

MOTORWORLD

B U L L E T I N

Edition 112 / 23. Oktober 2020

112



HISTORY SPEED LIFESTYLE



MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG



42



10



104



28



72



56



66



92

INHALT CONTENT

IMPRESSUM IMPRINT

GRÜNES LICHT FÜR RÜSSELSHEIM GREEN LIGHT FOR RÜSSELSHEIM

Die Stadt Rüsselsheim hat nun für die weitere Entwicklung des Geländes des Opel-Altwerkes in Rüsselsheim grünes Licht gegeben. Damit wird auf dem 65.000 qm großen Grundstück in den kommenden Jahren ein lebendiges und für jeden zugängliches Stadtviertel entwickelt, das in Deutschland einzigartig ist und viel „Raum für mobile Leidenschaft“ bietet.

The city of Rüsselsheim has now given the green light for the further development of the site of the old Opel factory in Rüsselsheim. Over the coming years, a vibrant and publicly accessible district will be developed on the site covering 65,000 square metres, which is unique in Germany and offers a lot of „space for mobile passion“.

4

MOTORWORLD Bulletin
„History Speed Lifestyle“

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

Handelsregister des Kantons St. Gallen
UID: CHE-430.224.658

Production:
Classic-Media-Group Munich

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

Ressortleitung / Redaktion Motorworld
Sybille Bayer
Wiebke Deggau
Maren Adrian

Erscheinungsweise:
Dreiwöchentlich
Auflage: 30.000
ISSN 2198-3291

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

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

EIN STANDORT MIT HISTORIE A LOCATION WITH HISTORY

Der historische und zentral gelegene Standort der Motorworld München im Münchner Stadtteil Freimann kann auf eine spannende Geschichte zurückblicken: Schon vor knapp 100 Jahren spielte das Thema Mobilität auf dem rund 83 Hektar großen Areal eine bedeutende Rolle. Tausende Lokomotiven wurden im ehemaligen Bahnausbesserungswerk seit den 1920ern gewartet und instandgesetzt. Heute stehen mehrere auf dem Gelände befindliche Gebäude unter Denkmalschutz, darunter die riesige Lokhalle, der über 40 Meter hohe Wasserturm sowie die ehemalige Kesselschmiede, die heutige Eventhalle Zenith.

The historical and centrally situated location of the Motorworld München in the Freimann district of Munich can look back on a fascinating history. As long as 100 years ago, the theme of mobility played an important role on the site, which covers 83 hectares. Since the 1920s, thousands of locomotives have been serviced and repaired in the former railway repair shop. Today, several buildings on the site are listed as historical monuments, among them the huge locomotive hall, the over 40-metre-high water tower, and the former boiler forge, which is now the Zenith event hall.

20

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

MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG.

GRÜNES LICHT FÜR RÜSSELSHEIM

GREEN LIGHT FOR RÜSSELSHEIM

Die Stadt Rüsselsheim hat nun für die weitere Entwicklung des Geländes des Opel-Altwerkes in Rüsselsheim grünes Licht gegeben. Damit wird auf dem 65.000 qm großen Grundstück in den kommenden Jahren ein lebendiges und für jeden zugängliches Stadtviertel entwickelt, das in Deutschland einzigartig ist und viel „Raum für mobile Leidenschaft“ bietet.

The city of Rüsselsheim has now given the green light for the further development of the site of the old Opel factory in Rüsselsheim. Over the coming years, a vibrant and publicly accessible district will be developed on the site covering 65,000 square metres, which is unique in Germany and offers a lot of „space for mobile passion“.



Treffpunkt für Menschen mit Leidenschaft für Mobilität

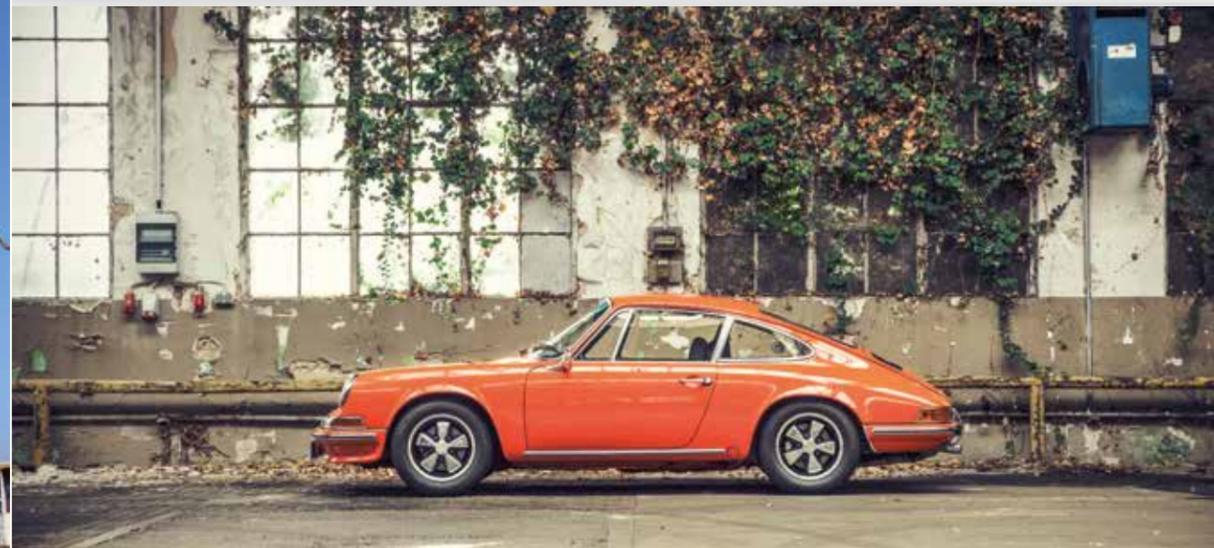
Herzstück des wiederbelebten Areals wird die Motorworld Manufaktur Rüsselsheim/Rhein-Main. Sie wird Glas-Einstellboxen für Liebhaberfahrzeuge, Handel, Werkstätten sowie Dienstleister rund um die hochwertige und klassische Mobilität auf zwei und vier Rädern umfassen. Darüber hinaus sind attraktive Räume für Events und Tagungen geplant.

Insgesamt wird auf einer Bruttogeschossfläche von über 100.000 qm auf dem Gelände eine Vielfalt an Unternehmen angesiedelt – über Handel, Handwerk, Szene-Spezialisten und Dienstleister bis hin zu einem Themenhotel sowie Gastronomie inklusive diversen kulturellen Angeboten. Das Areal inklusive der Motorworld Manufaktur wird frei zugänglich sein und mit der Fußgängerzone der Innenstadt verzahnt. Wohnraum, Büros und Co-Working-Spaces runden das Konzept ab. Die meisten teils denkmalgeschützten Gebäude sollen erhalten bleiben.

Meeting place for people with a passion for mobility

The centrepiece of the revitalised area will be Motorworld Manufaktur Rüsselsheim/Rhein-Main. On offer will be glass boxes, retail outlets, workshops and service providers devoted to premium quality and classic mobility on two and four wheels. Appealing facilities for events and conferences are also planned.

A broad range of companies – from retailers, handicraft firms, scene specialists and service providers, through to a theme hotel and eateries with diverse cultural offerings – will be moving into the location with its gross floor space of 100,000 square metres. The entire site including Motorworld Manufaktur will be readily accessible and intermeshed with the pedestrian zone in the city centre. Housing, offices and co-working spaces round off the concept. Most of the in part listed buildings are to be preserved.





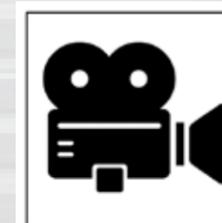
Perfekte Lage im Rhein-Main-Gebiet

Der Standort liegt perfekt im Herzen von Hessen, inmitten des Rhein-Main-Gebietes, zwischen Frankfurt, Wiesbaden und Mainz. S-Bahn und Bahnhof befinden sich direkt gegenüber. Zum Frankfurt Airport sind es ca. 15 Min. mit dem PKW, per S-Bahn ca. 12 Min. Frankfurt Messe/City erreicht man in ca. 20 Min. mit PKW oder S-Bahn. Ca. 1.200 PKW-Stellplätze sollen zur Verfügung stehen, ein Parkhaus ist ebenfalls in Planung.

Weitere Informationen:
www.motorworld.de/ruesselsheim/

Klicken Sie das Symbol um das Video zu sehen.

Tap the symbol to see the video



Perfect location in the Rhine-Main region

The location is perfectly situated in the heart of Hesse, right in the middle of the Rhine-Main region between Frankfurt, Wiesbaden and Mainz. Suburban and main line rail services stop directly opposite. Frankfurt Airport is about 15 minutes away by car or around 12 minutes by suburban railway, while the Frankfurt Messe/City district can be reached in roughly 20 minutes by car or suburban rail. Around 1200 parking spaces are to be made available, while a multi-storey car park is also planned.

Further information:
www.motorworld.de/ruesselsheim/

ESTORIL CLASSICS

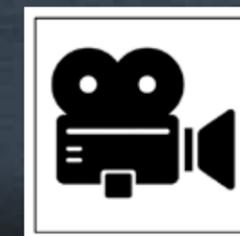
„Après la pluie vient le beau temps“ (Die Ruhe nach dem Sturm) – dieses französische Sprichwort war bei der Estoril Classics 2020 in aller Munde. Und trotz beispiellos schwierigen Zeiten ist es dem Team von Peter Auto gelungen, alle Veranstaltungen der zweiten Jahreshälfte durchzuführen und auf der großartigen Rennstrecke von Estoril zu beenden. Ein Sieg für alle. Dieses Treffen schließt somit die Saison vor der Wiederaufnahme im März 2021 ab.

“Après la pluie vient le beau temps,” (The calm after the storm) was the French proverb in everybody's mind today. After a difficult period for motor sport, whether historic or modern, the Peter Auto teams managed to put on all the events scheduled for the second half of 2020 and finished the year in blazing sunshine on the lovely Estoril circuit – a victory for one and all! This meeting brought down the curtain on the current season in anticipation of a restart in March 2021.



Klicken Sie das Symbol um das Video zu sehen.

Tap the symbol to see the video



FOTOS: Peter Auto

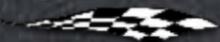


Zusammenfassung der Rennen
The Greatest's Trophy – 35 Minuten

Die schönen Autos im Klassement The Greatest's Trophy kamen auf die Rennstrecke von Estoril, wo er Wettbewerb um die Titel der Peter Auto-Serie entschieden wurde. Der Bizzarrini mit der Startnummer 68 und der Maserati T61 mit der Startnummer 61 fuhren mit allen Mitteln um den ersten Platz. Der Bizzarrini setzte sich an die Spitze und holte dabei einen Rückstand von 36,443 Sekunden auf den Maserati von Guillermo Fierro auf.

Summary of the races
The Greatest's Trophy – 35 minutes

The beautiful cars in the The Greatest's Trophy grid were back, this time on the Estoril circuit where the outcome of the battles for the titles in the series by Peter Auto would be decided. The #68 Bizzarrini and the #61 Maserati T61 went at it hammer and tongs for first place with the Bizzarrini coming out on top as it opened up a gap of 36.443 seconds over the Maserati driven by Guillermo Fierro.





Group C Racing

Der Nissan R90 CK von Pierre-Alain France nahm die Verfolgung auf, obwohl er 55,334 Sekunden hinter der #82 Michel Lecourt-Raymond Narac im Porsche 962C lag. Das japanische Auto konnte die Lücke nicht schließen, belegte aber den wohlverdienten zweiten Platz.

Sixties' Endurance & 2.0 Liter Cup – Das letzte Rennen des Tages (am Abend). Nach zwei Stunden Wettkampf entschied nur ein Sekundenbruchteil über den Sieg – und der Platz auf der obersten Stufe des Podiums ging an Erwin France und Pierre-Alain France in ihrem #70 Cobra Daytona.

Classic Endurance Racing 1

Classic Endurance I hatte an diesem Wochenende nur ein Rennen. David Hart in seinem Lola T70 MkIII mit der Startnummer 34, der beim vorhergehenden Meeting siegreich war, stand auf dem zweiten Startplatz und sobald die Meute losgelassen wurde, schoss er sofort in Führung – und gewann mit riesigem Vorsprung.

Group C Racing

The Pierre-Alain France's Nissan R90 CK took up the chase although it was 55.334 seconds behind #82 Michel Lecourt-Raymond Narac in their Porsche 962C. The Japanese car failed to close the gap, but finished in a well-deserved second place.

Sixties' Endurance & 2.0 Liter Cup

The last race of the day (held in the evening). Finally, after two hours racing only a split second decided victory – Wow! – and the place on the topmost step of the podium went to Erwin France and Pierre-Alain France in their #70 Cobra Daytona.

Classic Endurance Racing 1

Classic Endurance I had only one race this weekend. David Hart in his #34 Lola T70 MkIII, victorious at the previous meeting, was in second place on the grid and as soon as the pack was unleashed he shot into the lead. With less than nine minutes to go to the chequered flag he won the race.





VERSICHERN SIE IHREN
OLDTIMER DORT,
**WO MAN IHRE
LEIDENSCHAFT
VERSTEHT**

Die Allianz Oldtimerversicherung

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

Mehr unter allianz.de/oldtimer

Allianz 



Classic Endurance Racing 2

Als die Autos in der Startaufstellung standen, belegte Yves Scemama in seinem TOJ SC304 mit der Startnummer 52 die Pole-Position. Den letzten Platz belegte Philippe Scemama (Sieger der Monza Historic) im Lola T600 mit der Startnummer 600, da er im Qualifying am Vortag keine ganze Runde zurücklegen konnte. Die Streckenposten schwenkten die grünen Flaggen und der Lola T600 mit der Startnummer 600 startete wie vom Blitz getroffen. In weniger als zwei Runden fuhr Philippe Scemama auf den zweiten Platz und forderte nun seinen Bruder Yves heraus. Nur 4,338 Sekunden trennten die beiden Fahrer. Obwohl Philippe die Führung anstrebte, musste er sich vor seinen Verfolgern schützen, denn Francisco Lara Resende im Chevron B 36 mit der Startnummer 126 hatte nur ein Ziel – ihn zu überholen. Kein Spielraum für Fehler.

Classic Endurance Racing 2

When the cars lined up on the grid Yves Scemama in his #52 TOJ SC304 was on pole. In last place was Philippe Scemama (winner of the race at Monza Historic) in the #600 Lola T600 as he was unable to cover a full lap in qualifying the day before. The track marshals waved the green flags and the #600 Lola made a lightning start. In less than two laps Philippe Scemama was up into second place and challenging his brother, Yves. Only 4.338 seconds separated the two drivers. Although Philippe was gunning for the lead he had to protect himself from his pursuers as Francisco Lara Resende in the #126 Chevron B 36 had but a single aim – to overtake him. The former had no room for mistakes.

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



18. - 20. JUNI 2021

MESSE FRIEDRICHSHAFEN



MARCOS GT 3-LITRE

Die Legende von Marcos ist - trotz Unterbrechungen - eine der langlebigsten im Bereich der kleinen britischen Sportwagenmarken. Sie begann 1958 in einem Pub in Hitchin. Dort trafen sich Jem March und Frank Costin und diskutierten über die Möglichkeiten des Fahrzeugbaus aus Holz.

