MOTORWORLD BULLETIN

215

Edition 215 / 25. September 2026

6 Motorworld Buchpreis Verleihung

12 Chantilly Concours D´Elegance

26 Bernina Grand Tourismo

42 Bristol Fighter

48 Grand Premio Nuvolari

58 Hispano Suiza Festival

INHALT/CONTENT

MOTORWORLD
MÜNCHEN

Event-Tipp:

Der Sommer verabschiedet sich, die Saison klingt aus: Beim Motorworld Saisonabschluss am 11.10.2026 treffen sich Oldtimer- und Motorsportfans ein letztes Mal in diesem Jahr in der Motorworld München. Zwischen Bühnenprogramm und Hallendurchfahrt sorgen Klassiker wie dieser für strahlende Gesichter. Wir freuen uns schon auf die nächste Saison!

Event Tip:

Summer is coming to an end, and the season is winding down: At the Motorworld Season Finale on October 11, 2026, classic car and motorsports fans will gather one last time this year at Motorworld Munich. Between the stage program and the hall tour, classics like this one are sure to put smiles on everyone's faces. We're already looking forward to next season!

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 Motorworld 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 Managment AG & CMG München 2023.
Jegliche Formen der Vervielfältigung, Veröffentlchung 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

Von Links nach Rechts: Dr. Stefan Piëch, Hanno Vienken, Jürgen Lewandowski, Sarah Dünkel, Ferdinand Rudolf Porsche

MOTORWORLD BUCHPREIS 2026

Internationale Automobil-Literatur feiert ihre besten Neuerscheinungen

MOTORWORLD BOOK AWARD 2026

International automotive literature celebrates its best new releases

Die Motorworld München wurde am10. September 2026 zum Treffpunkt für Autoren, Verlage, Medienvertreter, Automobil-Enthusiasten und herausragende Persönlichkeiten der Mobilitätsszene. Im Rahmen der Veranstaltung wurden die Gewinner des Motorworld Buchpreises 2026 ausgezeichnet. Aus rund 50 aktuellen Publikationen wählte die hochkarätig besetzte Fachjury unter dem Vorsitz von Jürgen Lewandowski, dem international renommierten Motorjournalisten, die besten Neuerscheinungen in den Kategorien „Biografie“, „Motorsport“, „Historie“, „Design“, „Englische Bücher“ und „Aus aller Welt“. Mit Dr. Stefan Piëch, Ferdinand Rudolf Porsche, Motorsport-Pionier Jochen Neerpasch sowie Felix Timmer, Enkel des österreichischen Sportwagenbauers Wolfgang Denzel, verliehen namhafte Gäste der Preisverleihung einen besonderen Glanz.

On September 10, 2026, Motorworld Munich became a gathering place for authors, publishers, media representatives, automotive enthusiasts, and prominent figures from the mobility scene. The winners of the 2026 Motorworld Book Award were honored during the event. From among approximately 50 recent publications, the high-caliber expert jury—chaired by Jürgen Lewandowski, the internationally renowned automotive journalist—selected the best new releases in the categories “Biography,” “Motorsports,” “History,” “Design,” “English-Language Books,” and “From Around the World.” Distinguished guests—including Dr. Stefan Piëch, Ferdinand Rudolf Porsche, motorsports pioneer Jochen Neerpasch, and Felix Timmer, grandson of Austrian sports car manufacturer Wolfgang Denzel—added a special touch to the awards ceremony.

Von Links nach Rechts: Prof. Dr. Mario Theissen, Jochen Meerpasch, Adolf Prommesberger

Sarah Dünkel, CCO der Motorworld Group, eröffnete die Veranstaltung und begrüßte Autoren, Verlage, Medienvertreter sowie die zahlreichen Gäste in der einzigartigen Atmosphäre der Motorworld München. „Der Motorworld Buchpreis steht für Geschichten, Persönlichkeiten und Innovationen, die die automobile Kultur prägen. Es ist uns ein besonderes Anliegen, Autoren und Verlage zu würdigen, die dieses Wissen mit großer Leidenschaft bewahren und für kommende Generationen erlebbar machen“, betonte Sarah Dünkel. Anschließend führte Jürgen Lewandowski als Initiator und Jury-Vorsitzender des Motorworld Buchpreises durch die Preisverleihung und würdigte die Preisträger und ihre ausgezeichneten Werke mit persönlichen Laudationen. Er ordnete die Werke in den Kontext der internationalen Automobilliteratur ein und machte deren besondere Bedeutung für die automobile Kultur und Zeitgeschichte eindrucksvoll sichtbar. Mit den Auszeichnungen des Jahres 2026 unterstreicht der Motorworld Buchpreis erneut seinen Anspruch, die besten Neuerscheinungen der internationalen Automobilliteratur zu würdigen. Die prämierten Werke verbinden exzellente Recherche, fundiertes Fachwissen und außergewöhnliche Erzählkunst. Sie lassen die Faszination des Automobils in all ihren Facetten lebendig werden. „Der Motorworld Buchpreis ist weit mehr als eine Preisverleihung. Er feiert die Ideen, den Innovationsgeist, die Rennsport-DNA, Abenteuer und vor allem die automobile Leidenschaft, die Menschen jeden Alters begeistern“, erklärte Jürgen Lewandowski. Damit bleibt der Preis eine bedeutende Plattform für Autoren, Verlage und alle, die die Geschichten hinter der Mobilität bewahren und weitertragen.

Sarah Dünkel, CCO of the Motorworld Group, opened the event and welcomed authors, publishers, media representatives, and the numerous guests to the unique atmosphere of Motorworld Munich. “The Motorworld Book Award celebrates the stories, personalities, and innovations that shape automotive culture. It is particularly important to us to honor authors and publishers who preserve this knowledge with great passion and bring it to life for future generations,” emphasized Sarah Dünkel. Jürgen Lewandowski, the initiator and jury chair of the Motorworld Book Prize, then presided over the awards ceremony and honored the winners and their outstanding works with personal laudatory speeches. He placed the works within the context of international automotive literature and impressively highlighted their special significance for automotive culture and contemporary history. With the 2026 awards, the Motorworld Book Prize once again underscores its commitment to honoring the best new releases in international automotive literature. The award-winning works combine excellent research, in-depth expertise, and exceptional storytelling. They bring the fascination of the automobile to life in all its facets. “The Motorworld Book Award is far more than just an awards ceremony. It celebrates the ideas, the spirit of innovation, the racing DNA, adventure, and above all, the passion for automobiles that inspires people of all ages,” explained Jürgen Lewandowski. The award thus remains an important platform for authors, publishers, and everyone who preserves and passes on the stories behind mobility.

Die Gewinner des Motorworld Buchpreises 2026:

Kategorie Biografie
1. Platz: Jörg-Thomas Födisch / Achim Schlang
Jochen Mass – Eine Rennsport-Ikone
Ehrenpreis: Thomas Ammann / Karl Ludvigsen
Ferdinand Porsche – Mensch, Visionär, Familienunternehmer
Ehrenpreis: Siegfried Tesche
Motor Legenden – The Rolling Stones

Kategorie Motorsport
1. Platz: Jörg-Thomas Födisch / Michael Behrndt / Rainer Roßbach / Nils Ruwisch
Comeback des Nürburgrings
Ehrenpreis: Frank Kuhlemann
BMW M und BMW in der Formel 1

Kategorie Historie
1. Platz: Hans Peter Würsten / Günter Engelen
Mercedes-Benz 170 V/170 S/220
Ehrenpreis: Alexander Diego Fritz
Denzel Sportwagen
Ehrenpreis: Jean-Philippe Müller
Bugatti 64

Kategorie Design
1. Platz: Frank Rocholl
Under the Sun Vol. 2 Ferrari
Ehrenpreis: Michael Dörrenberg
Grenzenlos – Supercar Norwegentouren

Kategorie Englische Bücher
1. Platz: Daniel Cabart, Denis Cohignac, Patrick Rollet, Gautam Sen
A Century of Concours d'Elegance
Ehrenpreis: Gautam Sen
Lancia Stratos Zero
Ehrenpreis: Walter Bäumer / Jean-François Blachette
Maserati 250F – A Legendary Formula 1 Car

Kategorie Aus aller Welt
Ehrenpreis: Stephen Bayley
Death Drive
Ehrenpreis: Ulrich Biene
Siku – Die Autowelt im Kinderzimmer
Ehrenpreis: Volker Neumann
Automobil Kühlerfiguren
Ehrenpreis: Roland Seiter
Baden-Baden – The Hidden Motor City
Ehrenpreis: Ellen Wilhelm
Into the Far – Vier Jahre im Land Rover

The Winners of the Motorworld Book Award 2026:

Biography Category
1st Place: *Jörg-Thomas Födisch / Achim Schlang*
Jochen Mass – A Racing Icon
Honorary Award: *Thomas Ammann / Karl Ludvigsen*
Ferdinand Porsche – Man, Visionary, Family Entrepreneur
Honorary Award: *Siegfried Tesche*
Motor Legends – The Rolling Stones

Category: Motorsports
1st Place: *Jörg-Thomas Födisch / Michael Behrndt / Rainer Roßbach / Nils Ruwisch*
The Nürburgring's Comeback
Honorary Award: *Frank Kuhlemann*
BMW M and BMW in Formula 1

Category: History
1st Place: *Hans Peter Würsten / Günter Engelen*
Mercedes-Benz 170 V/170 S/220
Honorary Award: *Alexander Diego Fritz*
Denzel Sports Cars
Honorary Award: *Jean-Philippe Müller*
Bugatti 64

Design Category
1st Place: *Frank Rocholl*
Under the Sun Vol. 2 Ferrari
Honorary Award: *Michael Dörrenberg*
Boundless – Supercar Tours of Norway

Category: English-Language Books
1st Place: *Daniel Cabart, Denis Cohignac, Patrick Rollet, Gautam Sen*
A Century of Concours d'Elegance
Honorable Mention: *Gautam Sen*
Lancia Stratos Zero
Honorable Mention: *Walter Bäumer / Jean-François Blachette*
Maserati 250F – A Legendary Formula 1 Car

Category: From Around the World
Honorable Mention: *Stephen Bayley*
Death Drive
Honorable Mention: *Ulrich Biene*
Siku – The World of Cars in the Children's Room
Honorable Mention: Volker Neumann
Automobile Radiator Ornaments
Honorable Mention: *Roland Seiter*
Baden-Baden – The Hidden Motor City
Honorable Mention: *Ellen Wilhelm*
Into the Far – Four Years in a Land Rover

AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND
HYMER
WIRmachenDRUCK.de
Sie sparen, wir drucken!

CHANTILLY CONCOURS D´ELEGANCE

Ein Delage D8 SS von 1933 vor einem französischen Schloss braucht eigentlich keine Jury. Er braucht Sonne, ein wenig Platz und Menschen, die verstehen, dass automobile Schönheit gelegentlich völlig ohne Leistungsdiagramm auskommt. Beim Chantilly Arts & Elegance Richard Mille bekommt er all das – und am Ende auch noch den Titel Best of Show.

A 1933 Delage D8 SS parked in front of a French château really doesn't need a jury. It needs sunshine, a little space, and people who understand that automotive beauty can sometimes do just fine without a performance chart. At the Chantilly Arts & Elegance Richard Mille, it gets all of that—and, in the end, the Best of Show title to boot.

Chantilly ist ohnehin kein Ort für automobile Bescheidenheit. Rund 50 Kilometer nördlich von Paris erhebt sich das Château de Chantilly aus einer Landschaft, die aussieht, als hätte jemand beschlossen, französische Lebensart auf maximale Wirkung zu trimmen. Schloss, Park, Wasser, Pferde, perfekt inszenierte Sichtachsen – und dazwischen Automobile, die in einer gewöhnlichen Tiefgarage vermutlich einen mittelschweren Menschenauflauf verursachen würden.
Fast 30.000 Besucher kamen zur achten Ausgabe von Chantilly Arts & Elegance. Rund 100 Automobile traten in 14 Klassen des Concours d'État an, doch die Zahlen erzählen nur einen kleinen Teil der Geschichte. Denn Chantilly funktioniert weniger wie eine klassische Autoshow als wie ein ziemlich großes gesellschaftliches Wochenende, bei dem Automobile zufällig die Hauptrolle spielen.

Der Delage D8 SS von 1933 holte nicht nur seine Klasse, sondern wurde zum besten Vorkriegsautomobil gewählt. Ein Auto aus einer Epoche, in der Karosserien noch nicht im Windkanal ihre Identität verloren und große Automobile eine gewisse Selbstverständlichkeit darin besaßen, vollkommen unpraktisch und gerade deshalb großartig zu sein. Lange Haube, niedrige Silhouette, dramatische Proportionen – Art déco auf Rädern.
Den Gegenpart der Nachkriegszeit lieferte ein Ferrari 410 Superamerica von 1956. Pininfarina, Ferrari, V12: Drei Begriffe, aus denen man im Grunde bereits eine komplette automobile Kulturgeschichte bauen könnte. Der 410 Superamerica stammt aus jener Phase, in der ein Gran Turismo nicht versuchte, Sportwagen, Limousine, Computer und Wellness-Lounge gleichzeitig zu sein. Er war schnell, exklusiv und elegant. Das genügte vollkommen.

Chantilly isn't a place for automotive modesty anyway. About 50 kilometers north of Paris, the Château de Chantilly rises from a landscape that looks as if someone had decided to tailor the French way of life for maximum impact. A castle, a park, water, horses, perfectly staged sightlines—and in between, automobiles that would likely cause a moderate commotion in an ordinary underground parking garage.
Nearly 30,000 visitors attended the eighth edition of Chantilly Arts & Elegance. About 100 cars competed in 14 classes of the Concours d'État, but the numbers tell only a small part of the story. For Chantilly functions less like a classic car show and more like a rather grand social weekend in which cars just happen to play the leading role.

The 1933 Delage D8 SS not only won its class but was also voted the best pre-war car. A car from an era when car bodies hadn't yet lost their identity in the wind tunnel and large cars took it for granted that they could be completely impractical—and magnificent precisely because of that. Long hood, low silhouette, dramatic proportions—Art Deco on wheels.
The postwar counterpart was provided by a 1956 Ferrari 410 Superamerica. Pininfarina, Ferrari, V12: three terms from which one could essentially construct an entire history of automotive culture. The 410 Superamerica hails from an era when a Gran Turismo didn't try to be a sports car, a sedan, a computer, and a wellness lounge all at once. It was fast, exclusive, and elegant. That was more than enough.
Chantilly, however, doesn't just look back.

Mit dem Bugatti Brouillard gewann ein Automobil aus dem Jahr 2025 die Kategorie der Concept Cars, Restomods und Einzelanfertigungen. Der Brouillard entstand als erstes Projekt aus Bugattis neuem Programme Solitaire und bringt damit ausgerechnet eine sehr alte Idee zurück: den individuellen Aufbau eines außergewöhnlichen Automobils für einen einzelnen Kunden. Coachbuilding für das Hypercar-Zeitalter.
Damit stehen in Chantilly plötzlich fast hundert Jahre Automobilgeschichte nebeneinander – und wirken erstaunlich verwandt. Denn egal ob Delage oder moderner Bugatti: Am Ende geht es um Individualität. Um Proportionen. Um Material. Um die ziemlich wunderbare Vorstellung, dass ein Auto mehr sein darf als ein effizientes Transportmittel.
Der Weg dorthin beginnt bereits am Samstag. Beim Le Nôtre Rally führt eine rund 100 Kilometer lange Route durch die Wälder und Landschaften rund um Chantilly, vorbei an historischen Orten und alten Baumalleen. Mittagessen beim Polo d'Apremont inklusive. Danach geht es zurück zum Schloss, wo die Fahrzeuge für die Bewertung vorbereitet werden. Andere Teilnehmer starten später zum Connétable Rally durch das Département Oise. Man könnte natürlich auch einfach direkt auf den Schlossrasen fahren.
Aber das wäre sehr unfranzösisch.

