

# MOTORWORLD

## BULLETIN

Edition 116 / 15. Januar 2021

# 116



HISTORY SPEED LIFESTYLE



MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG





10



48



30



62



66



78



44

## INHALT CONTENT

## IMPRESSUM IMPRINT

### VORWORT ANDREAS DÜNKEL PREFACE BY ANDREAS DÜNKEL

Be the MOTOR, change the WORLD – so lautet die Devise der Motorworld Group. In diesem Sinne blickt Andreas Dünkel zu Beginn des neuen Jahres mit Vorfreude auf die Motorworld München, für die noch kurz vor Weihnachten ein wesentlicher Meilenstein erreicht werden konnte.

*Be the MOTOR, change the WORLD – this is the maxim of the Motorworld Group. With this in mind, at the beginning of the new year Andreas Dünkel is looking forward to Motorworld München, for which a significant milestone was reached just before Christmas.*

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.

- MOTORWORLD Region Stuttgart, ein Projekt der Dünkel 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

### DIE 20 TEUERSTEN OLDTIMER 2020 THE 20 MOST EXPENSIVE CLASSICS

2020 war auch für die weltweiten Auktionshäuser ein ganz besonderes Jahr mit großen Veränderungen. Nachdem das Jahr zunächst gut anlief, brachte die Corona-Pandemie alles zum Erliegen. Große Veranstaltungen, an die die Auktionen in den letzten Jahren angeschlossen waren, wurden abgesagt und man dachte, dass im Jahr 2020 erst einmal nichts mehr geht.

2020 was also a very special year for global auction houses, with big changes. After starting the year off well, the Corona pandemic brought everything to a halt. Major events that auctions had been affiliated with in recent years were canceled and it was thought that nothing would happen in 2020 for a while.

10

### JAGUAR D-TYPE IN AUKTION JAGUAR D-TYPE IN AUCTION

Kaum hat das neue Jahr begonnen, verspricht es auch schon einen eventuellen Rekord bei der RM Sotheby's-Auktion in Arizona. Zum Verkauf steht einer der legendärsten und erfolgreichsten Rennwagen der Automobilhistorie. Ein echter Jaguar D-Type mit nachweislicher Rennhistorie, originalen Bauteilen und Matching Numbers und einigen namhaften Vorbesitzern

*The new year has barely begun and already it promises a possible record sale at RM Sotheby's auction in Arizona. Up for sale is one of the most legendary and successful racing cars in automotive history. A genuine Jaguar D-Type with a proven racing history, original components and matching numbers, and several notable previous owners.*

48

- MoWo Messe- und Veranstaltungen 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 Metzingen, ein Projekt der HAM Besitz GmbH & Co. KG
- MOTORWORLD Classics Bodensee, ein Projekt der: Messe Friedrichshafen GmbH

MOTORWORLD, eine Marke der

**MOTORWORLD**  
BULLETIN





# VORWORT

## ANDREAS DÜNKEL



### Be the MOTOR, change the WORLD!

Liebe Enthusiasten der Automobilkultur, liebe Freunde der Motorworld!

Be the MOTOR, change the WORLD – so lautet unsere Devise. In diesem Sinne blicken wir zu Beginn des neuen Jahres mit Vorfreude auf die Motorworld München, für die wir noch kurz vor Weihnachten einen wesentlichen Meilenstein erreichen konnten: Die Behörden haben die Nutzung freigegeben.

Mit der offiziellen Übergabe der Flächen an die Mieter sowie dem Flächenausbau erfolgt nun Zug um Zug das Soft Opening. Voraussichtlich Ende Februar/Anfang März können wir die Türen der Lokhalle für das Publikum öffnen.

Mit der Motorworld München entsteht nach zwölfjähriger Planungs- und Bauzeit ein neuer magischer Standort der Mobilität in neuer Di-

### Be the MOTOR, change the WORLD!

Dear automotive culture enthusiasts, dear Motorworld friends!

Be the MOTOR, change the WORLD – that's our maxim. With this in mind, at the beginning of the new year we are looking forward to Motorworld München. Just before Christmas, we were able to reach a significant milestone when we received approval from the authorities to put the location into operation.

With the official handover of the spaces to the tenants and the expansion work, the soft opening can now gradually take place. We will probably be able to open the doors of the locomotive hall to the public at the end of February/beginning of March.

After twelve years of planning and construction work, Motorworld München is creating a unique, magical location for mobility in a

mension. Ein einzigartiger Treffpunkt auf einem über 75.000 qm großen Grundstück bietet die Flächen und Freiräume für Fahrzeugliebhaber aller Facetten und ist zugleich die vielseitigste Eventfläche Münchens. Ein faszinierender Mix aus Handelsflächen, Showrooms, Werkstätten, Gastronomie und Hotellerie bildet eine außergewöhnliche markenunabhängige Erlebniswelt und zugleich attraktive Handelsplattform. Die Motorworld München ist zu 100 Prozent vermietet – das spricht für die Attraktivität, Vielseitigkeit und Lage des Standorts.

Auf Hochtouren läuft zudem die Fortsetzung der Baumaßnahmen an den bereits teileröffneten Standorten in Metzingen, Berlin und Zürich. Außerdem können wir 2021 mit der Konzeption und Vermarktung der Motorworld Manufaktur Rüsselsheim/Rhein-Main voll durchstarten, da die Stadt Rüsselsheim uns für die Revitalisierung des Opel-Altwerkes vor wenigen Wochen grünes Licht gegeben hat.

completely new dimension. This unparalleled meeting point covering over 75,000 square metres offers space and outdoor areas for vehicle lovers of all facets, and at the same time is the most versatile event location anywhere in Munich. A fascinating mix of retail spaces, showrooms, workshops, catering outlets and a hotel forms an extraordinary brand-neutral experience world as well as an appealing trading platform. All of the spaces at Motorworld München have been leased – which underscores the appeal, versatility and location of the site.

Construction work at the already partially opened locations in Metzingen, Berlin and Zurich is also continuing at full speed. In addition, the conception and marketing of Motorworld Manufaktur Rüsselsheim/Rhein-Main in 2021 can now get off the ground after the city of Rüsselsheim gave us the green light for the revitalisation of the former Opel factory a few weeks ago.







Vielversprechend ist auch der jüngste Spross der Motorworld Group: das Restaurantkonzept Motorworld Inn. Mit der Gestaltung in außergewöhnlicher Werkstätten-Anmutung schaffen wir ein unvergleichbares Ambiente; damit bietet Motorworld Inn Treffpunkt und zugleich Erlebnis für Petrolheads, PS-Fans, Freunde gepflegter Fahrkultur und Gastlichkeit. 2020 ist das Pilotprojekt in Warthausen gestartet, 2021 wird es in der Motorworld München Einzug halten. Weitere Standorte sind in Planung und Entwicklung.

Besitzen Sie eigentlich schon die Motorworld Membercard? Wenn nicht, werden Sie mit ihr ein Teil der Motorworld Family und kommen Sie in den Genuss von zahlreichen Vorteilen. Mehr dazu auf unserer Website [www.motorworld.de](http://www.motorworld.de) oder auf [Instagram](#).

*The latest offshoot of the Motorworld Group is also very promising: the Motorworld Inn restaurant concept. With its design in an exceptional workshop look, we are creating an incomparable ambience. Motorworld Inn offers both a meeting place and an experience for petrol heads, horsepower fans, and friends of a cultivated driving culture and hospitality. The pilot project was launched in Warthausen in 2020 and will be introduced at Motorworld München in 2021. Further locations are at the planning and development stages.*

*Do you already have the Motorworld Membercard? If not, sign up now and become part of the Motorworld family so that you can take full advantage of numerous benefits. For more information, visit our website at [www.motorworld.de](http://www.motorworld.de) or our page on [Instagram](#).*





Ein neues Jahr beginnt und wir sehen ihm voller Spannung entgegen. Wir freuen uns, Sie 2021 an den oben genannten Standorten sowie in der Motorworld Region Stuttgart, der Motorworld Köln-Rheinland und auf verschiedenen Szeneveranstaltungen, darunter die Motorworld Classics Bodensee und die Motorworld Oldtimertage Fürstenfeld, begrüßen zu dürfen.

An dieser Stelle bedanken wir uns für das überdurchschnittliche Engagement unserer großartigen Mieter und Partner innerhalb der Motorworld-Family. Allen Geschäftspartnern, Kollegen, Mitarbeitern, Teams, Kunden, Gästen, Freunden, Supportern und Wegbegleitern ein herzliches Dankeschön!

Das Motorworld Bulletin wird uns 2021 begleiten und mit wunderbaren Beiträgen rund um das schönste Hobby der Welt versorgen. Denn fest steht: Die Faszination für Mobilität in allen Facetten bleibt – auch in Zeiten wie diesen – ein Wachstumsfaktor. Das beweisen unter anderem über 3 Millionen Impressions auf Social Media, Online-Kanälen und Websites pro Quartal. Auch dafür: Herzlichen Dank!

Mit den besten Wünschen für ein gesundes und glückliches neues Jahr, herzlichst

Ihr  
Andreas Dünkel  
Vorsitzender der  
Motorworld Group

*A new year is dawning and we await it full of anticipation. We look forward to welcoming you in 2021 at the locations mentioned above, as well as to Motorworld Region Stuttgart and Motorworld Köln-Rheinland, and at various scene events such as Motorworld Classics Bodensee and Motorworld Oldtimertage Fürstenfeld.*

*We would like to extend our thanks for the exceptional commitment of our fantastic tenants and partners in the Motorworld family. A very warm thank you to all our business partners, colleagues, employees, teams, customers, guests, friends, supporters and companions!*

*The Motorworld Bulletin will accompany us in 2021 and keep you up to date with wonderful articles about the most beautiful hobby in the world. Because what is certain is that the fascination for mobility in all its facets remains a growth factor – even in times like these. This is proven, among other things, by the over 3 million impressions on social media, online channels and websites every quarter. And for this as well: Thank you very much indeed.*

*With the best wishes for a healthy and happy new year,*

Cordially yours,  
Andreas Dünkel  
CEO Motorworld Group

Be the **MOTOR**  
change the **WORLD**  
**We are open!**





# DIE 20 TEUERSTEN OLDTIMER

THE 20 MOST EXPENSIVE CLASSIC CARS

2020 war auch für die weltweiten Auktionshäuser ein ganz besonderes Jahr mit großen Veränderungen. Nachdem das Jahr zunächst gut anlief, brachte die Corona-Pandemie alles zum Erliegen. Große Veranstaltungen, an die die Auktionen in den letzten Jahren angeschlossen waren, wurden abgesagt und man dachte, dass im Jahr 2020 erst einmal nichts mehr geht.

2020 was also a very special year for global auction houses, with big changes. After starting the year off well, the Corona pandemic brought everything to a halt. Major events that auctions had been affiliated with in recent years were cancelled and it was thought that nothing would happen in 2020 for a while.

# 2020







FOTO: RM Sotheby's

12 Ausgabe 116 / 2021

Am Anfang des Jahres, bevor die Auswirkungen der Corona-Pandemie offensichtlich wurden, lag die Verkaufsrate – der Prozentsatz der Fahrzeuge, die insgesamt von den Einreichungen einer Auktion verkauft werden – bei 70 bis 75 %. Ein gutes Ergebnis für eine Live-Oldtimer-Auktion. Als die nationalen und internationalen Lockdown-Phasen im März begannen, wurden die Auktionen, die nicht abgesagt oder verschoben wurden, schwer getroffen.

Im April stürzten die Oldtimer-Verkaufsrate auf fast 19 %. Sogar im Bereich der Online-Verkäufe waren drastische Zahlen zu verbuchen. So stürzten die Zahlen bei dem größten Online-Verkaufsportal in Großbritannien, Auto Trader UK, auf ganze 30 % im Verhältnis zu den Verkäufen aus den Vorjahren.

Doch einige Auktionshäuser hatten sehr schnell die rettende Idee. Besonders die großen Auktionshäuser, die bereits eine beachtliche Webpräsenz hatten, begannen Online-Auktionen durchzuführen. Viele der namhaften Auktionshäuser zogen nach und nutzten ebenfalls die Onlinepräsenz, um Versteigerungen durchführen zu können. Auch die Verkäufer ließen sich nicht abschrecken und so kamen auch in 2020 einige echte Raritäten auf das Versteigerungspodium.

Laut Hagerty erzielte Silverstone Auctions am 23. Mai einen extrem beeindruckenden Umsatz von 4,53 Mio. GBP (rund 5,2 Mio. Euro) bei einer Verkaufsrate von 86 % und erzielte ein durchschnittliches Gewinngebot von 61.148 GBP (rund 67.600 Euro). Mehr als doppelt so viel als bei der nächst vergleichbaren Auktion. Dies war der Beginn eines Sommerbooms: Als sich die Sperrung lockerte und der Frühling in den Sommer übergang, trieb ein Gefühl des Optimismus den Oldtimermarkt an.

