The Bentley wings and the “Bentley Motors Since 1919” lettering appear on the chest. Copper-colored buttons echo the commitment to durable materials and meticulous craftsmanship.

A removable Velcro patch features the “Full Send” motif. The lettering references a video starring stunt driver Travis Pastrana and the rear-wheel-drive Bentley Supersports. In this way, the jacket connects the brand’s early history with a current chapter in its performance narrative, without compromising its functional character.

The 1919 Collection is complemented by a heavyweight crewneck sweatshirt made of 12-ounce reverse-weave fabric, a short-sleeved polo shirt, and an American-cut T-shirt. A classic six-panel cotton cap, a sturdy canvas tote bag, and embroidered keychains round out the collection. With Bentley Green, black, and white, the color palette stays true to the company’s visual heritage.

The collection is manufactured in Japan under the personal supervision of Mai Ikuzawa. Her connection to motorsports and design runs in the family. Her father, Tetsu Ikuzawa, raced in European Formula 2 for Frank Williams and was one of the first Japanese drivers to compete in the 24 Hours of Le Mans. Her grandfather was an artist. These two fields—racing and design—also shape her approach to the Bentley brand.





Bei der Entwicklung orientierte sich Ikuzawa an der Gemeinschaft, die Bentley seit den Anfangsjahren begleitet. Bereits die Bentley Boys und Bentley Girls verstanden den Besitz und Einsatz der Fahrzeuge als Teil einer gemeinsamen Kultur. Zum Motorsport gehörten nicht nur Rennen und Resultate, sondern auch die Begegnungen abseits der Strecke.

Genau darauf zielt die neue Kollektion. Sie ist nicht als breit verfügbares Merchandising-Programm angelegt, sondern als Erinnerung an zwei konkrete Veranstaltungen. Wer eines der Stücke in Goodwood oder Monterey erwirbt, nimmt damit auch einen Teil des jeweiligen Wochenendes mit.

Weitere saisonale Editionen sind bereits vorgesehen. Jede Ausgabe soll nur in begrenzter Stückzahl und an ausgewählten Orten angeboten werden. Bentley überträgt damit die Prinzipien von Materialqualität, handwerklicher Ausführung und begrenzter Verfügbarkeit in den Lifestyle-Bereich. Die 1919 Collection macht aus der über Jahrzehnte gewachsenen Gemeinschaft der Marke nun auch eine sichtbare Garderobe.

In developing the collection, Ikuzawa drew inspiration from the community that has accompanied Bentley since its early years. Even the Bentley Boys and Bentley Girls viewed owning and driving the cars as part of a shared culture. Motorsports encompassed not only races and results, but also the interactions off the track.

That is precisely what the new collection aims to capture. It is not designed as a widely available merchandising program, but rather as a memento of two specific events. Anyone who purchases one of the pieces at Goodwood or Monterey takes home a piece of that particular weekend with them.

Further seasonal editions are already planned. Each edition will be offered in limited quantities and at select locations. Bentley is thus extending the principles of material quality, craftsmanship, and limited availability to the lifestyle sector. The 1919 Collection now transforms the brand's community—which has grown over decades—into a visible wardrobe.