With the Bugatti Brouillard, a car from the year 2025 won the category for concept cars, restomods, and one-offs. The Brouillard was the first project to emerge from Bugatti's new Solitaire program and, of all things, revives a very old idea: the custom construction of an extraordinary automobile for a single client. Coachbuilding for the hypercar era.
Suddenly, nearly a century of automotive history stands side by side in Chantilly—and the cars seem surprisingly similar. Because whether it's a Delage or a modern Bugatti, in the end it's all about individuality. About proportions. About materials. About the rather wonderful idea that a car can be more than just an efficient means of transportation.
The journey begins as early as Saturday. At the Le Nôtre Rally, a roughly 100-kilometer route winds through the forests and countryside around Chantilly, past historic sites and old tree-lined avenues. Lunch at the Polo d'Apremont is included. Afterward, the route leads back to the château, where the vehicles are prepared for judging. Other participants set off later for the Connétable Rally through the Oise department.
Of course, one could simply drive straight onto the castle lawn.
But that would be very un-French.

Am Sonntag beginnt dann die große automobile Zeitreise. Eine Hommage an Designer Ercole Spada bringt unter anderem Alfa Romeo SZ Coda Tronca und Lancia Flavia Sport zusammen. Automobile aus einer Ära, in der ein Designer noch mit wenigen Linien eine Form schaffen konnte, die Jahrzehnte später unverwechselbar bleibt.
Ein paar Meter weiter springt die Geschichte zurück in die Frühzeit des Motorsports. Ein Fiat 130 HP von 1907 trifft auf Delage und Gladiator aus den Pionierjahren des Grand-Prix-Sports. Maschinen aus einer Zeit, als Motorsport noch sehr unmittelbar bedeutete, einen gewaltigen Motor in ein möglichst leichtes Chassis zu setzen und anschließend herauszufinden, wie mutig der Fahrer tatsächlich war.

Dann kommen die Neunziger.
Nissan R390 GT1. Porsche 911 GT1. McLaren F1 GTR.
Drei Autos reichen, und plötzlich riecht die Erinnerung nach heißem Gummi, Rennbenzin und Le Mans. Die GT1-Ära war einer jener wunderbaren Momente im Motorsport, in denen Reglements Automobile hervorbrachten, die aussahen wie Straßenautos, technisch aber längst Rennwagen waren. Der Nissan R390 GT1 gewann die Klasse – vor Porsche und McLaren. Ein Podium, das auch als Posterwand eines sehr automobilbegeisterten Teenagers funktioniert hätte.
Motorsportgeschichte taucht überall auf. Ein Matra MS650 steht für die Tour de France Automobile, begleitet von Mercedes-Benz 300 SL und Lancia 037 Evo 1. Bei den offenen Langstrecken-Rennsportwagen gewinnt ein Ferrari 166 MM von 1949 vor Jaguar D-Type und Cisitalia 202 SMM Nuvolari Spyder. Und selbstverständlich bekommt auch Bugatti seine eigene historische Bühne: Type 35, Type 51 und Type 13 Brescia erinnern daran, dass Molsheim schon Rennwagen baute, als Motorsport noch ein ziemlich gefährliches Abenteuer für Menschen mit bemerkenswert geringer Angst vor mechanischen Defekten war.

On Sunday, the grand automotive journey through time begins. A tribute to designer Ercole Spada brings together, among others, the Alfa Romeo SZ Coda Tronca and the Lancia Flavia Sport. Cars from an era when a designer could still create a form with just a few lines—a form that remains unmistakable decades later.
A few meters further on, history jumps back to the early days of motorsports. A 1907 Fiat 130 HP meets a Delage and a Gladiator from the pioneering years of Grand Prix racing. Machines from a time when motorsports still meant, quite simply, putting a massive engine into the lightest possible chassis and then finding out just how brave the driver actually was.
Then come the '90s.
Nissan R390 GT1. Porsche 911 GT1. McLaren F1 GTR.
Three cars are enough, and suddenly the memory smells of hot rubber, racing fuel, and Le Mans. The GT1 era was one of those wonderful moments in motorsport when regulations produced cars that looked like street cars but were, technically speaking, already race cars. The Nissan R390 GT1 won the class—ahead of Porsche and McLaren. A podium that could just as easily have served as a poster wall for a car-obsessed teenager.
Motorsport history is everywhere. A Matra MS650 represents the Tour de France Automobile, accompanied by a Mercedes-Benz 300 SL and a Lancia 037 Evo 1. Among the open-top endurance race cars, a 1949 Ferrari 166 MM takes the win ahead of a Jaguar D-Type and a Cisitalia 202 SMM Nuvolari Spyder. And, of course, Bugatti gets its own historic showcase: the Type 35, Type 51, and Type 13 Brescia serve as a reminder that Molsheim was already building race cars back when motorsports was still a rather dangerous adventure for people with remarkably little fear of mechanical failure.

RICHARD MILLE

PENNZOIL

Dann wird es amerikanisch.
AC Cobra 289, Ford GT40, Shelby GT500KR. Hubraum trifft Haltung. Dass eine Shelby Cobra Jet auf eigener Achse aus Madrid nach Chantilly gefahren wurde, passt hervorragend zur Veranstaltung. Manche Automobile sind schließlich zum Fahren gebaut, selbst wenn ihr Marktwert inzwischen nahelegt, sie besser in klimatisierten Räumen zu lagern.

Auch Lamborghini feiert. Sechzig Jahre Miura bedeuten in Chantilly natürlich nicht Geburtstagstorte und Luftballons, sondern eine eigene Klasse. Der Miura braucht ohnehin keine Dekoration. Kaum ein anderes Auto hat die Vorstellung davon, wie ein Supersportwagen auszusehen hat, derart nachhaltig geprägt. Gewonnen hat ein brauner Miura SV von 1972. Braun. Auf einem Miura. Und plötzlich versteht man wieder, warum die Siebziger vielleicht doch nicht komplett verrückt waren.

Ferrari wiederum versammelt seine frontmotorisierten V12-Modelle aus der Zeit vor 1990. Ein 212 Inter Coupé Speciale setzt sich gegen einen 365 GTS/4 und einen ausgesprochen ungewöhnlichen 365 GTC/4 Beach Car durch. Letzterer kommt ohne Türen aus und beweist damit, dass selbst Ferrari gelegentlich bereit war, Vernunft vollständig gegen Lebensfreude einzutauschen.

Then it gets American.
AC Cobra 289, Ford GT40, Shelby GT500KR. Engine displacement meets attitude. The fact that a Shelby Cobra Jet was driven on its own wheels from Madrid to Chantilly fits perfectly with the event. After all, some cars are built to be driven, even if their market value now suggests they'd be better off stored in air-conditioned rooms.

Lamborghini is celebrating, too. Sixty years of the Miura naturally doesn't mean birthday cake and balloons in Chantilly, but rather its own class. The Miura doesn't need any embellishment anyway. Hardly any other car has had such a lasting impact on the idea of what a supercar should look like. The winner was a brown 1972 Miura SV. Brown. On a Miura. And suddenly you understand again why the '70s might not have been completely crazy after all.

Ferrari, for its part, is showcasing its front-engine V12 models from before 1990. A 212 Inter Coupé Speciale prevails over a 365 GTS/4 and a decidedly unusual 365 GTC/4 Beach Car. The latter does away with doors, proving that even Ferrari was occasionally willing to trade reason entirely for the joy of life. But Chantilly would be just another high-class concours if it were limited to perfectly lined-up cars.

Doch Chantilly wäre nur ein weiterer hochklassiger Concours, wenn es bei perfekt aufgereihten Automobilen bliebe.
Fast 900 weitere Fahrzeuge von 40 Clubs verwandeln die Schlossanlage in eine riesige Garden Party. Menschen sitzen im Gras, Picknickkörbe werden geöffnet, Hüte ausgeführt und automobile Leidenschaften diskutiert. Pferde, Akrobatik, Stelzenläufer, Trapezkünstler und historische Kutschen mischen sich unter das Geschehen. Auf dem Wasser fahren kleine Segelboote, Kinder entdecken einen Mini-Offroad-Parcours und irgendwo wird erklärt, wie echte Crème Chantilly entsteht.

But Chantilly would be just another high-class concours if it were limited to perfectly lined-up cars.
Nearly 900 additional vehicles from 40 clubs transform the castle grounds into a massive garden party. People sit on the grass, picnic baskets are opened, hats are paraded, and automotive passions are discussed. Horses, acrobats, stilt walkers, trapeze artists, and historic carriages mingle among the festivities. Small sailboats glide across the water, children explore a mini off-road course, and somewhere, someone is explaining how real Crème Chantilly is made.

Genau hier liegt das Geheimnis dieser Veranstaltung. Chantilly versucht nicht, automobile Kultur isoliert zu präsentieren. Das Auto wird Teil einer größeren Welt aus Mode, Design, Kulinarik, Kunst, Architektur und Lebensart. Der Concours ist wichtig, aber er dominiert nicht alles. Das Château ist Kulisse, aber keine bloße Fotowand. Selbst die Pferde wirken nicht wie Rahmenprogramm, sondern gehören selbstverständlich dazu.
Vielleicht braucht automobile Kultur genau solche Orte.
Denn die wirklich großen Autos waren nie nur technische Produkte. Sie erzählen von ihrer Zeit, von Menschen, von Designern und Ingenieuren, von gesellschaftlichen Vorstellungen und manchmal schlicht von Größenwahn. Ein Delage D8 SS erzählt eine andere Geschichte als ein Nissan R390 GT1. Ein Ferrari 410 Superamerica eine andere als ein Bugatti Brouillard.

This is precisely where the secret of this event lies. Chantilly does not attempt to present automotive culture in isolation. The car becomes part of a larger world of fashion, design, cuisine, art, architecture, and lifestyle. The Concours is important, but it doesn't dominate everything. The château serves as a backdrop, but it's not merely a photo op. Even the horses don't feel like a side attraction; they're a natural part of the experience.
Perhaps automotive culture needs exactly these kinds of places.
Because the truly great cars were never just technical products. They tell stories of their era, of people, of designers and engineers, of social ideals, and sometimes simply of megalomania. A Delage D8 SS tells a different story than a Nissan R390 GT1. A Ferrari 410 Superamerica tells a different one than a Bugatti Brouillard.

BERNINA GRAND TOURISMO

Der Motor braucht keine Aufwärmrunde für die Dramaturgie. Ein kurzer Gasstoß, ein metallisches Bellen zwischen Felswänden, dann verschwindet der Wagen hinter der nächsten Kehre. Für ein paar Sekunden bleibt nur das Echo. Willkommen am Berninapass, dort, wo historische Rennwagen nicht dekorativ auf akkurat geschnittenem Rasen stehen, sondern genau das tun dürfen, wofür sie einmal gebaut wurden: schnell sein.

Die Bernina Gran Turismo gehört zu jenen Veranstaltungen, die historischen Motorsport nicht konservieren, sondern wieder zum Leben erwecken. Zwischen La Rösa im Valposchiavo und der Passhöhe auf rund 2.300 Metern zieht sich eine Strecke durch die Schweizer Alpen, die bereits auf dem Papier Respekt verlangt. Mehr als fünf Kilometer, rund 450 Höhenmeter, über 50 Kurven, steile Passagen und kaum Gelegenheit, sich gedanklich auszuruhen. Hier zählt nicht allein Leistung. Rhythmus ist wichtiger. Mut hilft. Erfahrung noch mehr.

The engine needs no warm-up lap for dramatic effect. A quick burst of gas, a metallic roar echoing off the rock faces, then the car disappears around the next bend. For a few seconds, only the echo remains. Welcome to the Bernina Pass, where historic race cars aren't just on display on neatly manicured lawns, but are allowed to do exactly what they were built for: go fast.

The Bernina Gran Turismo is one of those events that doesn't merely preserve historic motorsports but brings it back to life. Between La Rösa in Valposchiavo and the pass summit at around 2,300 meters, a route winds through the Swiss Alps that commands respect even on paper. More than five kilometers, about 450 meters of elevation gain, over 50 turns, steep sections, and hardly any opportunity to let your mind rest. Here, it's not just about power. Rhythm is more important. Courage helps. Experience even more so.

Schon in den 1930er-Jahren jagten Größen wie Hans Stuck und Louis Chiron über diese Straßen, zu einer Zeit, als Bergrennen zu den großen Abenteuern des europäischen Motorsports gehörten. Damals bedeutete Rennfahren noch eine ziemlich direkte Vereinbarung zwischen Mensch, Maschine und Physik. Servolenkung? Elektronische Fahrprogramme? Traktionskontrolle? Sehr lustige Ideen. Wer schnell sein wollte, musste arbeiten.
Genau darin liegt heute wieder der Reiz.

Ein Alfa Romeo 8C aus der Vorkriegszeit wirkt auf dem Bernina nicht wie ein Museumsstück, sondern plötzlich wieder wie das, was er ursprünglich war: eine ziemlich kompromisslose Fahrmaschine. Dünne Reifen, gewaltige Lenkräder, offene Cockpits, Hitze, Benzin- und Ölgeruch. Der Fahrer sitzt nicht einfach darin, er ist Teil des mechanischen Vorgangs. Jede Bewegung bekommt eine unmittelbare Antwort. Und wenn das Heck in einer Kehre einen kleinen Schritt zur Seite macht, gibt es keinen Mikroprozessor, der diskret Ordnung schafft.

Dass solche Automobile hier tatsächlich mit Nachdruck bewegt werden, macht den Unterschied. Mercedes-Benz SSK, Alfa Romeo 8C, Bugatti Type 35A, Riley Sprite TT oder Aston Martin DB2/4 Bertone Spyder: Namen, bei denen auf hochkarätigen Concours-Veranstaltungen normalerweise Samthandschuhe und Sicherheitsabstand angesagt wären. Am Bernina bekommen sie Drehzahl.
Und dann taucht ein Mercedes-Benz 300 SLR auf.

As far back as the 1930s, legends like Hans Stuck and Louis Chiron raced along these roads, at a time when hill climbs were among the great adventures of European motorsports. Back then, racing still meant a fairly direct interplay between man, machine, and physics. Power steering? Electronic driving modes? Traction control? Very amusing ideas. If you wanted to be fast, you had to work for it.
That's exactly where the appeal lies again today.

A pre-war Alfa Romeo 8C on the Bernina doesn't feel like a museum piece, but suddenly feels once again like what it originally was: a pretty uncompromising driving machine. Narrow tires, massive steering wheels, open cockpits, heat, the smell of gasoline and oil. The driver isn't just sitting in it—he's part of the mechanical process. Every movement receives an immediate response. And when the rear end takes a small step to the side in a hairpin turn, there's no microprocessor discreetly restoring order.

The fact that such automobiles are actually driven with vigor here makes all the difference. Mercedes-Benz SSK, Alfa Romeo 8C, Bugatti Type 35A, Riley Sprite TT, or Aston Martin DB2/4 Bertone Spyder: names that would normally call for kid gloves and a safe distance at high-profile concours events. On the Bernina, they're revved up.
And then a Mercedes-Benz 300 SLR appears.