Jedenfalls war am Ende des Jahres kein wirklicher Einbruch des Oldtimer-Marktes zu spüren und die Online-Auktionen werden sicherlich auch in Zukunft weiter stattfinden. Wir werden hier nun die 20 Topverkäufe des Jahres 2020 betrachten.

*At the beginning of the year, before the effects of the Corona pandemic became apparent, the sales rate - the percentage of cars sold overall from an auction's entries - was 70 to 75%. A good result for a live classic car auction. When the national and international lockdown periods began in March, auctions that were not canceled or postponed were hit hard.*

*In April, classic car sales rates plunged to nearly 19%. Even online sales saw drastic numbers. For example, at the largest online sales portal in the UK, Auto Trader UK, numbers plunged to a full 30% relative to sales from previous years.*

*But some auction houses very quickly came to the rescue. Especially the big auction houses, which already have a large web presence, started to run online auctions. Many of the well-known auction houses followed suit and also used the online presence to be able to hold auctions. Sellers were not deterred by this either, and as a result, some real rarities hit the auction podium in 2020 as well.*

*According to Hagerty, Silverstone Auctions achieved an extremely impressive £4.53 million (about €5.2 million) in sales on May 23, with an 86% sale rate and average winning bids of £61,148 (about €67,600). More than twice as much as the next comparable auction. This was the beginning of a summer boom: as the lockdown loosened and spring turned into summer, a sense of optimism drove the classic car market.*

*In any case, by the end of the year, there was no real sense of a slump in the classic car market, and online auctions will surely continue in the future. We will now look at the top 20 sales of 2020 here.*



# 1. Alfa Romeo BAT 5,7 und 9 (12.202.442 Dollar / RM Sotheby's)



Im Zuge einer Kunstauktion in New York kamen im Oktober drei absolute Unikate und Designhighlights unter den Hammer. Gezeichnet von Franco Scaglione bei Bertone wurden die Fahrzeuge in drei aufeinanderfolgenden Jahren von 1953 bis 1955 jeweils einzeln auf dem Turiner Automobilsalon vorgestellt und begeisterten das Publikum. Für fast 15 Millionen Dollar konnten die drei Fahrzeuge nun den Besitzer wechseln.

*In the course of an art auction in New York, three absolutely unique and design highlights went under the hammer in October. Designed by Franco Scaglione at Bertone, the cars were represented individually at the Turin Motor Show in three successive years from 1953 to 1955 and delighted the public. For nearly \$15 million, the three cars could now change hands.*

FOTO: RM Sotheby's







## 2. Bugatti Type 59 Sport, 1934 ( 10.547.000 Euro / Gooding & Co.)

Ein Bugatti mit prominenter Historie, die den Käufer überzeugte: Bevor das Fahrzeug in den Besitz von König Leopold überging, wurde es bei Rennen eingesetzt. Fahrer wie René Dreyfus und Jean-Pierre Wimille fuhren den Bugatti durch die Kurven berühmter Rennstrecken wie Spa oder auch Monaco.

*A Bugatti with a prominent history that convinced the buyer. Before the car became the property of King Leopold, it was used in races. Drivers like René Dreyfus and Jean-Pierre Wimille drove the Bugatti through the curves of famous race tracks like Spa or even Monaco.*

FOTO: Gooding & Co.

## 3. Bugatti Type 57S Atalante, 1937 (8.688.000 Euro / Gooding & Co.)

Der letzte Auktionsrekord eines Bugatti Type 57 Atalante wurde 2013 gesetzt, ebenfalls bei einer Goodings & Co. Auktion. Bei der Auktion im September 2020 wurden stolze 2,7 Millionen Euro mehr erzielt als damals. Es ist eines der schönsten Fahrzeuge der Welt und wird daher auch so hoch gehandelt.

*The last auction record of a Bugatti Type 57 Atalante was set in 2013, also at a Goodings & Co. Auction. The September 2020 auction fetched a full 2.7 million euros more than it did then. It is one of the most beautiful cars in the world and therefore traded so high.*

FOTO: Gooding & Co.







## 4. Bugatti Type 55 Super Sport Roadster, 1932

( 5.889.700 Euro / Bonhams)

Ein weiterer Bugatti wurde während der Amalia Island-Auktion versteigert. Das Fahrzeug ist noch mit der originalen, von Jean Bugatti aufgebauten, Karosserie ausgestattet. Erstbesitzer war Victor Rothschild, der den Bugatti während seines Studiums in Cambridge fuhr. Der letzte Besitzer, Dean Edmonds, hatte das Fahrzeug 35 Jahre lang in seinem Besitz und fuhr den Bugatti unter anderem auf der Mille Miglia. Auch in Pebble Beach war der Bugatti zu sehen.

*Another Bugatti was sold during the Amalia Island auction. The car is still equipped with the original body built by Jean Bugatti. The first owner was Victor Rothschild, who drove the Bugatti during his studies at Cambridge. The last owner, Dean Edmonds, owned the car for 35 years and drove the Bugatti at the Mille Miglia, among other events. The Bugatti was also on display at Pebble Beach.*

FOTO: Bonhams

## 5. Bugatti Type 55 Super Sport, 1931

( 4.600.000 Euro / Bonhams)

Dieser großartige Zweisitzer wurde als Werksrennwagen von Bugatti zur Teilnahme beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans im Jahr 1932 eingesetzt. Es wurde dort von zwei der fähigsten und charismatischsten Fahrer Frankreichs, dem Aristokraten Graf Guy Bouriat-Quintart aus Sarthois (bei Le Mans) und dem bekannten monegaschen französischen Rennfahrer Louis Chiron, gefahren. Die formschöne Karosserie wurde bei Figoni gebaut.

*This magnificent two-seater was used as Bugatti's factory race car to compete in the 24 Hours of Le Mans in 1932. It was driven there by two of France's most accomplished and charismatic drivers, the aristocrat Count Guy Bouriat-Quintart of Sarthois (near Le Mans) and the famous Monegasque French racing driver Louis Chiron. The beautifully designed body was built by Figoni.*

FOTO: Bonhams







## 6. Bugatti Type 35C Grand Prix, 1928

( 4.352.000 Euro / Gooding & Co.)

Ob es an dem 100-jährigen Jubiläum von Bugatti lag, dass die Rangliste von so vielen Bugattis angeführt wird? Jedenfalls liegt auf Platz 6 der Bestenliste ebenfalls ein Bugatti. In diesem Fall ein sehr besonderes Fahrzeug. Das Fahrzeug ist absolut original und zeigt seine Patina. Die Technik wurde sehr vorsichtig überholt, um möglichst wenig von der Originalität zu verändern. Der Bugatti hat ebenfalls eine imposante Renngeschichte. 1928 wurde er auf der Targa Florio eingesetzt und gewann später den Coupe de Bourgogne.

*I wonder if it was because of Bugatti's 100th anniversary that the ranking is topped by so many Bugattis? In any case, 6th place on the leaderboard is also occupied by a Bugatti. In this case, a very special vehicle. The car is absolutely original and shows its patina. The technology has been very carefully overhauled to change as little of the originality as possible. The Bugatti also has an impressive racing history. In 1928 it was entered in the Targa Florio and later won the Coupe de Bourgogne.*

FOTO: Gooding & Co.

## 7. Lamborghini Miura SV Speciale, 1971

( 3.547.000 Euro / Gooding & Co.)

In diesem Jahr feiert Lamborghini den 55. Geburtstag des Miura. Um so erfreulicher, dass dieser legendäre Sportwagen auf der Liste der teuersten Oldtimer steht. Noch nie wurde bei einer Auktion ein so hoher Preis für einen Lamborghini Miura erzielt. Aber bei diesem Miura handelt es sich auch um ein ganz besonderes Modell, wie der Name bereits verrät. Ausgestattet mit einer Trockensumpf-Schmierung und einem Anti-Slip-Getriebe wird der SV zu einem sehr raren Exemplar.

*This year Lamborghini celebrates the 55th anniversary of the Miura. All the more pleasing that this legendary sports car is on the list of the most expensive classic cars. Never before has such a high price been achieved for a Lamborghini Miura at auction. But this Miura is also a very special model, as its name suggests. Equipped with dry-sump lubrication and anti-slip gearbox, the SV becomes a very rare specimen.*

FOTO: Gooding & Co.







## 8. Aston Martin DB3S, 1955

### ( 3.330.000 Euro / Gooding & Co.)

Dieser Aston Martin aus dem berühmten Kangaroo-Rennstall erreichte zwar keinen Weltrekord, da dies seinem Schwesterfahrzeug, dem Aston Martin DB3S von der Earls Court Motor Show bei einer Auktion in 2013 vorbehalten war, aber er gehört dennoch zu den Top Ten der teuersten Oldtimer der Welt. Er besitzt noch immer seinen originalen Motor, wurde aber ansonsten in den 70er Jahren komplett restauriert. Das Fahrzeug verunglückte bei einem Rennen 1960.

*This Aston Martin from the famous Kangaroo racing team did not achieve a world record, as that was reserved for its sister car, the Aston Martin DB3S from the Earls Court Motor Show at an auction in 2013, but still became one of the top ten most expensive classic cars in the world. It still has its original engine, but was otherwise completely restored in the 70s. The car crashed in a race in 1960.*

FOTO: Gooding & Co.

## 9. Ford Shelby Mustang GT350R Prototype, 1965

### ( 3.193.700 Euro / Mecum Auctions)

Es war der erste Shelby Mustang, der ein Rennen gewonnen hatte. Dieser Prototyp ist daher ein besonderes Fahrzeug. Gefahren wurde er unter anderem von Jerry Titus und Bob Bondurant. Dieser Prototyp machte den Shelby Mustang berühmt und prägte sein Erscheinungsbild. Heute ein hochbegehrter Oldtimer. Aber sicherlich verhalf der Blockbuster „Le Mans '66“ in den Kinos auch zu der Rekordsumme von über 3 Millionen Dollar.

*It was the first Shelby Mustang to win a race. This prototype is therefore a special vehicle. It was driven among others by Jerry Titus and Bob Bondurant. This prototype made the Shelby Mustang famous and shaped its appearance. Today it is a highly sought-after classic car. But certainly the blockbuster „Le Mans '66“ in theaters also helped to the record sum of over 3 million dollars.*

FOTO: Mecum Auctions







## 10. Ford Mustang GT „Bullit“, 1968 ( 3.330.000 Euro / Gooding & Co.)

Jeder kennt die berühmte Verfolgungsjagd in dem US-Kino-Klassiker „Bullit“, in dem der Ford Mustang mit Steve McQueen die Straßen von San Francisco entlang gejagt wird. Während der großen Mecum Kissimmee-Auktion rollte nun 2020 der berühmteste Ford Mustang über die Auktionsrampe. Das originale Filmfahrzeug wurde sehr gewissenhaft und vorsichtig instandgesetzt, nachdem es viele Jahre verborgen war. 2018 wurde er anlässlich eines Ford Firmenjubiläums erstmals wieder gezeigt.

Everyone knows the famous car chase in the US cinema classic „Bullit“, where the Ford Mustang with Steve McQueen is chased along the streets of San Francisco. During the big Mecum Kissimmee auction now 2020 the most famous Ford Mustang rolled over the auction ramp. The original movie car was very conscientiously and carefully restored after only being hidden for decades. In 2018, it was shown again for the first time on the occasion of a Ford company anniversary.

FOTO: Mecum Auctions

## 11. Renault Type AI 35/45 HP Vanderbilt Racer, 1907 ( 2.764.430 Euro / Bonhams)

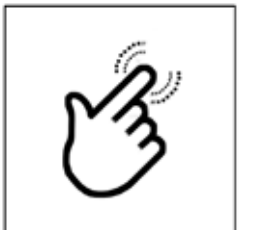
In den letzten Jahren steigt die Popularität der Fahrzeuge, mit denen an dem London Brighton Rennen teilgenommen werden kann. Dieser Renault, übrigens mittlerweile der teuerste Renault der Welt, hat eine ganz besondere Renngeschichte. Rund 60 Jahre lang stand das Fahrzeug im Indianapolis Museum. Denn ursprünglich wurde der Renault von Bill Spear aus dem Team Briggs Cunningham Squad in Indianapolis gefahren. 1907 gewann das Fahrzeug die 24 Stunden von Brighton. Es ist eines von fünf erhaltenen Renault Vanderbilt-Modellen, die fahrbereit sind.

