

MOTORWORLD

B U L L E T I N



Edition 154 / 24. März 2023

154



HISTORY SPEED LIFESTYLE

MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG

INHALT

118



COBRA ROADSTER

Mit diesem brandneuen Hochleistungs-Roadster kehrt einer der berühmtesten Namen der Automobilgeschichte zurück. Der AC Cobra GT Roadster

One of the most famous names in automotive history returns with this brand new high-performance roadster. The AC Cobra GT Roadster

36

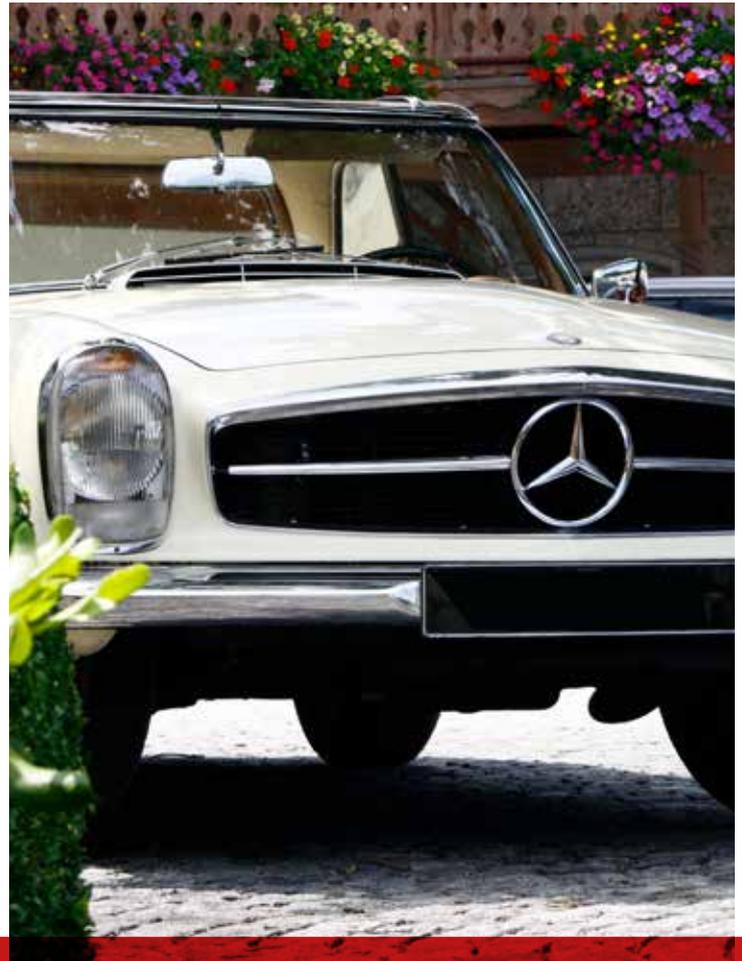


THE BEAST

"The Beast" - der ultimative Ausdruck britischer Ingenieurskunst, Kreativität und Einfallsreichtum - wird versteigert.

"The Beast" - the ultimate expression of British engineering, creativity and ingenuity - will be auctioned.

6



60 JAHRE MERCEDES BENZ 230 SL "PAGODE"

Der 230 SL überzeugte 1963 als komfortabler zweisitziger Tourenwagen mit hohen Fahrleistungen. Sein Design entstand unter der Leitung von Friedrich Geiger. Es verband klare Linien mit dem klassischen SL-Gesicht mit großem Zentralstern im Kühlergrill.

The 230 SL impressed in 1963 as a comfortable two-seater touring car with high performance. Its design was created under the direction of Friedrich Geiger. It combined clear lines with the classic SL face with a large central star in the radiator grille.

18



LIMITED EDITION

Inspired by the legendary Alpine A110, die 1973 die Rallye San Remo gewann, zeichnet sich nun die neue limitierte Edition durch ein modernes und unverwechselbares Design aus

Inspired by the legendary Alpine A110 that won the 1973 San Remo Rally, the new limited edition now features a modern and distinctive design

94



AUKTION: SCHUMACHER'S FERRARI F1-2000

Chassis 198, das hier angebotene Auto, erwies sich als entscheidend für den Erfolg von Schumachers WM-Saison 2000.

Chassis 198, the car offered here, proved crucial to the success of Schumacher's 2000 World Championship season.

106



MOMO MIRAGE

Der Momo Mirage wurde erstmals 1971 auf dem Turiner Autosalon in Italien vorgestellt. Er basierte auf dem Fahrgestell des De Tomaso Pantera, einem anderen italienischen Sportwagen.

The Momo Mirage was first introduced in 1971 at the Turin Motor Show in Italy. It was based on the chassis of the De Tomaso Pantera, another Italian sports car.





Gleich drei Spa Gewinner wurden in dem aktuellen Instagram Video festgehalten. Der Mercedes-AMG GT3 Team Akkodis, der Mercedes-Benz SLS AMG GT3 von 2013 und die „Rote Sau“ Mercedes-Benz 300SEL 6.8 AMG von 1971. An den beiden modernen Rennfahrzeugen sind noch die Kampfspuren der Rennstrecke zu erkennen.