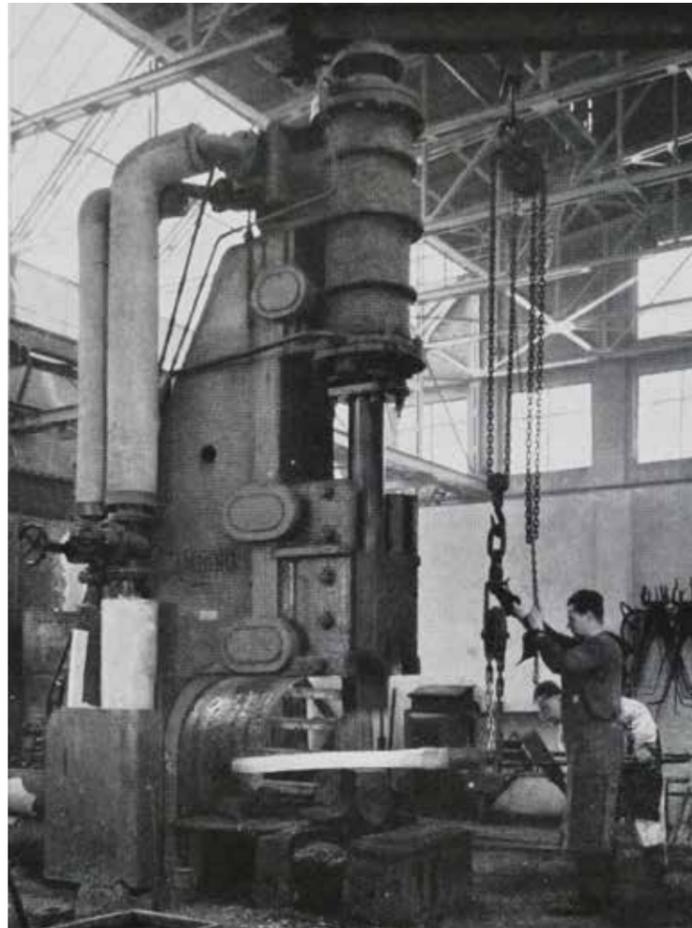
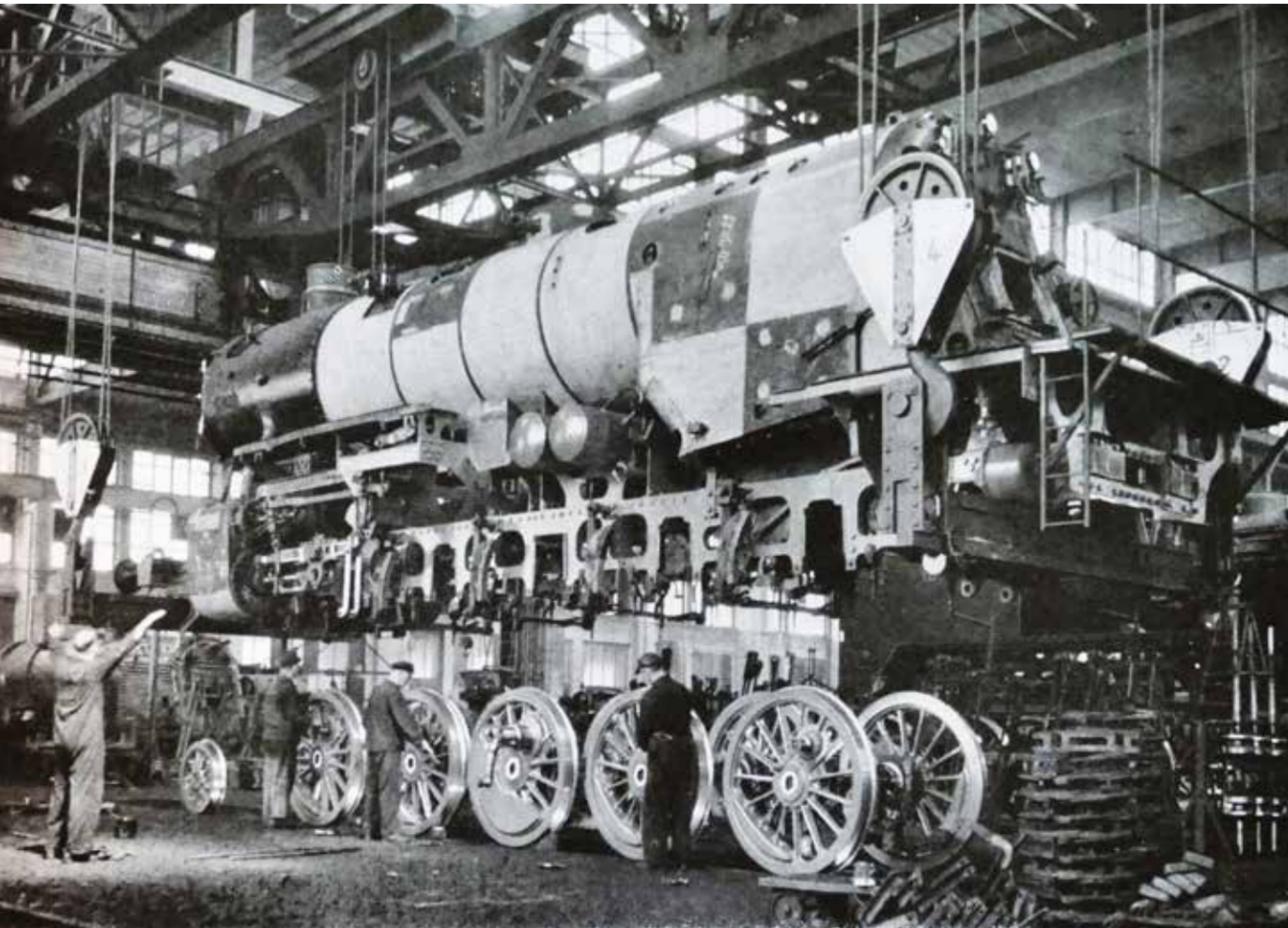
Ausgestattet ist der superflache nur 103 cm hohe Marcos GT ursprünglich mit einem serienmäßigen 1,8 Liter Volvo Motor. Aber es fanden noch viele andere Modelle ihren Weg unter die formschöne Haube. Bei unserem gezeigten Fahrzeug handelt es sich um die 3-Liter-Version mit einem Ford Essex V6 Motor mit 2978 ccm. Viel Power - was schon die Wölbung auf der Motorhaube verrät. Die Fensterheber sind elektrisch und das Armaturenbrett gepolstert. Der Wagen ist dank Holzchassis und Karosserie aus Fiberglas ein Leichtgewicht. Die Leichtbauweise ermöglicht dem Fahrzeug mit 140 PS eine Höchstgeschwindigkeit von 200 Kilometer/Stunde.

Motor	6-Zylinder-Reihen-Motor
Leistung	142 PS / 104 KW
Vmax	201 km/h
0-100 km/h	7.2 Sek
ccm	2.979 ccm
kg / Leergewicht	914 kg
Auktionspreise aktuell (je nach Historie & Zustand)	€ 20.000 - € 25.000
Baujahr	1964 - 1972

Der historische und zentral gelegene Standort der Motorworld München im Münchner Stadtteil Freimann kann auf eine spannende Geschichte zurückblicken: Schon vor knapp 100 Jahren spielte das Thema Mobilität auf dem rund 83 Hektar großen Areal eine bedeutende Rolle. Tausende Lokomotiven wurden im ehemaligen Bahnausbesserungswerk seit den 1920ern gewartet und instandgesetzt. Heute stehen mehrere auf dem Gelände befindliche Gebäude unter Denkmalschutz, darunter die riesige Lokhalle, der über 40 Meter hohe Wasserturm sowie die ehemalige Kesselschmiede, die heutige Eventhalle Zenith.

The historical and centrally situated location Motorworld München in the Freimann district of Munich can look back on a fascinating history. As long as 100 years ago, the theme of mobility played an important role on the site, which covers 83 hectares. Since the 1920s, thousands of locomotives have been serviced and repaired in the former railway repair shop. Today, several buildings on the site are listed as historical monuments, among them the huge locomotive hall, the over 40-metre-high water tower, and the former boiler forge, which is now the Zenith event hall.





Der Ursprung des Industriestandortes im Norden Münchens geht zurück auf das Jahr 1916, als die Friedrich Krupp AG dort die „Bayerischen Geschützwerke“ errichtete. Als Rüstungs- und Turbinenproduktion waren sie Teil der großen Industrialisierungswelle zu Beginn des 20. Jahrhunderts.

Die größte Stahltragwerkshalle Süddeutschlands

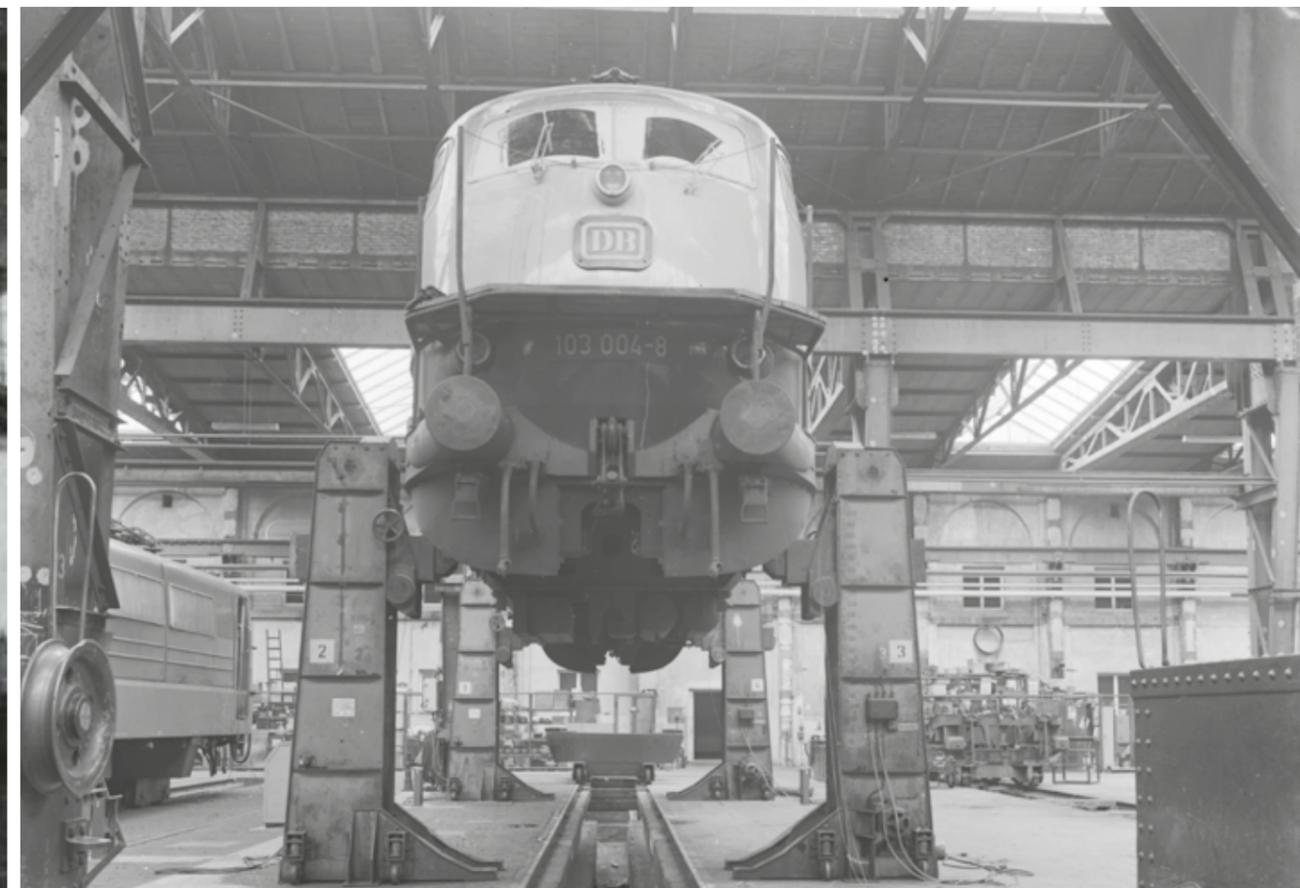
1925 erwarb die Deutsche Reichsbahn die leerstehende Liegenschaft im Münchner Norden und richtete dort in den Jahren 1927 bis 1931 ihr Ausbesserungswerk Freimann ein. In dessen Blütezeit zwischen 1932 und 1940 wurden tausende Dampf- und Elektrolokomotiven, Oberleitungstriebwagen, Güterwagen und Straßenfahrzeuge untersucht sowie instandgesetzt. Im Zuge der geplanten umfassenden Umgestaltung der Münchner Bahnanlagen erfolgte ein weiterer Ausbau der Werkstattkapazitäten. Und so wurde bis 1941/42 die Halle 24 errichtet, die mit ihren mehr als 42.000 Quadratmetern Fläche seinerzeit die größte Halle Süddeutschlands war. Sie ist das zukünftige Herzstück der Motorworld München.



The origins of this industrial site in northern Munich go back to 1916, when Friedrich Krupp AG established the „Bayerische Geschützwerke“ (Bavarian Gun Works). The works, where armaments and turbines were manufactured, were part of the huge wave of industrialisation at the beginning of the 20th century.

Largest self-supporting steel structure hall in southern Germany

In 1925, the Deutsche Reichsbahn railway company bought the vacant building in the north of Munich and operated its Freimann repair works there from 1927 to 1931. In its heyday between 1932 and 1940, thousands of steam and electric locomotives, trolley buses, goods wagons and road vehicles were inspected and repaired at the works. The capacity of the workshop was expanded during the course of the planned comprehensive restructuring of the railway facilities in Munich. By 1941/42 Hall 24 had been erected, which at the time was the largest hall in southern Germany, covering over 42,000 square metres. It is the future centrepiece of Motorworld München.



FOTOS: DB Museum Nürnberg / MOTORWORLD Group



Nach dem Zweiten Weltkrieg neigte sich die große Zeit der Dampflokomotiven dem Ende zu. Grund hierfür war die Umstellung vom Dampfbetrieb auf nur mehr elektrische Lokomotiven, wofür das Werk auch schon in den Anfängen führend war. Die letzte instandgesetzte Dampflokomotive verließ 1953 die Hallen, 1961 war es der letzte Güterwagen. Technische Neuerungen kamen in der darauffolgenden Zeit dazu: Mit dem Aufbau des Münchner S-Bahnsystems zu den Olympischen Spielen 1972 wurden die S-Bahn-Fahrzeuge der Baureihe 420 dem Ausbesserungswerk zugeordnet. 1979 wurde in Freimann die erste Drehstromlok der Baureihe 120 abgenommen und 1985 die Triebköpfe des ICE-Vorläuferzuges „InterCityExperimental“ in Betrieb genommen. Im Jahr 1995 wurde das Ausbesserungswerk geschlossen.

After the Second World War, the great era of steam locomotives came to an end. The reason for this was the switch from steam operation to more electric locomotives, for which the works were already a leader in this sector right from the early days. The last repaired steam locomotive left the workshops in 1953, and the last goods wagon in 1961. Technical innovations were added in the following years. With the development of Munich's suburban railway system for the 1972 Olympic Games, the class 420 vehicles were assigned to the repair shop. In 1979, the first three-phase AC locomotive of the 120 class was approved for service in Freimann, while the power cars of the ICE precursor train „InterCityExperimental“ were put into operation here in 1985. The repair shop was finally closed down in 1995.



Neuer Dampf in den historischen Hallen

Mit dem Start der Motorworld München Ende des Jahres wird die bayerische Landeshauptstadt um eine außergewöhnliche Attraktion reicher: Sammler, Liebhaber und Fans, aber auch Classic-Car-Investoren finden hier künftig Fahrzeuge sämtlicher Couleur – von Oldtimern über Youngtimer und Raritäten bis hin zu modernen Luxusautomobilen, Supersportwagen und Bikes.

Mit dem Einzug der Motorworld München kommt neuer Dampf in die geschichtsträchtigen Mauern. In der riesigen Lokhalle halten automobiler Handelsflächen, Oldtimer-Glasboxen, Showrooms, Shops und Werkstätten Einzug. Angesiedelt ist hier auch das exklusive Vier-Sterne-Hotel AMERON München Motorworld. Tagungsräume und Eventflächen finden in der Lokhalle ebenfalls ihren Platz. Die ansprechende Industriearchitektur, die Mitte des 20. Jahrhunderts entstanden ist, bleibt dabei komplett erhalten. Teil des Motorworld-Ensembles sind auch die in München bereits heute sehr gefragten Eventlocations Zenith und Kesselhaus sowie der sanierte und mit einem durchscheinenden Luftkissendach versehene Kohlebunker.

Mehr Informationen:
<https://motorworld.de/muenchen/>



New head of steam in the historical halls

With the opening of Motorworld München at the end of the year, the Bavarian capital will be enriched by an exceptional attraction. Collectors, enthusiasts and fans, as well as classic car investors, will in future find all kinds of vehicles here, from classic cars to classics-to-be and rarities, through to modern luxury cars, super sports cars and bikes.

With the arrival of Motorworld München, a new head of steam will be built up within the historical walls. The massive locomotive hall will soon be home to automotive retail space, glass boxes for classic cars, showrooms, shops and workshops. The exclusive four-star AMERON München Motorworld hotel is also located here. The locomotive hall also accommodates conference rooms and event areas. The attractive industrial architecture from the mid-20th century has been completely preserved. Also part of the Motorworld complex are the Zenith and Kesselhaus event locations, already very popular in Munich, as well as the renovated Kohlebunker with its translucent air cushion roof.

More information:
<https://motorworld.de/muenchen/>

Unabhängig von den Beschränkungen des Budgets und den Realitäten der Fertigung bieten Concept Cars talentierten Designern die Möglichkeit, ihre wildesten und fortschrittlichsten Ideen zu verwirklichen. In ihrer besten Form laden uns diese schillernden, künstlerischen Kreationen dazu ein, uns völlig neu auszumalen, was das Automobil sein kann. Beim RM & Sotheby's werden nun drei Ikonen verkauft.

Unconstrained by the limitations of budget and the realities of manufacturing, concept cars afford talented designers the opportunity to explore their wildest and most progressive ideas. At their best, these dazzling, artistic creations invite us to totally reimagine what the automobile can be.