In recent years, the vehicles with which to participate in the London Brighton race are piling up. This Renault, incidentally now the most expensive Renault in the world, has a very special racing history. For about 60 years, the vehicle stood in the Indianapolis Museum. This is because the Renault was originally driven by Bill Spear from the Briggs Cunningham Squad team in Indianapolis. In 1907, the car won the 24 Hours of Brighton. It is one of five surviving Renault Vanderbilt models in running condition.

FOTO: Bonhams



Lesen Sie mehr | Read more  
on **Luxury-Cars.TV**





## 18. - 20. JUNI 2021

### MESSE FRIEDRICHSHAFEN



WWW.MOTORWORLD-CLASSICS-BODENSEE.DE

## QUARTETT-TRUMPF

präsentiert  
von



### LANCIA STRATOS HF

Bereits 1970 hatte Bertone eine Designstudie des Stratos vorgestellt. Doch die Idee eines Super Sportwagens konnte in Anbetracht des verwendeten 4-Zylinder Motors aus dem Lancia Fulvia nicht wirklich transportiert werden. Auch die Fahrerposition direkt auf der Vorderachse überzeugte nicht. Hinzu kam der ungewohnte Einstieg über die nach oben aufgeklappte Türe an der Front. Also verschwand dieser erste Entwurf wieder in der Schublade. Als Anfang der 1970er der Rallyesport an Bedeutung gewinnt, ringt Rallye-Team-Leiter Cesare Fiorio seinen Vorgesetzten die Genehmigung zum Bau eines neuen Projektes ab: ein speziell auf den Motorsport zugeschnittenes Straßenfahrzeug. Im künftigen Sportwagen wird der Ferrari-Sechszylinder aus dem Dino 246 brummen. Das 2,4-Liter-Aggregat leistet mit drei Doppelvergasern zunächst 240 PS, in den Evolutionsstufen dann 270 PS und 330 PS. Wieviele Exemplare tatsächlich gebaut wurden ist nicht bekannt und Zahlen beruhen lediglich auf einer Schätzung Bertones. Aber man vermutet, dass es ca. 500 Modelle der Straßenversion Stradale gibt.

|                                                     |                       |
|-----------------------------------------------------|-----------------------|
| Motor                                               | 6-Zylinder-V-Motor    |
| Leistung                                            | 190 PS / 139 KW       |
| Vmax                                                | 230 km/h              |
| 0-100 km/h                                          | 10 Sek                |
| ccm                                                 | 2.419 ccm             |
| kg / Leergewicht                                    | 980 kg                |
| Auktionspreise aktuell (je nach Historie & Zustand) | € 400.000 - € 500.000 |
| Baujahr                                             | 1973 - 1978           |



# BEGEISTERUNG FÜR DAS UNVERGLEICHLICHE!

ENTHUSIASM FOR THE INCOMPARABLE!



## LAMBORGHINI STUTTGART

Gohm GmbH  
Graf-Zeppelin-Platz 1  
71034 Böblingen  
Telefon 0049 7031 2055-0  
[www.stuttgart.lamborghini/de](http://www.stuttgart.lamborghini/de)

Verbrauchs- und Emissionswerte/NEFZ Fahrzyklus: Huracán STO - in Homologation, Aventador S - Kombiniertes Verbrauch: 18,8 l/100km - Kombinierte CO<sub>2</sub>-Emissionen: 499 g/km, Huracán Performante Spyder - Kombiniertes Verbrauch: 14,2 l/100km Kombinierte CO<sub>2</sub>-Emissionen: 352 g/km



Liebe Lamborghini-Begeisterte,

seit über 100 Jahren ist die Geschichte des Familienunternehmens Gohm geprägt von Begeisterung, Professionalität und beständigen Werten.

Umso mehr freuen wir uns, Sie ab sofort unter der Leitung unseres neuen Geschäftsführers Patrick Richter in unserem umgebauten Showroom bei Lamborghini Stuttgart begrüßen zu dürfen: ein neues, zeitgemäßes und repräsentatives Zuhause für die Supersportwagen mit dem legendären Stier.

Durch die Schaffung einer nun weitläufigeren Ausstellungsfläche, eines neuen Gebrauchtwagen Showrooms sowie eines vergrößerten Werkstattbereichs haben Sie entsprechend Platz und Möglichkeiten, die aktuellen Modelle sowie auch unsere gebrauchten Stiere in Ruhe bestaunen zu können.

Und so wie Sie bei uns stets in besten Händen sind und wir Sie jederzeit gerne bei Fragen rund um Formen, Farben und Leistung unserer verfügbaren Modelle beraten, haben wir auch mit unserem Werkstattteam geballte Kompetenz, wenn es um Ihren Stier geht.

Vereinbaren Sie einen Termin und genießen Sie die wertschätzende Beziehung zu Ihnen sowie auch zu Ihrem Lamborghini.

Kommen Sie vorbei, besuchen Sie unsere neuen Räume und lassen Sie sich von Design und Dynamik der einzigartigen Extra-klasse begeistern – es lohnt sich.

Wir freuen uns auf Sie!  
Ihr Lamborghini Stuttgart Team



Dear Lamborghini enthusiasts,

well over 100 years has the history of the family directed company Gohm been infected with pure emotion, professionalism and stronger than time values.

Therefore, we are more than pleased to announce that from now on we are welcoming you in our newly build Lamborghini Stuttgart showroom, which is a perfect home for our legendary bulls.

Through the construction of an openly-designed display area, a new pre-owned showroom as well as an enlarged workshop you will be able to experience the brand Lamborghini to its full extent.

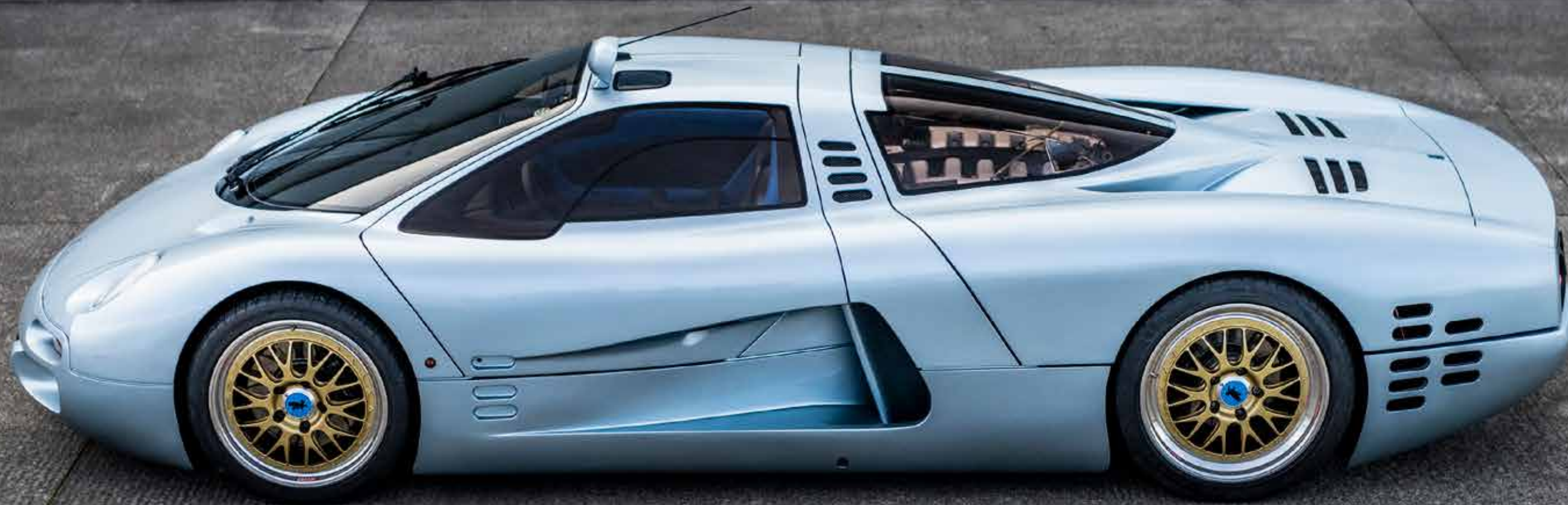
And just as you are always in the best company when it comes to questions regarding our bulls, and their design, colors and pure emotions, you can also always count on the extraordinary competence of our service team.

Book an appointment and experience the pure enthusiasm for you as a customer as well as for you Lamborghini.

We are looking forward to welcome you in our showroom, so that you can 1<sup>st</sup> hand experience the brand Lamborghini.

Your Lamborghini Stuttgart team

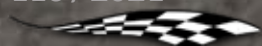




# AUKTION ISDERA COMMENDATRE 112i

Die Geschichte des Commendatore von Isdera beginnt im Jahr 1971, als der junge Eberhard Schulz mit seinem selbstgebauten Sportwagen, dem Erator GTE, zu Porsche und Mercedes-Benz fuhr und sie überreden wollte, ihm einen Job in ihrer Designabteilung zu geben. Schulz hatte kaum erkennbare Qualifikationen, aber schließlich erkannte Porsche seinen Erator auf dem Parkplatz zu Recht als ausreichenden Beweis für sein Talent und seinen Ehrgeiz an.

*The story behind Isdera's Commendatore originates in 1971, when a young Eberhard Schulz drove his homemade sportscar, the Erator GTE, to Porsche and Mercedes-Benz and persuaded them to give him a job in their design department. Schulz had very few recognizable qualifications, but eventually Porsche rightly considered the Erator in the car park evidence enough of his talent and ambition.*







FOTOS: RM Sotheby's



Trotz seiner Tätigkeit für Porsche entwickelte Schulz in seiner Freizeit ein Konzept, das als Nachfolger des Mercedes-Benz 300 SL in Frage kommen sollte. Nach seinem Ausscheiden bei Porsche wechselte Eberhard Schulz zur B&B GmbH & Co Auto KG in Frankfurt am Main, wo er die Entwicklung zu Ende führte und einen Prototyp, den CW311, baute, der 1978 auf der IAA in Frankfurt vorgestellt wurde. Um die Marktreaktion aufzupeppen, brachte B&B einen Mercedes-Benz Stern am Kühlergrill an, was später von Mercedes-Benz sanktioniert wurde. Nach der Abspaltung von B&B gründete Schulz 1982 eine eigene Firma für Kleinserienfertigung, Design und Ingenieurleistungen und nannte sie Isdera (eine Abkürzung für Ingenieurbüro für Styling, Design und Racing).

Beginnend mit dem Isdera Spyder war der Traum von Schulz immer, die straßentaugliche Version des CW311 einzuführen. 1983 kam der Wagen schließlich als Imperator 108i auf den Markt. Vergleichbar mit exotischen Sportwagen seiner Zeit, verfügte er über Flügeltüren und wurde von einem 5,0-Liter-V8-Motor des Typs M117 von Mercedes angetrieben, während ein Großteil des Interieurs aus Originalteilen stammte. Weniger als 20 Exemplare wurden zwischen 1983 und 1991 produziert, alle wurden auf Bestellung gebaut, und jedes Auto benötigte ein Jahr für den Bau.

Despite working for Porsche, Schulz developed in his spare time a concept which should be considered as a successor to the Mercedes-Benz 300 SL. After departing Porsche, Eberhard Schulz joined B&B GmbH & Co Auto KG in Frankfurt/Main which allowed Schulz to finish the development and to build one prototype the CW311 which was shown in 1978 at the IAA at Frankfurt. To spice up the market reaction, B&B put a Mercedes-Benz star at the grill which was later sanctioned by Mercedes-Benz. After splitting from B&B, in 1982 Schulz setup his own company for small-series production, design and engineering services and named it Isdera (an abbreviation of Ingenieurbüro für Styling, Design und Racing).

Starting with the Isdera Spyder, the dream of Schulz was always to introduce the road going version of the CW311. Eventually in 1983 the car was launched as Imperator 108i. Comparable with exotic sportscars of its day, it featured gull-wing doors and was powered by Mercedes' M117 5.0-litre V-8 engine, whilst much of the interior was sourced from OEM parts. Less than 20 examples were produced between 1983 and 1991, all built to order with each car taking a year to construct.





Schulz war kein Mann, der sich auf seinen Lorbeeren ausruhte, und in einer Ära, die von Motorgröße, technologischer Innovation, Höchstgeschwindigkeit und visueller Dramatik dominiert wurde, war der Nachfolger des Imperator in jeder Hinsicht ein Schritt nach vorn. Der 1993 vorgestellte und zu Ehren Enzo Ferraris benannte Commendatore 112i war eine weitaus reinrassigere Angelegenheit als der Imperator, den er ablöste: Unter der hinteren Flügeltür-Motorabdeckung steckte ein 6,0-Liter Mercedes-Benz M120 V-12-Motor, der über zwei oben liegende Nockenwellen auf jeder Bank verfügte und über 400 PS leistete.