Three Spa winners were captured in the latest Instagram video. The Mercedes-AMG GT3 Team Akkodis, the Mercedes-Benz SLS AMG GT3 from 2013 and the „Red Sow“ Mercedes-Benz 300SEL 6.8 AMG from 1971. The battle scars from the race track can still be seen on both of the modern racing cars.

IMPRESSUM IMPRESS

MOTORWORLD Bulletin
„History Speed Lifestyle“

Publisher:
MOTORWORLD Consulting GmbH &
Co. KG, Ferdinand-Dünkel-Straße 5,
88433 Schemmerhofen
Fon: +49 7356 933-215
Kommanditgesellschaft,
Sitz: Schemmerhofen
Amtsgericht Ulm, HRA 722238
Komplementärin: Casala Real Estate
Verwaltungs GmbH
Sitz: Schemmerhofen, Amtsgericht Ulm,
HRB 641882
Geschäftsführer: Andreas Dünkel

Motorworld – eine Marke der Motor-
world Trademark Management AG

Co-Publisher: / Production:
Classic-Media-Group Munich
Verantw. i.S.d. Pressegesetzes:
Désirée Rohrer (CMG)
Chefredaktion:
Kay MacKenneth

Resortleitung / Redaktion Motorworld
Sybille Bayer

Redaktion:
Adrian Duncan
Valery Reuter

Erscheinungsweise:
Dreiwöchentlich
Auflage: 30.000
ISSN 2198-3291

Alle Inhalte dieses digitalen E-Magazins unterliegen dem Copyright der MOTORWORLD Trademark Management AG & CMG München 2022. Jegliche Formen der Vervielfältigung, Veröffentlichung oder Vorführungen im öffentlichen Bereich sind untersagt. Das digitale Speichern zu privaten Zwecken ist erlaubt.

Bitte haben Sie dafür Verständnis, dass es in weiter zurückliegenden Ausgaben vorkommen kann, dass extern verlinkte Videos nicht mehr verfügbar sind.

EDITORIAL ENQUIRIES

Für Anzeigen | For advertising

Bulletin@otorworld-bulletin.de

MOTOR MÜNCHEN MOBILITÄT

3.-6. SEPT 20



WORLD
CITY *Days*

2023

DURING IAA





„Motorworld Mobility Days – the magic of cars“

Mit den „Motorworld Mobility Days“ vom 3.-6.9.2023 inszeniert die Motorworld München die magische Welt mobiler Leidenschaft parallel zur IAA Mobility.

Als In- und Outdoor-Messe werden die Motorworld Mobility Days Handelsparkett für Top-Marken und Manufakturen, Hyper- und Supercars, Limited Editions, Sportwagen, Oldtimer, Youngtimer, Bikes, Accessoires, Lifestyle-Produkte Dienstleistungen und zugleich Szene-Treffpunkt sein.

„In der Motorworld München ist die Leidenschaft für Mobilität an jeder Ecke zu spüren. Mit den ‚Motorworld Mobility Days‘ setzen wir sie mit vielfältigen, renommierten Ausstellern und einem abwechslungsreichen Programm noch einmal mehr in Szene,“ erläutert Andreas Dünkel, Initiator und Gründer der Motorworld Group, das Konzept. „Da heißt es Neues finden, Altes bestaunen und Bekanntes wiedersehen. Mit Fahrzeugbegeisterten wollen wir Fahrzeuge präsentieren, entdecken, kaufen, verkaufen und feiern, die Herz, Puls und Ursprung der Mobilitätsszene sind – the magic of cars! Wir freuen uns auf vier Tage, in denen sich die Welt der Mobilität in der Motorworld München trifft.“

Zu erleben gibt es Exklusives auf zwei und vier Rädern mit PS und KW, echte Mobilität, Performance, Lifestyle und Gastlichkeit.

Motortreff am Sonntag, 3. September 2023

Zum Auftakt der „Motorworld Mobility Days“ lädt die Motorworld München am Sonntag, 3. September, von 10 bis 18 Uhr zu einem offenen Motortreff ein. Dieser richtet sich an alle Freunde der Mobilität – egal ob mit Bike, Oldtimer, Sports- oder Supercar. Ganz nach dem Motto „Sehen und gesehen werden!“ wird die Motorworld München auch wieder für die Durchfahrt geöffnet. Die Fahrzeuge werden von einem Moderationsteam begrüßt.

„Motorworld Mobility Days – the magic of cars“

With the „Motorworld Mobility Days“ on 3.-6.9.2023, Motorworld München is staging the magical world of mobile passion parallel to the IAA Mobility.

As an indoor and outdoor trade fair, the Motorworld Mobility Days will be the perfect trading floor for top brands and manufactories, hypercars and supercars, limited editions, sports cars, classic cars, classics-to-be, bikes, accessories, lifestyle products and services, and at the same time a meeting point for the scene.