Spätestens jetzt wird deutlich, in welcher Liga diese Veranstaltung spielt. Automobile, die längst zu rollenden Kulturgütern geworden sind, teilen sich den Berg mit deutlich jüngeren Maschinen. Alfa Romeo GTA, TZ1 und Aston Martin DB4 Lightweight bringen die 1960er-Jahre mit, Audi Sport Quattro S1 und Lancia Stratos erinnern daran, dass Rallyesport einmal aus sehr viel Leistung, sehr wenig Vernunft und erstaunlich großen Flammen aus Auspuffrohren bestand.
Dazwischen darf ein Mitsubishi Lancer Evo IV zeigen, dass automobile Leidenschaft keine Altersgrenze kennt. Ein Toyota Celica GT-Four kommt aus Finnland angereist, ein TVR Griffith liefert britischen Wahnsinn im Kompaktformat und ein Ford Mustang Foxbody übernimmt zuverlässig den akustischen Teil der Veranstaltung.
Genau diese Mischung macht die Bernina Gran Turismo so sympathisch. Hier geht es nicht ausschließlich darum, wer die wertvollste Fahrgestellnummer besitzt. Internationale Sammler, erfahrene Rennfahrer und Enthusiasten aus der Region treffen aufeinander. Millionenwerte stehen neben Autos, deren Bedeutung weniger durch Auktionsergebnisse als durch Geschichten bestimmt wird. Natürlich fehlen auch Porsche nicht. Ein 356 Speedster passt ohnehin so selbstverständlich auf einen Alpenpass, als wäre die Landschaft bei seiner Entwicklung Teil des Lastenhefts gewesen. Ein leichter, individuell aufgebauter 912 erinnert daran, dass Fahrspaß nicht zwingend vierstellige Leistungswerte benötigt.

By now, at the very latest, it's clear what league this event is in. Cars that have long since become rolling cultural treasures share the mountain with significantly younger machines. The Alfa Romeo GTA, TZ1, and Aston Martin DB4 Lightweight bring the 1960s with them, while the Audi Sport Quattro S1 and Lancia Stratos remind us that rally racing once consisted of a lot of power, very little common sense, and surprisingly large flames shooting from exhaust pipes.
In between, a Mitsubishi Lancer Evo IV proves that automotive passion knows no age limits. A Toyota Celica GT-Four has traveled all the way from Finland, a TVR Griffith delivers British madness in a compact package, and a Ford Mustang Foxbody reliably handles the auditory aspect of the event.
It's precisely this mix that makes the Bernina Gran Turismo so appealing. It's not just about who owns the most valuable chassis number. International collectors, experienced racers, and local enthusiasts all come together here. Cars worth millions stand side by side with those whose significance is determined less by auction results than by their stories.
Of course, Porsches are here as well. A 356 Speedster fits so naturally on an Alpine pass that it's as if the landscape had been part of the design specifications when it was developed. A lightweight, custom-built 912 serves as a reminder that driving pleasure doesn't necessarily require four-digit power figures.

Das Publikum steht dabei erstaunlich nah am Geschehen. Campingstuhl an der Kehre, Kaffee in der Hand, Bergpanorama im Hintergrund. Unten in La Rösa warten die Fahrzeuge auf ihren nächsten Lauf, Türen stehen offen, Motoren laufen, Mechaniker prüfen letzte Details. Fahrer sind ansprechbar, Zuschauer bewegen sich zwischen den Autos. Die Grenze zwischen Fahrerlager, Dorf und Veranstaltung verschwimmt angenehm.
Selbst die Kühe schauen zu.

Das Wetter übernimmt traditionell eine Nebenrolle mit Option auf Hauptdarsteller. Auf über 2.000 Metern können Sonne, Nebel, Regen und Schnee innerhalb kürzester Zeit die komplette Charakteristik des Passes verändern. Diesmal zeigt sich der September allerdings von seiner fotogenen Seite: klare Luft, tiefblauer Himmel, goldenes Licht. Dazu historische Rennwagen, deren Motorengeräusch kilometerweit durch die Berge getragen wird.

Viel besser lässt sich automobile Romantik kaum inszenieren.
Dabei braucht die Bernina Gran Turismo eigentlich gar keine Inszenierung. Der Ort erledigt das selbst. Die Straße ist Bühne, Rennstrecke und Zeitmaschine zugleich. Genau hier liegt vielleicht auch die Antwort auf die Frage, warum Veranstaltungen dieser Art heute eine solche Faszination entwickeln. Automobile werden zunehmend perfekter, schneller, leiser und digitaler. Am Bernina passiert das Gegenteil.

The audience stands surprisingly close to the action. A camping chair at the hairpin turn, coffee in hand, a mountain panorama in the background. Down in La Rösa, the cars wait for their next run—doors open, engines running, mechanics checking the final details. Drivers are approachable; spectators move among the cars. The line between the paddock, the village, and the event blurs pleasantly.
Even the cows are watching.

The weather traditionally plays a supporting role—with the potential to steal the show. At over 2,000 meters, sun, fog, rain, and snow can completely transform the character of the pass in the blink of an eye. This time, however, September shows its photogenic side: clear air, deep-blue skies, golden light. Add to that historic race cars whose engine roars carry for kilometers through the mountains.
It's hard to imagine a better way to showcase automotive romance.

Yet the Bernina Gran Turismo doesn't really need any staging at all. The location takes care of that on its own. The road is a stage, a racetrack, and a time machine all at once. Perhaps this is precisely where the answer lies to the question of why events of this kind hold such fascination today. Cars are becoming increasingly perfect, faster, quieter, and more digital. On the Bernina, the opposite is true.

Dabei braucht die Bernina Gran Turismo eigentlich gar keine Inszenierung. Der Ort erledigt das selbst. Die Straße ist Bühne, Rennstrecke und Zeitmaschine zugleich. Genau hier liegt vielleicht auch die Antwort auf die Frage, warum Veranstaltungen dieser Art heute eine solche Faszination entwickeln. Automobile werden zunehmend perfekter, schneller, leiser und digitaler. Am Bernina passiert das Gegenteil.

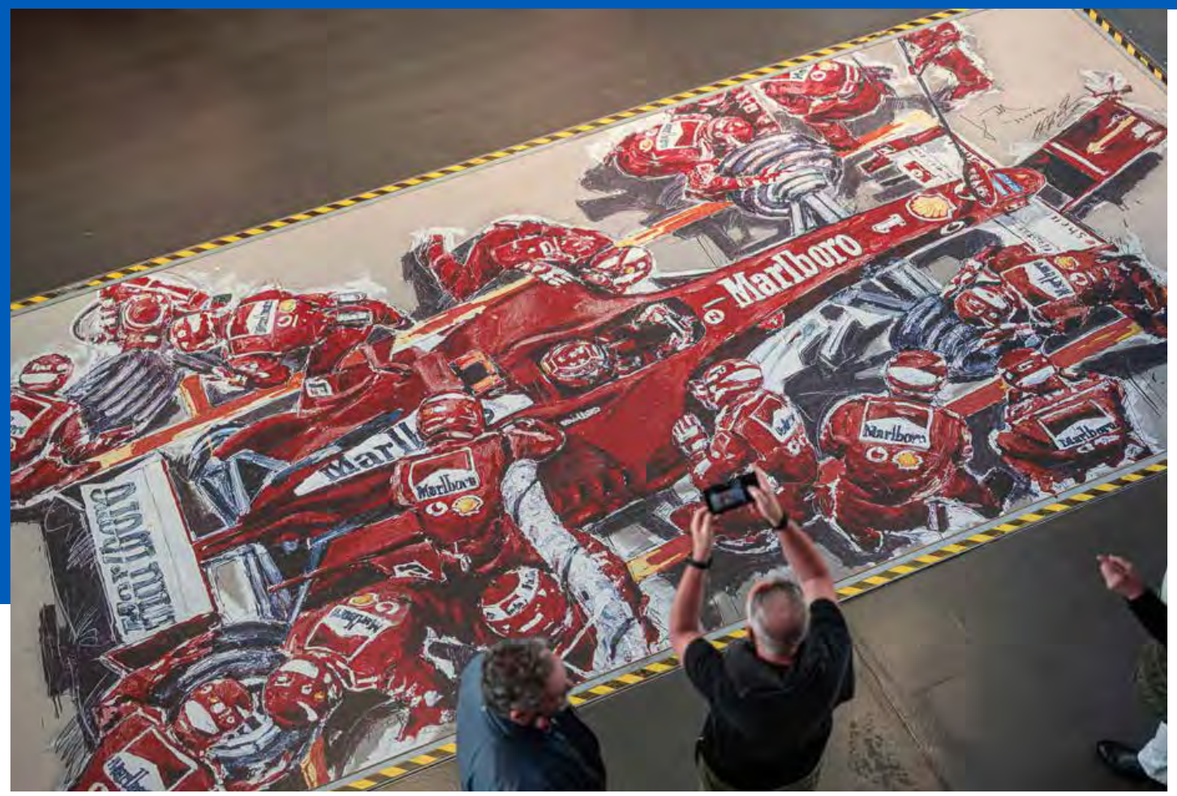
Die wiederbelebte Veranstaltung knüpft damit an eine Epoche an, in der Motorsport in den Alpen ganz selbstverständlich zum gesellschaftlichen Ereignis gehörte. Ende der 1920er- und Anfang der 1930er-Jahre verband die St. Moritzer Automobilwoche Bergrennen, Geschicklichkeitsprüfungen, Wettbewerbe und automobile Eleganz zu einem großen Festival rund um das Auto. Die heutige Bernina Gran Turismo trägt einen Teil dieses Gedankens weiter.

Vielleicht ist genau das ihre größte Stärke: Sie versucht nicht, Vergangenheit nachzustellen.
Und wenn ein fast hundert Jahre alter Rennwagen mit Vollgas aus einer Kehre herausbeschleunigt, der Fahrer am großen Lenkrad arbeitet und sich das Motorengeräusch zwischen den Felsen bricht, sind 2026 und 1930 plötzlich gar nicht mehr so weit voneinander entfernt.

Yet the Bernina Gran Turismo doesn't really need any staging at all. The location takes care of that on its own. The road is a stage, a racetrack, and a time machine all at once. Perhaps this is precisely where the answer lies to the question of why events of this kind hold such fascination today. Cars are becoming increasingly perfect, faster, quieter, and more digital. On the Bernina, the opposite is true.

The revived event thus ties in with an era when motorsports in the Alps were naturally part of social life. In the late 1920s and early 1930s, the St. Moritz Automobile Week combined hill climbs, skill trials, competitions, and automotive elegance into a grand festival centered around the car. Today's Bernina Gran Turismo carries on part of that spirit.
Perhaps that is precisely its greatest strength: it doesn't try to reenact the past.

And when a nearly century-old race car accelerates out of a hairpin turn at full throttle, the driver works the large steering wheel, and the roar of the engine echoes off the rocks, 2026 and 1930 suddenly don't seem so far apart after all.



MOTORWORLD Köln / Rheinland
Eine Ära in Rot - 30 Jahre Schumacher bei Ferrari

MOTORWORLD Köln / Rheinland
An Era in Red - 30 Years of Schumacher at Ferrari

1996 stieg Michael Schumacher erstmals in einen roten Ferrari – der Beginn einer Ära, die die Formel 1 bis heute prägt. 30 Jahre später ist diese Geschichte an einem Ort so greifbar wie kaum anderswo zu erleben: in der Michael Schumacher Private Collection in der Motorworld Köln, Rheinland.

In 1996, Michael Schumacher got behind the wheel of a red Ferrari for the first time—marking the beginning of an era that continues to shape Formula 1 to this day. Thirty years later, there's no better place to experience this story firsthand than at the Michael Schumacher Private Collection at Motorworld

Als Schumacher zur Saison 1996 zu Ferrari wechselte, saß er erstmals im F310 – jenem Boliden, der den Auftakt zu einer der erfolgreichsten Fahrer-Team-Partnerschaften der Motorsportgeschichte markierte. Es folgten Jahre des Aufbaus, ehe die Scuderia mit Schumacher zwischen 2000 und 2004 fünf Fahrer-Weltmeistertitel in Serie feierte – darunter die Saison 2002, in der er mit dem F2002 gemeinsam mit Teamkollege Rubens Barrichello 15 von 17 Rennen gewann und seinen fünften WM-Titel bereits sechs Rennen vor Saisonende sicherte. Fünf seiner insgesamt sieben Weltmeistertitel holte Schumacher im Ferrari-Rot – dazu zahlreiche Siege in Monza, dem Heimrennen der Scuderia, das in diesem Jahr an den Beginn dieser Ära erinnert..

When Schumacher joined Ferrari for the 1996 season, he took the wheel of the F310 for the first time—the car that marked the beginning of one of the most successful driver-team partnerships in motorsport history. Years of rebuilding followed before the Scuderia, with Schumacher at the helm, celebrated five consecutive Drivers' World Championship titles between 2000 and 2004—including the 2002 season, when he and his teammate Rubens Barrichello won 15 of 17 races in the F2002 and secured his fifth world title six races before the end of the season. Schumacher won five of his seven world championship titles in Ferrari red—along with numerous victories at Monza, the Scuderia's home race, which this year commemorates the beginning of this era.

MOTORWORLD
GROUP

EVENTS+ VERANSTALTUNGEN 2026

https://motorworld.de/events/

KALENDER - CALENDAR - TIMETABLE

STUTTGART KÖLN MÜNCHEN BERLIN RÜSSELSHEIM HERTEN METZINGEN ZÜRICH MALLORCA BULGARIA

Allianz SONAX DEKRA VIEROL IWC SCHAFFHAUSEN laureus FIVA

Wer dieser Geschichte nachspüren möchte, muss nicht nach Maranello oder Monza reisen. Auf dem Gelände des ehemaligen Flughafens Butzweilerhof in Köln liegt die Motorworld Köln, Rheinland – seit 2018 der zehnte Standort der Unternehmensgruppe und nur wenige Kilometer von Kerpen entfernt, Schumachers Heimatort und Startpunkt seiner Karriere auf der Kartbahn. Kaum ein anderer Ort liegt näher an den Anfängen des Rekordweltmeisters.

In der Michael Schumacher Private Collection erzählen rund 20 originale Helme, zahlreiche Rennanzüge, mehr als 40 Pokale und zwölf originale Formel-1-Fahrzeuge aus seinen Erfolgsjahren den „Grand Prix der Erinnerungen“ – von den ersten Kart-Rennen bis zu den Boliden, mit denen er 91 Grands Prix, 68 Pole Positions und 155 Podestplätze einfuhr. Ein audiovisueller Raum mit Originaltönen aus Boxenfunk, Bordsound und Interviews rundet den Rundgang ab, ergänzt durch die offizielle Schumacher-App als virtuelles Museum.

Während Ferrari in diesem Jahr rund um den Grand Prix von Italien in Monza mit einer besonderen Hommage an den Beginn der Schumacher-Ära vor 30 Jahren erinnert hat, können Besucherinnen und Besucher diese Geschichte in der Motorworld Köln, Rheinland das ganze Jahr über hautnah erleben – bei freiem Eintritt und mitten im Rheinland.

Anyone who wants to trace this story doesn’t have to travel to Maranello or Monza. Motorworld Cologne, Rhineland is located on the grounds of the former Butzweilerhof Airport in Cologne—the group’s tenth location since 2018 and just a few kilometers from Kerpen, Schumacher’s hometown and the starting point of his career on the kart track. Hardly any other place is closer to the beginnings of the record-breaking world champion.