PRIME BEEF
HOT STONE EXPERIENCE



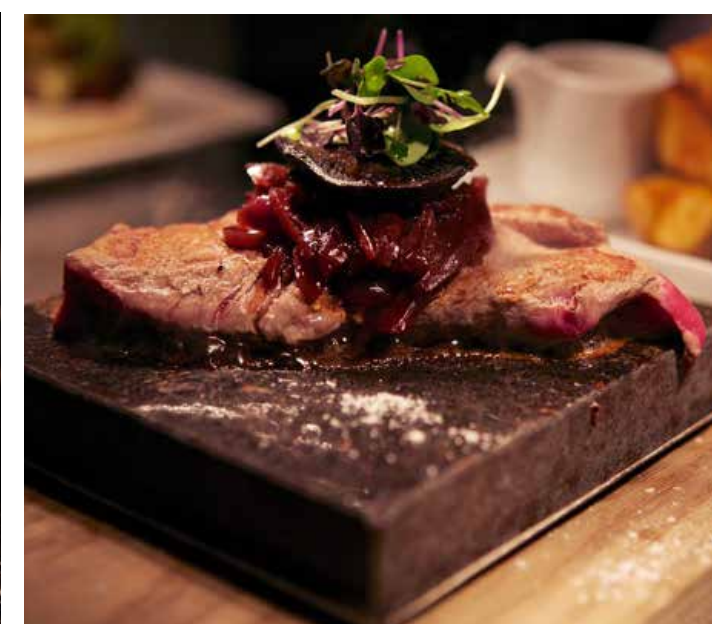
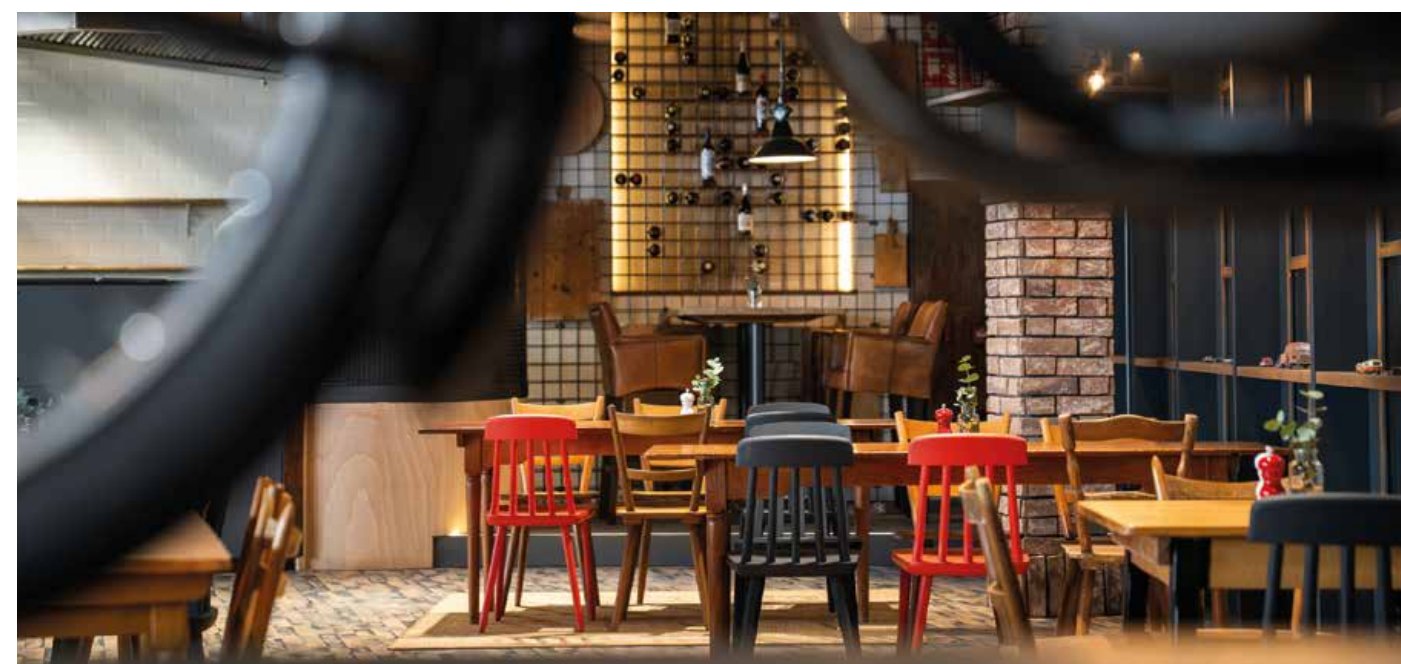

PRIME BEEF
HOT STONE EXPERIENCE

HOT STONE EXPERIENCE

Ihr Steak. Ihr Gargrad. Ihre Entscheidung.

Auf heißem Lavastein serviert, entfaltet Euer ausgewählter Cut sein volles Aroma direkt am Tisch. Ihr bestimmt selbst den perfekten Gargrad und kombiniert Euer Steak mit Euren Lieblingsbeilagen.