Da Mercedes-Benz für den M120 kein Schaltgetriebe entwickelt hatte, wurde die Kraft über ein speziell angefertigtes Schwungrad an die Hinterräder geleitet, die eine speziell angepasste Version eines RUF-Porsche-Getriebes antrieben, indem ein sechster Gang hinzugefügt wurde, um die gewünschte Höchstgeschwindigkeit von 340 km/h zu erreichen.

Not a man to rest on his laurels and in an era dominated by engine size, technological innovation, top speed, and visual drama, Schulz's successor to the Imperator was a step up in every department. Unveiled in 1993 and named in honor of Enzo Ferrari himself, the Commendatore 112i was a far more thoroughbred affair than the Imperator it replaced: under the rear gullwing engine cover nestled a 6.0-litre Mercedes-Benz M120 V-12 engine, which had dual overhead camshafts on each bank and was capable of in excess of 400 bhp.

Mercedes-Benz had never developed a manual gearbox for the M120, so power was channeled to the rear wheels via a bespoke flywheel, driving a specially adapted version of a RUF Porsche gearbox by adding a sixth gear to achieve the desired max speed of 340 km/h.

Lesen Sie mehr | Read more  
on **Luxury-Cars.TV**







Ihr Maserati Vertragshändler

Autohaus Alfred Gohm GmbH Standort Böblingen Graf-Zeppelin-Platz 4 71034 Böblingen Telefon +49 (0)7031 2055-0 info@gohm.de

[www.gohm.de](http://www.gohm.de)



Liebe Maserati-Freunde,

erleben Sie die Faszination von Maserati und besuchen Sie uns in unseren neuen Verkaufsräumlichkeiten direkt in der Motorworld Region Stuttgart. Als langjähriger offizieller Vertragshändler befindet sich unser neuer Showroom im Herzen eines unvergesslichen und exklusiven Ambientes und lässt Sie umgehend in das Lebensgefühl des italienischen Sportwagenherstellers eintauchen.

Geprägt von einer langen Motorsporttradition, höchstem Komfort, einer erstklassigen Fahrleistung sowie einem unvergleichlichen Design, bieten unsere Maserati Modelle für jeden das passende Premiumfahrzeug. Auf einer Fläche von knapp 300 Quadratmetern präsentiert Ihnen Maserati Stuttgart die verschiedensten Modelle, eine Auswahl feinsten Materialien, welche Ihnen die Möglichkeit individueller Ausstattungsvarianten aufzeigt sowie eine Atmosphäre zum Entdecken und Erleben.

Genießen Sie den Flair, lehnen Sie sich entspannt in unserem Loungebereich zurück oder gehen Sie auf Entdeckungstour durch unseren Maserati Shop.

Lassen auch Sie sich begeistern und kommen Sie vorbei – wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Ihr Verkaufsberater  
Marcello Di Fabio

Dear Maserati friends,

experience the fascination of Maserati and visit us in our new business premises in the Motorworld Region Stuttgart. As an official dealer for many years, our new showroom belongs to the heart of a personal and exclusive ambience and lets you get into the lifestyle of the sports car manufacturer.

Shaped by a long motorsport tradition, great comfort, a certain driving performance as well as an incomparable design, our Maserati models offer a premium vehicle for everyone. In our almost 300 square meters showroom, Maserati Stuttgart is pleased to display to you the most diverse models, a selection of the finest materials, which enables you to experience individual equipment variants in a way that is more than discovering.

Enjoy the Dolce Vita flair, relax in our lounge area or go on a discovery tour through our Maserati shop.

Let yourself be inspired and come by, we look forward to your visit!

Your sales person  
Marcello Di Fabio

MC20 Verbrauch/ NEFZ Fahrzyklus: kombiniert 14,8 - 12,4 l/100 km\*\*\* // CO<sub>2</sub>-Emissionen: kombiniert 282 - 245 g/km\*\*\* // Abgasnorm Euro 6d-FINAL\*\*\* //

\*\*\* Es handelt sich um vorläufige Werte. Die endgültigen Werte liegen zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht vor // Levante Trofeo Verbrauch/NEFZ Fahrzyklus: kombiniert 13,3 l/100 km; innerorts 18,5 l/km; außerorts 10,3 l/km// CO<sub>2</sub>-Emissionen: kombiniert 302 g/km // Effizienzklasse: G // Abgasnorm Euro 6d-FINAL //



## WILLKOMMEN IN KEMPTTHAL! WELCOME TO KEMPTTHAL!



Fredy Barth – Motorsport & Events sind jetzt in der Motorworld Manufaktur Region Zürich zu Hause. Das Team rund um den Züricher Rennfahrer organisiert von Kemptthal aus aber nicht nur seine beliebten Trackdays, sondern bietet vor Ort auch das passende Zubehör an – bis hin zum Fahrzeug mit dem Partner [raceandroadcars.com](https://www.raceandroadcars.com).

Als veritablen Meilenstein in der Firmengeschichte sieht Fredy Barth den Bezug neuer Büroräumlichkeiten in der kürzlich eröffneten Motorworld Manufaktur Region Zürich, die mit ihren Werkstätten und Dienstleistern rund um die Autoleidenschaft einen einzigartigen Begegnungsort bildet. „Unter Gleichgesinnten zu arbeiten, ist für uns unheimlich inspirierend“, erklärt der Zürcher Rennfahrer und Eventorganisator. „Vor allem aber macht es uns auch abseits der Rennstrecken und ausserhalb des Internets für ein breites Publikum sichtbar und eröffnet ganz neue Möglichkeiten.“ So nutzt das Team seine neue Location auf dem ehemaligen Maggi-Areal in Kemptthal nicht bloß zum stillen Arbeiten, sondern für den direkten Kundenkontakt via neu eröffnetem Drivers Shop.

### Vom Rennoverall zum Cupfahrzeug

Mitunter im Sortiment: Sparco Renn- und Trackdayfahrerbekleidung, Grandprix Original Lifestylemode, aber auch spezifische Produkte wie die Race Navigator Datenanalyse fürs Fahrzeug oder ein Liquid Ice Kühlspray, damit Piloten einen kühlen Kopf bewahren. Nicht zuletzt können sich Kunden im DriversShop zu Hankook Competition Rennreifen beraten lassen und diese bestellen, denn: Fredy Barth – Motorsport & Events haben unlängst den Rennreifenservice des südkoreanischen Herstellers für die Schweiz übernommen.

*Fredy Barth – Motorsport & Events have now found a home at Motorworld Manufaktur Region Zürich. The team around the Zurich-based racing driver not only organises its popular track days from Kemptthal, but also offers the matching accessories right here on the premises – through to the vehicle with its partner [raceandroadcars.com](https://www.raceandroadcars.com).*

*Fredy Barth sees the move into the new offices at the recently opened Motorworld Manufaktur Region Zürich, which, with its workshops and service providers for all aspects of motoring passion, forms a unique meeting place, as a veritable milestone in the company's history. „Working with like-minded people is incredibly inspiring for us,“ explains the Zurich-based racing driver and event organiser. „Above all, however, it makes us visible to a wide audience away from the racetracks and the internet and opens up completely new possibilities.“ The team is using its new location on the former Maggi site in Kemptthal not only for quietly working away, but also for dealing directly with customers in the newly opened Drivers Shop.*

### From racing overalls to cup cars

*Included in the assortment: Sparco racing and track day driver's clothing, Grandprix Originals lifestyle fashion, as well as specific products such as Race Navigator vehicle data analysis systems or a Liquid Ice cooling spray for helping drivers to keep a cool head. Last, but not least, customers can get advice about Hankook competition racing tyres in the Drivers Shop and order them at the same time, for Fredy Barth – Motorsport & Events has recently taken over the racing tyre service in Switzerland for the South Korean manufacturer.*



# SONDERAKTION

## MOTORWORLD

MEMBERCARD



Die MOTORWORLD-Membercard ist das exklusive Highlight für Fans! Sie verbindet Automobil-Enthusiasten und Freunde der MOTORWORLD. Außerdem ist sie Ihre Eintrittskarte zu zahlreichen exklusiven Vorteilen, wie unter anderem: **10 % Nachlass in Restaurants, Hotels und Shops, Clubtreffen, Messe-Eintritte, Welcome-Package** und vieles mehr!

**Bestellen Sie gleich jetzt und erhalten Sie 6 Monate geschenkt. Sie zahlen nur 99,- Euro und Ihre Karte gilt statt für die nächsten 12 Monate für 1 1/2 Jahre!**

Sie nutzen nicht nur unzählige Vorteile bei ausgesuchten Partnern der MOTORWORLD, sondern tun auch noch Gutes dabei! **Wir werden 5,- Euro Ihres Jahresbeitrags an die Laureus Sport for Good Foundation spenden.**

**JETZT BESTELLEN,  
6 MONATE  
GRATIS NUTZEN!**

**€ 99,00**

limitiert bis 28.02.2021



### Race and Road Cars

Und was, wenn das Wichtigste aller Fahrer-accessoires, sprich das Fahrzeug selbst noch fehlt? Im ebenso neu eröffneten Showroom von [raceandroadcars.com](http://raceandroadcars.com) präsentieren sich bis zu 18 hochkarätige Fahrzeuge, derzeit beispielsweise ein Ford GT Supersportwagen, ein Porsche 1977 911 Turbo der legendären Baureihe 930 aus den Siebzigern und – weil die Devise weniger „teuer und sportlich“, denn „einzigartig und exklusiv“ lautet – ein FrameOff restaurierter Toyota 4Runner Geländewagen.

Hinter der 2018 gegründeten Firma [raceandroadcars.com](http://raceandroadcars.com) steckt neben Rennszene-kenner Fredy Barth der Zürcher Unternehmer Marc Schürmann mit seiner langjährigen Erfahrung im Aufspüren vierrädriger Raritäten. Ob das Duo im Auftrag eines Kunden ein Auto sucht oder umgekehrt, für ein Kundenfahrzeug einen Käufer: Stets lautet sein Anspruch, nicht bloß eine Plattform zu bieten, sondern persönliche Betreuung auf dem Weg zum Traumauto.

### Race and Road Cars

*And what if that most important of all driver accessories, the vehicle itself, is still missing? Up to 18 premium class vehicles, currently a Ford GT super sports car, a Porsche 1977 911 turbo from the legendary 930 series of the Seventies, and – because the maxim is less „expensive and sporty“ for „unique and exclusive“ – a frame-off restored Toyota 4Runner SUV, are presented in the likewise newly opened showroom of [raceandroadcars.com](http://raceandroadcars.com).*

*Established in 2018, [raceandroadcars.com](http://raceandroadcars.com) is backed, alongside racing scene expert Fredy Barth, by the entrepreneur Marc Schürmann from Zurich with his many years of experience in tracking down four-wheeled rarities. Whether the duo is searching for a car on behalf of a customer or a buyer for a customer's vehicle: Their aspiration is always not just to offer a platform, but also to give personal assistance on the path to owning a dream car.*

<https://membercard.motorworld.de>

MOTORWORLD  
BULLETIN





### Lautstark in die Trackday-Saison 2021

Während die meisten Fahrzeugvermittler auf Strassenautos setzen, sind Race and Road Cars entsprechend ihres Namens genauso in der Welt der Rundstrecken zu Hause und haben stets den einen oder anderen Rennwagen im Angebot, aktuell etwa einen Ferrari 458 Challenge. Das Team von Fredy Barth – Motorsport & Events weiss denn auch, wo sich der Käufer damit standesgemäß und unter dem Motto „mit Sicherheit Vollgas“ austoben kann: bei einem ihrer beliebten Trackdays, die Teilnehmern mit sechs Stunden freiem Fahren, professionellem Coaching, technischem Service und ganztägigem Catering ein hochwertiges Rundumpaket bieten.

So bleibt nur noch zu sagen, dass Petrolheads in diesen langsamen Zeiten doch noch rasch aufs Gas treten sollten, denn die (Trackdays) Saison 2021 steht vor der Tür.

Mehr Details, Termine und Preise sind der Website [fredybarth.ch](http://fredybarth.ch) zu entnehmen; für Fahrzeuge [raceandroadcars.com](http://raceandroadcars.com).

### Raucously into the 2021 track day season

While most car brokers focus on road cars, Race and Road Cars, in keeping with their name, are equally at home in the world of racing circuits and always have one or two racing cars on offer, such as currently a Ferrari 458 Challenge. The team from Fredy Barth – Motorsport & Events also knows where the buyer can really enjoy themselves in keeping with the motto „put your foot down safely“: at one of their popular track days, which offer participants a top quality, all-in-one package with six hours of free driving, professional coaching, technical servicing, and catering throughout the day.