AUCTION ALFA ROMEO BATMOBILES

FOTOS: RM & Sothebys

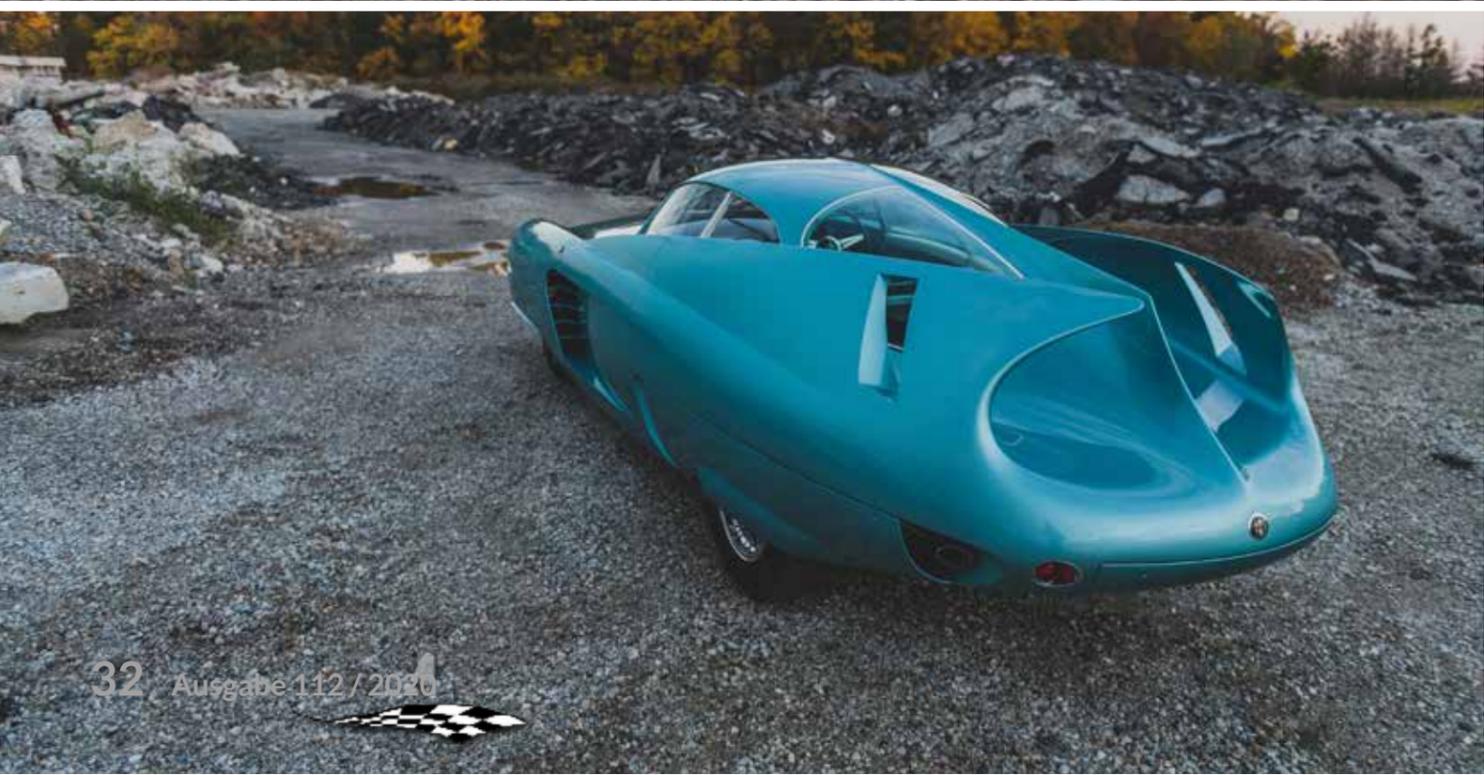




Wie in der Welt der Mode entwickelt sich auch das Automobildesign jedoch schnell weiter; es ist ungewöhnlich, ein Konzept zu finden, das auch nach Ablauf seiner Zeit im Rampenlicht noch relevant ist, ganz zu schweigen von einem Konzept, das über sechs Jahrzehnte nach seinem Debüt immer noch überzeugend ist. Noch seltener ist ein Konzept, das über seine Rolle als Designübung hinausgeht und das skulpturale Potenzial der automobilen Form verkörpert. Und wenn es um eine Trilogie von Konzepten geht, die beide Kunststücke mühelos vollbringt, gibt es nur ein spektakuläres Beispiel: Die Serie Alfa Romeo Berlina Aerodinamica Tecnica von Franco Scaglione.

As in the world of fashion, however, car design evolves quickly; it is unusual to find a concept that remains relevant after its allotted time in the spotlight comes to an end, let alone one that is still compelling over six decades after its debut. Rarer still is the concept that transcends its role as a design exercise to embody the sculptural potential of the automotive form. And when it comes to a trilogy of concepts that effortlessly achieves both feats, there is but one spectacular example: The Alfa Romeo Berlina Aerodinamica Tecnica series by Franco Scaglione.





Ob sie als das ultimative Konzert des Automobil-designs in drei Sätzen oder als das einzig wahre Automobil-Triptychon aller Zeiten gelten – nur wenige werden die Grandezza der B.A.T. 5, 7 und 9d-Konzepte bestreiten. Von der Carrozzeria Bertone in Turin, Italien, handgefertigt und 1953, 1954 bzw. 1955 eingeführt, waren diese Autos bahnbrechend in der Anwendung der Aerodynamik. Mit ihrer extravaganten Ästhetik, die gleichzeitig den Luftwiderstand für optimale Leistung minimierte, wurden die B.A.T.-Autos von Presse und Öffentlichkeit sofort mit Jubel begrüßt.

Whether considered the ultimate three-movement concerto of automobile design or the only true automotive triptych ever produced, few will contest the greatness of the B.A.T. 5, 7, and 9d concepts. Hand-built by the storied Carrozzeria Bertone of Turin, Italy and introduced in 1953, 1954, and 1955, respectively, these cars were pioneering in their use of aerodynamics. With flamboyant aesthetics that simultaneously minimized drag for optimal performance, the B.A.T. cars were immediately and enthusiastically embraced by press and public alike.



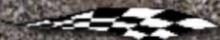


Jeder der B.A.T.s gehört ohne Übertreibung zu den wichtigsten Automobilkonzepten, die je gebaut wurden. Werden sie gemeinsam präsentiert, vertieft sich ihre Bedeutung: Einzigartig in der Welt des Automobils lassen sich die B.A.T.s am besten als Variationen über ein einzelnes Thema verstehen, als ein dreiteiliges Gesamtwerk. Wie in einem Francis-Bacon-Triptychon offenbart die Betrachtung eines Autos im Kontext der beiden anderen neue Aspekte ihrer Formen sowie die fesselnden Details, die in die handgeformte Karosserie jedes einzelnen Autos eingearbeitet sind.

Vereinfacht gesagt, hat seit den Anfängen des Verbrennungsmotors kein Fahrzeug – geschweige denn eine ineinander verwobene Trilogie – das Konzept des Automobils als reine kinetische Skulptur so überzeugend erforscht wie die Alfa Romeo B.A.T. 5, 7 und 9d.

Individually, each of the B.A.T.s is, without exaggeration, among the most important automotive concepts ever built. Presented collectively, their significance deepens: Uniquely in the automotive world, the B.A.T.s are best understood as variations on a singular theme, a complete work in three parts. Like a Francis Bacon triptych, examining one car in the context of the other two reveals new aspects of their forms, as well as the captivating details incorporated into the hand-shaped bodywork of each.

Put simply, since the inception of the internal combustion engine, no one vehicle—let alone an interwoven trilogy—has so compellingly explored the concept of the automobile as pure kinetic sculpture as the Alfa Romeo B.A.T. 5, 7, and 9d.



Werden Sie Teil einer MOTORWORLD

Sie handeln mit Oldtimern und Sammlerfahrzeugen, suchen eine Werkstattfläche für Restaurierung und Reparatur von Automobilen, oder Flächen für Lifestyle-Shops, mobilitätsaffine Dienstleistungen, Gastronomie? Dann sichern Sie sich jetzt die attraktivsten Flächen in den neuen Motorworld-Standorten:

MOTORWORLD Köln-Rheinland
 MOTORWORLD Region Stuttgart
 MOTORWORLD München
 MOTORWORLD Zeche Ewald-Ruhr
 MOTORWORLD Mallorca
 MOTORWORLD Manufaktur Berlin
 MOTORWORLD Manufaktur Metzingen
 MOTORWORLD Manufaktur Rüsselsheim Rhein-Main
 MOTORWORLD Manufaktur Region Zürich

Erkunden Sie auf YouTube das erfolgreiche Konzept:
[Motorworld](#)



MOTORWORLD
 RAUM FÜR MOBILE LEIDENSCHAFT

**HANDEL & SERVICE: OLDTIMER
 LUXUSFAHRZEUGE, SPORTWAGEN
 MOTORRÄDER ...**

**FAHRZEUGMARKT
 SHOWROOMS**

**FACH-WERKSTÄTTEN
 SERVICE-BETRIEBE
 SPEZIALISTEN**

**RESTAURANTS
 BARS
 LOUNGES**

EINSTELLBOXEN

GLAS

**MODE
 ACCESSOIRES
 & LIFESTYLE**

**DIENSTLEISTER
 SERVICE-AGENTUREN**

**HANDELSFLÄCHEN
 SHOPS**

Die Vision von Franco Scaglione

Die größten Autos der Welt, die den Lauf der Automobilgeschichte völlig neu schreiben, sind das Produkt brillanter kreativer Köpfe – Ingenieure, die überdenken, was in Bezug auf Leistung möglich ist, Industriekapitäne, die sich ein neues Paradigma des Transports vorstellen, und nicht selten Designer, deren Skizzen und Tonmodelle ihrer Zeit um Jahre voraus sind.

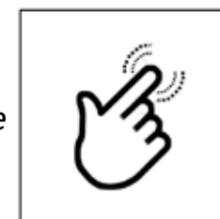
Die besten Autodesigner der Welt sind Legenden der Branche, von Harley Earl bis Ian Callum, deren Bleistiftstriche im fertigen Produkt sofort erkennbar sind. Franco Scaglione war einer dieser ikonischen Designer.

The Vision of Franco Scaglione

The greatest cars in the world, and indeed, the ones that completely re-write the course of automotive history, are the products of brilliant creative minds—engineers who rethink what is possible in terms of performance, captains of industry who envision a new paradigm of transport, and more often than not, designers whose sketches and clay models are years ahead of their time.

The world's very best car designers are legends of the industry, from Harley Earl to Ian Callum, whose pencil strokes are immediately recognizable in the finished product. Franco Scaglione was one such iconic designer.

Lesen Sie mehr | Read more
 on [Classic-Car.TV](#)





Bald wird es wieder kalt und salzig auf den Straßen. Für Oldtimer heißt es dann: Ab in den Winterschlaf. Doch ist die eigene Garage, die vom Nachbarn oder die Scheune als Winterquartier überhaupt geeignet? Ärgerlich, wenn sie am Ende feucht und nicht gut belüftet ist, und über den Winter hinweg Rost und Schimmel entstehen. Bemerkt werden die Schäden oftmals leider erst, wenn es zu spät ist und eine neue Lackierung oder die Sanierung des Innenraums notwendig sind, um das Fahrzeug zu erhalten. Jeder Oldtimer-Besitzer weiß: Das kann teuer werden!

It will soon be cold and salty again on the roads. For classic cars it is then time to bed down for the winter. But is the owner's or neighbour's garage, or a barn, even suitable as a winter quarter? How annoying when it ends up damp and poorly ventilated, and rust and mould develop over the winter months. Unfortunately, the damage is frequently not noticed until it is too late, and a new paint job or interior refurbishment becomes necessary to preserve the vehicle. What every classic car owner knows: That can be expensive!

FOTOS: Motorworld Group



Wer auf Nummer sicher gehen will: Ein Winter- und Sommerquartier mit besten klimatischen Bedingungen gibt es in der Motorworld Region Stuttgart, in der Motorworld Köln-Rheinland und demnächst auch in der Motorworld München. Sie bieten das ganze Jahr über mit verglasten und bewachten Einstellboxen Parkmöglichkeiten für Old- und Youngtimer, Saison- und Liebhaberfahrzeuge oder Sportwagen und andere Klassiker. Inmitten des stilvollen Ambiente präsentieren sich die Fahrzeuge zudem in bester Gesellschaft und sind jederzeit zugänglich.

Haben wir Ihr Interesse geweckt? Weitere Informationen und alle Kontakte gibt es auf der Website www.motorworld.de.

For those who want to be on the safe side: Winter and summer quarters with the best climatic conditions are available at Motorworld Region Stuttgart and Motorworld Köln-Rheinland, and soon at Motorworld München as well. They offer year-round parking facilities in glazed and guarded parking boxes for classic cars and classics-to-be, seasonal and enthusiast vehicles, sports cars and other classic vehicles. In the midst of a stylish ambience, the vehicles also present themselves in the best of company and are freely accessible.

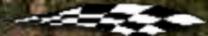
Have we aroused your interest? Further information and all contact details can be found on the website www.motorworld.de.



ANDALUCIA RALLYE

Konstant schnell und hervorragend navigierend, ging der Gesamtsieg bei der Andalucía Rally 2020 an den Argentinier Kevin Benavides (Monster Energy Honda Rallye). Zweiter (7:42) wurde Adrien Van Beveren (Monster Energy Yamaha Rallye) – ein bemerkenswertes Comeback des Franzosen nach seinem Dakar-Crash. Nur wenige Sekunden hinter ihm als Dritter (7:54) erzielte der Spanier Lorenzo Santolino (Sherco TVS Rallye Factory) zum ersten Mal einen Platz auf einem großen Rallye-Podium. Bei den Autos enttäuschte der Favorit nicht, denn Nasser Al Attiyah (Toyota Gazoo Racing) holte einen hart erarbeiteten Sieg. Zu seiner eigenen Überraschung schaffte es Carlos Sainz (X-Raid Mini JCW), seinen Buggy mit Zweiradantrieb 3:14 Minuten hinter dem Sieger auf den zweiten Platz zu bringen, während Yazeed Al Rajhi (Overdrive) mit 10:31 Dritter wurde.

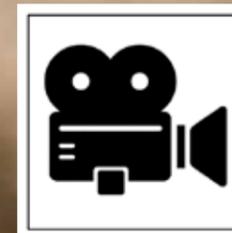
Consistently fast on these Spanish pistes and navigating superbly, overall victory on the Andalucía Rally 2020 went to the Argentinian Kevin Benavides (Monster Energy Honda Rallye). Second (at 7'42) was Adrien Van Beveren (Monster Energy Yamaha Rallye), a remarkable comeback for the Frenchman after his big Dakar crash. Just seconds behind him in third (at 7'54) was an impressive Spaniard Lorenzo Santolino (Sherco TVS Rallye Factory), achieving his first major rally podium. In the cars, the favorite going into this rally didn't disappoint, with Nasser Al Attiyah (Toyota Gazoo Racing) taking a hard earned victory. Much to his surprise, Carlos Sainz (X-Raid Mini JCW) managed to get his 2-wheel drive buggy into second place 3'14 behind the winner, with Yazeed Al Rajhi (Overdrive) third at 10'31.





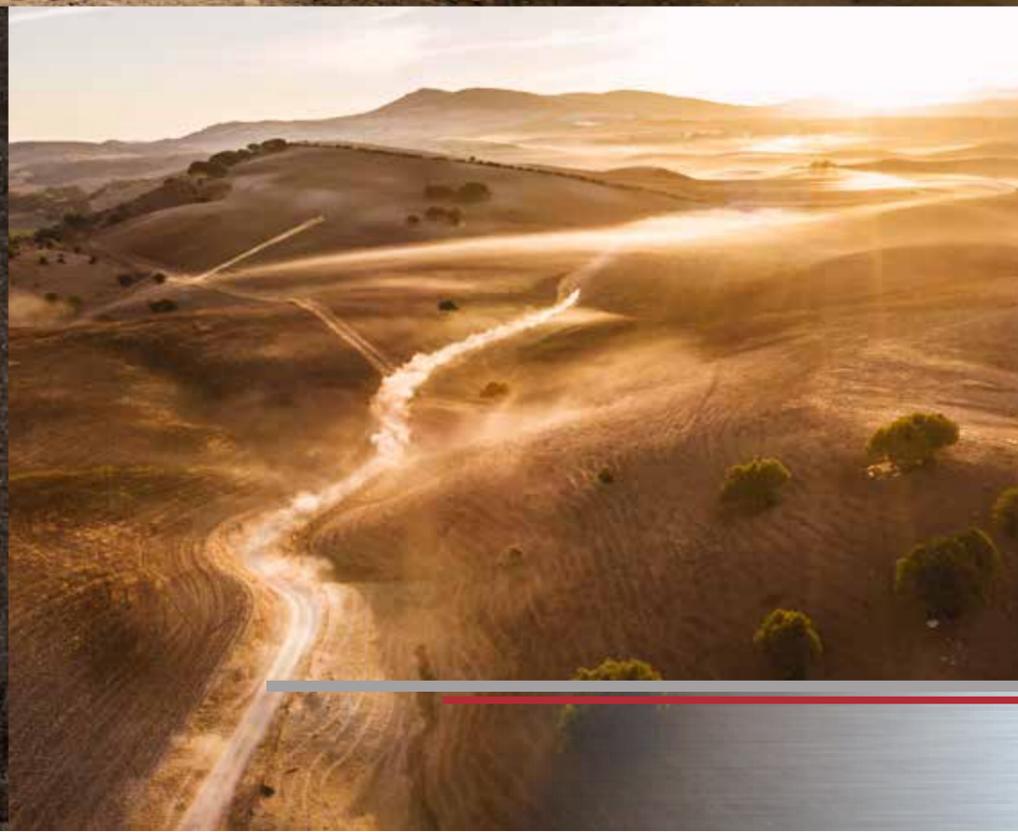
Klicken Sie das Symbol um das Video zu sehen.

Tap the symbol to see the video



Kevin Benavides, der seit Start der Andalucía Rally 2020 die Führung in der Gesamtwertung innehatte, war hier in Spanien an Bord seiner Monster Energy Honda der Mann der Stunde und freute sich im Vorfeld der Dakar über diesen Sieg. Wenn Kevin Benavides am Morgen mit einem relativ komfortablen Vorsprung startete, so galt das nicht für den zweitplatzierten Mann im Gesamtklassement, Adrien Van Beveren (Monster Energy Yamaha Rallye). Tatsächlich lag sein Herausforderer für die zweite Stufe auf dem Podium, Lorenzo Santolino (Sherco TVS Rallye), bei Km 152 mit 3 Sekunden in Führung. An dritter Stelle stand der Spanier Lorenzo Santolino (Sherco TVS Factory), der seinen Podiumsplatz gegen die Crème de la Crème der Rallye-Raid-Fahrer verteidigte.