New York Flank. Pluma Ibérico. Angus Filet. Chuletón.
Bereit für Dein Steak-Erlebnis – Choose your Cut!
Täglich von 12.00 – 22.00 Uhr



DACKELRACE & DOGWORLD

Event & Messe
für Mensch & Hund

17. - 18. OKTOBER 2026
dogworld-muenchen.de

MOTORWORLD
MÜNCHEN

powered by



MOTOR TREFF

SAISONABSCHLUSS



Sonntag, 11. Oktober 2026

10 – 16 Uhr

Bühnenprogramm

Oldtimerpflege · Tuning · Restauration

Hallendurchfahrt

Während der Veranstaltung



Zur Hallendurchfahrt
bitte hier anmelden

Eintritt frei

Am Ausbesserungswerk 8 · 80939 München



TOP FUEL EUROPE



Vier Top-Fuel-Dragster, jeweils rund 10.000 PS stark, reichen eigentlich schon aus, um ein Wochenende akustisch nachhaltig zu ruinieren. Bei den FIA/FIM European Finals vom 9. bis 13. September 2026 in Santa Pod kommen allerdings noch sechs Nitro Funny Cars, rund 300 Teilnehmer aus 17 Ländern und ein ziemlich besonderer Geburtstag dazu. Europas erste permanente Drag-Racing-Strecke wird 60.

Das Saisonfinale der europäischen Drag-Racing-Meisterschaft entscheidet traditionell mehrere Titel – und auch diesmal geht es um deutlich mehr als möglichst eindrucksvoll verbrannten Gummi. In der Top-Fuel-Klasse trifft die amtierende FIA-Europameisterin Susanne Callin aus Schweden unter anderem auf die Schweizer Ex-Meisterin India Erbacher. Dazu kehrt der Norweger Øyver Jacobsen nach Jahrzehnten ins Cockpit zurück.

Auch bei den Pro Mods wird es eng. Am Sonntag kämpfen 16 Fahrzeuge in den FIA-Eliminations um den Titel. Der Finne Jere Rantaniemi peilt seinen dritten Meisterschaftssieg in Folge an, liegt vor dem Finale allerdings knapp hinter Andres Arnover aus Estland.

Vier Top-Fuel-Dragster mit einer Leistung von jeweils rund 10.000 PS reichen eigentlich schon aus, um ein Wochenende mit ihrem Lärm endgültig zu ruinieren. Bei den FIA/FIM-Europameisterschaften vom 9. bis 13. September 2026 in Santa Pod werden jedoch auch sechs Nitro-Funny-Cars, rund 300 Teilnehmer aus 17 Ländern und ein ganz besonderes Jubiläum dabei sein. Europas erste permanente Drag-Racing-Strecke feiert ihr 60-jähriges Jubiläum.

Beim Saisonfinale der Drag-Racing-Europameisterschaft werden traditionell mehrere Titel entschieden – und auch dieses Mal steht viel mehr auf dem Spiel, als nur so spektakulär wie möglich Gummi zu verbrennen. In der Top-Fuel-Klasse trifft die amtierende FIA-Europameisterin Susanne Callin aus Schweden unter anderem auf die ehemalige Schweizer Meisterin India Erbacher. Zudem kehrt der norwegische Fahrer Øyver Jacobsen nach jahrzehntelanger Pause ins Cockpit zurück.

Auch in der Pro-Mods-Klasse wird es ein knappes Rennen geben. Am Sonntag werden 16 Fahrzeuge in den FIA-Ausscheidungsläufen um den Titel kämpfen. Der Finne Jere Rantaniemi strebt seinen dritten Meisterschaftssieg in Folge an, liegt jedoch vor dem Finale knapp hinter Andres Arnover aus Estland.