All that remains to be said is that, even in these slow times, petrol heads should still quickly put their foot down, for the 2021 (track days) season is just around the corner.

Further details, dates and prices can be found on the website [fredybarth.ch](http://fredybarth.ch); for vehicles: [raceandroadcars.com](http://raceandroadcars.com)





CARS THAT MATTER

# GLÖCKLER PORSCHÉ 356

Walter Glöckler leitete in den 50er Jahren den Betrieb Glöckler, eine Motorrad- und Automobil-Handlung. Vor dem Krieg handelte Glöckler mit Fabrikaten wie NSU, BMW, Hanomag und Volkswagen. Nach dem Krieg wurde die Firma hauptsächlich eine Generalvertretung für Volkswagen und Porsche. Walter Glöckler liebte es, an Automobilrennen teilzunehmen. Daher baute er sich seine eigenen Rennwagen auf der Basis von Volkswagen und Porsche 356 auf.

*In the 1950s, Walter Glöckler ran Glöckler, a motorcycle and automobile dealership. Before the war, Glöckler dealt in makes such as NSU, BMW, Hanomag and Volkswagen. After the war, the company became mainly a general agency for Volkswagen and Porsche. Walter Glöckler loved to participate in automobile races. Therefore, he built his own racing cars based on Volkswagen and Porsche 356.*

FOTOS: Kay MacKenneth







Die Fahrzeuge waren Einzelstücke und gingen nie in Serie. Zwischen 1948 und 1954 konstruierte Walter Glöckler zusammen mit seinem Mitarbeiter Herman Ramelow sieben unterschiedliche Rennsportwagen. Die Karosserien wurden von der Frankfurter Spenglerei C.H. Weidenhausen gebaut und angeliefert.

1952 baute Glöckler den hier gezeigten Glöckler-Porsche 1500 auf. Da dieser Porsche dem Vorgänger Nummer 3 sehr ähnelt, wird das Fahrzeug vor allem in den USA als zweiter Porsche Nummer 3 bezeichnet. Der erste Porsche Nr. 3 wurde allerdings auf einem Gitterrohrrahmen aufgebaut, während die Nr. 4 auf einem verkürzten Porsche 356-Fahrwerk aufgebaut wurde. Auch Getriebe und Motor wurden unverändert übernommen.

Walter Glöckler gewann 1952 mit dem Glöckler-Porsche Nr. 4 die Deutsche Sportwagenmeisterschaft in der 1,5 Liter-Klasse. Nach einigen Renneinsätzen wurde der Rennsportwagen verkauft und von dem neuen Besitzer bei einigen Sportwagen- und Bergrennen in den USA eingesetzt. Auch dies nicht ohne Erfolg. Bei einigen Rennen erzielten die Fahrer des Glöckler-Porsche den zweiten Platz. Der sehr besondere Porsche 356 wurde schon bei Pebble Beach, Concorso D'Eleganza und anderen Concours gezeigt und ist jedes Mal ein echtes Highlight. Übrigens wird heute der Glöckler-Porsche als Grundlage für den Porsche 550 bezeichnet.

*The cars were one-offs and never went into production. Between 1948 and 1954, Walter Glöckler constructed seven different racing sports cars together with Herman Ramelow, his employee. The bodies were built and delivered by the Frankfurt tin smith's shop C.H. Weidenhausen.*

*In 1952, Glöckler built the Glöckler Porsche 1500 shown here. Since this Porsche closely resembles its number 3 predecessor, the car is referred to as the second Porsche number 3, especially in the USA. However, the first Porsche number 3 was built on a lattice tube frame, while the number 4 was built on a shortened Porsche 356 chassis. The transmission and engine were also carried over unchanged.*

*Walter Glöckler won the German Sports Car Championship in the 1.5 liter class in 1952 with the Glöckler Porsche No. 4. After a few races, the racing sports car was sold and entered by the new owner in a number of sports car and hill climb races in the USA. This was also not without success. In some races the drivers of the Glöckler Porsche achieved second place. The very special Porsche 356 has been shown at Pebble Beach, Concorso D'Eleganza and other Concours and is a real highlight every time.*

*By the way, today the Glöckler Porsche is called the basis for the Porsche 550.*





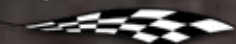


# AUKTION SENSATIONAL JAGUAR D-TYPE

FOTOS: RM & Sotheby's

Kaum hat das neue Jahr begonnen, verspricht es auch schon einen eventuellen Rekordverkauf bei der RM Sotheby's-Auktion in Arizona. Zum Verkauf steht einer der legendärsten und erfolgreichsten Rennwagen der Automobilhistorie. Ein echter Jaguar D-Type mit nachweislicher Rennhistorie, originalen Bauteilen und Matching Numbers und einigen namhaften Vorbesitzern. Es könnte der teuerste Oldtimer 2021 werden.

*The new year has barely begun and already it promises a possible record sale at RM Sotheby's auction in Arizona. Up for sale is one of the most legendary and successful racing cars in automotive history. A genuine Jaguar D-Type with a proven racing history, original components and matching numbers, and several notable previous owners. It could become the most expensive classic car in 2021.*







### Der unzählbare D-Type

Nach dem Zweiten Weltkrieg verfolgte Jaguar Cars mit ganzem Herzen eine bewährte Verkaufsstrategie für Automobile: Die Vermarktung der zivilen Sportwagen und Luxuslimousinen sollte über Geschwindigkeits- und Wettbewerbserfolge erfolgen. Zuerst sorgte der XK 120 für Schlagzeilen, dann folgte der Erfolg des Modells bei Rundstreckenrennen. Der XK 120 wurde dann zum schnittigen C-Type-Rennwagen weiterentwickelt. Die Siege des C-Type bei den 24 Stunden von Le Mans 1951 und 1953 zeigten, dass Jaguar sehr klug in den Motorsport investiert hatte.

Doch während der C-Type eine Weiterentwicklung des XK 120 darstellte, war die nachfolgende Maschine, der Jaguar D-Type, ein radikaler Sprung in die Zukunft. Mit seinen Rundungen und dem kleinen, ovalen Kühlergrill präsentierte der D-Type der Welt ein freundliches Gesicht; dahinter jedoch lauerte ein starker Rennwagen, vollgepackt mit fortschrittlicher Technologie.

### The Indomitable D-Type

*Following World War II, Jaguar Cars wholeheartedly adopted a time-tested automotive sales strategy: Use feats of speed and competition success to market its civilian sports cars and luxury saloons. First came headline-grabbing speed trials in the XK 120, followed by the model's success in circuit racing. The XK 120 was then developed into the swoopy C-Type racer; the C-Type's wins at the 1951 and 1953 24 Hours of Le Mans demonstrated that Jaguar's investment in motorsport was a very wise one indeed.*

*Yet if the C-Type represented an evolution of the XK 120, the machine that would follow—the Jaguar D-Type—was a radical leap into the future of performance. With its round haunches and small, oval grille, the D-Type presented a friendly face to the world; behind it, however, lurked a fierce competition car packed with advanced technology.*







Im Gegensatz zu seinem eher konventionellen Vorgänger nutzte der D-Type eine auffallend moderne Fahrwerkskonfiguration, in deren Zentrum eine stabile, leichte Monocoque-Karosseriewanne stand, die das Cockpit umschloss. Ein XK-Typ Inline-Six-Motor mit zwei obenliegenden Nockenwellen war in einem Hilfsrahmen untergebracht, der an der Vorderseite dieses Monocoques befestigt war; die solide Hinterachse und die Hinterradaufhängung des Wagens waren entsprechend an der hinteren Stirnwand angebracht. Während sich Materialien und Technik in den folgenden Jahrzehnten dramatisch weiterentwickelt haben, wird dieses grundlegende Konstruktionskonzept bis heute bei Rennwagen und Exoten verwendet.

Weitere zukunftsweisende Elemente waren die von Dunlop gelieferten Vierrad-Scheibenbremsen, die erstmals beim C-Type zum Einsatz kamen, und eine kompakte, glatte Karosserie, die die Frontfläche minimierte, um den Luftwiderstand zu verringern – eine Anstrengung, die durch die Trockensumpfkongfiguration des XK-Motors und die leicht geneigte Ausrichtung, die eine geringere Höhe der Motorhaube ermöglichte, unterstützt wurde. Schließlich verlieh eine asymmetrische vertikale Finne hinter der Kopfstütze des Fahrers, die entwickelt wurde, um die Stabilität auf Rennstrecken mit langen Hochgeschwindigkeitsabschnitten zu erhöhen (und später bei vielen ursprünglich finnenlosen Autos, darunter auch diesem Chassis, hinzugefügt wurde), dem D-Type ein unverwechselbares Profil.

*Unlike its rather conventional predecessor, the D-Type made use of a strikingly modern chassis configuration centered around a strong, lightweight monocoque body tub that enveloped the cockpit. An XK-type dual-overhead camshaft inline-six engine was cradled in a subframe assembly attached to the front of this monocoque; the car's solid rear axle and rear suspension assembly were correspondingly fitted to the rear bulkhead. While materials and technology have evolved dramatically in subsequent decades, this basic design concept is used on race cars and exotics to this day.*

*Further forward-looking elements included four-wheel disc brakes supplied by Dunlop, first deployed on the C-Type, and a compact, slippery body that minimized frontal area to reduce aerodynamic drag – an effort aided by the XK engine's dry-sump configuration and slightly canted orientation, which afforded a lower hood height. Finally, an asymmetric vertical fin positioned behind the driver's headrest, developed to add stability on circuits with long, high-speed sections (and later added to many initially finless cars, this chassis among them) lent the D-Type an unmistakable profile.*





Der D-Type wurde im April 1954 vorgestellt und konnte bald Erfolge im Wettbewerb verbuchen: Nach dem Sieg bei den 12 Stunden von Sebring 1954 und einem starken zweiten Platz bei den 24 Stunden von Le Mans 1954 gelang dem Jaguar-Werksteam 1955 ein Sieg auf dem Circuit de la Sarthe; die Ecurie Ecosse holte dort im folgenden Jahr einen Sieg als Privatier. Die Renntechnik entwickelt sich jedoch schnell weiter, und angesichts der rückläufigen Verkaufszahlen beschloss Jaguar, das vorhandene D-Type-Chassis für den Bau des sehr ähnlichen (wenn auch flossenlosen) Straßenwagens XKSS zu verwenden.

Die Produktion des D-Type und des XKSS erlitt am 12. Februar 1957 einen schweren Schlag, als ein Feuer im Jaguar-Werk in Coventry ausbrach. Fünf D-Types wurden bei dem Feuer zerstört, ebenso wie wichtige Werkzeuge und Ma-

*Introduced in April 1954, the D-Type soon earned success in competition: After victory at the 1954 Sebring 12 Hours and strong second-place finish at 1954 24 Hours of Le Mans, the Jaguar works team achieved a first at Circuit de la Sarthe in 1955; Ecurie Ecosse notched a privateer win there the following year. Racing technology evolves quickly, however, and faced with slowing sales, Jaguar decided to use the D-Type chassis it had on hand to build the very similar (though finless) XKSS road car.*

*D-Type and XKSS production suffered a crippling blow on 12 February 1957, when a fire tore through Jaguar's Coventry works. Five D-Types were destroyed in the blaze, as well as important tooling and materials. Final D-Type production number stalled 17 works race cars (including 11 "long-nose" variants), plus 54 "short-nose" D-Ty-*

*perialien. Die endgültigen Produktionszahlen des D-Types beliefen sich auf 17 Werksrennwagen (einschließlich 11 „Long-Nose“-Varianten) und 54 „Short-Nose“-D-Types, die für Kunden bestimmt waren; von letzteren gingen fünf im Feuer verloren und vier wurden für Ersatzteile demontiert. Zwei weitere dieser Serien-D-Types wurden später zu XKSS-Modellen umgebaut.*

*pes intended for customers; of that latter group, five were lost in the fire and four were dismantled for parts. A further two of these production D-Types were later converted to XKSS models.*

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

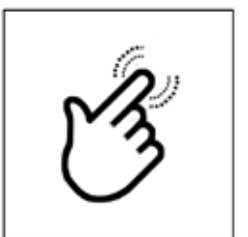






FOTO: Thomas Hanna 2020 - Mercedes Ponton Investment,



FOTO: CarVia

In der Motorworld München geht es mit großen Schritten voran: Zum Jahresende 2020 haben die Behörden die Lokhalle zur Nutzung freigegeben. Derzeit beziehen die Mieter ihre Flächen – Händler, Werkstätten, Dienstleister, Gastronomiebetriebe, Shops sowie das Vier-Sterne-Hotel Ameron Motorworld München. Bald werden sich die Türen der automobilen Erlebniswelt auch für Besucher öffnen. Schon in den vergangenen zwei Ausgaben haben wir die ersten Mieter der Motorworld München vorgestellt. Weiter geht es mit diesen vier:

#### Ponton Manufaktur

Thomas Hanna und seine Ponton Manufaktur kommen in die Motorworld München. Schon das zweite Auto nach Hannas Führerscheinprüfung war ein Mercedes Ponton aus dem Jahrgang 1961. Den fuhr er 16 Jahre am Stück, insgesamt 550.000 Kilometer. Seitdem hatte er immer einen Ponton in der Garage. Ab Ende der 90er Jahre wurde aus dem Hobby eine Berufung und aus Thomas Hanna der „Ponton-Papst“. Heute stehen bei der Ponton Manufaktur Hanna immer ca. 20 Mercedes Ponton zum Verkauf an Anleger und Oldtimer-Liebhaber. Neben den Ponton Klassikern werden in den Hanna-Verkaufsflächen der Motorworld München auch „artverwandte“ und geprüfte Oldtimer angeboten. Auf Kundenwunsch können insbesondere die robusten Ponton-Limousinen rallyetauglich umgebaut werden, was so einige erfolgreiche Rallyefahrer als Teilnehmer bei internationalen Veranstaltungen bestätigen können.