In the Michael Schumacher Private Collection, around 20 original helmets, numerous racing suits, more than 40 trophies, and twelve original Formula 1 cars from his most successful years tell the story of the “Grand Prix of Memories”—from his first kart races to the race cars with which he secured 91 Grand Prix victories, 68 pole positions, and 155 podium finishes. An audiovisual room featuring original pit-to-car radio transmissions, in-car audio, and interviews rounds out the tour, complemented by the official Schumacher app as a virtual museum.

While Ferrari commemorated the 30th anniversary of the start of the Schumacher era this year with a special tribute during the Italian Grand Prix in Monza, visitors can experience this history up close at Motorworld Cologne, Rhineland all year round—with free admission and right in the heart of the Rhineland.

Ausstellung:
Michael Schumacher Private Collection

Ort:
Motorworld Köln, Rheinland,
Butzweilerstraße 35–39, 50829 Köln

Öffnungszeiten:
Montag–Samstag 7:30–22 Uhr,
Sonn- und Feiertage 10–22 Uhr

Eintritt:
Frei

Exhibition:
Michael Schumacher Private Collection

Location:
Motorworld Cologne, Rhineland,
Butzweilerstraße 35–39, 50829 Cologne

Hours:
Monday–Saturday 7:30 a.m.–10 p.m.,
Sundays and holidays 10 a.m.–10 p.m.

Admission:
Free

BRISTOL FIGHTER

Der Bristol Fighter bekommt noch einmal eine Produktionsnummer. Ein ungenutztes Originalchassis, die ursprünglichen Konstruktionszeichnungen und vorhandene Komponenten bilden die Basis für einen neu fertiggestellten Fighter, den Bristol Cars beim Salon Privé in Blenheim Palace präsentiert hat. Vier weitere Chassis warten darauf, ebenfalls aufgebaut zu werden. Damit beginnt die Rückkehr von Bristol nicht mit einem neuen Modell, sondern mit einem Kapitel, das 2011 ziemlich abrupt endete.

The Bristol Fighter is getting another production number. An unused original chassis, the original design drawings, and existing components form the basis for a newly completed Fighter, which Bristol Cars unveiled at the Salon Privé at Blenheim Palace. Four more chassis are waiting to be built as well. Thus, Bristol's comeback does not begin with a new model, but with a chapter that ended rather abruptly in 2011.

Der Fighter entstand Anfang der 2000er-Jahre und war das letzte Serienmodell der alten Bristol-Ära. Seine Zutaten wirken auch heute angenehm analog: zwei Sitze, Flügeltüren, Heckantrieb und ein 8,0-Liter-V10. In der Standardausführung stehen 525 bhp bereit, optional sind 600 bhp möglich. Bristol nannte damals eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 210 mph, also rund 338 km/h.

Seine Form folgt dabei einer Bristol-Tradition, die weit vor den Fighter zurückreicht. Das Unternehmen entstand aus der Bristol Aeroplane Company, und aeronautisches Denken gehörte von Anfang an zur Marke. Beim Fighter zeigt sich das in der langen, niedrigen Karosserie, einer konsequent aerodynamischen Gestaltung und natürlich den beiden Flügeltüren. Das Auto sollte funktionieren, nicht einer aktuellen Designmode entsprechen.

Der jetzt fertiggestellte Fighter trägt Schwarz über einem hellbraunen Interieur. Interessanter als die Farbkombination ist allerdings seine Entstehungsgeschichte. Es handelt sich nicht um eine moderne Interpretation des Fighter und auch nicht um einen Restomod. Bristol verwendet ein originales, bislang ungenutztes Chassis und greift auf die ursprünglichen Unterlagen und Bauteile zurück. Für die vier verbleibenden Fahrzeuge können Kunden ihre individuelle Spezifikation festlegen. Rechts- und Linkslenker sind möglich, auch ein Export in verschiedene Märkte ist vorgesehen. Preise gibt es auf Anfrage.

Gebaut werden die Fahrzeuge in Großbritannien gemeinsam mit einem noch nicht genannten britischen Fertigungspartner. Damit setzt Bristol genau dort wieder an, wo die Geschichte unterbrochen wurde.

The Fighter was developed in the early 2000s and was the last production model of the old Bristol era. Its features still feel pleasantly old-school today: two seats, gull-wing doors, rear-wheel drive, and an 8.0-liter V10. The standard version delivers 525 bhp, with an optional 600 bhp available. At the time, Bristol cited a top speed of up to 210 mph, or about 338 km/h.

Its design follows a Bristol tradition that dates back well before the Fighter. The company grew out of the Bristol Aeroplane Company, and aeronautical thinking has been part of the brand's DNA from the very beginning. In the Fighter, this is evident in the long, low body, a consistently aerodynamic design, and, of course, the two gull-wing doors. The car was meant to function, not to conform to current design trends.

The Fighter, now completed, features a black exterior paired with a light brown interior. More interesting than the color combination, however, is the story behind its creation. This is neither a modern interpretation of the Fighter nor a restomod. Bristol is using an original, previously unused chassis and drawing on the original documentation and components. For the four remaining vehicles, customers can specify their own individual configurations. Both right-hand and left-hand drive versions are available, and exports to various markets are planned. Prices are available upon request.

The vehicles are being built in the United Kingdom in collaboration with a British manufacturing partner that has not yet been named. With this, Bristol is picking up exactly where its history was interrupted.

Allianz SONAX DEKRA VIEROL IWC SCHAFFHAUSEN FIVA

1945 als Ableger der Bristol Aeroplane Company gegründet, entstand 1946 mit dem Bristol 400 das erste Automobil. Später folgten eigenwillige Gran Turismos, die meist in kleinen Stückzahlen entstanden und sich wenig darum kümmerten, was der Rest der Automobilindustrie gerade für richtig hielt. Selbst Motorsport gehört zur Historie: Der Bristol 450 belegte 1954 und 1955 in Le Mans jeweils die ersten drei Plätze seiner Zweiliter-Klasse. 2026 feiert Bristol Cars nun sein 80-jähriges Automobiljubiläum. Beim Salon Privé wurde dazu eine eigene Bristol-Klasse eingerichtet, die verschiedene Epochen der Marke zusammenbrachte.

Founded in 1945 as a spin-off of the Bristol Aeroplane Company, it produced its first automobile, the Bristol 400, in 1946. This was followed by unconventional Gran Turismos, most of which were produced in small numbers and paid little heed to what the rest of the automotive industry considered standard practice at the time. Even motorsports are part of its history: the Bristol 450 took the top three spots in its two-liter class at Le Mans in both 1954 and 1955.
In 2026, Bristol Cars will celebrate its 80th anniversary in the automotive industry. At the Salon Privé, a dedicated Bristol class was established to mark the occasion, bringing together different eras of the brand.

GRAND PREMIO NUVOLARI

Ein Fiat 508 S von 1935, 1.100 Kilometer italienische Landstraße und 100 Wertungsprüfungen: Andrea Vesco und Fabio Salvinelli haben den Gran Premio Nuvolari 2026 gewonnen. Drei Tage lang führte die 36. Ausgabe von Mantua durch sechs Regionen und die Republik San Marino, über Rennstrecken, Pässe und jene Nebenstraßen, auf denen ein historisches Automobil noch zeigen darf, dass es ursprünglich nicht für klimatisierte Sammlergaragen gebaut wurde.

A 1935 Fiat 508 S, 1,100 kilometers of Italian country roads, and 100 special stages: Andrea Vesco and Fabio Salvinelli won the 2026 Gran Premio Nuvolari. For three days, the 36th edition of the race from Mantua wound its way through six regions and the Republic of San Marino, traversing racetracks, mountain passes, and those back roads where a historic automobile can still prove that it wasn't originally built for air-conditioned collector's garages.

280 Teams aus 20 Ländern standen am Start. Alfa Romeo, Maserati, Lancia, Ferrari und Fiat trafen auf Jaguar, Aston Martin, Bentley, Triumph, Mercedes, BMW, Porsche und Bugatti. Allein 80 Fahrzeuge stammten aus den Jahren 1923 bis 1939. Eine ziemlich überzeugende Erinnerung daran, dass Automobilgeschichte am besten funktioniert, wenn man morgens den Motor startet.
Startpunkt war traditionell die Piazza Sordello in Mantua. Und Startnummer 1? Bleibt frei.

Sie gehört Tazio Nuvolari.
Der Mann, wegen dem es diese Veranstaltung überhaupt gibt, wurde 1892 in der Nähe von Mantua geboren und starb 1953. Ein Jahr später änderten die Organisatoren der Mille Miglia ihre Strecke und führten sie durch seine Heimatstadt. Zwischen Cremona und Brescia entstand dabei ein Wettbewerb innerhalb des Rennens – als Erinnerung an einen Fahrer, dessen Karriere mit Motorrädern begann und ihn später in die Cockpits von Alfa Romeo, Maserati und Auto Union führte. Seit 1991 führt Mantova Corse diese Idee als historische Veranstaltung weiter.

Und wer beim Gran Premio Nuvolari an gemütliches Oldtimerwandern mit Espressopause denkt, hat die Sache nicht ganz verstanden.

Regelmäßigkeit bedeutet Präzision. Nicht einfach schnell fahren, sondern exakt fahren. Vorgegebene Zeiten müssen auf die Hundertstelsekunde getroffen werden. Das klingt zunächst weniger spektakulär als eine Bestzeit auf einer Rennstrecke, wird mit einem fast 90 Jahre alten Auto, mechanischer Uhr, schmalen Reifen und einer langen Folge von Prüfungen allerdings zu einer eigenen Form des Motorsports.

280 teams from 20 countries lined up at the start. Alfa Romeo, Maserati, Lancia, Ferrari, and Fiat faced off against Jaguar, Aston Martin, Bentley, Triumph, Mercedes, BMW, Porsche, and Bugatti. Eighty vehicles alone were built between 1923 and 1939. A rather compelling reminder that automotive history works best when you start the engine in the morning. The starting point was, as is tradition, Piazza Sordello in Mantua. And starting number 1? It remains vacant.

It belongs to Tazio Nuvolari.
The man who is the very reason this event exists was born near Mantua in 1892 and died in 1953. A year later, the organizers of the Mille Miglia changed the route to take it through his hometown. This created a competition within the race between Cremona and Brescia—in memory of a driver whose career began on motorcycles and later led him to the cockpits of Alfa Romeo, Maserati, and Auto Union. Since 1991, Mantova Corse has carried on this tradition as a historic event.

And anyone who thinks the Gran Premio Nuvolari is just a leisurely classic car cruise with espresso breaks hasn't quite grasped the concept.

Regularity means precision. It's not just about driving fast, but driving precisely. Specified times must be met to the hundredth of a second. At first glance, this sounds less spectacular than setting the fastest lap on a racetrack, but with a car that's nearly 90 years old, a mechanical clock, narrow tires, and a long series of special stages, it becomes a motorsport in its own right.

MOTORWORLD
REGION ZÜRICH

ALLE TERMINE IMMER ONLINE UNTER
www.motorworld.ch

Allianz SONAX DEKRA VIEROL IWC SCHAFFHAUSEN laureus FIVA

Am Freitagmorgen um 9.30 Uhr rollte das Feld aus Mantua. Erste Kontrolle bei Iveco in Suzzara, Mittagspause in der Villa Ascari in Carpi – danach bekam der Tag Rennstreckenformat.
Mugello.
Imola.
Auf beiden Kursen standen Zeitprüfungen an, bevor die Route weiter nach Cesenatico und schließlich Rimini führte. Nach dem ersten Tag lagen Roversi und Salari in einem Rally ABC Grand Sport von 1928 vorne. Vesco und Salvinelli folgten mit ihrem Fiat 508 S, dahinter Aliverti und Merlo im Fiat 508 C von 1937.
Samstagmorgen ging es von Rimini weiter Richtung Sant'Angelo in Vado und Città di Castello. Die nächsten Prüfungen warteten auf dem Autodromo di Magione. Danach Panicale, Cortona, Arezzo, Sansepolcro und der Viamaggio-Pass, bevor die Teilnehmer über San Marino wieder nach Rimini zurückkehrten. Italien funktioniert bei solchen Veranstaltungen eben nicht nur als Strecke. Die Landschaft fährt immer mit.
Und genau darin liegt ein Teil des Reizes.

On Friday morning at 9:30 a.m., the field set off from Mantua. The first checkpoint was at Iveco in Suzzara, followed by a lunch break at Villa Ascari in Carpi—after that, the day took on the feel of a race track.
Mugello.
Imola.
Time trials were scheduled on both circuits before the route continued on to Cesenatico and finally Rimini. After the first day, Roversi and Salari were in the lead in a 1928 Rally ABC Grand Sport. Vesco and Salvinelli followed in their Fiat 508 S, with Aliverti and Merlo trailing behind in a 1937 Fiat 508 C.
On Saturday morning, the route continued from Rimini toward Sant'Angelo in Vado and Città di Castello. The next special stages awaited at the Autodromo di Magione. Next came Panicale, Cortona, Arezzo, Sansepolcro, and the Viamaggio Pass, before the participants returned to Rimini via San Marino. At events like this, Italy isn't just a route—the landscape is always part of the journey.
And that's precisely part of the appeal.

Ein Vorkriegswagen auf einem modernen Rundkurs ist interessant. Derselbe Wagen frühmorgens auf einer schmalen Straße durch Umbrien, später vor einer Bar in einem kleinen Ort und am Nachmittag auf dem Weg über einen Pass erzählt plötzlich eine andere Geschichte. Die Autos werden wieder zu Reisemaschinen, Rennwagen und ziemlich anspruchsvollen Arbeitsplätzen für Fahrer und Beifahrer.
Am Sonntag fiel die Entscheidung.
Andrea Vesco und Fabio Salvinelli holten mit ihrem Fiat 508 S von 1935 den Gesamtsieg. Dahinter kamen Mario Passanante und Riccardo Riboldi im Fiat 508 C von 1937 auf Rang zwei, Alberto Aliverti und Yuri Merlo folgten in einem weiteren 508 C. Nicola Barcella und Simone Rossoni belegten mit einem 508 C von 1938 Platz vier, Gianmario Fontanella und Annamaria Covelli wurden im Lancia Lambda Spider von 1927 Fünfte.
Damit gehörten die vorderen Plätze Autos, die aus einer Zeit stammen, in der Reisen über 1.100 Kilometer noch eine ernsthafte mechanische Angelegenheit war.
Ganz ohne Gegenwart kommt der Nuvolari trotzdem nicht aus. Vor dem historischen Feld fährt eine Auswahl moderner Gran Turismos, und mit der Coppa Nuvolari GT gibt es eine eigene Kategorie für Fahrzeuge der Baujahre 2001 bis 2026. Dort gewannen Gasparini und Fabris in einem Ferrari 296 GTS von 2024.

A pre-war car on a modern racetrack is interesting. The same car early in the morning on a narrow road through Umbria, later in front of a bar in a small town, and in the afternoon on the way over a pass suddenly tells a different story. The cars once again become travel machines, race cars, and rather demanding workplaces for drivers and co-drivers.
The winner was decided on Sunday.
Andrea Vesco and Fabio Salvinelli took the overall victory in their 1935 Fiat 508 S. Behind them, Mario Passanante and Riccardo Riboldi finished second in a 1937 Fiat 508 C, followed by Alberto Aliverti and Yuri Merlo in another 508 C. Nicola Barcella and Simone Rossoni took fourth place in a 1938 508 C, while Gianmario Fontanella and Annamaria Covelli finished fifth in a 1927 Lancia Lambda Spider.
Thus, the top spots went to cars from an era when traveling over 1,100 kilometers was still a serious mechanical challenge. Still, the Nuvolari isn't entirely without a touch of the present. Leading the historic field is a selection of modern Gran Turismos, and the Coppa Nuvolari GT features a separate category for vehicles built between 2001 and 2026. Gasparini and Fabris won that category in a 2024 Ferrari 296 GTS.