Holding the overall lead since the start of this Andalucía Rally 2020, Kevin Benavides was the man on form here in Spain, aboard his Monster Energy Honda, and delighted to take this victory in the run up to the Dakar. If Kevin Benavides started this morning with a relatively comfortable margin, the same couldn't be said for second placed man overall Adrien Van Beveren (Monster Energy Yamaha Rally). Indeed, at km 152 his challenger for the second step on the podium Lorenzo Santolino (Sherco TVS Rally) was 3 seconds in the virtual lead. In third place, taking his first podium racing against the cream of rally-raid riders, was the Spaniard Lorenzo Santolino (Sherco TVS Factory).





Außerhalb des Podiums gab es bemerkenswerte Leistungen des australischen Rookies Daniel Sanders (Red Bull KTM Factory), der von Beginn an zeigte, dass er Renngene hat, als er ex aequo mit seinem Teamkollegen Toby Price in der Super Special ins Ziel kam und die letzte Etappe mit sieben Sekunden vor seinem Landsmann Toby Price gewann. Besondere Erwähnung verdient auch der Neuling bei der Monster Energy Yamaha Rallye, Ross Branch, der eine Spezialprüfung gewann und im Gesamtklassement vorne mitspielte, bis er auf der vorletzten Etappe Probleme bekam. Offensichtlich hat er das richtige Tempo und die richtige Einstellung, um Großes zu erreichen.

In der Rallye 2 ging der Sieg an Multi-Enduro-Weltmeister David Knight (HT Rallye) vor dem tschechischen Freestyler Libor Podmol und Camille Chapeliere (KTM Baines Motos) als Dritte. In der Challenge Road to Dakar schließlich geht der Sieg an den Spanier Tosha Schareina (450 HVA), da David Knight mit seinen Siegen in der Enduro-Weltmeisterschaft nicht für diese Kategorie qualifiziert ist. Tosha gewinnt auch die Kategorie Enduro-Cup vor dem Franzosen Matthieu Doveze (KTM) und einem weiteren Spanier, Ruben Saldaña Goñi, der ebenfalls eine 450 HVA fährt.

Away from the podium there were noteworthy performances from the rookie Australian Daniel Sanders (Red Bull KTM Factory) who showed right from the start that he had the speed, by finishing ex aequo with teammate Toby Price on the Super Special, and that he'd made spectacular progress with the navigation by winning today's last stage, just 7 seconds ahead of his countryman Toby Price. Special mention also to Monster Energy Yamaha Rallye's new recruit Ross Branch who won a special and was in the hunt overall until he ran into problems on yesterday's stage. Clearly, he has the right pace and the right attitude to achieve great things.

In Rally 2 victory went to multi world enduro champion David Knight (HT Rally) ahead of Czech freestyler Libor Podmol with Camille Chapeliere (KTM Baines Motos) third. Finally, in the Road to Dakar challenge victory goes to the Spaniard Tosha Schareina (450 HVA) with David Knight's world enduro championship victories making him ineligible for the category. Tosha also wins the Enduro Cup category ahead of the Frenchman Matthieu Doveze (KTM) and another Spaniard Ruben Saldaña Goñi, also riding a 450 HVA.





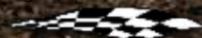
Bei den Quads geht der Sieg an Jérôme Connart vor seinem französischen Landsmann Alexandre Giroud, Dritter wird der Pole Kamil Wisniewski. Bei den Autos ist Nasser Al Attiyah (Toyota Gazoo Racing) gekommen, um sich auf die nächste Dakar vorzubereiten, aber als vollendeter Wettkämpfer kam er auch, um zu gewinnen. Die Arbeit für den beliebten Fahrer, der diese erste Andalucía Rally 2020 zu seiner bereits sehr beeindruckenden Bilanz hinzufügt, ist getan.

Wenn Nasser Al Attiyah mit großen Hoffnungen hierher kam, so hatte sein Rivale Carlos Sainz (Mini X-Raid JCW), wie er selbst zugab, in seinem „unpassend“ großen Buggy mit Zweirad-Antrieb wirklich nicht viel zu erwarten.

In the quads victory goes to Jérôme Connart ahead of fellow Frenchman Alexandre Giroud with the Pole Kamil Wisniewski third. In the cars, Nasser Al Attiyah (Toyota Gazoo Racing) might have come here to prepare for the next Dakar, but consummate competitor that he is, he also came to win. Job done for the popular driver who adds this first Andalucía Rally 2020 to his already very impressive tally.

If Nasser Al Attiyah came here with high hopes, his rival Carlos Sainz (Mini X-Raid JCW), by his own admission, really wasn't expecting to achieve much in his 'unsuitably' big 2 wheel drive buggy, that he opted to race so as to continue to develop it for the next Dakar.

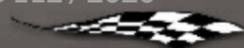
**Lesen Sie mehr | Read more
on Classic-Car.TV**



PAL-V

Flugauto landet in der Motorworld
Flying car lands in Motorworld

FOTOS: PAL-V





Abheben mit dem PAL-V: Flugauto landet in der Motorworld

Ein Fahrzeug, das fliegt; ein Flugzeug, das fährt: PAL-V hat vor kurzem seine erste Dependence in Deutschland in der Motorworld Region Stuttgart bezogen. Zwei weitere wird das niederländische Unternehmen demnächst in der Motorworld München und der Motorworld Manufaktur Region Zürich eröffnen. PAL-V hat das erste kommerzielle Flugauto der Welt entwickelt: den PAL-V Liberty, eine Kombination aus einem Sportwagen und einem Tragschrauber. Vorbestellungen nimmt der Hersteller bereits entgegen.

Fahren und Fliegen

Per Knopfdruck lässt sich das „Personal Air and Land Vehicle“ (=PAL-V) innerhalb von fünf Minuten problemlos von einem Auto in einen Tragschrauber verwandeln. Die maximale Flugeschwindigkeit beträgt rund 180 km/h, die maximale Reichweite etwa 500 km. Im Fahrmodus kommt es auf 160 km/h und bis zu 1.315 km weit. Das Flugauto entspricht den Anforderungen für die Zulassung im Straßen- und Luftverkehr.

Taking off with the PAL-V: Flying car lands in Motorworld

A vehicle that flies, an aircraft that drives on the road: PAL-V recently moved into its first branch in Germany at Motorworld Region Stuttgart. The Dutch company will soon open two more branches at Motorworld München and Motorworld Manufaktur Region Zürich. PAL-V has developed the world's first commercial flying car, the PAL-V Liberty, a combined sports car and gyrocopter. The manufacturer is already accepting advance orders.

Driving and flying

The „Personal Air and Land Vehicle“ (= PAL-V) can be easily converted from a car to a gyrocopter in just five minutes at the touch of a button. With a top flying speed of around 180 kph, it has a maximum range of about 500 km. In driving mode, it can get up to 160 kph and travel up to 1,315 km on a full tank. The flying car meets the requirements for approval by the road and air traffic authorities.



Den PAL-V erleben

Die neu eröffnete Ausstellung in der Motorworld Region Stuttgart bietet Besuchern die Möglichkeit, sich über den PAL-V zu informieren. Vor Ort gibt es neben einer Schautafel mit Infomaterial auch ein Modell im Maßstab 1:8. „Wir haben uns für die Motorworld als Standort entschieden, weil sie das komplette automobilerlebnis bietet“, so Richard Crombach, PAL-V Country Manager in Deutschland. „Die Motorworld ist für jeden Automobil-Enthusiasten der richtige Ort in Deutschland.“

Historischer Standort mit Luftfahrtgeschichte

Die Motorworld Region Stuttgart verbindet Automobil- mit Luftfahrttechnik und ist eine symbolträchtige erste Dependence für den fliegenden PAL-V – insbesondere, weil sie sich auf dem Areal des ehemaligen historischen Landesflughafens von Württemberg befindet. Hier schrieben unter anderem Graf Zeppelin und die Leichtflugzeugbau Klemm GmbH Luftfahrtgeschichte. Mit dem PAL-V wird nun ein neues Kapitel in der Zukunft der Luftfahrt aufgeschlagen.

Mehr Informationen: www.pal-v.com

Experience the PAL-V

The newly opened presentation at Motorworld Region Stuttgart offers visitors the opportunity to learn more about the PAL-V. Alongside a display board with information material, a 1:8 scale model can also be seen here. „We chose Motorworld as a location because it offers the complete automotive experience,“ says Richard Crombach, PAL-V Country Manager in Germany. „Motorworld is the right place in Germany for every automobile enthusiast.“

Historical location with aviation history

Motorworld Region Stuttgart combines automotive and aviation technology and is a symbolic first branch for the flying PAL-V – especially as it is located on the site of the former historic Württemberg state airport. Among others, Count Zeppelin and light aircraft builder Klemm GmbH wrote aviation history here. The PAL-V opens up a new chapter in the future of aviation.

More information: www.pal-v.com

CARS THAT MATTER

LANCIA ASTURA 233C

Der Lancia Astura wurde erstmals 1931 auf dem Pariser Automobilsalon vorgestellt. Wie bei vielen Fahrzeugen aus dieser Zeit, wurde an den Kunden nur ein Fahrwerk ausgeliefert und gab dieser dann eine Karosserie nach Wunsch in Auftrag. Der hier gezeigte Lancia Astura Aerodinamica 233C hat einen ganz besonderen Karosserieaufbau der Firma Castagna in Mailand. Die so genannte „Teardrop“-Karosserie ist extrem windschnittig aufgebaut und besonders elegant. Nach Aussage einiger italienischer Automobilhistoriker wurden wahrscheinlich vier Exemplare mit dieser Sonderkarosserie gebaut, zwei auf einem gekürzten Chassis.

The Lancia Astura was first presented at the Paris Motor Show in 1931. As was the case with many cars from that time, only one chassis was delivered to the customer, who then ordered a body according to his wishes. The Lancia Astura Aerodinamica 233C shown here has a very special body design from Castagna in Milan. The so-called „teardrop“ body is extremely streamlined and particularly elegant. According to some Italian automobile historians, probably four examples were built with this special body, two on a short wheel based chassis.

FOTOS: Kay MacKenneth





Die Stromlinienform war 1934 in Italien groß in Mode. Das aerodynamisch geformte Wasserflugzeug Macchi M72 stellte auf dem Comer See einen Geschwindigkeitsrekord auf und auf der Avus in Berlin gewann der Rennfahrer Guy Moll mit seinem tief liegenden, aerodynamischen Alfa Romeo das Rennen.

Auf den Automobilsalons war „Aerodynamik“ das begehrte Stichwort und fast alle Karosseriebauer stellten ihre windschnittigen Modelle vor. Ursprünglich hatte Castagna die Aerodinamica-Karosserie auf einem Alfa Romeo 8C-2300 „Lungo“ aufgebaut und 1934 auf dem Automobilsalon in Mailand vorgestellt. Das Publikum war begeistert, darunter auch ein bedeutender Gast. Der italienische Diktator Benito Mussolini war begeistert von dem form-schönen Karosserieaufbau.

The streamlined shape was very fashionable in Italy in 1934. The aerodynamically shaped Macchi M72 seaplane set a speed record on Lake Como and on the Avus in Berlin, the racing driver Guy Moll won the race with his low-lying, aerodynamic Alfa Romeo.

At the motor shows, „aerodynamics“ was the coveted keyword and almost all the body builders presented their streamlined form. Originally Castagna had built the Aerodinamica body on an Alfa Romeo 8C-2300 „Lungo“ and presented it at the Milan Motor Show in 1934. The audience was thrilled, including a very prominent guest. The Italian dictator Benito Mussolini was delighted with the beautifully designed bodywork.





KINDER BRAUCHEN UNSERE UNTERSTÜTZUNG. MANCHE MEHR ALS ANDERE.

Laureus Sport for Good Germany wurde 2001 als erste nationale Laureus Stiftung gegründet und nutzt die Kraft des Sports mit dem Ziel, benachteiligte Kinder und Jugendliche in ihrer persönlichen Entwicklung zu unterstützen und dadurch einen positiven Einfluss auf die Gesellschaft zu nehmen. Seit 2009 gehört auch Österreich zum Aktionsbereich der Stiftung.

Bisher leisteten die deutschen und österreichischen Laureus Förderprojekte für mehr als 50.000 Kinder und Jugendliche aus sozialen Brennpunkten Hilfe, Beratung und Förderung. Laureus Sport for Good vermittelt Werte wie Teamgeist, Respekt, Disziplin und Fairplay – Werte, die den Kindern und Jugendlichen auch im Alltag, in der Schule und bei der Berufsausbildung helfen. Die Kinder und Jugendlichen mit

Behinderung oder aus sozialen Brennpunkten lernen über die Kraft des Sports, an sich zu glauben, ihre Ziele zu verfolgen, Rückschläge zu überwinden und ihr Leben selbst in die Hand zu nehmen. Ob Straßenfußball, Skateboarding, Therapeutisches Reiten, Basketball oder Boxen: Die sozialen Sportprojekte motivieren die Kinder nicht nur, ein aktives Leben zu führen, sondern sie geben ihnen langfristig Halt.

Helfen Sie mit einer Spende! Jeder Euro zählt:

Laureus Sport for Good Foundation Germany, Austria
IBAN: DE65 6007 0070 0171 8196 00
BIC: DEUTDESSXXX
Kreditinstitut: Deutsche Bank Stuttgart
www.laureus.de/spenden

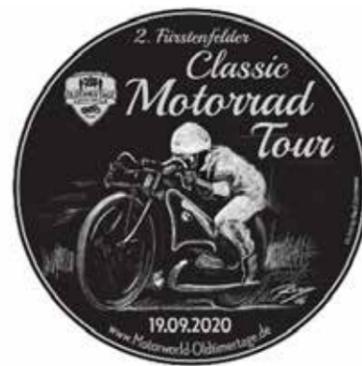
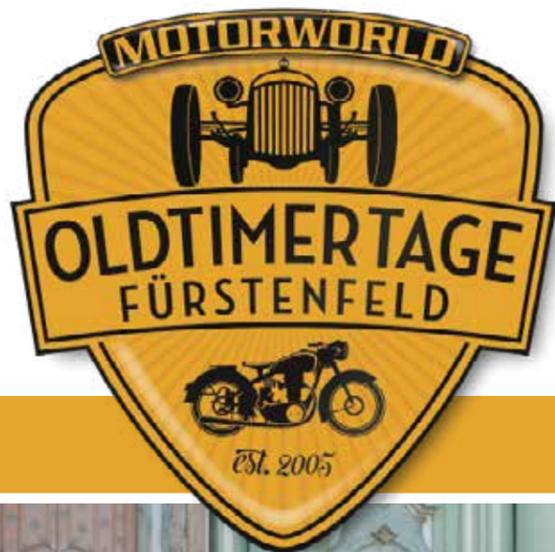


Es ist überliefert, dass Mussolini die Karosserie von dem Alfa Romeo herunternehmen und auf ein gekürztes Fahrwerk des Lancia Astura anpassen ließ, um es seinem Sohn Bruno zu schenken. Dieser war zu der Zeit gerade einmal 16 Jahre alt, zeigte sich aber schon rennbegeistert. Er galt als der jüngste Rennfahrer Italiens. Das Fahrzeug wurde auch immer wieder auf Rennen eingesetzt.

Das Castagna Werk in Mailand wurde 1943 durch Alliierten-Gefechte komplett zerstört und nur wenige Unterlagen blieben erhalten. Doch prägte der Lancia Astura Aerodinamica das Design anderer Modelle aus dem Hause Castagna.

It is said that Mussolini had the body removed from the Alfa Romeo and adapted to a shortened chassis of the Lancia Astura to give it to his son Bruno. He was only 16 years old at the time, but was very enthusiastic about racing. He was considered the youngest racing driver in Italy. The vehicle was also used again and again in races.

The Castagna factory in Milan was completely destroyed by Allied action in 1943 and only a few documents remained. But the Lancia Astura Aerodinamica influenced the design of other Castagna models.



2. Classic Motorrad Tour Fürstentfeldbruck

2nd Classic Motorrad Tour Fürstentfeldbruck



Motorradwetter wie aus dem Bilderbuch: Sonnenschein und ein strahlend blauer Himmel. Schöner konnte ein Herbsttag nicht sein als der 19. September 2020, an dem die 2. Classic Motorrad Tour (CMT) in Fürstentfeldbruck gestartet wurde.

Von den ursprünglich genannten 76 Motorrädern bis Baujahr 1939 waren letztendlich 67 Fahrzeuge zum Kloster Fürstentfeld gekommen und somit konnten die Veranstalter viele altbekannte Gesichter, aber auch reichlich neue Fahrer/innen samt fahrbarem Untersatz auf dem Vorplatz des Klosters begrüßen.

Leuchtende Augen bekam man zweifelsohne bei allen alten Schmuckstücken! Um einige wenige beim Namen zu nennen: eine BROUGH SUPERIOR 11-50, eine ZÜNDAPP K 800 und eine NEANDER 500 MAG. Bewundern kann man sie alle [hier](#).

Perfect biking weather: sunshine and a radiant blue sky. There could not have been a more beautiful autumn day than September 19, 2020, when the 2nd Classic Motorrad Tour (CMT) started in Fürstentfeldbruck.

Of the 76 pre-1940 motorcycles that had been originally announced, 67 bikes finally made their way to Fürstentfeld Monastery. The organisers were therefore able to welcome not only many familiar faces, but also a host of new riders and their wheels on the monastery forecourt.