Mehr Infos unter:  
[www.mercedes-ponton-shop.de](http://www.mercedes-ponton-shop.de)



#### CarVia

Die CarVia Autovermietung bietet in der Motorworld München Premium-Mietfahrzeuge wie einen Porsche 911, einen Audi R8 Spyder oder den Fiat Abarth 595 an. Auch Elektrofahrzeuge von Tesla, Porsche (Taycan) oder aus der ID Familie von VW stehen zur Verfügung. Das gewünschte Fahrzeug kann spontan vor Ort oder online gebucht werden. Darüber hinaus bietet CarVia komplett durchgeplante Roadtrips sowie geführte Sportwagentouren in der Gruppe an.

Mehr Infos unter:  
[www.carvia.de](http://www.carvia.de)



*Things are moving forward in leaps and bounds at Motorworld München. At the end of 2020, the authorities gave their approval for use of the locomotive hall. The tenants are currently moving into their premises – dealers, workshops, service providers, catering establishments, shops and the four-star hotel Ameron Motorworld München. The doors of the automotive experience world will soon be opening to the public as well. In the past two issues, we have already presented the first tenants of Motorworld München. Here we continue with the next four tenants:*

#### Ponton Manufaktur

*Thomas Hanna and his Ponton Manufaktur are coming to Motorworld München. Hanna's second car after passing his driving test was a 1961 Mercedes Ponton, which he drove for 16 years, putting 550,000 kilometres on the clock. Since then, he has always had a Ponton in the garage. From the end of the 1990s, his hobby turned into a vocation and Thomas Hanna became the „Ponton Pope“. Today, at Ponton Manufaktur Hanna there are always around 20 Mercedes Pontons waiting to be sold to investors and classic car lovers. Alongside classic Pontons, „art-related“ and inspected classic cars are also on offer in the Hanna showrooms at Motorworld München. At the customer's request, the robust Ponton saloons in particular can be converted for rallying, as can be confirmed by several successful rally drivers at international events.*

More information:  
[www.mercedes-ponton-shop.de](http://www.mercedes-ponton-shop.de)

#### CarVia

*The CarVia car rental company at Motorworld München offers premium rental vehicles such as a Porsche 911, an Audi R8 Spyder or a Fiat Abarth 595. Electric cars from Tesla, Porsche (Taycan) or VW's ID family are also available. The desired vehicle can be booked spontaneously right there or online. CarVia also offers fully planned road trips as well as guided sports car tours for groups.*

More information:  
[www.carvia.de](http://www.carvia.de)





FOTO: Racing Unleashed

## Racing Unleashed

Das internationale Unternehmen Racing Unleashed AG, mit Sitz in Cham in der Schweiz, bezieht seinen neuen, ersten Standort in Deutschland in der Motorworld München. Ebenso wie in der Motorworld Manufaktur Region Zürich eröffnet das Unternehmen hier eine Racing Lounge mit hochwertigen Rennsimulatoren. Die Simulatoren „Made in Italy“ werden in einer Fabrik in Maranello mit professioneller Simulationssoftware kombiniert und bringen so das reale Cockpit (im „F1-Style“) in die virtuelle Motorsportwelt. Die berühmtesten Rennstrecken, wie die Grand-Prix-Traditionskurse von Monza, Nürburgring, Silverstone oder Red Bull Ring stehen sowohl Profis wie solchen, die es werden wollen, als auch Sportfansatikern und Gelegenheitsrennfahrern offen.

Mehr Infos unter:  
[www.racing-unleashed.com](http://www.racing-unleashed.com)



## Racing Unleashed

*The international company Racing Unleashed AG, based in Cham, Switzerland, will be moving into its first premises in Germany at Motorworld München. As at Motorworld Manufaktur Region Zürich, the company is opening a Racing Lounge here with high-quality racing simulators. The „Made in Italy“ simulators are linked up to professional simulation software at a factory in Maranello, bringing an authentic cockpit (in Formula 1 style) to the virtual motor sport world. The most famous racetracks, such as the traditional Grand Prix circuits at Monza, Nürburgring, Silverstone or the Red Bull Ring, are open to both established and budding professional drivers, as well as sports fanatics and occasional racing drivers.*

More information:  
[www.racing-unleashed.com](http://www.racing-unleashed.com)



FOTO: GT-A Racing

## GT-A Racing München

Ein oder lieber 1000 PS, Cruiser oder Racer, museumales Original oder crazy Custom? GT-A Racing München unterstützt Sie bei der weltweiten Fahrzeugbeschaffung oder -vermarktung inklusive Transport, Verzollung, Zulassung sowie neutraler Begutachtung. Möglich sind auch eine Umrüstung oder Restauration. Durch das regionale sowie international verwobene Netzwerk ist die seriöse und vertrauliche Abwicklung garantiert – auch und gerade bei höchstexklusiven Fahrzeugen, die zumeist nicht öffentlich angeboten werden. GT-A Racing ist gelebte Leidenschaft, erfüllt Kindheitsträume ebenso wie Anlagewünsche. Dreißig bis fünfzig Fahrzeuge aller Art und Marken sowie US-Muscle-Cars sind stets direkt ab München verfügbar. Egal ob vier-, fünf-, sechs-, sieben- oder gar achteinstellig: Fordern Sie GT-A heraus!

Mehr Infos unter:  
[www.gt-a.racing](http://www.gt-a.racing)



## GT-A Racing München

*One or rather 1000 horsepower, a cruiser or a racer, a museum original or a crazy customised vehicle? GT-A Racing München supports you in the worldwide procurement or marketing of vehicles, including transportation, customs clearance, registration and independent appraisals. Conversions or restorations are also possible. A regional and international network guarantees serious and confidential handling – also and in particular in the case of highly exclusive vehicles which are largely not offered in the public domain. GT-A Racing is passion in action, and fulfils childhood dreams as well as investment desires. Thirty to fifty vehicles of all kinds and brands, as well as U.S. muscle cars, are always available directly from Munich. Whether for four, five, six, seven or even eight-figure prices: Challenge GT-A!*

More information:  
[www.gt-a.racing](http://www.gt-a.racing)







## 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](http://www.laureus.de/spenden)



# NACHRUF WOLFGANG NÖTH

Am Sonntag 10. Januar starb Münchens „Urgestein“ Wolfgang Nöth im Alter von 77 Jahren. Bekannt wurde er in den 90er Jahren über die Grenzen der bayerischen Hauptstadt hinaus, als er maßgeblich daran beteiligt war, dass aus dem „bayerischen Millionen-Dorf“ die „Club- und Partyhauptstadt“ wurde – Abschaffung der Sperrstunde inklusive. Auch Teile des Geländes des heutigen Motorworld München Standortes gehörten einmal zu seinem Wirkungskreis.

Wolfgang Nöth wurde 1943 als Sohn jüdischer Eltern in Unterfranken geboren, wuchs als Waisenkind bei Pflegeeltern auf und kam nach Kriegsende ins Kloster. Bereits mit 13 Jahren begann er eine Ausbildung bei Neckermann. Danach arbeitete er in unterschiedlichsten Jobs bei Expeditionen, in einer Cola-Fabrik, in einer Ziegelei. Als Dachdecker bereiste er die Niederlande, im Schwarzwald fand er Uran und auch in Israel war er beruflich unterwegs. Im Jahr 1978 kam Wolfgang Nöth schließlich nach München, jobbte zunächst als Holzverkäufer bevor er Wirtshausmitbesitzer wurde, was als Start seiner „Münchner Karriere“ betrachtet werden kann.

Er war ein Macher. Mit seiner ganz eigenen Pragmatik und seiner Unruhegeist setzte er Zeichen – auf eigene Art. Fehlte z.B. in einer seiner Hallen ein Notausgang, setzte er sich in der Anwesenheit der Aufsichtsbehörde auf einen Gabelstapler und fuhr durch die Wand und erledigte sein Problem

mit der Bemerkung, „...sollte doch reichen, oder?“. Nach der Theaterfabrik in Unterföhring und dem Nachtwerk übernahm Nöth die alte Flughafenanlage in München Riem. Dort schaffte er ein Konzerthallen- und Partyparadies in dem rund 50.000 Partygäste (Sommer 1996) in den Hallen Terminal 1, Ultraschall usw. feierten.

1996 pachtete Nöth zusammen mit Partnern das leerstehende Pfanni-Fabrikations-Gelände. Der Beginn des legendären Kunstpark Ost mit rund 30 Diskotheken, Bars, Restaurants und Spielhallen, dazu gab rund 100 Künstlerateliers, Kleinunternehmen und den Kunst- und Antiquitätenflohmarkt. In den Medien sprach man vom Kunstpark Ost als „Europas größte Ausgehmeile“.

In den Neunziger Jahren begann Wolfgang Nöth mit dem Betrieb der beiden großen Hallen, Zenith und Kesselhaus, auf dem alten Bundesbahn-Ausbesserungswerk-Gelände in der Lilienthalallee in München-Freimann. Die Zenithhalle und das Kesselhaus gehören heute zusammen mit dem Kohlebunker zum Gebäude-Ensemble der MOTORWORLD München.

Mit dem Tod Wolfgang Nöths verliert München eine unvergleichbare Persönlichkeit. Wir werden ihn in ehrender Erinnerung bewahren. Unsere aufrichtige Anteilnahme gilt seinen Angehörigen.



# FORD ZILLA

Aus Spiel wird Realität: Das virtuelle P1-Rennfahrzeug des Ford Teams Fordzilla feiert sein Debüt in der echten Welt

## Ein einzigartiger Kreativ-Prozess

Der erste virtuelle Gaming-Rennwagen, der in Zusammenarbeit zwischen Gamern selbst und einer Automarke entwickelt wurde. Jetzt bringt das Ford Team Fordzilla esports das Spiel mit einem maßstabsgetreuen Modell seines extremen Team Fordzilla P1 Rennwagens auf einen neuen Level.

Es war bisher üblich, reale Autos in Computerspiele zu transferieren, jetzt erweckte zum ersten Mal ein Autohersteller ein von Gamern entwickeltes virtuelles Auto – das noch nicht in einem Spiel zu sehen war – mit einem physischen Modell zum Leben.

*Race to Reality; Team Fordzilla's Extreme P1 Virtual Race Car Make its Real World Debut*

## A unique co-creation process

*It is the first virtual gaming race car designed in collaboration between gamers themselves and a car brand. Now Ford's Team Fordzilla esports team is moving the game on again by a full-scale model of its extreme Team Fordzilla P1 race car.*

*While seeing real car transferred to computer games is commonplace, this is the first time an auto-manufacturer has brought to life a gamer-collaborated virtual car – yet to be featured in a game – with a physical model.*



FOTOS: Ford





## In nur sieben Wochen vom CAD-Modell zur Realität

Das Team Fordzilla P1 ist das erste Auto von Ford, das rein digital ohne persönliche Interaktion während des gesamten Prozesses gebaut wurde. Aufgrund der aktuellen Pandemie wurde es von einem Team entworfen, das sich noch nie getroffen hatte, teilweise von zu Hause aus arbeitete, sich über fünf verschiedene Länder verteilte und in nur sieben Wochen das Fahrzeug baute – das ist weniger als die Hälfte der Zeit, die normalerweise dafür erforderlich ist. Der fertige Aufbau ist ein Full-Size-Modell mit extremen Proportionen und wahrhaft unverwechselbarem Charakter.