Sostehenamendefasthundertjahreautomobilentwicklung gemeinsam auf italienischem Asphalt. Ein Ferrari 296 GTS fährt dieselbe Veranstaltung wie ein Fiat aus den Dreißigern, nur unter anderen Voraussetzungen und in einer anderen Kategorie.

Der eigentliche Star bleibt ohnehin unsichtbar.
Tazio Nuvolari fuhr Motorräder und Rennwagen mit einer Intensität, die ihn zu einer prägenden Figur seiner Epoche machte. Der Gran Premio trägt seinen Namen deshalb nicht wie ein aufgeklebtes historisches Etikett. Mantua ist seine Stadt, die Straßen Norditaliens waren seine Welt, und viele der Marken im Starterfeld gehörten zu jener Ära, die er selbst mitgestaltet hat.

Vielleicht erklärt das auch, warum die Startnummer 1 frei bleibt.
.

In the end, nearly a century of automotive development comes together on Italian asphalt. A Ferrari 296 GTS competes in the same event as a Fiat from the 1930s, albeit under different conditions and in a different category.
The real star, however, remains invisible.

Tazio Nuvolari drove motorcycles and race cars with an intensity that made him a defining figure of his era. That's why the Gran Premio bears his name—not just as a historical label slapped on. Mantua is his city, the roads of northern Italy were his world, and many of the brands on the starting grid belonged to the era he himself helped shape.

Perhaps that also explains why starting number 1 remains vacant.
.

HISPANO SUIZA MEETING

1912 sitzt König Alfonso XIII selbst am Steuer eines Hispano Suiza und tritt beim Concurso Automovilista del Guadarrama in Madrid an. 2026 steht wenige Kilometer entfernt die Carmen Sagrera im Umfeld des spanischen Formel-1-Grand-Prix. Dazwischen liegen 114 Jahre Automobilgeschichte, Rennsport, Flugmotoren, lange Pausen und schließlich die Rückkehr einer Marke, die heute mit elektrischen Hypercars weitermacht. Beim MADRING bringt Hispano Suiza neun Fahrzeuge zusammen. Acht historische Modelle bilden in der Marca España Area der Fan Zone E2 eine chronologische Reise von 1912 bis 2002. Den Schlusspunkt setzt die Carmen Sagrera von 2024, die separat zwischen aktuellen Hypercars und vom Motorsport inspirierten Fahrzeugen gezeigt wird. Insgesamt umfasst die Ausstellung rund 60 Automobile – Hispano Suiza stellt dabei die größte geschlossene Markenpräsentation.

In 1912, King Alfonso XIII himself sat behind the wheel of a Hispano Suiza and competed in the Concurso Automovilista del Guadarrama in Madrid. In 2026, the Carmen Sagrera will be just a few kilometers away, in the vicinity of the Spanish Formula 1 Grand Prix. In between lie 114 years of automotive history, racing, aircraft engines, long hiatuses, and finally the return of a brand that continues today with electric hypercars.
At MADRING, Hispano Suiza is showcasing nine vehicles. Eight historic models in the Marca España Area of Fan Zone E2 trace a chronological journey from 1912 to 2002. The finale is the 2024 Carmen Sagrera, which is displayed separately among current hypercars and motorsport-inspired vehicles. In total, the exhibition features around 60 automobiles—with Hispano Suiza presenting the largest cohesive brand display.

Der Rennsport gehört früh zur Geschichte des 1904 in Barcelona gegründeten Unternehmens. Schon bei der Copa Catalunya, deren erste Ausgabe 1908 als erstes Rundstreckenrennen Spaniens gilt, war Hispano Suiza engagiert. 1909 folgte beim Bergrennen am Mont Ventoux der erste internationale Wettbewerbserfolg.
Dann kommt Madrid ins Spiel.

Beim Guadarrama-Wettbewerb von 1912 fährt Alfonso XIII einen Hispano Suiza HS 45 HP. Der spanische König war nicht nur Namensgeber eines Modells, sondern begeisterter Autofahrer und Kunde des Hauses. Zwei Jahre später gewinnt Hispano-Suiza-Testfahrer Louis Massuger beim Concurso de Navacerrada im T20 bis, genannt „La Sardina“. 1921 erreicht Alfonso XIII bei der Cuesta de las Perdices mit seinem H6 eine Durchschnittsgeschwindigkeit von mehr als 102 km/h bergauf. Was heute überschaubar klingt, hatte damals eine völlig andere Dimension: schmale Reifen, mechanische Bremsen, unbefestigte Strecken und ziemlich viel Vertrauen in die Technik.

Der Hispano Suiza Alfonso XIII von 1912 gilt als früher Vertreter des in Serie gebauten Sportwagens. Leichtbau, Leistung und eine für die damalige Zeit fortschrittliche Konstruktion bestimmten sein Konzept. Das Auto war nicht darauf ausgelegt, seine Insassen möglichst vollständig von der Außenwelt abzuschirmen. Fahren war noch eine ziemlich direkte Angelegenheit.

Racing was an early part of the history of the company, founded in Barcelona in 1904. Hispano Suiza was already involved in the Copa Catalunya, the first edition of which in 1908 is considered Spain's first circuit race. The first international competitive success followed in 1909 at the Mont Ventoux hill climb.
Then Madrid comes into the picture.

At the 1912 Guadarrama race, Alfonso XIII drove a Hispano Suiza HS 45 HP. The Spanish king was not only the namesake of a model but also an enthusiastic driver and customer of the company. Two years later, Hispano Suiza test driver Louis Massuger won the Concurso de Navacerrada in the T20 bis, nicknamed "La Sardina." In 1921, Alfonso XIII achieved an average speed of more than 102 km/h uphill at the Cuesta de las Perdices in his H6. What sounds manageable today took on a completely different dimension back then: narrow tires, mechanical brakes, unpaved roads, and a great deal of trust in the technology.

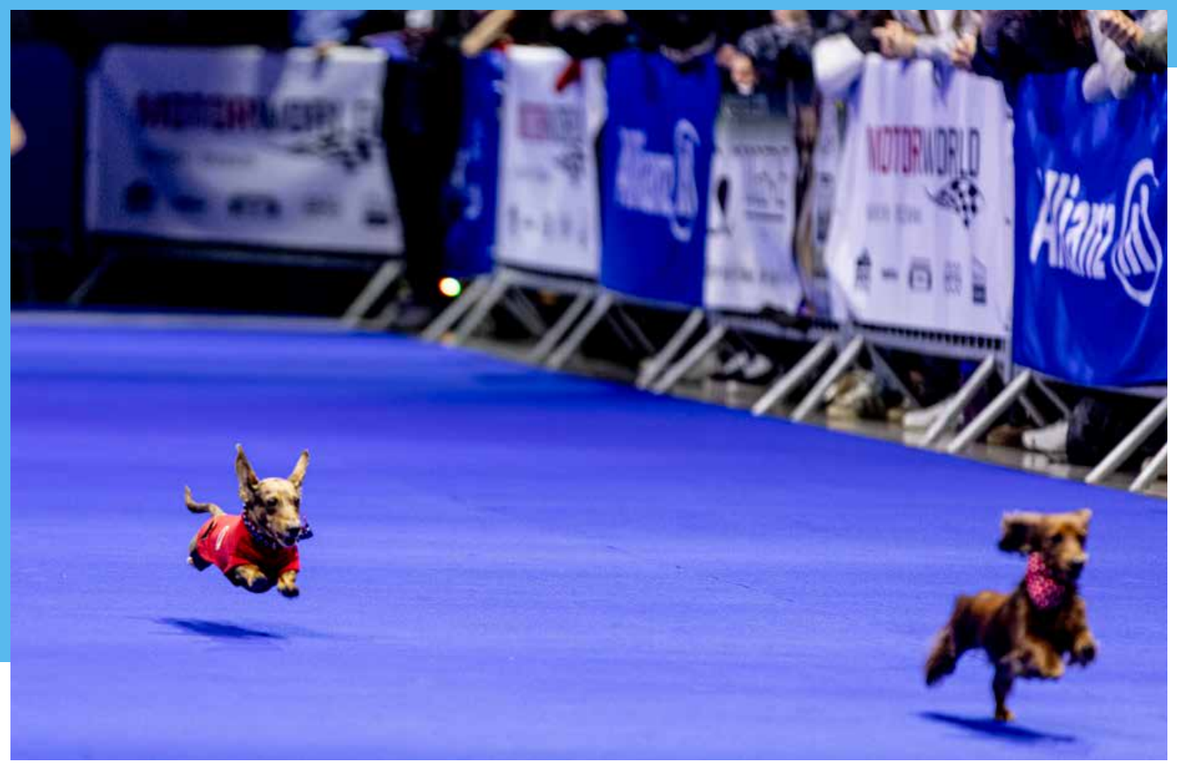
The 1912 Hispano Suiza Alfonso XIII is considered an early example of a mass-produced sports car. Its design was defined by lightweight construction, power, and a design that was advanced for its time. The car was not designed to shield its occupants as completely as possible from the outside world. Driving was still a fairly direct experience.

Zehn Jahre später wird daraus der Rabassada. Das Einzelstück von 1922 basiert auf dem Alfonso XIII und entstand mit einem klaren Auftrag: weniger Gewicht, mehr Wettbewerbsfähigkeit. Sein Name verweist auf die Subida a la Rabassada bei Barcelona, ein Bergrennen, das in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts zu den bekannten europäischen Veranstaltungen seiner Art gehörte.
Und dann steht da der H6C Boulogne von 1924.
Seine Geschichte führt nach Frankreich, wo Hispano Suiza 1921, 1922 und 1923 bei den Rennen in Boulogne-sur-Mer Erfolge feierte. Der H6C Boulogne überträgt diese Erfahrungen auf ein Automobil, das gleichzeitig jene andere Seite der Marke verkörpert, für die Hispano Suiza international bekannt wurde: Luxus und aufwendige Ingenieurskunst.
Das Unternehmen hatte zu diesem Zeitpunkt längst einen technischen Horizont, der weit über Automobile hinausging. Zwischen 1904 und 1946 entstanden mehr als 12.000 Luxus- und Hochleistungsfahrzeuge, daneben rund 50.000 Flugmotoren. Konstrukteur Marc Birkigt prägte gemeinsam mit Unternehmensgründer Damián Mateu die technische Identität der Marke.

Ten years later, this evolved into the Rabassada. This one-of-a-kind 1922 model was based on the Alfonso XIII and was built with a clear mandate: less weight, more competitiveness. Its name refers to the Subida a la Rabassada near Barcelona, a hill climb that was one of the most renowned European events of its kind in the first half of the 20th century.
And then there's the 1924 H6C Boulogne.
Its history leads to France, where Hispano Suiza celebrated successes at the races in Boulogne-sur-Mer in 1921, 1922, and 1923. The H6C Boulogne applies this experience to a car that simultaneously embodies that other side of the brand for which Hispano Suiza became internationally renowned: luxury and sophisticated engineering.
By this time, the company had long since developed a technical scope that extended far beyond automobiles. Between 1904 and 1946, it produced more than 12,000 luxury and high-performance vehicles, as well as approximately 50,000 aircraft engines. Designer Marc Birkigt, together with company founder Damián Mateu, shaped the brand's technical identity.

2019 brachte Miguel Suqué Mateu, Urenkel des Gründers, die Marke zurück. Nicht mit einer Neuinterpretation des Alfonso XIII, keinem chrombeladenen Retro-GT und auch nicht mit dem Versuch, die Zwanzigerjahre digital nachzubauen. Die neue Richtung war elektrisch.
Mit der Carmen begann 2019 diese zweite automobile Phase, 2020 folgte die Carmen Boulogne. 2024 präsentierte Hispano Suiza zum 120-jährigen Markenjubiläum die Carmen Sagrera. Sie wird in Barcelona von Hand gefertigt und bildet heute den jüngsten Entwicklungsschritt der elektrischen Hypercar-Familie.
Beim MADRING stehen deshalb nicht einfach alte Autos neben einem neuen.
Der Alfonso XIII erzählt von einer Zeit, in der der Begriff Sportwagen gerade erst Konturen bekam. Rabassada und H6C Boulogne erzählen davon, wie Wettbewerb technische Entwicklung beschleunigte. Und die Carmen Sagrera zeigt, welche Richtung Hispano Suiza daraus heute ableitet.

In 2019, Miguel Suqué Mateu, the founder's great-grandson, brought the brand back. Not with a reinterpretation of the Alfonso XIII, not with a chrome-laden retro GT, and not with an attempt to digitally recreate the 1920s. The new direction was electric.
This second automotive phase began in 2019 with the Carmen, followed by the Carmen Boulogne in 2020. In 2024, Hispano Suiza unveiled the Carmen Sagrera to mark the brand's 120th anniversary. It is handcrafted in Barcelona and represents the latest evolution in the electric hypercar family.
At MADRING, therefore, it's not simply a matter of old cars standing next to a new one.
The Alfonso XIII tells the story of a time when the concept of a sports car was just beginning to take shape. The Rabassada and H6C Boulogne illustrate how competition accelerated technical development. And the Carmen Sagrera shows the direction Hispano Suiza is taking today as a result.



DackelRace & DogWorld zu Gast in der Motorworld München

DackelRace & DogWorld Visiting Motorworld Munich

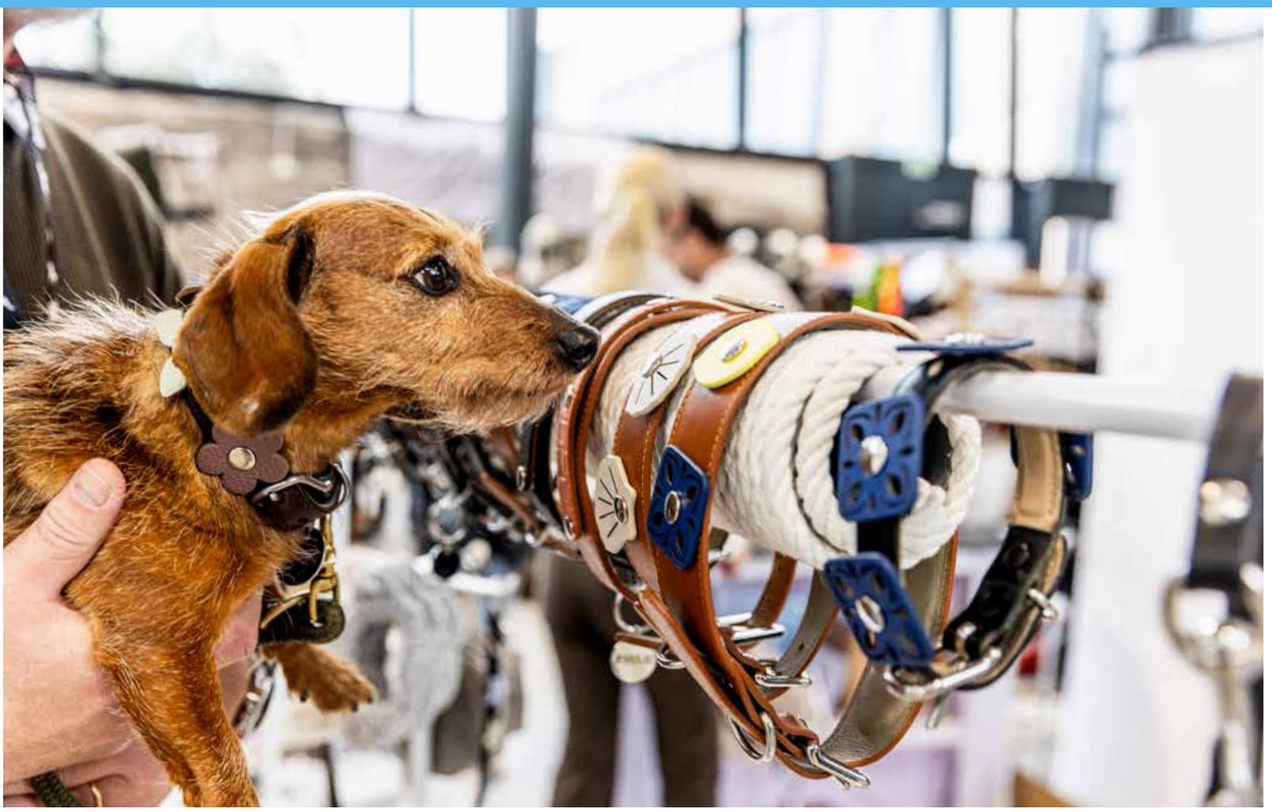
DogWorld München 2026: Zwei Tage für Hunde, ihre Menschen und die Geschichten, die sie verbinden
Am 17. und 18. Oktober wird die Motorworld München zum Hunde- und Lifestyle-Festival – mit internationalem DackelRace, großer Messe, DogHero Award und TV-Moderatorin Diana Eichhorn.