There were undoubtedly many shining eyes at the sight of all these gems! To name but a few: a Brough Superior 11-50, a Zündapp K 800 and a Neander 500 MAG. They can all be admired [here](#).





FOTOS: Bertl und Ingrid Jost



Mittagsstation: Schloss Blumenthal

Bei angenehmen Temperaturen machten sich die Fahrer jeweils in Zehnergruppen auf die Reise durch das schöne oberbayrische Voralpenland. Auf verkehrsarmen, durch sonnige Felder mäandrierenden Straßen, durch dunkle Wälder, hügelab und hügelab wurde die Mittagsstation Schloss Blumenthal angesteuert. Im schönen Gastgarten der Schlosswirtschaft gab es ordentlich zu Essen und Trinken und wer wollte, konnte an einer interessanten Führung durch das Stammhaus der Wittelsbacher Dynastie teilnehmen. Auch die Rückfahrt nach Fürstenfeldbruck haben alle Teilnehmer sehr genossen. Mit der Zieldurchfahrt und der Übergabe der Fahrtplakette fand diese schöne Fahrt ihren Abschluss. Die zufriedenen Gesichter und die vielfach gehörte Absicht, auch im nächsten Jahr bei der 3. CMT dabei sein zu wollen, belohnte die Organisatoren für die tadellose Durchführung der Veranstaltung.

Unterstützt wurde die CMT von R&R KFZ Reparatur, der KFZ-Innung München-Oberbayern und dem TÜV Süd.

Save the date:
Motorworld Oldtimertage Fürstenfeld:
18. bis 19. September 2021

3. CMT: 18. September 2021

Text: Otto Schwarz, Anna König

Lunch stopover. Schloss Blumenthal

In pleasant temperatures, the riders set off in groups of ten on a trip through the beautiful Upper Bavarian foothills of the Alps. Along quiet roads meandering through sunny fields and dark forests, they made their way up and down hills to the lunch stopover at Schloss Blumenthal. There was plenty to eat and drink in the beautiful garden of the castle restaurant, while those who wanted to could take part in an interesting tour of the original home of the Wittelsbach dynasty. All the participants really enjoyed the trip back to Fürstenfeldbruck as well. This fantastic journey came to an end with the crossing of the finish line and handing over of the ride badge. The satisfied faces and the much-heard intention to participate at the 3rd CMT next year rewarded the organisers for their impeccable execution of the event.

CMT was supported by the car repairs firm R&R KFZ Reparatur, the Munich-Upper Bavaria Automobile Guild and the TÜV Süd inspection authority.

Save the date:
Motorworld Oldtimertage Fürstenfeld on
September 18-19, 2021

3rd CMT: 18 September 18, 2021

Text: Otto Schwarz, Anna König

ROLLS-ROYCE DESERT ADVENTURE

Die Mobilität von Luxusfahrzeugen ist nicht mehr auf eine städtische Umgebung beschränkt. Rolls-Royce Kunden auf der ganzen Welt wollen die herausforderndsten Terrains erobern und bereichernde Lebenserfahrungen machen. Und sie möchten diesen unbegrenzten Zugang in ultimativem Luxus haben. Der Rolls-Royce Cullinan bringt Fans der Marke zum Abenteuer in kompromisslosem Luxus.

Luxury conveyance is no longer confined to an urban environment. As Rolls-Royce clients the world-over seek to conquer the most challenging terrains and enjoy life's most enriching experiences, they wish to pursue this unbounded access in ultimate luxury. Enter Rolls-Royce Cullinan, taking the marque's patrons to the edge of adventure in uncompromised luxury.



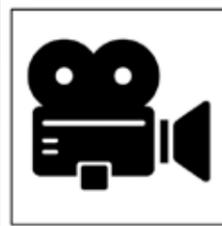


Cullinan ist ein Rolls-Royce, wie man ihn noch nie zuvor gesehen hat. Mühelos und überall nimmt der Cullinan die Welt auf und nimmt Visionäre und Entdecker mit auf Abenteuer tour. „Der Rolls-Royce der Geländewagen“ begibt sich auf eine Expedition, die völlig abseits der ausgetretenen Pfade liegt und in die Schönheit und das Geheimnis der arabischen Wüste führt.

Cullinan is Rolls-Royce as it's never been seen before. Effortless, everywhere, Cullinan takes the world in its stride and takes visionaries and explorers on the epic adventures they dare to undertake. Now, adventure awaits as "the Rolls-Royce of SUVs" embarks on an expedition completely off the beaten track and into the beauty and mystery of the Arabian desert.

Klicken Sie das Symbol um das Video zu sehen.

Tap the symbol to see the video



Ein ortskundiger Patron des Luxus nahm seinen Sapphire Black Cullinan und erweckte die höchste Freiheit zum Leben, als er den berühmten Rolls-Royce „Magic Carpet Ride“ ins Gelände und auf die anmutigen und imposanten Dünen führte. Der Cullinan entdeckte neue Horizonte auf dem goldenen Sand, den Felsvorsprüngen und den steilen Sandklippen und wurde zu einer Naturgewalt. Geführt vom Spirit of Ecstasy surfte er mit absoluter Autorität über hohes und niedriges Terrain. Sanft und leise schwebte der Cullinan über diese unerbittliche Landschaft und machte die Reise magisch.

A local patron of luxury took his Sapphire Black Cullinan and brought supreme liberty to life as he took the world-famous Rolls-Royce 'Magic Carpet Ride' off-road and onto the graceful and imposing dunes. Discovering new horizons on the golden sands, the outcrops and the steep sandy cliffs, Cullinan became a force of nature, and lead by the Spirit of Ecstasy, surfed over high and low terrains with absolute authority. Undulating smoothly and quietly, Cullinan floats across this unforgiving landscape, making the journey seamless and magical.

100 JAHRE OPEL RENNBAHN

Fahrzeugtests wurden bei Opel in Rüsselsheim bereits im Jahr 1903 durchgeführt. Das hauptsächlich als Einfahrbahn für Motorwagen und für die Fahrraderprobung genutzte kleine Oval auf dem Werksgelände wurde jedoch bald zu klein. Deshalb eröffnete der Automobilhersteller am „Schönauer Hof“ südlich des Werksgeländes, Richtung Trebur, im Jahr 1920 die 1,5 Kilometer lange Opel-Rennbahn, die auch für Motor- und Radsportveranstaltungen genutzt wurde.

Vehicle testing at Opel in Rüsselsheim began as early as 1903. However, the small oval on the factory premises, mainly used as a driveway for motor vehicles and for testing bicycles, soon became too small. For this reason, the car manufacturer opened the 1.5-kilometer Opel race-track at the „Schönauer Hof“ south of the plant grounds, in the direction of Trebur, in 1920, which was also used for motor and cycling events.

FOTOS: OPEL

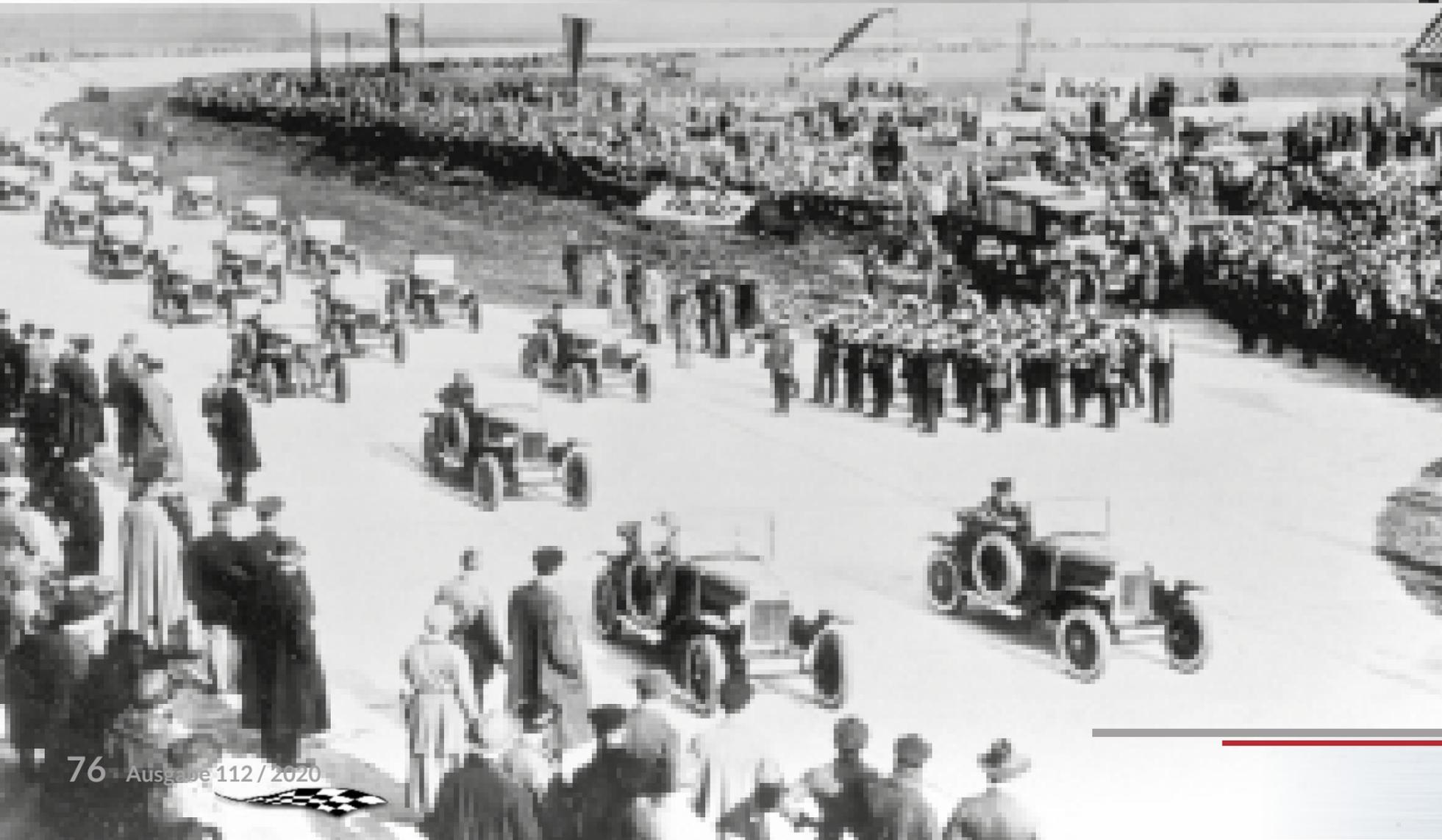




Die Raketenantriebsversuche von Fritz von Opel hatten hier ebenfalls ihren Ursprung. Die bis zu 32 Grad überhöhten Kurven der ovalen Rennbahn erlaubten Geschwindigkeiten von 140 km/h, womit das Motodrom in dieser Zeit zu den schnellsten Kursen der Welt gehörte und Deutschlands erste permanente Auto- und Motorradrennstrecke war. Die über die deutschen Grenzen hinaus berühmte Avus bei Berlin wurde erst ein Jahr später eingeweiht und das erste Rennen auf dem Nürburgring startete erst sieben Jahre später. Das Rennstrecken-Oval lag südlich von Rüsselsheim, das damals rund 8.000 Einwohner zählte. Die technische Entwicklung war auf einem rasanten Vorsprung und auch das Automobil wurde immer populärer und technisch ausgereifter. Automobil-Rennen wurden immer populärer und so erlebte die Opel-Rennstrecke schon im ersten Jahr echte Massenanstürme. Bis zu 50.000 Zuschauer fanden auf den Holztribünen an der Start- und Zielgeraden so wie im Inneren des Ovals Platz. Die zwölf Meter breite Rennbahn besteht aus 20 cm dicken Zement und die jeweils nördlich und südlich gelegene Kurve ist als Steilkurve ausgelegt. Solche Rennstrecken fand man allenfalls noch in England oder den USA. Die Rennbahn erhielt aufgrund ihrer Form den Spitznamen „Der Nudeltopf“.



The rocket propulsion experiments of Fritz von Opel also had their origin here. The curves of the oval racetrack, which were elevated by up to 32 degrees, allowed speeds of 140 km/h, making the Motodrom one of the fastest courses in the world at the time and Germany's first permanent car and motorcycle race track. The Avus near Berlin, famous beyond the German borders, was inaugurated only one year later and the first race on the Nürburgring started only seven years later. The racetrack oval was located south of Rüsselsheim, which at that time had a population of about 8,000. The technical development was at a rapid pace and the automobile became more and more popular and technically mature. Automobile races became more and more popular and so the Opel race track experienced real mass rushes already in the first year. A maximum of 50,000 spectators could be seated on the wooden grandstands at the start and finish straight as well as inside the oval. The 12 meter wide racetrack is made of 20 cm thick cement and the north and south corners are designed as steep curves. Such racetracks were found at best in England or the USA. The racetrack was nicknamed „The Noodle Pot“ because of its shape.



Zuweilen fanden auf dem Gelände auch außergewöhnliche Werbeveranstaltungen statt, wie beispielsweise 1924 die Präsentation einer gesamten Tagesproduktion von mehr als 100 Exemplaren des 4/12-PS-Modells, im Volksmund besser bekannt als „Laubfrosch“.

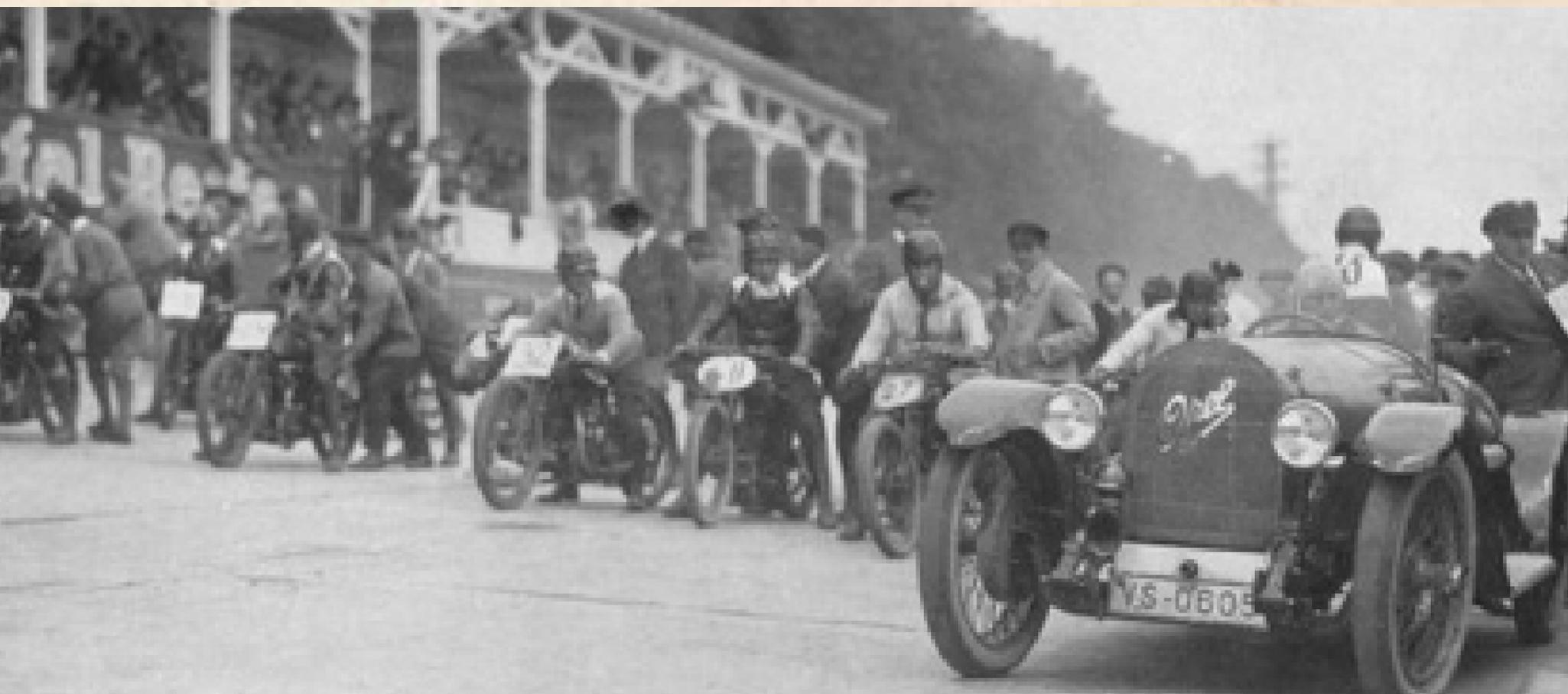
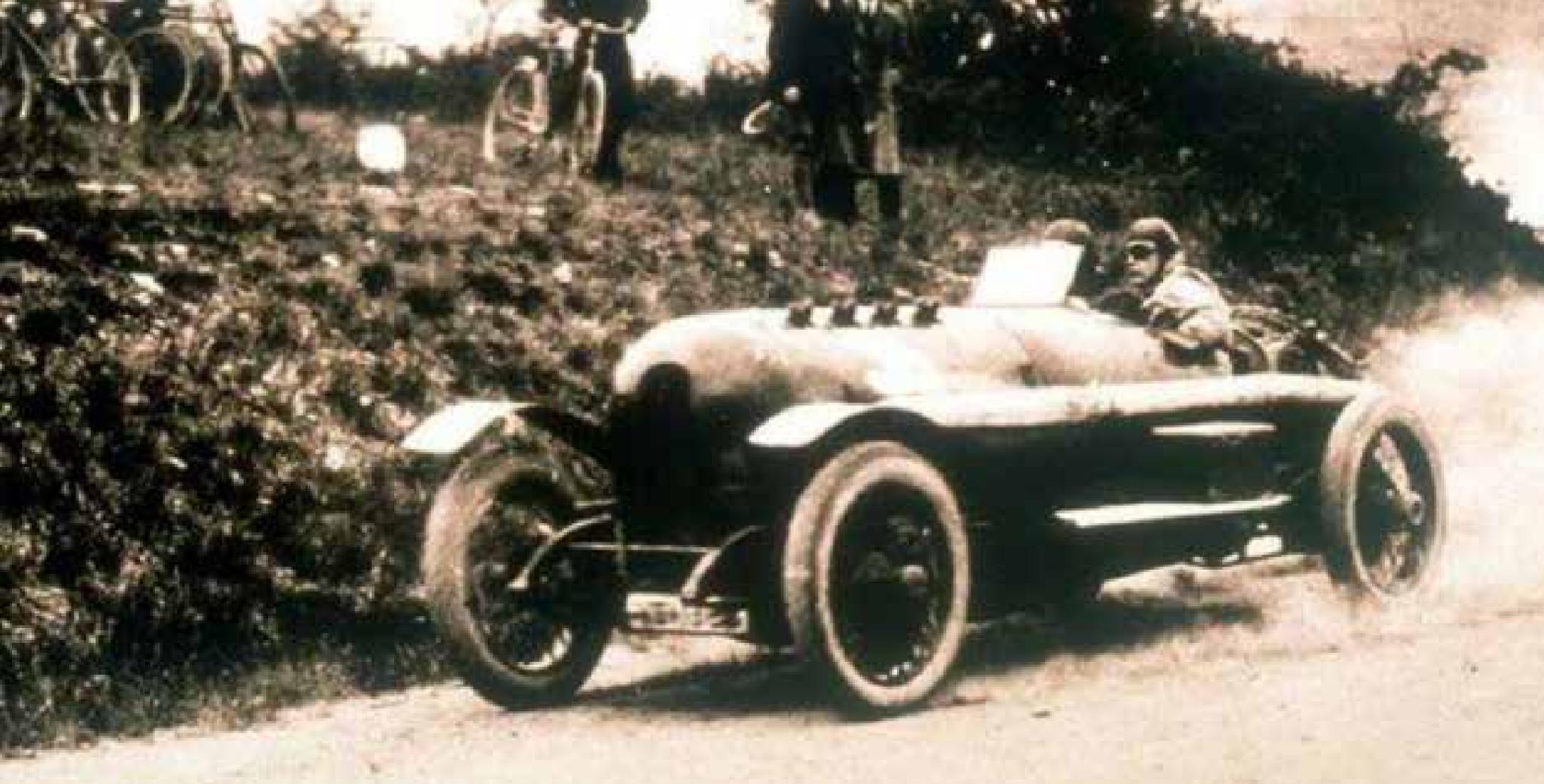
Fritz von Opel war äußerst rennsportbegeistert und gehörte zusammen mit Carl Jörns zu den erfolgreichsten Fahrern seiner Zeit. Natürlich durften die beiden bei den Rennen auf der Opel Rennbahn nicht fehlen. Auch der damals erst 21 Jahre alte Rudolf Carraciola machte auf der Rennstrecke auf sich aufmerksam. Er gewann ein „Anerkennungsrennen“. Die Rennstrecke wurde auch für Motorrad- und Radrennen verwendet.