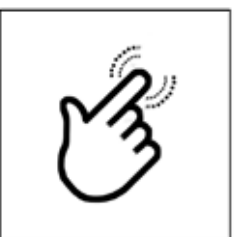
Das von Spielern mitentwickelte Hypercar bietet einige besondere Details, die speziell die Racing-Community ansprechen. Auf dem Boden vor dem Beifahrersitz befindet sich eine AFK-Meldung (Away From Keyboard), die spielerisch daran erinnert, dass die Insassen dieses Sitzes nicht an der Tastatur sitzen. Eine #levelup-Grafik bestätigt, dass Spieler und Rennfahrer sich jedes Mal verbessern können, wenn sie spielen oder Rennen fahren, während eine #liftoff-Grafik eine Anspielung auf das Abheben des Rennwagens aus der virtuellen Welt und den Übergang in die reale Welt darstellt. Auf der Vorderseite des Autos befindet sich am unteren Spoiler eine weitere wichtige Botschaft in Form eines Großbuchstaben-Kürzels: GLHF steht für „Good Luck Have Fun“ und fordert Spieler wie Rennfahrer auf, Spaß zu haben und die Fahrt ultimativ zu genießen.

## From CAD to reality in seven weeks

Team Fordzilla P1 is Ford's first ever car built digitally without any face-to-face interaction throughout the process. Due to the current pandemic, it was designed by a team who had never met, working remotely, spread across five different countries and built in just seven weeks – that's less than half of the time it would normally take. The finished build is a full-size, inside-outside model with extreme proportions and truly unmistakable character.

Co-created by gamers for gamers, the hypercar features a few special touches that speak to the sim-racing community. On the floor in front of the co-pilot's seat there is an AFK (Away From Keyboard) message, a playful reminder that occupants of that seat are away from keyboard. A #levelup graphic acknowledges that gamers and racing drivers aim to better themselves each time they play or race, while a #liftoff graphic is a nod to the lifting off of this race car from a virtual world and transitioning it to the real one. On the front of the car by the lower spoiler there's the most important message; a GLHF (Good luck have fun) reminder to every gamer and racing driver to truly have fun and enjoy the ride.

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





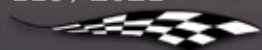
# AUKTION FERRARI 375 AMERICA COUPE

Es heißt, Enzo Ferrari habe die Produktion von Straßenautos nur widerwillig aufgenommen und nur, um seine wahre Leidenschaft, den Motorsport, zu finanzieren – ein Unterfangen, das er als höchsten Zweck des Unternehmens, das seinen Namen trägt, betrachtete. Doch wenn die nicht konkurrenzfähigen Autos kaum mehr als Mittel zum Zweck waren, so verraten die fertigen Produkte nicht ein Jota von Enzos angeblicher Gleichgültigkeit. Die straßentauglichen Ferraris der Nachkriegsjahrzehnte sind als wichtige Elemente des Erbes des „Prancing Horse“ anerkannt und werden von Besitzern und Bewunderern in höchsten Tönen gelobt.

*It is said the Enzo Ferrari entered into the production of road cars reluctantly, and only as a way to fund his true passion, motorsport—an endeavor that he considered to be the highest purpose of the company bearing his name. But if non-competition cars were little more than means to an end, the finished products reveal not one iota of Enzo's supposed indifference. The roadgoing Ferraris of the post-war decades are recognized as vital elements of the Prancing Horse's legacy, held in the highest of regard by owners and admirers.*



FOTOS: RM & Sotheby's







Innerhalb des Ferrari-Straßenwagenportfolios gab es eine strenge Modellhierarchie. An der Spitze standen ab 1950 die leistungsstarken, limitierten Gran Turismo-Modelle mit dem Namen „America“. Der Ferrari 375 America, der 1953 eingeführt wurde, setzte die aufkeimende Tradition fort, die 1951 mit dem 340 America und 1952 mit dem 342 America begründet wurde. Während sein Chassis und seine Aufhängung viel mit dem 250 Europa GT gemeinsam hatten, steckte unter der Motorhaube ein aus dem Rennsport abgeleiteter 4,5-Liter-Lampredi V-12. Er leistete geschätzte 296 PS, die über ein Viergang-Getriebe an die Hinterachse geleitet wurden. Er war eines der schnellsten straßentauglichen Automobile der Welt und eines der exklusivsten: Nur elf Coupes und ein Cabriolet wurden gebaut, jedes mit handgefertigter Karosserie.

*Within the Ferrari road car lineup there existed a strict model hierarchy. Beginning in 1950, the powerful, limited production gran turismos given the name "America" sat at its very top. The Ferrari 375 America, introduced for 1953, continued the burgeoning tradition established by 340 America in 1951, followed by the 342 America in 1952. While its chassis and suspension shared much in common with the 250 Europa GT, under the hood was a racing-derived 4.5-liter Lampredi V-12. It produced an estimated 296 horsepower, which was sent to the rear axle via a four-speed gearbox. It was one of the fastest roadgoing automobiles in the world, and among the most exclusive: Just 11 Coupes and 1 Cabriolet were built, each wearing hand-crafted coachwork.*





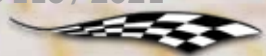
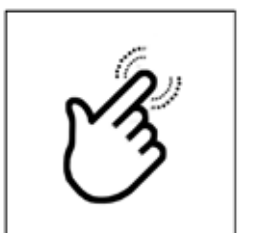
## Avantgarde, italienischer Stil

Alfredo Vignale arbeitete nicht nach einer Holzform, sondern setzte maßstabsgetreue Zeichnungen mit eigenen Augen und Händen in Aluminiumskulpturen um und erreichte so das, was der Historiker Stan Nowak als „Spontanität der Linie“ bezeichnete. Vielleicht ist es dieser Methode zu verdanken, dass Vignales Entwürfe eine Lebendigkeit und einen Erfindungsreichtum aufweisen, der besonders in seinen früheren Angeboten deutlich wird. Die Autos seiner 1948 gegründeten Carrozzeria zeichneten sich auch durch den effektvollen Einsatz von Chrom und Edelstahlverzierungen aus – Verzierungen, die, so kann man sich vorstellen, besonders den Geschmack der amerikanischen Käufer trafen.

## Avante-Garde, Italian-Style

Alfredo Vignale did not work from a body buck, instead transforming full-scaled drawings into aluminum sculpture with his own eyes, achieving what historian Stan Nowak referred to as “a spontaneity of line.” Perhaps owing something to this method, there is a liveliness and inventiveness to Vignale’s designs that is especially apparent in his earlier offerings. Cars completed by his carrozzeria, established in 1948, were also noteworthy for their effective use of chrome and stainless-steel embellishments – ornamentation that, it can be imagined, appealed particularly to the tastes of American buyers.

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







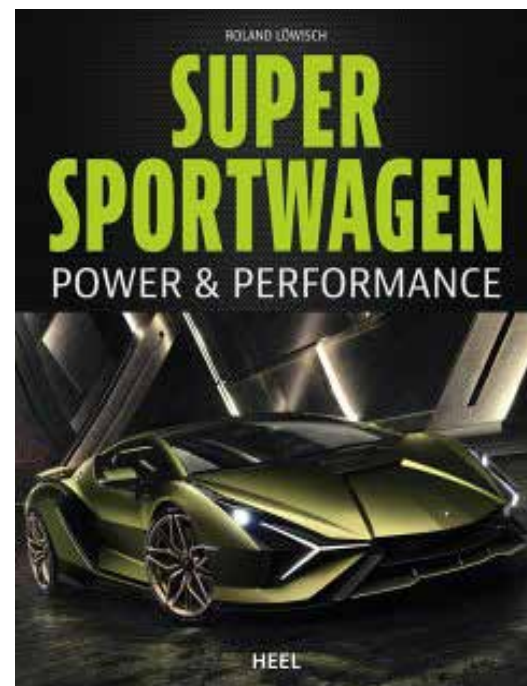
## JÜRGEN LEWANDOWSKI's BÜCHERECKE

### WENN SUPER ALLEINE NICHT MEHR GENÜGT

Zuerst waren es einfache Sportwagen, dann kam der Begriff der Super-Sportwagen – heute müssen es Hyper-Sportwagen sein. Die Lust auf noch mehr Leistung hat in der Geschichte des Automobils nie nachgelassen. Roland Löwisch hat sich dieser Kategorie von Automobilen nun einmal auf mehr als 200 Seiten genähert. Bitte erwarten Sie in dem Band keine ausführlichen Beschreibungen oder informative Testberichte – Roland Löwisch bietet dafür aber etwas anderes: Kurzbeschreibungen von mehr als 150 Modellen von etwa 100 Marken.

Intelligent aufgeteilt in drei Kapitel stellt Löwisch zuerst die „heißesten Sportwagen von 1950 bis 1979“ vor – also Modelle wie das 300 SL-Coupé, De Tomaso Pantera oder den Iso Grifo. Dann folgen „Die ersten Supercars von 1980 bis 1999“ – beispielsweise Lamborghini, DeLorean und Porsche 959. Und die „Super- und Hypercars von 2000 bis heute“ bilden dann als zentrales Kapitel die gesamte Bandbreite der heutigen Szene ab – wobei einem erst hier bewusst wird, welche unendliche Breite an neu gegründeten Produzenten hier neben den etablierten Namen um die Gunst der Kunden kämpfen: Von Marken wie Corbellati, Engler, Fahlke, Hongqi, NextEV oder Vazirani dürften nur die wenigsten bislang gehört haben. Und Hersteller wie Vanda Electrics, Nanoflowcell oder Faraday Future zeigen wohin der Weg führen wird – zu extrem sportlichen Elektro-Fahrzeugen.

Wie gesagt: Der Band geht nicht in die Tiefe und trägt auch nicht dazu bei, die Frage nach dem Sinn dieser Hyper-Cars zu klären – aber er bietet zu einem sehr fairen Preis einen spannenden Überblick über das Angebot dieser und vergangener Tage. Man darf gespannt sein, wie viele dieser Hersteller in zwei, drei Jahren noch am Leben sein werden.

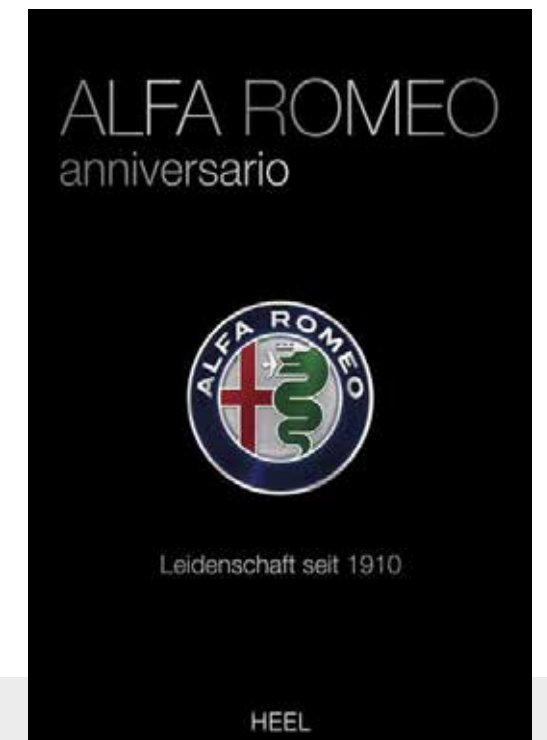


Roland Löwisch, Supersportwagen,  
Heel-Verlag, Königswinter, € 14,99.  
ISBN 978-3-958-439948.

Wenn man bedenkt, dass es seit der Erfindung des Automobils tausende von Herstellern gab, die die Menschheit mit ihren Gefährten beglücken wollten, ist es doch erstaunlich, dass einige die Jahrzehnte und ein Jahrhundert überlebt haben – die legendäre italienische Marke Alfa Romeo konnte 2020 sogar den 110. Geburtstag feiern. Was natürlich in einem schönen handlichen Band gefeiert wurde.

Nun gibt es seit etlichen Jahren ein Alfa Romeo Annuario Jahrbuch, in dem die wichtigsten Ereignisse, Neu-Vorstellungen und – so es etwas zu feiern gab – auch Renn-Siege abgehandelt wurden. Zum 110. Geburtstag ist aus dem Annuario nun ein Anniversario geworden, in dem die wichtigsten Ereignisse der Historie zusammengefasst sind. Das Ergebnis ist ein locker zu lesender, gut bebildeter Edel-Jahresband geworden, der über – so der Autor Christian Schön – über 110 Jahre Leidenschaft berichtet und einen Rückblick sowie einen Ausblick auf eine tolle Markengeschichte bietet.