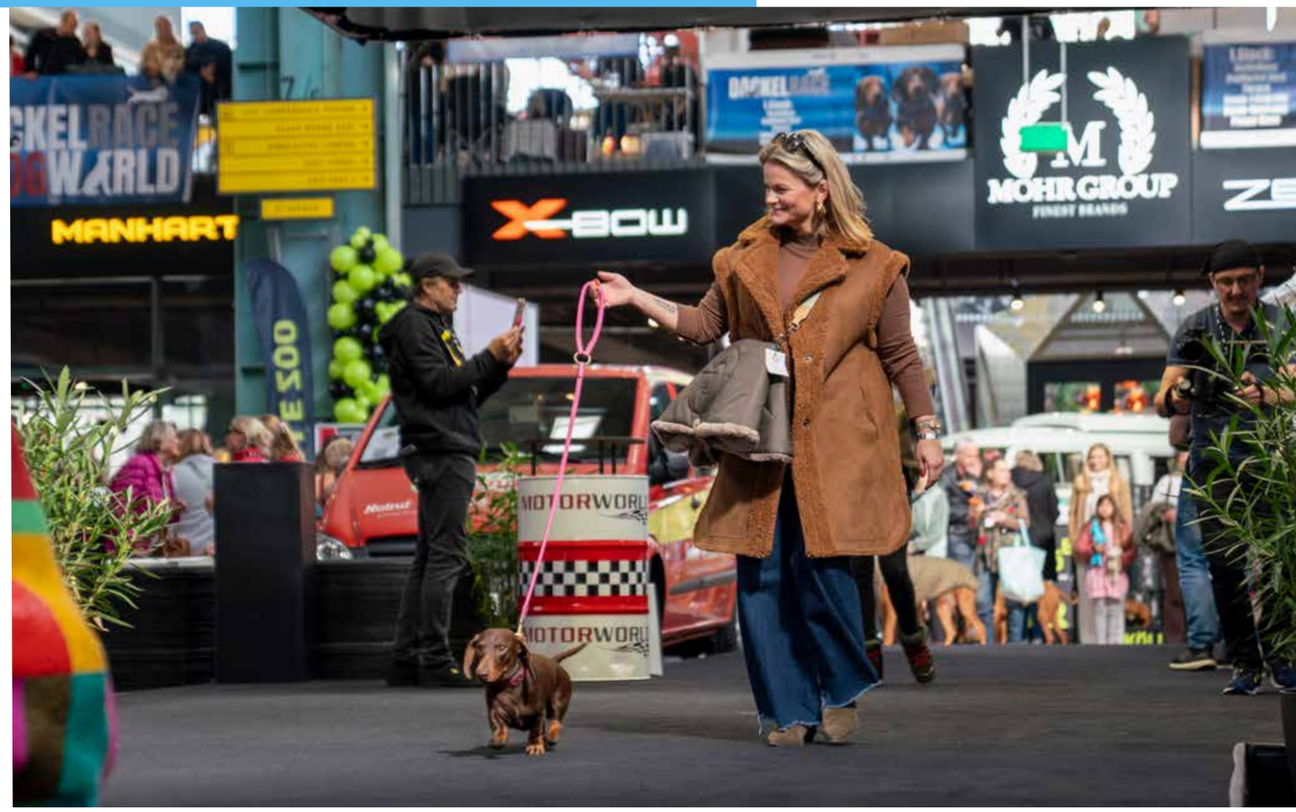
Was braucht es für ein gutes Leben mit Hund? Wissen und Verantwortung, Bewegung und Gesundheit – aber auch gemeinsame Erlebnisse, die bleiben. Genau dafür öffnet die DogWorld München am 17. und 18. Oktober 2026 ihre Türen. In der Motorworld München begegnen sich Hundefreunde, Familien, Fachleute, Manufakturen und internationale Dackelteams zu einem Wochenende, das Information, Lifestyle und Unterhaltung verbindet.
2026 beginnt zugleich ein neues Kapitel: Erstmals wird die DogWorld München von HINTE Expo & Conference veranstaltet. Das erfolgreiche Konzept wird weitergeführt und weiterentwickelt. Das Münchner Gründerduo Désirée Rohrer und Kay Mackenneth bleibt der DogWorld beratend und konzeptionell verbunden und begleitet die weitere Entwicklung des Veranstaltungsformats. Im Zentrum stehen das verantwortungsvolle Zusammenleben mit Hund, hochwertige Angebote und echte Begegnungen – eingebettet in die besondere Atmosphäre der Motorworld München.

DogWorld Munich 2026: Two days for dogs, their owners, and the stories that bring them together
On October 17 and 18, Motorworld Munich will transform into a dog and lifestyle festival—featuring an international Dachshund Race, a large trade show, the DogHero Award, and TV host Diana Eichhorn.

What does it take to live a good life with a dog? Knowledge and responsibility, exercise and health—but also shared experiences that last a lifetime. That's exactly why DogWorld Munich will open its doors on October 17 and 18, 2026. At Motorworld Munich, dog lovers, families, experts, manufacturers, and international dachshund teams will come together for a weekend that combines information, lifestyle, and entertainment.
2026 also marks the beginning of a new chapter: For the first time, DogWorld Munich will be organized by HINTE Expo & Conference. The successful concept will be continued and further developed. The Munich-based founding duo, Désirée Rohrer and Kay Mackenneth, will remain involved with DogWorld in an advisory and conceptual capacity and will support the further development of the event format. The focus is on responsible dog ownership, high-quality offerings, and genuine connections—all set against the unique atmosphere of Motorworld Munich.

.





Entdecken, ausprobieren, besser verstehen
Die Messe bildet die ganze Vielfalt des Lebens mit Hund ab. Besucherinnen und Besucher finden Accessoires, Hundemode, Schlafplätze, Futter und Snacks, Pflegeprodukte, Kunst und Fotografie. Hinzu kommen Angebote aus Training, Physiotherapie, Rehabilitation und Tiergesundheit sowie Informationen zu Reisen, Mobilität und hundefreundlichem Urlaub.
Etablierte Unternehmen präsentieren sich neben kleinen Manufakturen und jungen Marken. Hundetrainer, Therapeutinnen und Therapeuten, Tierschutzorganisationen und soziale Initiativen bringen ihre Erfahrung und Perspektiven ein. Entscheidend ist nicht allein, was schön oder neu ist, sondern was Hunde und ihre Menschen im Alltag sinnvoll unterstützt.

Eine Bühne für Wissen, Lebensfreude und starke Geschichten
Diana Eichhorn, bekannt aus der VOX-Sendung „hundkatzemaus", führt erneut durch das Bühnenprogramm. Die TV-Moderatorin und Tierexpertin ist Schirmherrin der DogWorld und des DackelRace. Sie begleitet Talks, Interviews, Diskussionsrunden, Präsentationen und Siegerehrungen. Gesprochen wird über Gesundheit, Ernährung, Training, Tierschutz und einen respektvollen Umgang mit Hunden.

Discover, Try, Understand Better
The expo showcases the full diversity of life with dogs. Visitors will find accessories, dog fashion, sleeping areas, food and treats, grooming products, art, and photography. In addition, there are offerings in training, physical therapy, rehabilitation, and animal health, as well as information on travel, mobility, and dog-friendly vacations.
Established companies showcase their offerings alongside small artisans and up-and-coming brands. Dog trainers, therapists, animal welfare organizations, and social initiatives contribute their expertise and perspectives. What matters most is not just what's beautiful or new, but what meaningfully supports dogs and their owners in everyday life.

A stage for knowledge, joy of life, and powerful stories
Diana Eichhorn, known from the VOX show "hundkatzemaus," will once again host the stage program. The TV host and animal expert is the patron of DogWorld and the DackelRace. She will lead talks, interviews, panel discussions, presentations, and award ceremonies. Topics will include health, nutrition, training, animal welfare, and treating dogs with respect.

Modenschauen zeigen ausgewählte Looks und Accessoires für die kommende Saison. Kostenlose Workshops und Mitmachangebote geben Mensch-Hund-Teams Gelegenheit, gemeinsam Neues auszuprobieren. Ein kostenloses Kinderprogramm vermittelt jungen Gästen spielerisch, wie der sichere und respektvolle Umgang mit Hunden gelingt.
Ein besonderer Moment des Wochenendes ist der DogHero – das Hundeverdienstkreuz. Ausgezeichnet werden Hunde, Mensch-Hund-Teams, Organisationen und Initiativen, deren Geschichten und Einsatz weit über den Alltag hinausreichen: durch außergewöhnliche Hilfeleistungen, innovative Projekte oder nachhaltiges Engagement für Tierschutz, Aufklärung und ein besseres Miteinander.
Eine fachkundige Jury entscheidet über die Preisträgerinnen und Preisträger. Die Auszeichnung wird im Rahmen des Bühnenprogramms verliehen.
Ein weiterer Höhepunkt ist die offizielle Übergabe des Spendenerlöses aus der DogWorld-Charity-Aktion „München geht Gassi", die gemeinsam mit der Allianz realisiert wird. Damit wird aus gemeinsam zurückgelegten Wegen konkrete Unterstützung.

Fashion shows feature selected looks and accessories for the upcoming season. Free workshops and hands-on activities give human-dog teams the opportunity to try new things together. A free children's program teaches young guests in a playful way how to interact with dogs safely and respectfully.
A special highlight of the weekend is the DogHero—the Dog Service Cross. The award honors dogs, human-dog teams, organizations, and initiatives whose stories and dedication extend far beyond everyday life—through extraordinary acts of assistance, innovative projects, or a sustained commitment to animal welfare, education, and better coexistence.
An expert jury selects the winners. The award is presented as part of the stage program.
Another highlight is the official presentation of the proceeds from the DogWorld charity campaign "Munich Goes for a Walk," organized in partnership with Allianz. This turns the distances we walk together into tangible support.

Sportlicher Höhepunkt ist das 4. DackelRace präsentiert von der Allianz. An beiden Veranstaltungstagen treten rund 120 Racingteams aus Deutschland und zahlreichen europäischen Ländern an. Erwartet werden Dackel aus Österreich, der Schweiz, Frankreich, den Niederlanden, Großbritannien, Rumänien, Ungarn, Kroatien und Slowenien.
Die 40 Meter lange Indoor-Rennstrecke im Dampfdom ist rutschfest und wetterunabhängig. Gestartet wird in mehreren Klassen: für besonders leichte Dackel bis fünf Kilogramm, Dackel bis 7,9 Kilogramm, gemischte Dackeltypen und Hunde über acht Kilogramm. Auch eine Inklusionsklasse gehört erneut zum Rennprogramm. Eine digitale Zeitmessung liefert präzise Ergebnisse; die schnellsten Dackel jeder Klasse werden anschließend auf der Bühne geehrt.

Die wichtigste Regel lautet: Spaß und Hundewohl stehen an erster Stelle. Die Hunde laufen freiwillig zu ihren Bezugspersonen und werden nicht zum Rennen gezwungen. Vor dem Start werden alle teilnehmenden Dackel tierärztlich kontrolliert. Ihre Halterinnen und Halter beurteilen Gesundheit, Wesen und individuelle Belastbarkeit und entscheiden eigenverantwortlich über die Teilnahme.

***The sporting highlight is the 4th DackelRace, presented by Allianz**. On both days of the event, around 120 racing teams from Germany and numerous European countries will compete. Dachshunds are expected from Austria, Switzerland, France, the Netherlands, Great Britain, Romania, Hungary, Croatia, and Slovenia.*
The 40-meter-long indoor racetrack in the Dampfdom is non-slip and weather-proof. The race will feature several categories: for particularly light dachshunds up to five kilograms, dachshunds up to 7.9 kilograms, mixed dachshund types, and dogs over eight kilograms. An inclusion category is once again part of the race program. Digital timing provides precise results; the fastest dachshunds in each class are then honored on stage.

***The most important rule is: fun and the dogs' well-being come first.** The dogs run voluntarily with their owners and are not forced to race. Before the start, all participating dachshunds undergo a veterinary checkup. Their owners assess the dogs' health, temperament, and individual stamina and decide on their own whether to participate.*

Gesund unterwegs – auf der Strecke und auf dem Gelände
Als präsentierender Partner des DackelRace engagiert sich die Allianz auch 2026 für Prävention, Hundegesundheit und ein sicheres Veranstaltungserlebnis. Auf einem Fitness- und Präventionsparcours erhalten Besucherinnen und Besucher praktische Anregungen zu Bewegung, Koordination und gesundheitsförderndem Training mit dem eigenen Hund. Erfahrene Hundetrainer sowie Spezialisten aus Tiergesundheit und Therapie begleiten das Angebot fachlich.

Das DogsFirst-Konzept bildet den Rahmen für eine hundefreundliche Veranstaltung. Dazu gehören Wasserstationen, Ruhebereiche, Rückzugsmöglichkeiten, geregelte Laufwege, Erste-Hilfe-Angebote und die tierärztliche Betreuung des DackelRace.
Sozialverträgliche Hunde mit gültigem Tollwutimpfschutz sind willkommen. Ein gültiger Impfausweis muss mitgeführt werden; auf dem gesamten Veranstaltungsgelände gilt Leinenpflicht. Der Eintritt für Hunde ist frei.

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.

DogWorld München 2026 auf einen Blick

Öffnungszeiten
Samstag, 17. Oktober 2026: 10–19 Uhr
Sonntag, 18. Oktober 2026: 10–17 Uhr

Veranstaltungsort
Motorworld München
Am Ausbesserungswerk 8
80939 München-Freimann
Vor Ort steht ein Parkhaus zur Verfügung.

Öffentliche Verkehrsmittel
U-Bahn-Linie U6, Haltestelle Freimann
Tickets
ab 12 Euro bis 18 Euro.
Kinder unter 14 Jahre sind frei.
Hunde haben freien Eintritt.
Voraussetzung sind Sozialverträglichkeit, gültiger Tollwutimpfschutz und das Mitführen des Impfausweises.