Bereits am Mittwoch und Donnerstag steigt das Finale der Carl Cox Motorsport Series. Ja, genau der Carl Cox. Der britische Superstar-DJ ist nicht nur Motorsport-Enthusiast, sondern fährt selbst eine amerikanische Pro-Mod-Maschine mit rund 250 mph – also gut 400 km/h. Zum 60. Geburtstag blickt Santa Pod außerdem zurück. Am Samstag versammelt eine Sonderausstellung Fahrzeuge aus jedem einzelnen Jahr seit der Eröffnung 1966: Rennwagen, Hot Rods, Street Rods und Customs aus sechs Jahrzehnten.

Und wer zwischendurch tatsächlich genug von Nitro, Flammen und Viertelmeilen hat, bekommt Monster Trucks, Stuntshows, historische Flugzeuge, Jet Cars, Musik und Feuerwerk.

Wobei „genug von Nitro“ in Santa Pod ohnehin ein eher theoretischer Zustand sein dürfte.

Das Finale der Carl Cox Motorsport Series findet bereits am Mittwoch und Donnerstag statt. Ja, genau der Carl Cox. Der britische Superstar-DJ ist nicht nur ein Motorsport-Fan – er fährt auch selbst eine amerikanische Pro-Mod-Maschine, mit der er Geschwindigkeiten von rund 250 mph – also gut 400 km/h – erreicht.

Santa Pod blickt zudem auf sein 60-jähriges Jubiläum zurück. Am Samstag werden im Rahmen einer Sonderausstellung Fahrzeuge aus jedem einzelnen Jahr seit der Eröffnung der Rennstrecke im Jahr 1966 präsentiert: Rennwagen, Hot Rods, Street Rods und Custom Cars aus sechs Jahrzehnten.

Und für diejenigen, die zwischendurch tatsächlich genug von Nitro, Flammen und Viertelmeilenrennen haben, gibt es Monstertrucks, Stuntshows, historische Flugzeuge, Jetcars, Musik und Feuerwerk.

Obwohl „genug von Nitro“ in Santa Pod ohnehin wohl eher ein theoretisches Konzept ist.

MEMBER ME

Anzeige



**DAS JUBILÄUMSBUCH ZUM
50. GEBURTSTAG DES DEU-
VET BUNDESVERBAND OLDTI-
MER-YOUNGTIMER E.V. WIRD AUF
DER TECHNO CLASSICA SALON IN
DORTMUND VOM 24. BIS ZUM 27.
SEPTEMBER VORGESTELLT**



Der DEUVET Bundesverband Oldtimer Youngtimer e.V. wird in diesem Jahr 50 Jahre alt. Zu diesem Anlass erscheint im Motorbuch-Verlag ein Buch zur Geschichte des Verbands und der Entwicklung der historischen Mobilität mit dem Titel

Mobile Vergangenheit mit Zukunft Der DEUVET und die Deutsche Oldtimerszene seit 1976

Auf 208 Seiten mit über 180 Abbildungen in Farbe oder schwarzweiß wird die Geschichte der Verbandsarbeit erzählt und berichtet, wie vor über 25 Jahren das H-Kennzeichen Wirklichkeit wurde und wie der DEUVET die besten Bedingungen für die Freunde der historischen Mobilität erkämpft und sichert. Wichtige Zeitzeugen der deutschen Oldtimerszene und Gründerväter des DEUVET wie Eckhart Bartels, Halwart Schrader und Winfried Seidel kommen genauso zu Wort wie viele Vertreter der über 60 DEUVET-Mitgliedsclubs, die teilweise von Anbeginn dabei sind.

Das Buch wird auf der Techno Classica Salon in Dortmund Ende September präsentiert und kann dort am Stand des DEUVET in Halle 3 zum Messepreis von 20 Euro erworben werden. Der spätere Verkaufspreis liegt bei 24,90 €.

<https://membercard.motorworld.de>

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

MOTORWORLD
MEMBERCARD

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

MOTORWORLD
BULLETIN

ME AND MY CARD



Welcome to **MOTORWORLD** open daily, free entry

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



STUTTGART

KÖLN

MÜNCHEN

BERLIN

RÜSSELSHEIM

HERTEN

METZINGEN

ZÜRICH

MALLORCA

BULGARIA



SONAX



VIEROL



IWC
SCHAFFHAUSEN