Womit Christian Schön Recht hat – Alfa Romeo ist, trotz aller Versäumnisse der letzten Jahre – noch immer eine der faszinierendsten Marken schlechthin. Eine Marke, die Ikonen geschaffen hat, über Jahre hinweg den Motorsport dominieren konnte und deren Pretiosen noch immer bei jedem Concours zu glänzen wissen. Und wer weiß: Vielleicht ist die neue auf 500 Exemplare limitierte Giulia GTA ja die rote Mauritius, die man sich jetzt in die Garage stellen sollte.



ALFA ROMEO Anniversario, Sascha Wolfinger (Hrsg.)/Christian Schön, Heel-Verlag, Königswinter, € 24,9. ISBN 978-3-96664-034-3.





## ÜBER STOCK UND STEIN

Seit 1948 rollt der Defender über Stock und Stein – und in den 68 Jahren seiner Produktionszeit bis 2016 wurden mehr als zwei Millionen Exemplare gebaut. Ein Klassiker der automobilen Weltgeschichte, der sich praktisch überall seinen Weg bahnte, und dessen legendäre Robustheit dazu führte, dass bis heute noch mehr als 75 Prozent aller Modelle existieren – und bis heute auch noch Ersatzteile für die ersten Baureihen zur Verfügung stehen.

Wie nicht anders zu erwarten, gab es natürlich irgendwann einen Nachfolger – diese Erfolgsgeschichte konnte man ja nicht einfach sang- und klanglos beenden. Im Frühjahr 2019 kündigte Land Rover die Neuauflage an, natürlich völlig überarbeitet: Statt des Leiterrahmens und der Starrachsen sorgen nun ein Aluminium-Monocoque und Einzelradaufhängungen für ein etwas moderneres Fahrgefühl und mit Motorleistungen von 200 PS aufwärts ist der neue Defender auch kein rollendes Hindernis mehr.

Das Trio Roger Crathorne, Matthias Pfannmüller und Boris Schmidt – alles bekenkende und aktive Defender-Fahrer haben die Entwicklung des neuen Gefährts verfolgt und die Genese in einem großen und gewichtigen Band dokumentiert. Für Defender-Fans sicherlich ein absolutes Muss – für die Freunde von Geländewagen und deren Technik ebenfalls eine gute Empfehlung.

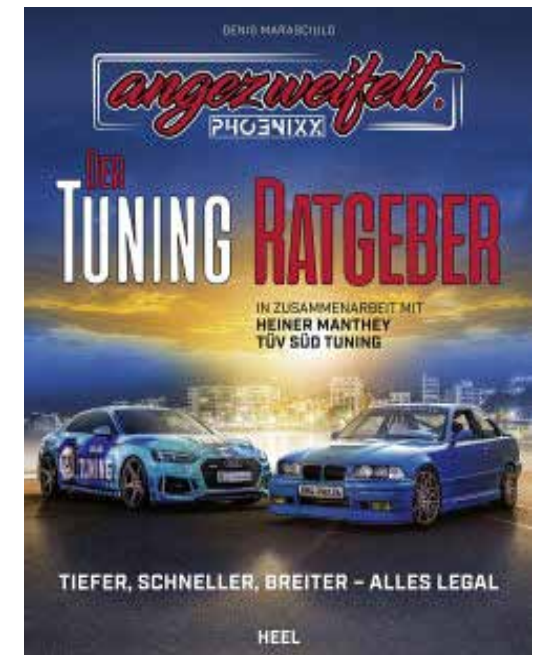


Roger Crathorne/Matthias Pfannmüller/Boris Schmidt, Der neue Land Rover Defender, Delius Klasing Verlag, Bielefeld, € 68,-. ISBN 978-3-671166-28.

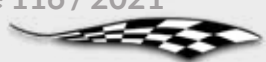
## DER TUNING RATGEBER

Sorry – aber bei dem Wort ‚Tuning‘ tauchen zuerst Bilder von breiten Opel Manta-Modellen, auf Zakspeed-Optik gequälte Ford Escort und Dreier BMWs mit großen Heckspoilern auf. Aber es gab eben Zeiten, in denen Tuning zum großen Teil aus Kotflügel-Verbreiterungen sowie Front- und Heckspoilern bestand – Koenig in München war einer der Meister dieses Genres, wobei Willi Koenig auch gerne noch Turbolader montierte. Aber es gibt natürlich auch – und das soll an dieser Stelle ausdrücklich bestätigt werden – seriöse Tuner, die ihren Kunden das Auto bauen, von dem sie schon immer geträumt haben. Individuelle Gefährte, die kein Hersteller in dieser Komplexität bauen kann.

Denis Marasciulo – in Tuning-Kreisen und bei YouTube unter dem Namen Phoenixx bekannt – ist einer dieser Tuning-Gurus (so die Titulierung des Verlags), der auch scheinbar unmögliche Wünsche erfüllen kann. Er kennt die Fragen: Wie tief darf ich mein Auto schrauben? Können die neuen Räder problemlos eingetragen werden? Kann ich den Heckflügel montieren, ohne bei der nächsten Kontrolle Probleme zu bekommen? Fragen, die sich jeder, der sein Auto tunen möchte, bereits einmal gestellt hat – zusammen mit Heiner Manthey, Sachverständiger beim TÜV Süd und Spezialist Tuning, hat Denis Marasciulo in diesem Band den Versuch unternommen, diese Fragen anschaulich und praktisch zu beantworten. Damit man mit seinem Prachtstück nicht nach einer Polizei-Kontrolle auf einem Transporter zum TÜV gefahren wird und Geld und Punkte riskiert – sondern bereits im Vorfeld alle Tretminen aus dem Weg räumt.



Denis Marasciulo, Der Tuning Ratgeber, Heel-Verlag, Königswinter, € 19,99. ISBN 978-3-966641-371.





# ZU VERMIETEN: Büro-/Gewerbeflächen



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

## MARKUS TAPPERT: FACHMANN FÜR TECHNIK



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 Technik, Dipl.-Ing. (FH) Markus Tappert.

Ein wichtiges Schlüsselressort wie das Thema Technik erfordert vielfältige Kompetenz und Erfahrung. Seit dem außergewöhnlichen Jahr 2020 steht mit Dipl.-Ing. (FH) Markus Tappert als neuer Technikbeirat dem DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. ein solch anerkannter Fachmann zur Seite. Er steht den DEUVET Mitgliedern gerne mit Rat und Tat in technischen Fragen zur Verfügung.

Bereits seit jungen Jahren interessierte sich Markus Tappert für altes Blech, so absolvierte er mit 16 Jahren eine Lehre zum Karosserie- und Fahrzeugbauer mit dem Ziel, selbst Autos zu bauen. Schnell traten klassische Fahrzeuge in seinen Fokus. Mit Anfang 20 restaurierte er seine ersten Oldtimer vom Schlag eines Opel Rekord C und Volvo Amazon, doch sein persönliches Herz hängt an den Dickschiffen aus Übersee, von denen er über die Jahre diverse besaß.

Auf dem Weg zum Fahrzeugbau sattelte Markus Tappert noch ein Studium des Maschinenbaus mit Fachrichtung Fahrzeugtechnik drauf und bewarb sich Anfang der 2000er Jahre beim TÜV SÜD in München, um auch das Zulassungsprozedere kennenzulernen.

Der abwechslungsreiche Job als amtlich anerkannter Sachverständiger hat ihn seitdem nicht mehr losgelassen und sein Ar-



beitgeber TÜV SÜD bot ihm jederzeit interessante Weiterentwicklungschancen, so dass er seinem Unternehmen bis heute treu geblieben ist.

Hauptberuflich leitet Markus Tappert seit Anfang 2020 bei der TÜV SÜD Division Mobility die neu geschaffene Serviceline Klassik, ist also quasi die Oldtimerschaltzentrale beim größten deutschen TÜV, gleichzeitig ist er stellvertretender Leiter der Technischen Prüfstelle Hamburg, TÜV HANSE GmbH. Somit begeistert ihn automobile Technik nicht nur privat, sondern auch von Amts wegen.

Tappert ist Mitglied des Parlamentskreises Automobiles Kulturgut und in verschiedenen Arbeitsgruppen und Arbeitskreisen aktiv, so war er unter anderem an der Entstehung des aktuellen „Merkblattes für den Import von Fahrzeugen“ beteiligt.

Weitere Informationen: [info@deuvel.de](mailto:info@deuvel.de)



# BUGATTI CHIRON TOUBILLON

Mit der im April 2020 vorgestellten Jacob & Co. x Bugatti Chiron Tourbillon wurde das besondere Bugatti-Gefühl, das der ikonische W16-Motor auslöst, erstmals auf eine Uhr übertragen. Vier neue Editionen des Zeitmessers repräsentieren nun die Kunstfertigkeit, die Hingabe und das Können, die der Chiron1 verkörpert: Die Spitzenklasse der Automobilindustrie trifft auf den Gipfel der Uhrmacherkunst.

*Introduced in April 2020, the Jacob & Co. x Bugatti Chiron Tourbillon is a timepiece that brings together the most important feelings that are synonymous with the Bugatti brand, as the iconic 16-cylinder Bugatti engine comes to life in timepiece form for the first time. Representing the artistry, dedication and skill portrayed by the Chiron1, four new editions of the timepiece have been revealed as the pinnacle of the automotive industry meets the height of watchmaking.*







Mit ihrem Höchstmaß an Komplexität und außergewöhnlichen Details verkörpern die vier neuen Chiron Tourbillon Uhren-Editionen Bugatti in jeder Hinsicht. Alle vier Versionen verfügen über ein atemberaubendes Uhrwerk aus 578 Einzelteilen, das in erstaunlicher Weise Motor- und Uhren-Design vereint. Unter dem großzügigen Saphirglas befindet sich ein Miniatur-Motorblock, der dem legendären 8,0-Liter-W16-Motor nachempfunden ist und sich auf Knopfdruck in Bewegung versetzen lässt. Angetrieben wird der Zeitmesser von einem fliegenden Tourbillon, das um 30 Grad geneigt ist.

Die neuen Ausführungen der Chiron Tourbillon wurden mit neuen Materialien für die ultimative Personalisierung weiterentwickelt. Inspiriert von den fließenden Linien des Chiron, ist die Gesamtform dieses atemberaubenden Zeitmessers seinem automobilen Pendant nachempfunden. Die erste Option besteht aus einem massiven Block Saphirglas mit einem Saphirglas-Gehäuseboden sowie Saphirglas-Kronen und -Knöpfen. Das Meisterwerk sitzt mit einem Kautschukarmband mit Titan-Schließe am Handgelenk. Die zweite Option – limitiert auf 72 Exemplare – verfügt über ein Gehäuse aus 18-Karat Roségold mit einem speziellen Antireflex-Saphirglas, einem einsehbaren Gehäuseboden, ebenfalls aus 18-Karat Roségold, und Kronen und Knöpfen aus schwarzem DLC-Titan mit gestanztem Bugatti-Logo. Diese Version umfasst ein Kautschukarmband mit einer Schließe aus schwarzem DLC-Titan und 18-Karat Roségold.

Intricately designed and crafted with extraordinary detail, the four new Chiron Tourbillon watch editions epitomize Bugatti in every way. The timepiece features a stunning movement in all versions of the watch, comprising 578 components and marrying engine and watch design in one astonishing creation. Displayed as an engine block, scaled down as a true descendent of the famous 8.0-litre W16 engine, the on-demand engine animation is placed under a huge sapphire crystal. In addition, powering the timepiece is a flying tourbillon movement, inclined at 30 degrees.

These new versions of the Chiron Tourbillon are reimagined with new material choices for ultimate personalization. Inspired by the flowing lines of the Chiron, the overall shape of this stunning timepiece is shaped to suit its automotive counterpart. The first option is made of a solid block of sapphire crystal with a sapphire crystal caseback, using sapphire crystal for the crowns and pushers, and secured on the wrist by a rubber strap with a titanium buckle clasp. The second possibility – limited to 72 pieces – features an 18-karat Rose Gold case, with a special anti-reflective sapphire crystal, an 18-karat Rose Gold open caseback and black DLC titanium crowns and pushers embossed with the Bugatti logo. This version includes a rubber strap with a black DLC titanium and 18-karat Rose Gold buckle clasp.

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





**MOTORWORLD** München opening end of 2020

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

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



STUTTGART

KÖLN

MÜNCHEN

BERLIN

RÜSSELSHEIM

HERTEN

METZINGEN

ZÜRICH

MALLORCA