Weitere Informationen
Website: www.dogworld-muenchen.com
Instagram: @dogworld_muenchen
Facebook: dogworldmuenchen
TikTok: @dogworldmuenchen

DogWorld Munich 2026
At a Glance

Hours
Saturday, October 17, 2026: 10 a.m.–7 p.m.
Sunday, October 18, 2026: 10 a.m.–5 p.m.

Venue
Motorworld Munich
Am Ausbesserungswerk 8
80939 Munich-Freimann
A parking garage is available on site.

Public Transportation
U6 subway line, Freimann station
Tickets
From 12 to 18 euros.
Children under 14 get in free.
Dogs get in free.
Requirements include being well-behaved, having a valid rabies vaccination, and carrying the vaccination certificate.

Further information
Website: www.dogworld-muenchen.com
Instagram: @dogworld_muenchen
Facebook: dogworldmuenchen
TikTok: @dogworld_muenchen

MOTORWORLD MÜNCHEN

Vorteilspreis für alle Motorworld Bulletin Leser

14 € statt 20,50 €
inkl. Vorverkaufsgebühr

JETZT TICKET SICHERN

DACKELRACE® & DOGWORLD
17. & 18. Oktober 2026
MOTORWORLD MÜNCHEN

BUGATTI ROYALE FESTIVAL

Drei Bugatti Type 41 Royale stehen vor dem Château Saint Jean in Molsheim. Coupé Napoléon, Coupé de Ville Binder und Packard Royale sind an jenen Ort zurückgekehrt, an dem ihre Geschichte vor einem Jahrhundert begann. Von den sechs heute noch existierenden Royale sind damit gleich drei Exemplare zusammengekommen – Anlass ist der 100. Geburtstag des Type 41 und das Bugatti Festival 2026.
Ettore Bugatti dachte beim Royale nicht gerade in bescheidenen Dimensionen. Der Wagen war für eine Kundschaft vorgesehen, die sich über gewöhnliche Statussymbole kaum noch beeindrucken ließ: Könige, Staatsoberhäupter, Industrielle. Entsprechend monumental fiel das Automobil aus. Der Type 41 war weniger Fortbewegungsmittel als automobile Architektur, getragen von einer Vorstellung von Luxus, bei der Technik, Handwerk und Gestaltung zu einer Einheit werden sollten.

Dabei gleicht kaum ein Royale dem anderen. Die Chassis wurden individuell eingekleidet, Karosserien entstanden nach den Vorstellungen ihrer Besitzer und bei spezialisierten Karossiers. Gerade deshalb erzählen die drei in Molsheim versammelten Fahrzeuge unterschiedliche Kapitel derselben Geschichte.

Das Coupé Napoléon nimmt darin eine besondere Position ein. Seine endgültige Form wurde von Jean Bugatti gestaltet, genutzt wurde der Wagen von Ettore Bugatti selbst. Daneben steht das Coupé de Ville Binder und schließlich der Packard Royale. Drei Interpretationen einer Idee, die 1926 ihren Anfang nahm.
Beim Bugatti Festival bleiben diese Autos nicht hinter verschlossenen Türen. Zunächst wurden sie Kunden am Château präsentiert, anschließend konnten auch Besitzer klassischer Fahrzeuge und Besucher des Festivals die drei Royale erleben.

Ohnehin gehört Molsheim an diesem Wochenende wieder den Bugattis. Das von den Enthousiastes Bugatti Alsace organisierte Festival holt die Marke jedes Jahr zurück auf jene Straßen, die eng mit ihrer Geschichte verbunden sind. 2026 wurde daraus eine Zeitreise durch ein Jahrhundert.

Auch die aktuelle Bugatti-Welt war unterwegs. Für den Petit Tour gingen 20 moderne Hyper Sports Cars auf eine Route durch das Elsass. Tourbillon, Chiron und Veyron bewegten sich über Weinstraßen, Waldpassagen und Bergstrecken, vorbei an Orten, die einzelne Epochen der Marke aufgriffen. Vom YONA Hotel in Obernai führte die Tour unter anderem zum Weingut Maison Cattin und zur Domaine Haslach. Am Abend kehrte die Gesellschaft nach Molsheim zurück – zu einem Dinner im Stil der 1920er-Jahre und mit den drei Royale als Kulisse.

Three Bugatti Type 41 Royales are parked in front of Château Saint Jean in Molsheim. The Coupé Napoléon, Coupé de Ville Binder, and Packard Royale have returned to the place where their history began a century ago. Of the six Royale models still in existence today, three have now gathered here—to mark the 100th anniversary of the Type 41 and the Bugatti Festival 2026.
Ettore Bugatti certainly didn't think in modest terms when designing the Royale. The car was intended for a clientele that was hardly impressed by ordinary status symbols: kings, heads of state, and industrialists. The automobile turned out to be correspondingly monumental. The Type 41 was less a means of transportation than a work of automotive architecture, driven by a vision of luxury in which technology, craftsmanship, and design were meant to become one.

Yet hardly any two Royales are alike. The chassis were individually clad, and the bodies were crafted according to their owners' visions by specialized coachbuilders. Precisely for this reason, the three vehicles gathered in Molsheim tell different chapters of the same story.

The Coupé Napoléon holds a special place among them. Its final form was designed by Jean Bugatti, and the car was driven by Ettore Bugatti himself. Next to it stands the Coupé de Ville Binder, and finally, the Packard Royale. Three interpretations of an idea that began in 1926.
At the Bugatti Festival, these cars aren't kept behind closed doors. First, they were presented to customers at the Château; afterward, classic car owners and festival visitors were also able to experience the three Royales.

In any case, Molsheim belongs to the Bugattis once again this weekend. Organized by the Enthousiastes Bugatti Alsace, the festival brings the brand back every year to the very streets that are closely linked to its history. In 2026, it became a journey through a century.

The current Bugatti world was also on the move. For the Petit Tour, 20 modern hyper sports cars set out on a route through Alsace. Tourbillons, Chirons, and Veyrons made their way along wine routes, through forest paths, and over mountain roads, passing places that evoked specific eras in the brand's history. From the YONA Hotel in Obernai, the tour led, among other stops, to the Maison Cattin winery and the Domaine Haslach. In the evening, the group returned to Molsheim for a 1920s-style dinner with the three Royale models serving as a backdrop.

vitra.
Mathes

Drivers Lounge
MOTORWORLD MALLORCA

WELCOME

MEMBERS

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 Loungeencontrarás modernos espacios de negocios y coworking, perfectos para quienes buscan trabajar con concentración en un entornoprivado, 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 perfectapara 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

Drivers Lounge
MOTORWORLD MALLORCA

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!

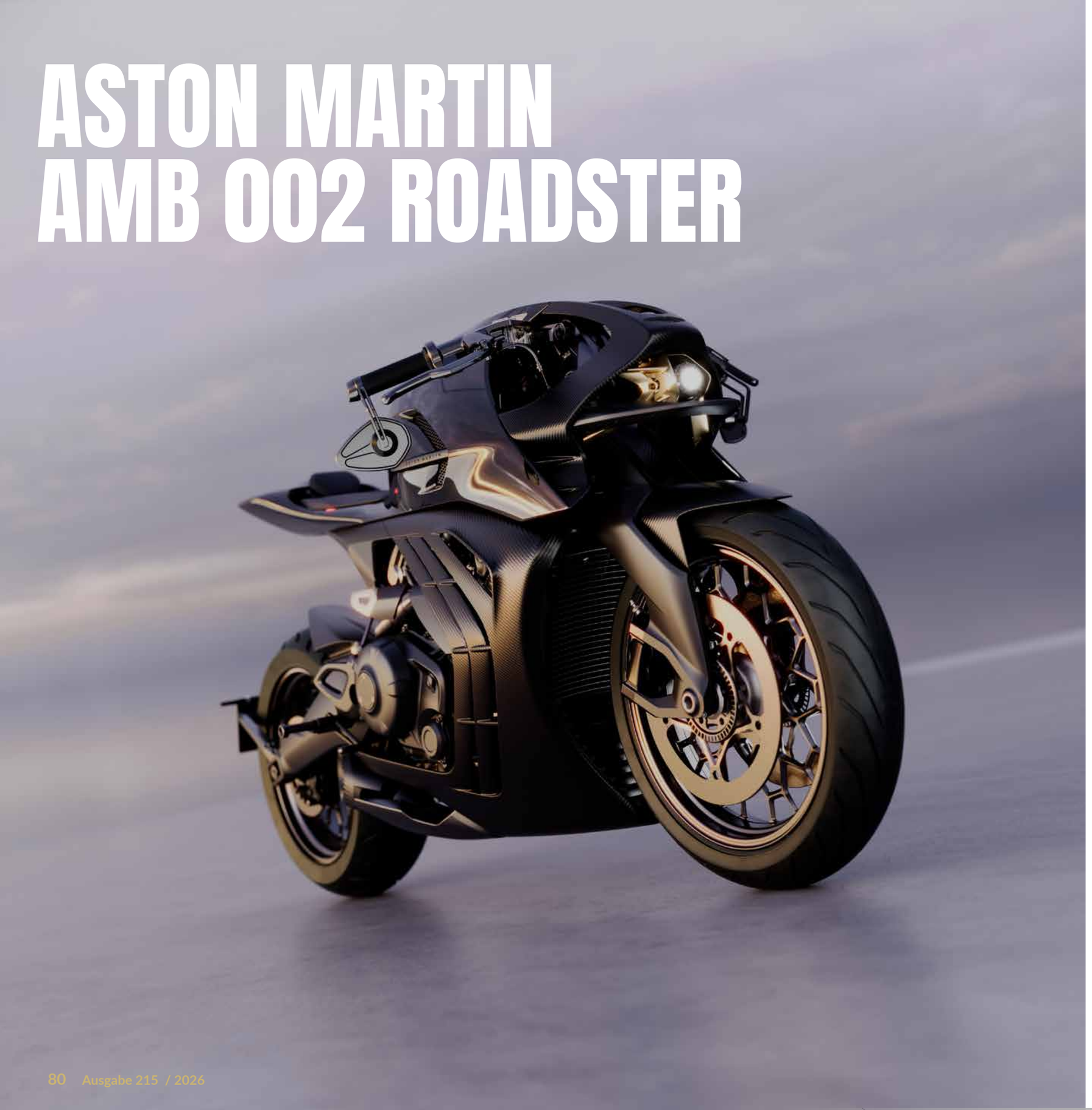
SCAN ME!

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

Stand 9/2025

MOTORWORLD

ASTON MARTIN AMB 002 ROADSTER



130 PS, 190 Kilogramm und ein V-Twin mit 1.083 Kubikzentimetern: Die AMB 002 Roadster übersetzt die Zusammenarbeit von Aston Martin und Brough Superior erstmals auf die öffentliche Straße. Nach AMB 001 und AMB 001 Pro, die ausschließlich für die Rennstrecke gedacht waren, bekommt das gemeinsame Motorradprojekt nun ein Kennzeichen. Gebaut werden 300 Exemplare, die ersten Auslieferungen sind für das dritte Quartal 2027 vorgesehen.
Optisch hält sich die AMB 002 nicht lange mit klassischen Motorradkonventionen auf. Die Proportionen sind kompakt, die Masse scheint weit nach vorne geschoben, Tank und Verkleidung gehen beinahe skulptural ineinander über. Carbon bestimmt große Teile der sichtbaren Karosserie. Seitliche Öffnungen übernehmen die Kühlung, während extrem filigrane Spiegelhalter die technische Leichtigkeit des Entwurfs unterstreichen.
Dabei lässt Aston Martin seine automobile Herkunft ziemlich unverhohlen durchscheinen. Der bekannte Side-Strake wird zum Bestandteil der Motorradverkleidung und zieht sich bis zum Scheinwerfer. Zwei ovale Auspuffendrohre greifen Details von Vanquish, DB12 S und DBX S auf, die Gestaltung der Rückleuchten wiederum erinnert an Vulcan, Valkyrie und Valhalla. Keyless-Funktion, beleuchteter Startknopf und handgearbeitetes Leder bringen schließlich jene Portion britischen Luxus ins Spiel, die man in Gaydon für unverzichtbar hält.

130 PS, 190 kilograms, and a 1,083 cubic centimeter V-twin: The AMB 002 Roadster brings the collaboration between Aston Martin and Brough Superior to public roads for the first time. Following the AMB 001 and AMB 001 Pro, which were designed exclusively for the racetrack, this joint motorcycle project is now road-legal. A total of 300 units will be built, with the first deliveries scheduled for the third quarter of 2027.
Visually, the AMB 002 doesn't dwell on classic motorcycle conventions. The proportions are compact, the center of mass appears shifted far forward, and the fuel tank and fairing merge almost sculpturally. Carbon fiber dominates large portions of the visible bodywork. Side vents handle cooling, while extremely delicate mirror mounts underscore the design's technical lightness.
At the same time, Aston Martin lets its automotive heritage shine through quite unabashedly. The iconic side strake becomes an integral part of the motorcycle's fairing and extends all the way to the headlight. Two oval exhaust tips echo details from the Vanquish, DB12 S, and DBX S, while the design of the taillights is reminiscent of the Vulcan, Valkyrie, and Valhalla. Finally, keyless entry, an illuminated start button, and handcrafted leather bring that touch of British luxury that Gaydon considers indispensable.

Unter dem Carbon wird es technisch interessant. Der wassergekühlte 1.083-Kubik-V2 leistet 130 PS und liefert 110 Newtonmeter Drehmoment. Entwickelt, gefertigt und montiert wird das Triebwerk bei Brough Superior in Toulouse. Die Motorgehäuse entstehen CNC-gefräst aus massiven Aluminiumblöcken, wobei Material nur dort verbleibt, wo es strukturell benötigt wird.
Noch konsequenter wird es beim Rahmen. Seine zentrale Struktur besteht aus Titan und wird ebenfalls aus dem Vollen gefräst. Gerade einmal fünf Kilogramm soll diese Konstruktion wiegen. Gemeinsam mit Carbon-Tank und Carbon-Verkleidung hilft sie dabei, den Schwerpunkt niedrig zu halten und eine Gewichtsverteilung von 50:50 zu erreichen. Fahrfertig bringt die AMB 002 lediglich 190 Kilogramm auf die Waage.
Auch vorne folgt Brough Superior einem eigenen Weg. Statt einer klassischen Teleskopgabel arbeitet dort eine Doppelquerlenker-Konstruktion nach dem Fior-Prinzip. Lenk- und Bremskräfte werden dabei voneinander getrennt, wodurch sich die Geometrie beim Bremsen weniger stark verändert. Das System wurde aus der AMB 001 Pro weiterentwickelt und soll gerade beim harten Anbremsen sowie in Schräglage für Ruhe am Vorderrad sorgen.

Things get technically interesting beneath the carbon fiber. The water-cooled 1,083-cubic-V2 engine produces 130 PS and delivers 110 Newton-meters of torque. The engine is developed, manufactured, and assembled at Brough Superior in Toulouse. The engine cases are CNC-milled from solid aluminum blocks, with material retained only where structurally necessary.
The frame takes this approach even further. Its central structure is made of titanium and is also milled from solid stock. This construction is said to weigh just five kilograms. Together with the carbon fiber fuel tank and carbon fiber fairing, it helps keep the center of gravity low and achieve a 50:50 weight distribution. Ready to ride, the AMB 002 weighs just 190 kilograms.
Brough Superior also takes its own approach at the front. Instead of a classic telescopic fork, it features a double-wishbone design based on the Fior principle. Steering and braking forces are isolated from one another, which means the geometry changes less significantly during braking. The system was further developed from the AMB 001 Pro and is designed to ensure stability at the front wheel, especially during hard braking and when leaning into a turn.