1927 machte nochmals ein neuer Rundenrekord von 147km/h gefahren, aber die Rennbahn kam allmählich in ihre Jahre. Der Zement wurde brüchig und wellig. Obwohl Ernst Zündorf den Rundenrekord von 137,5km/h einfahren konnte, war man sich einig, dass die Rennstrecke nicht mehr sicher sei und Rekordfahrten nicht mehr möglich. Ab 1928 wurde es ruhig um die Opel Rennbahn. Das allerletzte Rennen fand 1930 mit Motorrädern statt. In den 30er Jahren geriet die Rennbahn in völlige Vergessenheit. Opel stellte auch die Produktion von Rennfahrzeugen ein und damit wurde die eigene Rennstrecke bedeutungslos.

At times, extraordinary promotional events were held on the site, such as the presentation in 1924 of an entire day's production of more than 100 units of the 4/12 hp model, better known in the vernacular as the „Tree Frog“.

Fritz von Opel was very enthusiastic about racing and, together with Carl Jörns, was one of the most successful drivers of his time. Of course, they could not be missing at the races on the Opel racetrack. Rudolf Carraciola, who was only 21 years old at the time, also drew attention to himself on the race track. He won a „recognition race“. The racetrack was mainly used for motorcycle and bicycle races.

In 1927 a new lap record of 147 km/h was set, but the track was gradually coming of age. The cement became brittle and wavy. Although Ernst Zündorf was still able to set a lap record of 137.5 km/h, it was agreed that the track was no longer safe and record rides were no longer possible. From 1928 it became quiet around the Opel racetrack. The very last race took place in 1930 with a motorcycle race. In the 1930s the racetrack fell into total oblivion. Opel also stopped the production of racing cars and thus the own racetrack became meaningless.



Übrigens: Als die Einfahrstrecke auf dem Werksgelände zu klein geworden war und die Testfahrten auf den Landstraßen rund um das Werksgelände bei den Anwohnern auf wenig Zustimmung stieß, gab es damals eine Bürgerinitiative. Sie protestierte gegen den „unerträglichen Lärm und die ungehemmte Raserei“. Schließlich verfügte der Großherzog Ernst Ludwig von Hessen, der später die Brüder Opel adelte, 1915 einen Behördenerlass. Die Automobile durften fortan für die Testfahrten nur noch auf einer Rennbahn bewegt werden.

Finale: 1987 wurde die Opel Rennbahn als technisches Kulturgut eingetragen. Heute ist allerdings von der einstigen Rennbahn nicht mehr viel zu sehen. 2013 wurde ein Besucherpodest aufgestellt, von dem man auf die Überreste der Nordkurve blicken kann. Die Stadt Rüsselsheim hat ein kleines Stück der Strecke freigelegt und zahlreiche Infotafeln aufgestellt. Ein Verein kümmert sich heute um den Erhalt der Reste der Betonbahn und der Steilkurve.

In between the racetrack was also used for test drives. The drive-in track on the factory premises became too small and the test drives on the country roads around the factory premises met with little approval from the local residents. Even then, citizens' initiatives appeared on the scene and protested against the „unbearable noise and unrestrained speeding“. Finally, in 1915, the Grand Duke Ernst Ludwig of Hesse, who later ennobled the Opel brothers, issued an official decree. From then on, the cars were only allowed to be driven on a racetrack for test drives.

In 1987 the Opel racetrack was registered as a technical cultural asset. Today, however, not much remains of the former racetrack. In 2013, a visitors' platform was erected from which the remains of the north curve can be seen. The city of Rüsselsheim has uncovered a small section of the track and put up numerous information boards. Today, an association takes care of the preservation of the remains of the concrete track and the steep curve.





Zeiten wie diese erfordern kreative und innovative Lösungen – auch und insbesondere bei Weltpremieren. Weil die Branchenmesse Interschutz von Juni 2020 auf 2021 verschoben wurde, konnte die Albert Ziegler GmbH, ein deutscher Hersteller von Feuerwehrfahrzeugen, seine Produktneuheiten nicht wie geplant vorstellen. Also hat er sich etwas Besonderes einfallen lassen und zum ZIEGLER Innovation Summit in die Motorworld Manufaktur Metzingen eingeladen.

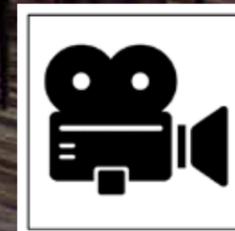
Der Industriecharme der „Alten Schmiedehalle“ schaffte für die multimediale Veranstaltung, zu der Ziegler 60 Gäste aus Europa geladen hatte, das passende Ambiente. Das absolute Highlight – die Weltpremiere der neuen Z-Class – erwartete das Publikum dann als krönenden Abschluss. Mit der Enthüllung des neuen „Z6“ hat das Unternehmen eindrucksvoll eine neue Ära der Flugfeldlöschfahrzeuge eingeläutet. Die teilbare, 100 Quadratmeter-große LED-Leinwand sorgte für ein beeindruckendes Bühnenbild und setzte das Flaggschiff von Ziegler spektakulär in Szene.

Times like these necessitate creative and innovative solutions – including and especially at world premieres. With the Interschutz trade fair having been postponed from June 2020 until 2021, Albert Ziegler GmbH, a German manufacturer of fire brigade vehicles, was unable to present its new products as planned. And so it came up with something special and invited visitors to the ZIEGLER Innovation Summit at Motorworld Manufaktur Metzingen.

The industrial charm of the „Alte Schmiedehalle“, the former forging shop, created the right ambience for the multimedia event, to which Ziegler had invited 60 guests from around Europe. The absolute highlight – the world premiere of the new Z-Class – awaited the audience as the crowning finale. With the unveiling of the new „Z6“, the company has impressively heralded in a new era of airport crash tenders. The multi-section, 100-square-metre large LED screen provided an impressive stage setting and a spectacular backdrop for Ziegler's flagship.

Klicken Sie das Symbol um das Video zu sehen.

Tap the symbol to see the video





„Alte Schmiede“ wird zur „Hybrid Schmiede“

Unternehmen, die ihre Produkte eindrucksvoll präsentieren wollen, bietet die Motorworld Manufaktur Metzgingen in Kooperation mit den Firmen Eventtechnik und ICT eine perfekte Kulisse. Mit ausgefeilter Medientechnik und der großen teilbaren „Curved Kinetik LED“-Leinwand können verschiedene virtuelle, digitale und hybride Veranstaltungen in der Alten Schmiedehalle realisiert werden – von Produktbilder- und Videoproduktionen über Livestreamings, Fahrzeug- und Maschinenpräsentationen bis hin zu Fashion Shows, Corporate Events und TV-Formaten.

Mehr Informationen:
www.motorworld.de

Neugierig geworden?
[Schauen Sie hier.](#)

FOTOS: @Albert Ziegler GmbH

„Old Forge“ becomes the „Hybrid Forge“

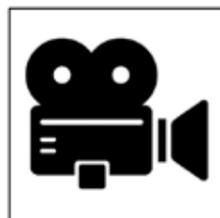
In cooperation with Eventtechnik and ICT, Motorworld Manufaktur Metzgingen offers the perfect setting for companies wanting to showcase their products in an impressive manner. With sophisticated media technology and the large multi-section „Curved Kinetik LED“ screen, numerous virtual, digital and hybrid events can now be realised in the Alte Schmiedehalle from product image and video productions, live streaming or vehicle and machine presentations, through to fashion shows, corporate events and TV formats.

More information:
www.motorworld.de

Curious to learn more?
[Then take a look here](#)

Klicken Sie das Symbol um das Video zu sehen.

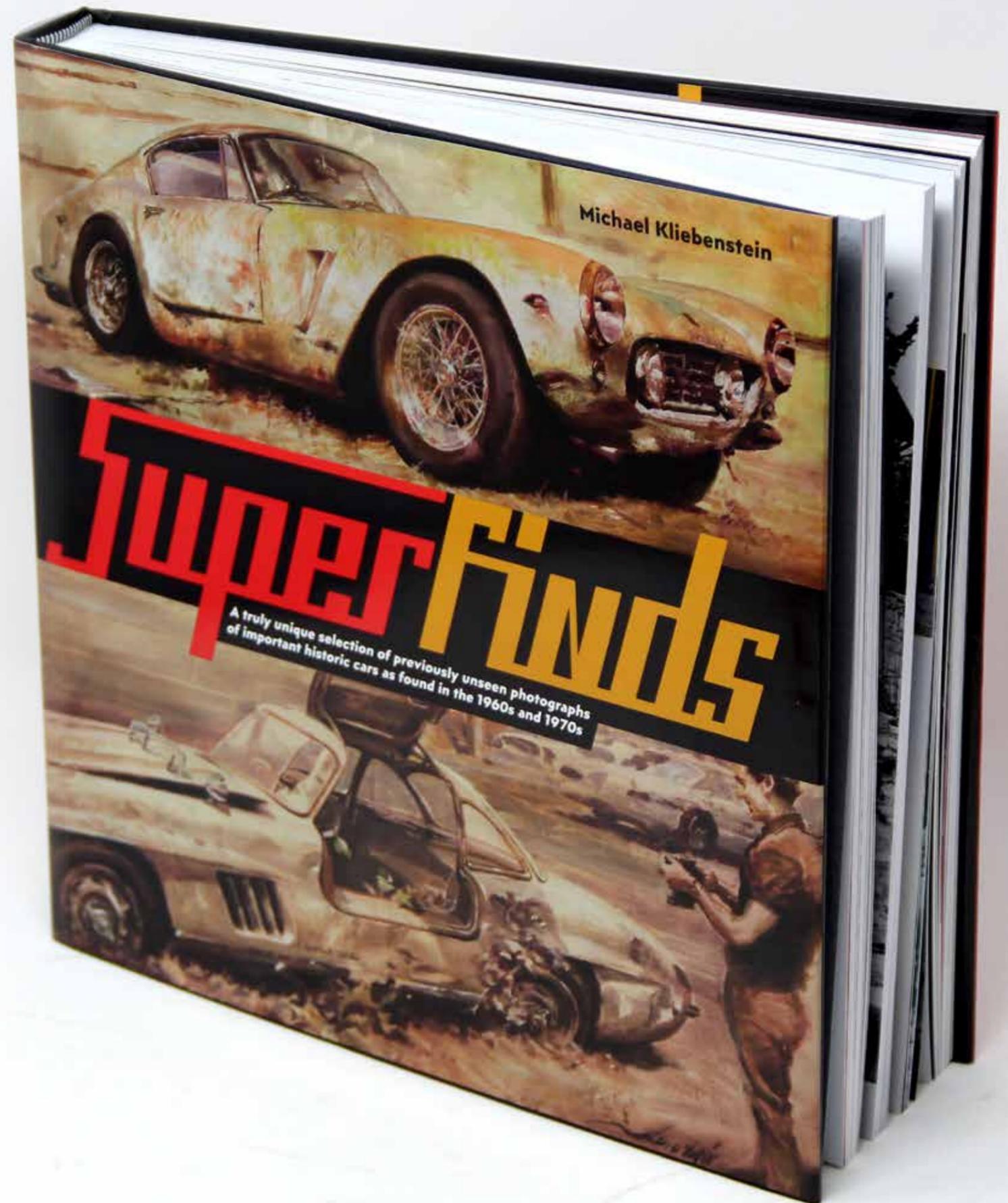
Tap the symbol to see the video



DER HEILIGE GRAL

TEXT: Jürgen Lewandowski

Ja, wir träumen alle von der Halle, in der ein 300 SL-Flügeltüter – natürlich einer der 29 mit Aluminium-Karosserie –, ein Maserati 250 F oder der legendäre, längst verschollene Bugatti Typ 57 Aerolithe zu finden sind. Und die Jäger des verlorenen Schatzes haben in den vergangenen Jahren ja auch von einigen spektakulären Funden berichten können. Aber wäre es nicht viel intelligenter gewesen, in den 50er und 60er Jahren einfach von Schrottplatz zu Schrottplatz zu fahren – gerne auch zu dem Schrottplatz hinter der Fabrik von Enzo Ferrari in Maranello – und dort einfach die Autos mitzunehmen, die dort auf die Schrottpresse warteten. Ich kenne einen klugen Mann, der damals in der Nähe eines Stahlwerks ganze Züge voller Schrottfahrzeuge zum Schrottpreis aufkaufte und in seinen besten Tagen rund 2.000 Wracks auf seinen Wiesen lagerte.





Und ich habe nun auch über den Autor Michael Kliebenstein die Geschichte von Corrado Cupellini kennengelernt, der bereits als junger Mann alten Fahrzeugen verfallen war – er entdeckte als erstes in den 50er Jahren einen Fiat Ballila Coppa d’Oro aus den 30er Jahren, fuhr ihn und begann sich verstärkt für historische Renn- und Sportwagen zu interessieren. Es kam, wie es kommen musste – Corrado Cupellini startete Reisen in die weite Welt auf der Suche nach Raritäten. In Lima entdeckte er einen Ferrari 250 GT SWB – einen Ex-Werkswagen. In Venezuela kaufte er einem Schrottarbeiter einen Ferrari 250 Testa Rossa von 1957 ab, die Liste der automobilen Juwelen, die bei ihm in Bergamo landeten, wurde immer länger: Der O.S.C.A. 4500 mit seinem V12-Motor, Maserati „Birdcage“, Ferrari 330P, California Spyder und, und, und.





Und Cupellini fotografierte mit seiner Minolta alles, was er sah: Container voller Kurbelwellen von Rennmotoren, die bei Ferrari an Schrotthändler versteigert wurden eingeschmolzen werden sollten. Dabei auch Zylinderköpfe, Getriebe, Vergaser. Cupellini ersteigerte die Container für sich. Im Laufe der Jahre kamen immer mehr Marken dazu: Porsche RSK-Spyder, Bugatti Typ 57C, Matra-Le Mans Rennwagen, die Vielzahl der Modelle sprengt die Seiten. In Argentinien fand sich ein Ferrari 375 Plus MM Pinin Farina Berlinetta – in Dakar ein Porsche 906 und in Schottland der legendäre Alfa Romeo 8C 2900 B Le Mans Speciale, der 1938 nur wenige Runden vor Schluss in Le Mans in Führung gelegen hatte.