Entscheidend ist allerdings, dass die AMB 002 nicht als Rennmotorrad mit nachträglich montiertem Nummernschild gedacht ist. Motorcharakteristik, Sitzposition und Fahrwerk wurden für die Straße entwickelt. Der V2 konzentriert sich deshalb auf kräftigen Durchzug im unteren und mittleren Drehzahlbereich, während die aufrechte Sitzposition Übersicht und Kontrolle schaffen soll.
Damit bekommt die Kooperation zwischen Aston Martin und Brough Superior eine neue Richtung. Die AMB 001 von 2019 und die spätere AMB 001 Pro waren exklusive Spielzeuge für den Circuit. Die AMB 002 darf morgens aus der Garage rollen und tatsächlich irgendwohin fahren.
Natürlich bleibt die Sache exklusiv. 300 Motorräder entstehen in Handarbeit.

Crucially, however, the AMB 002 is not intended to be a race bike with a retrofitted license plate. The engine characteristics, riding position, and chassis were developed for the road. The V2 engine therefore focuses on strong torque in the low and mid-range, while the upright riding position is designed to provide visibility and control.
This marks a new direction for the collaboration between Aston Martin and Brough Superior. The 2019 AMB 001 and the later AMB 001 Pro were exclusive toys for the track. The AMB 002 can roll out of the garage in the morning and actually ride somewhere.
Of course, it remains an exclusive offering. 300 motorcycles will be handcrafted.

RÜCKKEHR DES BRM P351

Der BRM P351 steht wieder auf seinen Rädern, trägt wieder ein geschlossenes Cockpit und hinter dem Fahrer arbeitet erneut jener 3,5-Liter-V12, mit dem der britische Gruppe-C-Prototyp 1992 in Le Mans antrat. 34 Jahre nach seinem Renndebüt in Silverstone hat British Racing Motors den einzigen gebauten P351 vollständig in seinen damaligen Zustand zurückversetzt. Und er soll nicht im Museum verschwinden, sondern wieder Rennen fahren.
Der P351 entstand für die Sportwagen-Weltmeisterschaft 1992, als die Gruppe C bereits in ihrer letzten Phase angekommen war. Ein Carbon-Composite-Monocoque bildete die Basis, dazu kam ein frei saugender BRM-V12 mit 3,5 Litern Hubraum. In Le Mans erreichte der Wagen während des Qualifyings auf der Mulsanne-Geraden 216 mph, rund 348 km/h. Damit bewegte sich der BRM auf dem Geschwindigkeitsniveau der damaligen Werksprototypen von Peugeot und Toyota.

The BRM P351 is back on its wheels, once again features a closed cockpit, and behind the driver is the same 3.5-liter V12 that powered the British Group C prototype at Le Mans in 1992. Thirty-four years after its racing debut at Silverstone, British Racing Motors has fully restored the only P351 ever built to its original condition. And it's not destined for a museum—it's set to race again.
The P351 was developed for the 1992 World Sportscar Championship, when Group C was already in its final phase. A carbon-composite monocoque formed the basis, paired with a naturally aspirated BRM V12 with a 3.5-liter displacement. At Le Mans, the car reached 216 mph—about 348 km/h—on the Mulsanne Straight during qualifying. This put the BRM on par with the speeds of the Peugeot and Toyota factory prototypes of the time.

Die Karriere des P351 verlief allerdings anders als geplant. Nach seiner ursprünglichen Gruppe-C-Zeit wurde das Auto in den 1990er-Jahren erheblich verändert. Das Dach verschwand, aus dem geschlossenen Prototyp wurde der offene BRM P301 und anstelle des V12 arbeitete fortan ein Nissan-V6 mit Biturbo-Aufladung im Heck.
Ende 2024 holte BRM das Auto zurück und übergab es Ian Dawson und Dawson Racing. Dawson kannte den Wagen bereits aus dessen späterer Phase bei Pacific Racing. Nun bestand seine Aufgabe darin, die vergangenen Umbauten wieder rückgängig zu machen.
Das bedeutete deutlich mehr als eine klassische Restaurierung. Der originale V12 und das ursprüngliche Getriebe wurden vollständig neu aufgebaut. Für das nicht mehr vorhandene Cockpitdach griff das Team auf historische Unterlagen und zeitgenössische Fotografien zurück und rekonstruierte die geschlossene Karosserieform. Heute präsentiert sich der P351 wieder in seiner Le-Mans-Spezifikation von 1992. Betrieben wird der Zwölfzylinder inzwischen mit nachhaltigem Kraftstoff.
Für seine Rückkehr nach Silverstone stellte BRM dem P351 einen ziemlich interessanten Verwandten zur Seite: den P15 V16 Chassis IV von 1949. Der P15 markiert den Beginn der BRM-Renngeschichte und trägt einen aufgeladenen 1,5-Liter-V16. Der P351 steht mehr als vier Jahrzehnte später am anderen Ende dieser Entwicklung – Carbon statt klassischem Rohrrahmen, Gruppe C statt Formel 1, V12 statt V16.

The P351's career, however, unfolded differently than planned. After its initial Group C era, the car underwent significant modifications in the 1990s. The roof was removed, transforming the closed-top prototype into the open-top BRM P301, and the V12 was replaced by a twin-turbocharged Nissan V6 mounted in the rear.
At the end of 2024, BRM retrieved the car and handed it over to Ian Dawson and Dawson Racing. Dawson was already familiar with the car from its later stint at Pacific Racing. His task now was to reverse the previous modifications.
This involved much more than a traditional restoration. The original V12 and the original transmission were completely rebuilt. To replace the missing cockpit roof, the team drew on historical documents and contemporary photographs to reconstruct the closed body style. Today, the P351 is once again presented in its 1992 Le Mans specification. The twelve-cylinder engine now runs on sustainable fuel.
For its return to Silverstone, BRM paired the P351 with a rather interesting relative: the 1949 P15 V16 Chassis IV. The P15 marks the beginning of BRM's racing history and is powered by a supercharged 1.5-liter V16. More than four decades later, the P351 stands at the other end of this evolution—carbon fiber instead of a classic tubular frame, Group C instead of Formula 1, V12 instead of V16.

Dazwischen liegt eine Motorsportgeschichte, zu der 17 Formel-1-WM-Laufsiege sowie die Fahrer- und Konstrukteurs-Weltmeisterschaft von 1962 mit Graham Hill gehören. BRM engagierte sich darüber hinaus bei Sportwagen, im Langstreckensport, Can-Am, Rallyes und in Le Mans. Selbst das Rover-BRM-Gasturbinenprojekt der 1960er-Jahre gehört dazu.
Heute befindet sich BRM weiterhin im Besitz der Familie Owen. Unter dem Programm „Re-Awakening" werden historische Rennwagen nicht lediglich restauriert, sondern wieder fahrbereit gemacht und eingesetzt.
Beim P351 folgt deshalb nach der Werkstatt die Boxengasse. Ein erster Testtag ist noch für dieses Jahr vorgesehen, anschließend soll der V12-Prototyp wieder in den historischen Wettbewerb zurückkehren.

In between lies a motorsports history that includes 17 Formula 1 World Championship race victories as well as the 1962 Drivers' and Constructors' World Championships won by Graham Hill. BRM was also active in sports car racing, endurance racing, Can-Am, rallies, and at Le Mans. Even the Rover-BRM gas turbine project of the 1960s is part of this legacy.
Today, BRM remains in the ownership of the Owen family. Under the "Re-Awakening" program, historic race cars are not merely restored but made roadworthy again and put back into competition.
For the P351, therefore, the workshop is followed by the pit lane. An initial test day is scheduled for later this year, after which the V12 prototype is set to return to historic racing.

BREAKFAST CLUB

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.

ROLLS ROYCE HUMMINGBIRD

53 winzige Teile formen einen Kolibri. Perlmutt trifft auf Abalone, jene schillernde Innenseite der Seeohr-Muschel, deren Blau- und Grüntöne sich mit jedem Wechsel des Lichts verändern. Im Phantom Hummingbird verarbeitet Rolls-Royce dieses Material erstmals als Intarsie in einem Automobil. Entstanden ist der Phantom Extended als private Auftragsarbeit und als persönliche Hommage eines Kunden an seine Frau.
Das Thema zieht sich konsequent durch den Innenraum. Auf jedem der beiden ausklappbaren Picnic Tables im Fond fliegt ein Kolibri, zusammengesetzt aus jeweils 53 einzelnen Elementen aus Abalone und Perlmutt. Allein die Flügel bestehen aus 18 Teilen. Zwischen den Rücksitzen setzt sich die Idee auf dem sogenannten Waterfall Panel fort. Dort entsteht aus 84 Einzelteilen ein botanisches Motiv.
Was dekorativ leicht wirkt, entwickelte sich handwerklich zur Geduldsprobe. Abalone ist dünn, spröde und wenig tolerant gegenüber Fehlern. Mehr als neun Monate beschäftigten sich Designer, Ingenieure und Handwerker damit, eine geeignete Verarbeitungstechnik zu entwickeln. Sechs Versuche waren nötig, bis Materialstärke, Schnitt und Einbettung funktionierten.

53 tiny pieces come together to form a hummingbird. Mother-of-pearl meets abalone—that iridescent inner surface of the abalone shell, whose shades of blue and green shift with every change in light. In the Phantom Hummingbird, Rolls-Royce has used this material for the first time as an inlay in an automobile. The result is the Phantom Extended, created as a private commission and as a personal tribute from a client to his wife.
The theme runs consistently throughout the interior. On each of the two fold-out picnic tables in the rear, a hummingbird takes flight, each composed of 53 individual elements made of abalone and mother-of-pearl. The wings alone consist of 18 parts. Between the rear seats, the theme continues on the so-called "Waterfall Panel," where 84 individual pieces form a botanical motif.
What appears deceptively simple from a decorative standpoint proved to be a test of patience from a craftsmanship perspective. Abalone is thin, brittle, and leaves little room for error. Designers, engineers, and craftsmen spent more than nine months developing a suitable processing technique. It took six attempts before the material thickness, cut, and inlay were just right.

Selbst der Laser erledigt dabei nur die Vorarbeit. Jedes Element wird zunächst 0,06 Millimeter größer ausgeschnitten, um den Materialverlust an der Schnittkante auszugleichen. Anschließend beginnt Handarbeit. Die einzelnen Stücke werden gefeilt und so lange angepasst, bis die Kanten ohne sichtbare Fuge aufeinandertreffen. Besonders bei den Flügeln des Kolibris lässt sich die endgültige Passform nur von Hand herstellen. Für die Fertigstellung der beiden Picnic Tables und des Waterfall Panels kamen nach Zuschnitt und Anpassung noch einmal insgesamt 45 Arbeitsstunden zusammen.

Als Hintergrund dient Maserholz vom Eschen-Ahorn, ergänzt durch Silver Birch in den Motiven der Picnic Tables. Das dafür verwendete Holz stammt aus einem einzigen ausgewählten Stamm, dessen Maserung gezielt auf die Komposition abgestimmt wurde.

Die Farbwelt bleibt entsprechend ruhig. Creme Light Leder wird mit Moccasin- und Tan-Akzenten kombiniert, darunter liegen Teppiche in Seashell. Darüber spannt sich der Starlight Headliner mit seinem typischen Sternenhimmel.

Außen wird das Thema deutlich sichtbarer. Der untere Karosseriebereich trägt Wildberry, darüber liegt White Sands. Eine von Hand gezogene Coachline trennt beide Farben – und genau dort taucht der Kolibri erneut auf, diesmal handgemalt und über die Flanke des Phantom fliegend.

Der Phantom Hummingbird erzählt damit weniger über Motorleistung oder Fahrleistungen als über eine andere Disziplin: die Übersetzung einer persönlichen Idee in Material.

Muschel, Perlmutt, Holz, Leder und Lack werden zu Bestandteilen einer Geschichte, die nur für einen einzigen Besitzer gedacht ist.

Und ausgerechnet ein Vogel, der kaum stillstehen kann, findet seinen Platz in einem Phantom.

Even the laser only handles the preliminary work. Each element is first cut 0.06 millimeters larger to compensate for material loss at the cut edge. Then the handwork begins. The individual pieces are filed and adjusted until the edges meet without a visible seam. Especially with the hummingbird's wings, the final fit can only be achieved by hand. After cutting and adjustment, a total of 45 additional working hours were required to complete the two Picnic Tables and the Waterfall Panel.

The background features ash-maple burl wood, complemented by silver birch in the motifs of the Picnic Tables. The wood used for this comes from a single, carefully selected log, whose grain was specifically matched to the composition.

The color scheme remains correspondingly subdued. Cream Light leather is combined with moccasin and tan accents, with Seashell carpets beneath. Above it stretches the Starlight Headliner with its signature starry sky.

On the exterior, the theme becomes much more visible. The lower body section features Wildberry, with White Sands above it. A hand-painted coachline separates the two colors—and that's exactly where the hummingbird reappears, this time hand-painted and flying across the Phantom's flank.

The Phantom Hummingbird thus says less about engine power or performance than about another discipline: the translation of a personal idea into material form.

Shell, mother-of-pearl, wood, leather, and lacquer become components of a story intended for a single owner.

And of all things, a bird that can barely stay still finds its place in a Phantom.

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 DEKRA

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

Allianz · SONAX · DEKRA · VIEROL · IWC SCHAFFHAUSEN · Laureus · FIVA

Anzeige

NEUER STANDORT, NEUER TERMIN, TRADITIONELLE ZUSAMMENARBEIT: IM 50. JAHR SEINES BESTEHENS FREUT SICH DER DEUVET BUNDESVERBAND OLDTIMER-YOUNGTIMER E.V. AUF DIE TECHNO CLASSICA SALON IN DORTMUND VOM 24. BIS ZUM 27. SEPTEMBER

Willkommen in Dortmund! Nach 35 Jahren Techno Classica in Essen im Frühjahr jetzt in Dortmund im Spätsommer. Die traditionelle Zusammenarbeit des DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. mit dem Veranstalter S.I.H.A. geht aber natürlich in die nächste Runde. Vom 24. bis zum 27. September erwartet der DEUVET viele Besucher und Freunde der historischen Mobilität auf seinem Stand 3 B 31 in Halle 3 des Dortmunder Messegeländes.

Der DEUVET ist wieder wichtiger Bestandteil der Techno Classica. Von der Eröffnungsveranstaltung und Pressekonferenz über die Vorstellung des Jubiläumsbuchs zum 50. Geburtstag des DEUVET bis zu einer sehenswerten Sonderausstellung von Fahrzeugen aus der Geschichte der Fa. Karmann in Osnabrück ist der Bundesverband in Dortmund aktiv.

Auf dem 260 m² großen Stand in Halle 3 werden drei DEUVET Mitgliedsclubs, die Jaguar Association Germany, der Mercedes /8 Club und der Renault Oldie Club vertreten sein. Zur Karmann Sonderausstellung wird es eine durch Classic Analytics unterstützte Broschüre geben.

Das im Motorbuch-Verlag erscheinende Buch zur Geschichte des Verbands und der Entwicklung der historischen Mobilität mit dem Titel

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

Welcome to MOTORWORLD open daily, free entry

Be the MOTOR
change the WORLD

STUTTGART KÖLN MÜNCHEN BERLIN RÜSSELSHEIM HERTEN METZINGEN ZÜRICH MALLORCA BULGARIA

Allianz SONAX DEKRA VIEROL IWC SCHAFFHAUSEN Laureus PIVA