Eine unfassbare Anhäufung von Autos und Bildern, die es in dieser Form noch nie gegeben hat – dank der bis heute anhaltenden Neugierde von Corrado Cupellini, seiner Lust, alles zu dokumentieren. Und dank dem Sammler, Restaurator, Rennfahrer, Autor und Advisor Michael Kliebenstein, der Cupellini überzeugen konnte, dass dieser Bilder-Schatz in Buchform gegossen werden sollte. Das Ergebnis ist ein 400 Seiten umfassender und schwerer Band, dem der Aston Martin-Specialist Keith Riddington aus England konstatiert: „This is in fact the true beginning of the classic car world.“ Ein wunderbarer Band, der eine Existenz aber nicht nur Corrado Cupellini und Michael Kliebenstein verdankt, sondern hinter dem auch der Sammler Thomas Sommer steht, der mit seinem Enthusiasmus dazu beitrug, dieses Projekt mit Leben zu erfüllen.

Der Band Superfinds ist bei Porter Press International in England erschienen. ISBN 978-1-907085-89-5. Preis: 99,99 Euro.



ZU VERMIETEN: Büro-/Gewerbeflächen



V12 BUILDING

KÖLN | RHEINLAND

Büroflächen:

600 - 13.000 m² verfügbar

Showroom | Werkstattflächen:

noch 750 m² verfügbar

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

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

Interesse geweckt?

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

STEPHAN JOEST: FACHMANN FÜR ELEKTRONISCHE BAUTEILE



Für diverse fachspezifische Bereiche hat der DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. eigene Ressorts mit Fachleuten besetzt. Diese Beiräte helfen den DEUVET Clubs und ihren Mitgliedern, aber auch einzelne Liebhaber der historischen Mobilität können mit einer persönlichen Mitgliedschaft diese Dienste in Anspruch nehmen. Wir möchten unsere Beiräte hier vorstellen. Heute: Beirat Elektronische Bauteile, Stephan Joest.

Am Anfang steht die Frage: benötigt ein Oldtimerverband einen Spezialisten für Elektronik? Ein ganz klares JA! Mittlerweile finden sich Dutzende elektrischer Komponenten mit mehreren Gigabyte integrierter Software in aktuellen Fahrzeugen. Doch auch bereits zu Oldtimern gewordene über 30 Jahre alte Baumuster besitzen diverse Steuergeräte, die leider einem herstellerunabhängigen, physikalisch-chemischen Alterungsprozess unterliegen – insofern gilt es dringender denn je, sich auch dem Erhalt des „digitalen Kulturguts Automobil“ zu widmen: verlorene Bytes und unwiederbringlicher Source-Code können nicht nur Teilfunktionen, sondern ganze Fahrzeug-Generationen für immer stilllegen.

Stephan Joest (geb. 1965) ist bereits seit 1990 in der Amicale Citroën Internationale (ACI) aktiv, dem globalen Dachverband aller nichtkommerziellen Citroën-Clubs, der mittlerweile in 47 Ländern mit über 71.000 Mitgliedern vertreten ist. Seit 2014 ist er ihr Präsident. Darüber hinaus beschäftigt er sich beruflich u.a. mit dem vernetzten Automobil und kann daraus Rückschlüsse ableiten, welche Vorkehrungen heute getroffen sein müssen, um zukünftig weiterhin Mobilität gewährleisten zu können. Sein ehrenamtliches Engagement im DEUVET, der FIVA, dem Parlamentskreis Automobiles Kulturgut auch zum Thema „Definition Youngtimer“ genügte ihm nicht, auch die Mitbegründung eines internationalen Clubs zum Erhalt des Wissens um das Überschallflugzeug Concorde geht auf ihn zurück.

Der Beirat Elektronik wurde 2014 eingerichtet



und mit Stephan Joest von Beginn an im DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. kompetent besetzt. Vielfältige Initiativen mit Industrie, Verbänden, Clubs und Mitgliedern sollen helfen, die Sicherung des Fahrbetriebs mit dem automobilen Kulturgut zu erhalten.

Weitere Informationen: www.deuvel.de

MCLAREN ELVA GULF

Der Luxus-Supersportwagenhersteller McLaren Automotive feiert die Premiere des McLaren Elva Gulf Theme by MSO, eine Hommage an die erneuerte Beziehung zwischen McLaren und der Marke Gulf Oil und ein weiteres Beispiel dafür, wie Designs aus der McLaren Renngeschichte die heutigen Kunden der Marke inspirieren.

Luxury supercar maker McLaren Automotive premieres the McLaren Elva Gulf Theme by MSO, a celebration of the renewed relationship between McLaren and the Gulf Oil brand and another example of how designs from McLaren's racing history are inspiring the brand's modern-day customers.





Der einzigartige McLaren-Roadster in den blauen und orangefarbenen Gulf-Farben feiert seine Weltpremiere bei der Goodwood SpeedWeek, einer Live-Übertragung unter Ausschluss der Öffentlichkeit, bei der Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft des Motorsports auf dem Goodwood Motor Circuit in Großbritannien zusammengebracht werden.

McLaren und Gulf bestätigten kürzlich eine neue Partnerschaft, die eine historische Verbindung zwischen den beiden Marken erneuert, die ihren Ursprung in den 1960er Jahren hatte, einem Jahrzehnt, in dem beide Unternehmen ihre ersten Ausflüge in den Motorsport unternahmen. Das Gulf-Branding erschien von 1968 bis 1973 auf McLarens Can-Am, Formel 1 und Indy-Fahrzeugen. Zwei Jahrzehnte später trugen McLaren F1 GTRs des Kundenteams GTC die berühmte Gulf-Lackierung in weltweiten GT-Rennen, auch in Le Mans.

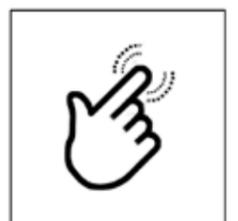
Im Rahmen der neuen Partnerschaft werden die Kunden von McLaren Automotive die Möglichkeit haben, Fahrzeuge im Gulf-Look direkt bei MSO in Auftrag zu geben. Diese folgenden Fahrzeuge sind von der berühmten Außengestaltung inspiriert, die von MSO entworfen und produziert wurde, bevor die neue Partnerschaft beschlossen wurde. Kürzlich wurde ein McLaren Senna GTR LM zu Ehren des McLaren F1 GTR mit der Startnummer 24, der 1995 beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans den vierten Platz belegte, als eines von fünf von MSO entworfenen Kundenfahrzeugen fertiggestellt, um die Dominanz des McLaren F1 bei diesem Rennen zu feiern.

The unique McLaren roadster in blue and orange Gulf colors makes its world debut at Goodwood SpeedWeek, a 'closed-doors' live broadcast event bringing together the past, present and future of motoring and motorsport at the Goodwood Motor Circuit in the UK.

McLaren and Gulf recently confirmed a new partnership that renews a historic union between the two brands that originated in the 1960s, a decade when both companies made their first forays into motorsport. Gulf branding appeared on McLaren's Can-Am, Formula 1 and Indy cars from 1968 to 1973. Two decades later McLaren F1 GTRs run by customer team GTC carried the famous Gulf livery in global GT racing, including at Le Mans.

Under the new partnership, McLaren Automotive customers will have the opportunity to commission Gulf-liveried cars directly from MSO. These follow cars inspired by the famous racing livery designed and produced by MSO prior to the renewed relationship being agreed. Most recently, a McLaren Senna GTR LM paying homage to the #24 McLaren F1 GTR that finished fourth in the 1995 24 Hours of Le Mans race was completed as one of five MSO-designed customer cars celebrating the McLaren F1's domination of that race.

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



MATTHIAS DOLDERER WIRD LAUREUS BOTSCHAFTER
MATTHIAS DOLDERER IS NEW LAUREUS AMBASSADOR

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



Matthias Dolderer, erster deutscher Air Race Weltmeister, verstärkt ab sofort das Botschafter Team von Laureus Sport for Good. Dolderer wird Laureus in der Öffentlichkeit als Botschafter repräsentieren und sich ehrenamtlich zugunsten benachteiligter Kinder und Jugendlicher engagieren.

Der Zeitpunkt könnte passender nicht sein, jährt sich doch Dolderers Weltmeister-Triumph am Tag seiner Ernennung zum Laureus Botschafter auf den Tag genau zum vierten Mal. „Matthias Dolderer ergänzt das Laureus Botschafter Team perfekt. Matthias engagiert sich leidenschaftlich für die Stiftung, er vermittelt den Kindern und Jugendlichen in den Laureus Förderprogrammen auf Augenhöhe, dass der Sport ihnen helfen wird, ihre Ziele zu erreichen und nicht zuletzt repräsentiert er eine für Laureus neue Sportart, in der er bei jedem Flug aus einer anderen Perspektive auf die Welt blickt.“, so Laureus Sport for Good Geschäftsführer Paul Schif.

Auch Matthias Dolderer freut sich auf sein bevorstehendes Engagement: „Es ist mir persönlich ein ganz besonderes Anliegen, jungen Menschen mit Hilfe des Sports eine Perspektive im Leben aufzeigen zu können. Ich bin in den letzten Jahren regelmäßig dabei gewesen und finde es bemerkenswert, welche Kraft der Sport freisetzen kann.“

Die Laureus Botschafter Kathi Wörndl, Felix Gottwald, Manuel Fumic, Thomas Morgenstern, Marc Janko, Manuel Reuter und Michael Teuber hießen den Ausnahme-Piloten mit einer Videobotschaft in der Laureus Familie willkommen, die sie stilecht kopfüber aufgenommen hatten.

Matthias Dolderer, the first German Air Race world champion, has joined the team of ambassadors for Laureus Sport for Good. Dolderer will represent Laureus in public as ambassador and work on a voluntary basis helping disadvantaged children and young people.

The timing could not be more appropriate, as his appointment as Laureus ambassador took place four years to the day since his world championship triumph. „Matthias Dolderer is a perfect addition to the Laureus ambassador team. Matthias is passionately committed to the foundation, he communicates to the children and young people on the Laureus support programmes at eye level that sport will help them achieve their goals, and, last but not least, he represents a new sport for Laureus where he sees the world from a different perspective every time he flies,“ says Laureus Sport for Good managing director Paul Schif.

Matthias Dolderer is also looking forward to his future activities: „It’s a very special concern of mine personally to be able to show young people that they can have a perspective in life with the help of sport. Over the past few years I have regularly worked with the foundation and I find it remarkable what strength sport can unleash.“

Laureus ambassadors Kathi Wörndl, Felix Gottwald, Manuel Fumic, Thomas Morgenstern, Marc Janko, Manuel Reuter and Michael Teuber welcomed the exceptional pilot to the Laureus family with a video message, which they had fittingly recorded upside down.



Gleiches Tempo wie in der Luft legt Dolderer auch als Laureus Botschafter hin. Anlässlich des 20-jährigen Jubiläums von Laureus wird über die nächsten Monate hinweg in Partnerschaft mit der Spenden-Plattform [VIPrize.org](https://www.viprize.org) ein globaler „Fundraising Marathon“ ins Leben gerufen, der den Laureus Botschaftern auf der ganzen Welt die Möglichkeit gibt, Spenden für benachteiligte Kinder und Jugendliche in den Förderprogrammen von Laureus Sport for Good zu sammeln.

Hierbei erhalten die Teilnehmer neben zahlreichen weiteren Preisen die einmalige Chance, sich einen Erlebnistag mit Matthias Dolderer auf dem Flugplatz in Tannheim im Allgäu zu sichern und selbst einmal in der Luft das Steuer im Cockpit des Weltmeisters zu übernehmen. Weitere attraktive Preise werden Woche für Woche auf [20.laureus.de](https://www.20.laureus.de) veröffentlicht.

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

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

Dolderer is setting the same pace as Laureus ambassador as he does in the air. To mark the 20th anniversary of the Laureus Foundation, a global fundraising marathon will be launched over the next few months in partnership with the donation platform [VIPrize.org](https://www.viprize.org), which will allow Laureus ambassadors all around the world to raise money for disadvantaged children and young people taking part on the Laureus Sport for Good funding programmes.

In addition to numerous other prizes, the participants will have the unique opportunity to enjoy an experience day with Matthias Dolderer at the airfield in Tannheim in the Allgäu region, and to take over the controls of the world champion's cockpit themselves once they are in the air. Other attractive prizes will be published week for week at [20.laureus.de](https://www.20.laureus.de).

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

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



JÜRGEN LEWANDOWSKI'S BÜCHERECKE

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

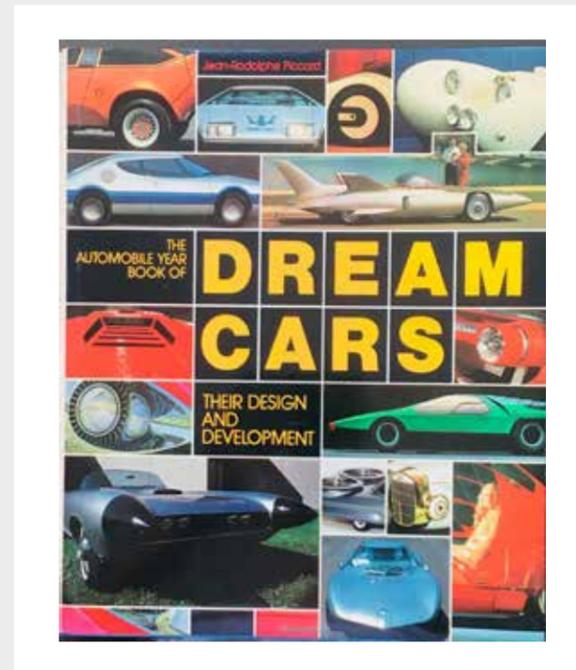
Jürgen Lewandowski

DREAM CARS - THEIR DESIGN & DEVELOPMENT

Es gab eine Zeit, in der waren Show-Cars und Design-Studien einmal auf einer Messe zu sehen, dann wurden sie noch durch die wichtigsten Show-Rooms des Unternehmens gereicht, bevor sie dann (im besten Fall) in Lagerhallen verschwanden, wenn sie nicht direkt dem Schrottplatz zugeführt wurden. Das Interesse an diesen Unikaten, die teilweise stilbildende Anregungen in die Welt der Designer gesetzt hatten, war nur gering – es gab einen amerikanischen Sammler, der die Schrottplätze der Hersteller in Detroit bei Nacht und Nebel systematisch absuchte und mehr als 20 Show-Cars vor dem Verfall rettete. Und dabei stets mit einem Bein im Gefängnis stand, denn die Rettung der verrotteten Unikate war ja eigentlich Diebstahl.

Und es gab auch praktisch keine Literatur zu dem Thema, bis sich Jean-Rodolphe Piccard, daran machte, ein Buch über diese „Dream Cars“ zu machen. Nun saß Jean-Rodolphe Piccard an der Quelle, denn er saß – zusammen mit dem Verleger Ami Guichard – bei dem Verlag Editis S.A. in Genf, der von 1953 an das jährliche AUTO-JAHR Kompendium herausgab. Ein Jahres-Band, der – nach einem mehrfachen Verlagswechsel dann nach 61 Ausgaben 2014 eingestellt wurde.

Piccard hatte das großartige Archiv im Haus und stellte den ersten Band über die vielen Design-Studien und Show-Cars zusammen – ein Pracht-Band, der das Interesse an diesen Unikaten weckte und bis heute als Basis-Werk zu dem Thema gelten darf. 1981 erschienen, gab es auch eine englische Ausgabe – beides heute gesuchte Raritäten, die auf 200 Seiten einen wunderbaren Überblick über die Kreativität der automobilen Nachkriegszeit geben.



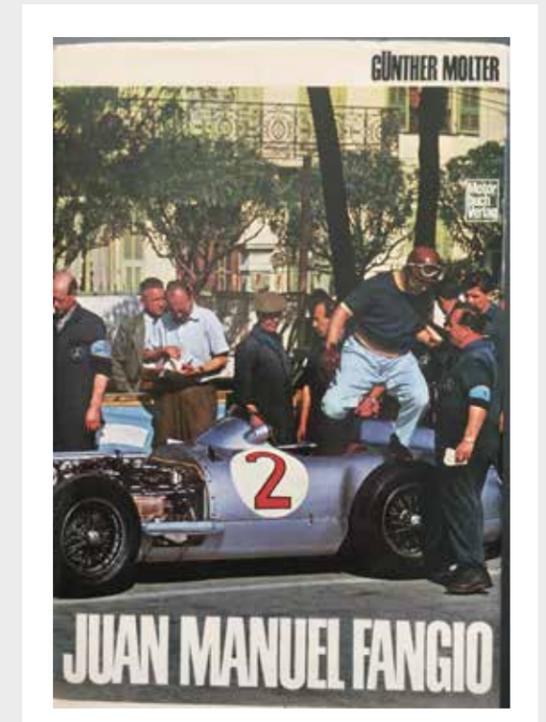
Jean-Rodolphe Piccard
Dream Cars
Their Design and Development
W.W. Norton & Company, New York
and London, 1981

SIMPLY THE BEST

Natürlich kann und darf man nicht die Autorennen und die Rennfahrer von einst und heute miteinander vergleichen – zu unterschiedlich sind die Rennstrecken, die Distanzen, die Rennwagen und die Umstände, unter denen in den jeweiligen Epochen gefahren wurde. Dennoch sind einige Highlights im kollektiven Gedächtnis hängen geblieben: Die Siegesfahrt von Stirling Moss bei der Mille Miglia 1955, die Wiederauferstehung von Niki Lauda nach seinem Unfall auf dem Nürburgring, der junge Jacky Ickx, wie er beim GP von Deutschland im strömenden Regen auf einem Formel 2-Wagen die Formel 1-Elite verblies. Dennoch: Juan Manuel Fangio war etwas Besonderes – er gewann 5 GP-Weltmeisterschaften auf drei unterschiedlichen Marken und er zu seiner Zeit absolut dominierend, trotz Konkurrenten wie Stirling Moss oder Peter Collins.

Seine Erfolgsstatistik ist erstaunlich: Fangio gewann 47,06 % aller GP-Rennen, an denen er teilnahm, er hatte eine Siegerquote von 47,06 % und trat 56,86 % aller Rennen von der Pole-Position aus an. Und Fangio war 1957 auch mit 46 Jahren und 31 Tagen der älteste GP-Weltmeister aller Zeiten. Last, but not least: Er startete bei 94,11 % aller seiner Rennen aus der ersten Startreihe.

Es gibt Dutzende von Büchern über diesen außergewöhnlichen Argentinier – das erste und wahrscheinlich authentischste schrieb der Journalist und spätere Mercedes-Benz PR-Chef Günther Molter, der als Sport-Redakteur bei auto, motor und sport alles über das Mercedes-Rennteam wusste. 1965 erschien die erste, 280 Seiten starke Auflage, es sollten später noch weitere folgen. Die Faszination dieses Buchs: Molter war dabei – er musste keine Quellen befragen, er war die Quelle.



Günther Molter
Juan Manuel Fangio
Motorbuch-Verlag, 1. Auflage 1965



Am 12. Oktober 2020 verstarb der italienische Automobildesigner Aldo Brovarone im Alter von 91 Jahren. Seine Designs sind unvergesslich und gingen in die Automobilhistorie ein. Aldo Brovarone wurde 1923 im Piemont in Italien geboren. Schon in seinen jungen Jahren bewies er ein außergewöhnliches künstlerisches Talent. Dies führte auch dazu, dass er als junger Mann ein Designstudium absolvierte. Nach seinem Studium nahm er in Buenos Aires eine Stelle als Grafiker in einem Werbestudio an. Die argentinische Automobilfirma AUTOCAR (Automotores Argentinos) wurde auf ihn aufmerksam und warb ihn ab. Die Firma leitete Piero Dusio, der einige Jahre später in Italien die Firma Cisitalia gründete. Somit lag es nah, dass Dusio 1952 Aldo Bravarone fragte, ob er nach Italien kommt und das Design für die Cisitalia Fahrzeuge begleitet. Piero Dusio stellte seinem engen Freund Giovanni Battista Farina den jungen Designer vor. Zwei Jahre später geriet Cisitalia in finanzielle Schwierigkeiten und musste schließen. Battista Farina war begeistert von dem jungen Designer und bot ihm eine Stelle in seinem Designteam an. Brovarone wurde assistierender Designer für Francesco Salomone und Franco Martinengo. In der ersten Zeit durfte er die Designs der beiden finalisieren und auszeichnen. Dies brachte ihm sehr detaillierte Einblicke in das Design von Pininfarina.

Eine erste Skizze, die zum Tragen kam, war das Design für den Ferrari 375 America für Gianni Agnelli. Zum ersten Mal wurde aus seinen Skizzen ein reales Versatzmodell gebaut und das Design letztendlich umgesetzt. Natürlich griff Battista Farina hin und wieder in den Prozess ein, aber im Großen und Ganzen überließ er Brovarone die Oberhand.

Nach acht Jahren als Assistent bei Pininfarina erhielt Aldo Brovarone eine führende Rolle in der Entwicklung und dem Design des Ferrari Superamerica Superfast 2, der als Prototyp 1960 auf dem Turiner Automobilsalon vorgestellt wurde. Sein wohl bedeutendstes Design war allerdings der 1965 auf dem Pariser Automobilsalon vorgestellte Ferrari Dino. Es waren die ersten Prototypen für einen Mittelmotor-Ferrari. Dieses Mittelmotor-Konzept wurde auch in späteren Ferrari Modellen beibehalten.

Aldo Brovarone war an den Entwicklungen einiger Pininfarina Serienmodelle beteiligt, wie dem Lancia Gamma oder dem Peugeot 504. Sein letztes Prototypendesign wurde 1975 in Turin vorgestellt. Eine Designstudie des Alfa Romeo Alfetta. 1988 trat Aldo Brovarone bei Pininfarina aus. Er arbeitete noch kurz bei Stola und half bei Ruf, setzte sich aber dann zur Ruhe. Doch er zeichnete bis zu seinem Lebensende fantastische Design-Illustrationen.

On October 12, 2020 the Italian car designer Aldo Brovarone died at the age of 91. His designs are unforgettable and went down in automotive history. Aldo Brovarone was born in 1923 in Piedmont, Italy. Already in his young years he showed an extraordinary artistic talent. This also led him to study design as a young man. After his studies he took a job as a graphic designer in an advertising studio in Buenos Aires. The Argentinean automobile company AUTOCAR (Automotores Argentinos) became aware of him and poached him. The company was managed by Piero Dusio, who a few years later founded the company Cisitalia in Italy. So it was only natural that Dusio asked Aldo Bravarone in 1952 to come to Italy and accompany the design of the Cisitalia vehicles. Piero Dusio introduced the young designer to his close friend Giovanni Battista Farina. Two years later Cisitalia got into financial difficulties and had to close down. Battista Farina was enthusiastic about the young designer and offered him a position in his design team. Brovarone became assistant designer for Francesco Salomone and Franco Martinengo. In the first period he was allowed to finalize and award the designs of both of them. This gave him very detailed insights into Pininfarina's design.

A first sketch that came to fruition was the design for the Ferrari 375 America for Gianni Agnelli. For the first time, a real offset model was built from his sketches and the design was finally implemented. Of course, Battista Farina intervened in the process every now and then, but on the whole he left Brovarone in charge.

After eight years as an assistant at Pininfarina, Aldo Brovarone took a leading role in the development and design of the Ferrari Superamerica Superfast 2, which was presented as a prototype at the Turin Motor Show in 1960. His most important design, however, was probably the Ferrari Dino, which was presented at the Paris Motor Show in 1965. These were the first prototypes for a mid-engine Ferrari. This mid-engine concept was also retained in later Ferrari models.

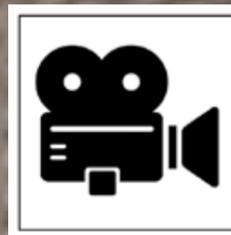
Aldo Brovarone was involved in the development of several Pininfarina production models, such as the Lancia Gamma or the Peugeot 504, and his last prototype design was presented in Turin in 1975. A design study of the Alfa Romeo Alfetta. Aldo Brovarone left Pininfarina in 1988. He worked briefly at Stola and helped Ruf, but then retired. But he drew fantastic design illustrations until the end of his life.

NACHRUF: ALDO BROVARONE



Klicken Sie das Symbol um das Video zu sehen.

Tap the symbol to see the video



BUGATTI MACARON EMBLEM

150 Gramm Sterlingsilber. Feinste Prägung, glänzendes Emaille und ein 3-D-Effekt. Seit dem Jahr der Gründung der Marke zeugt das Bugatti-Emblem, das Macaron, am Hufeisenkühler von Exklusivität, Luxus, Design und außergewöhnlicher Handwerkskunst.

„Wie bedeutsam das Emblem noch heute für unsere Marke ist, zeigen die unnachahmliche Qualität, die Liebe zum Detail, aber auch das Gewicht“, sagt Stephan Winkelmann, Präsident von Bugatti.

150 grams of sterling silver. Finest embossing quality, high-gloss enamel and a 3D effect. Ever since the year the brand was founded, the Bugatti badge, the Macaron, has symbolised exclusivity, luxury, design and outstanding hand craftsmanship on the horseshoe radiator.

“The importance that the Bugatti Macaron still has for our brand today is shown by its unrivalled quality, the loving attention to detail, and also the weight,” says Stephan Winkelmann, President of Bugatti.





„Es ist eines der ganz wenigen Bauteile an unseren Fahrzeugen, bei dem das Gewicht keine Rolle gespielt hat. Uns ist die massive, aus 970er Sterlingsilber gefertigte und, angesichts der Größe des Emblems, sehr hochwertige Ausführung in diesem Falle wichtiger als ein Leichtbauteil. Das tiefrote und unverkennbare Oval am Fahrzeug transportiert seit unseren Anfängen den berühmten Namen Bugatti in die Welt und birgt die tiefe Symbolkraft unseres Markenmythos.“

“It is one of the very few components on our vehicles where weight does not play a role. The solid badge made of 970 sterling silver has a very high-quality design due to its size, and this is more important to us than a lightweight component. The deep-red and unmistakable oval on the vehicle has transported the famous name Bugatti out into the world ever since the company began, and embodies the symbolic power of our brand myth.”

Seit über 110 Jahren ist das Emblem Symbol der Marke Bugatti

Bereits im Gründungsjahr der Marke mit Sitz in Molsheim, gegen Ende 1909, fixierte Firmengründer Ettore Bugatti eine ovale Plakette aus emailliertem Metall am Kühlergrill des Bugatti Type 13, dem ersten offiziellen Bugatti. Die Idee zur ovalen Form mit weißer Schrift auf rotem Hintergrund stammt von Ettore Bugatti selbst. Er entwickelte schon bei seinem vorherigen Arbeitgeber Deutz in Köln ein ähnliches Logo. Bugatti entscheidet sich zu Beginn seiner eigenen Fahrzeugproduktion bewusst für ein flaches, aber hochwertiges Markensignet. Konstruktionshinweisen zufolge sollte die Form entstehen durch den Schnitt eines Zylinders mit einem Durchmesser von 45 mm und einem Winkel von 30 Grad. Damals beliebte, ja fast schon inflationär verwendete Kühlerfiguren hätten das Design seiner Fahrzeuge nur gestört. Einzige Ausnahme bleibt der tanzende Elefant am Bugatti Type 41 Royale von 1926 – Nachbildung und Hommage einer Skulptur seines verstorbenen Bruders Rembrandt.

The emblem has symbolised the Bugatti brand for over 110 years

In the year when the company based in Molsheim, France was founded, towards the end of 1909, company founder Ettore Bugatti attached an oval badge made of enamelled metal onto the radiator grille of the Bugatti Type 13, the first official Bugatti. The idea for the oval shape with white lettering on a red background originated from Ettore Bugatti himself. He had already developed a similar logo for his previous employer Deutz in Cologne. When he started his own vehicle production, Bugatti intentionally chose a flat, but high-quality brand badge. According to the design instructions, the shape formed by cutting a cylinder with a diameter of 45 mm at an angle of 30 degrees. The popular and almost inflationary use of radiator figures at the time would have only spoiled the design of his vehicles. The only exception remains the dancing elephant on the Bugatti Type 41 Royale from 1926 – this is a replica of and tribute to a sculpture created by his deceased brother Rembrandt.

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



rosso 2021 Calendario Raupp
CORSA
37^a Edizione COPIA N° 0128

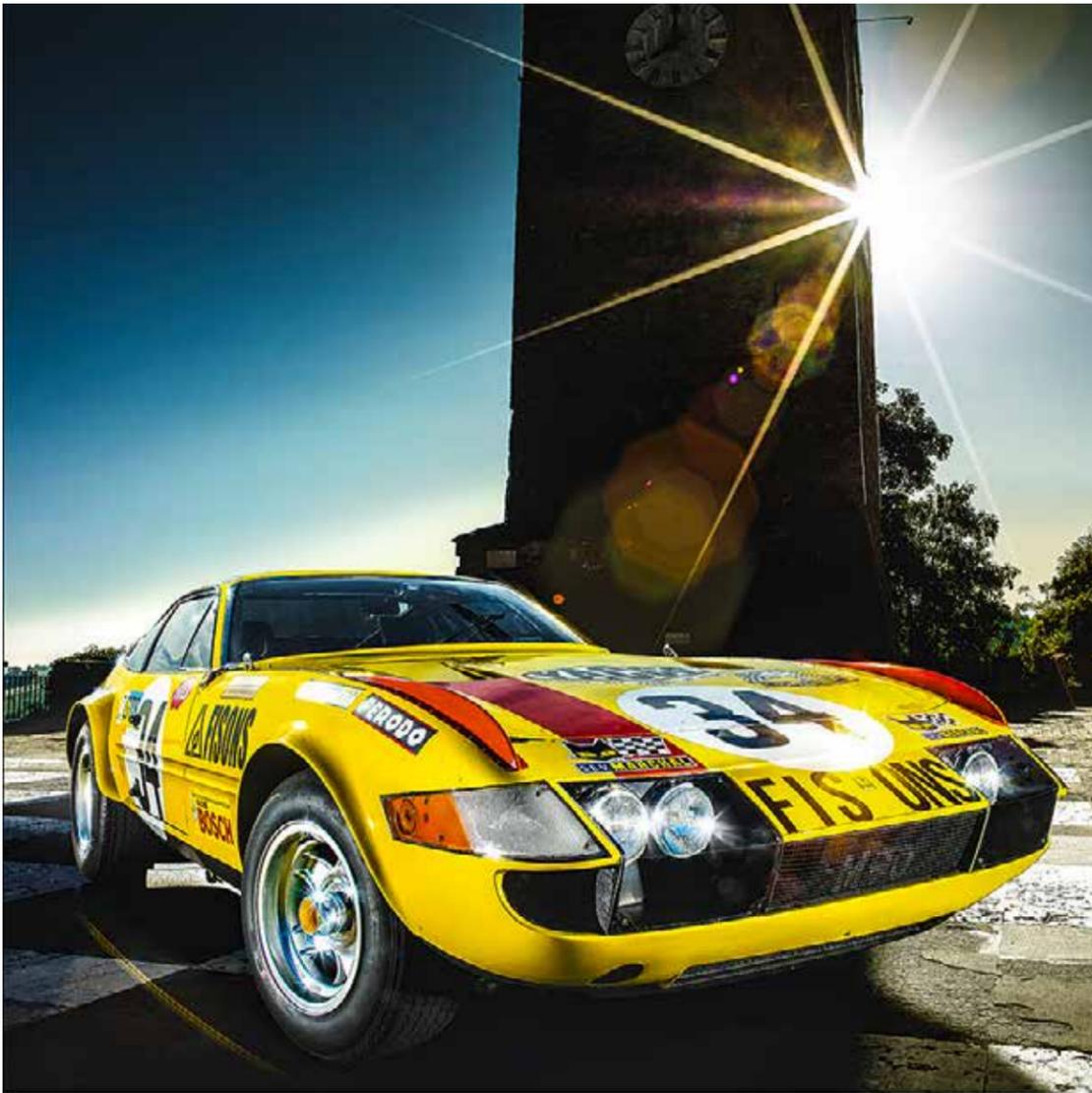


ALLE JAHRE WIEDER ...

TEXT: Jürgen Lewandowski

...sucht und findet der Fotograf und Künstler Günther Raupp auf der ganzen Welt seltene Ferrari-Modelle, die er aufwändig fotografiert und in seine Kult-Kalender einbringt.





Seit 1985 hat Raupp 37 dieser Ferrari-Kalender präsentiert – und so ist auch der ROSSO CORSA-Kalender 2021 zu einem auf 5.000 Exemplare limitierten Meisterstück und Sammlerobjekt geworden.

Raupp hat aber nicht nur wunderschöne Ferrari Gran Turismo und Rennsportwagen perfekt in Szene gesetzt, sondern er bietet auch – weltweit einmalig – zusätzlich zu den exzellenten Fotos auch das Geruchserlebnis der abgebildeten Klassiker. Auf jeder Kalenderseite kann durch Rubbeln ihr Geruch aktiviert werden! Der Preis des limitierten ROSSO CORSA-Kalenders: 79 Euro.

Bestellung über: info@raupp.com

SEP

Wie gut Sieger die Sieger
 Wie gut Sieger die Sieger
 Wie gut Sieger die Sieger

SEP 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30

RAUPP

Sublimieren Sie mit Ihren Fingern die Aromen
 Sublimieren Sie mit Ihren Fingern die Aromen
 Sublimieren Sie mit Ihren Fingern die Aromen

Sublimieren Sie mit Ihren Fingern die Aromen
 Sublimieren Sie mit Ihren Fingern die Aromen
 Sublimieren Sie mit Ihren Fingern die Aromen

JAN

Wie gut Sieger die Sieger
 Wie gut Sieger die Sieger
 Wie gut Sieger die Sieger

JAN 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

RAUPP

Sublimieren Sie mit Ihren Fingern die Aromen
 Sublimieren Sie mit Ihren Fingern die Aromen
 Sublimieren Sie mit Ihren Fingern die Aromen

Sublimieren Sie mit Ihren Fingern die Aromen
 Sublimieren Sie mit Ihren Fingern die Aromen
 Sublimieren Sie mit Ihren Fingern die Aromen



MOTORWORLD München opening end of 2020

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

WWW.MOTORWORLD.DE



STUTTGART

KÖLN

MÜNCHEN

BERLIN

RÜSSELSHEIM

HERTEN

METZINGEN

ZÜRICH

MALLORCA