„At Motorworld München, the passion for mobility is palpable at every corner. With the ‚Motorworld Mobility Days‘, we will be shining the spotlight on it once more with diverse renowned exhibitors and a varied programme,“ says Andreas Dünkel, initiator and founder of the Motorworld Group, explaining the concept. „It’s about finding new things, marvelling at old things, and seeing familiar things again. Together with vehicle enthusiasts, we want to present, discover, buy, sell and celebrate vehicles that are the heart, pulse and origin of the mobility scene – the magic of cars! We are looking forward to four days during which the world of mobility will come together at Motorworld München.“

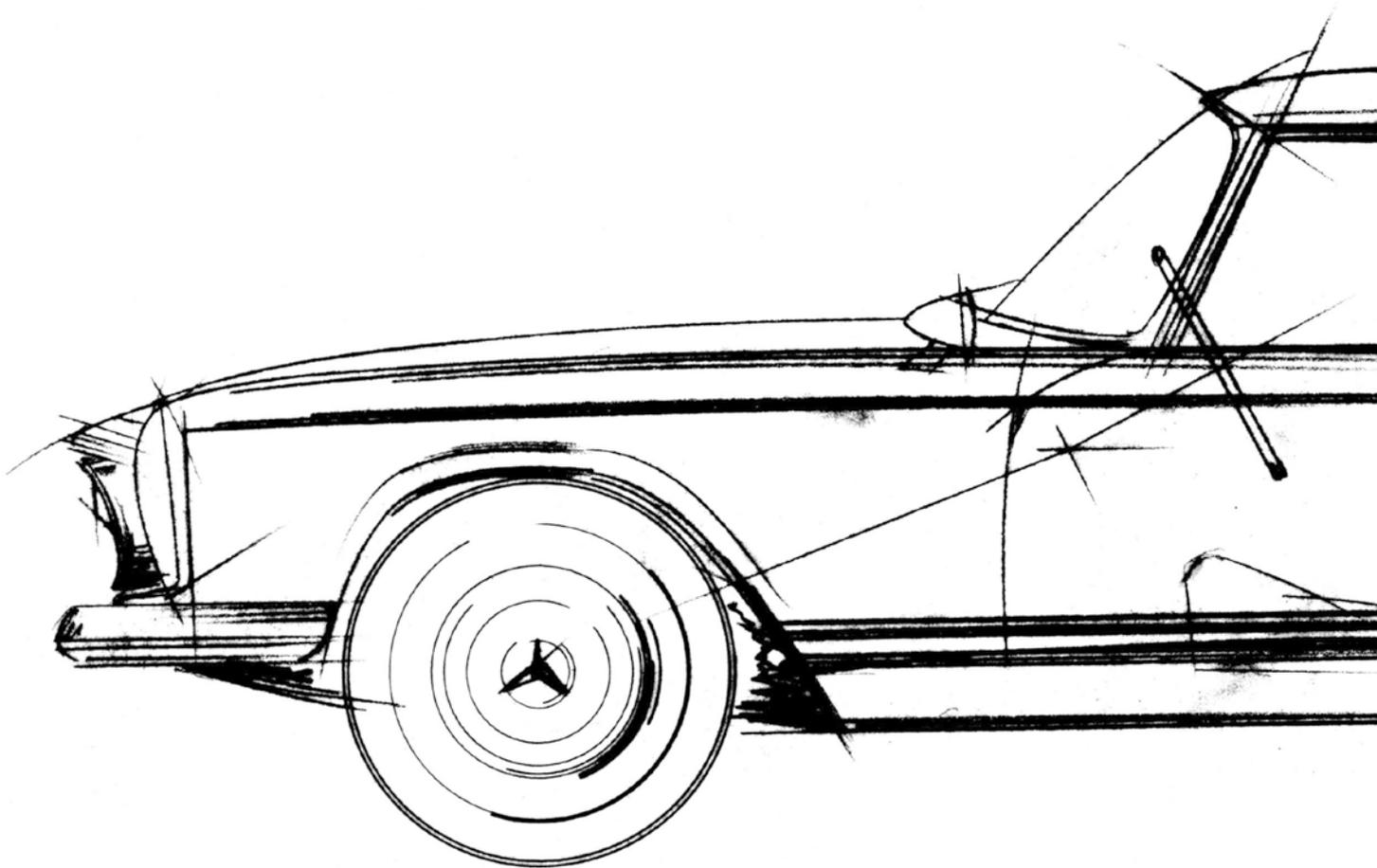
Visitors can experience exclusivity on two and four wheels with horsepower and power plants, true mobility, performance, lifestyle and hospitality.

Motortreff meeting on Sunday, 3 September 2023

To kick off the „Motorworld Mobility Days“, Motorworld München invites visitors to a public Motortreff meeting on Sunday, 3 September, from 10 a.m. to 6 p.m. All friends of mobility are welcome to drop by – be it with a bike, classic car, sports car or supercar. Full in keeping with the motto „See and be seen!“, Motorworld München will once again be open for drive-throughs. The vehicles will be welcomed by a team of moderators.

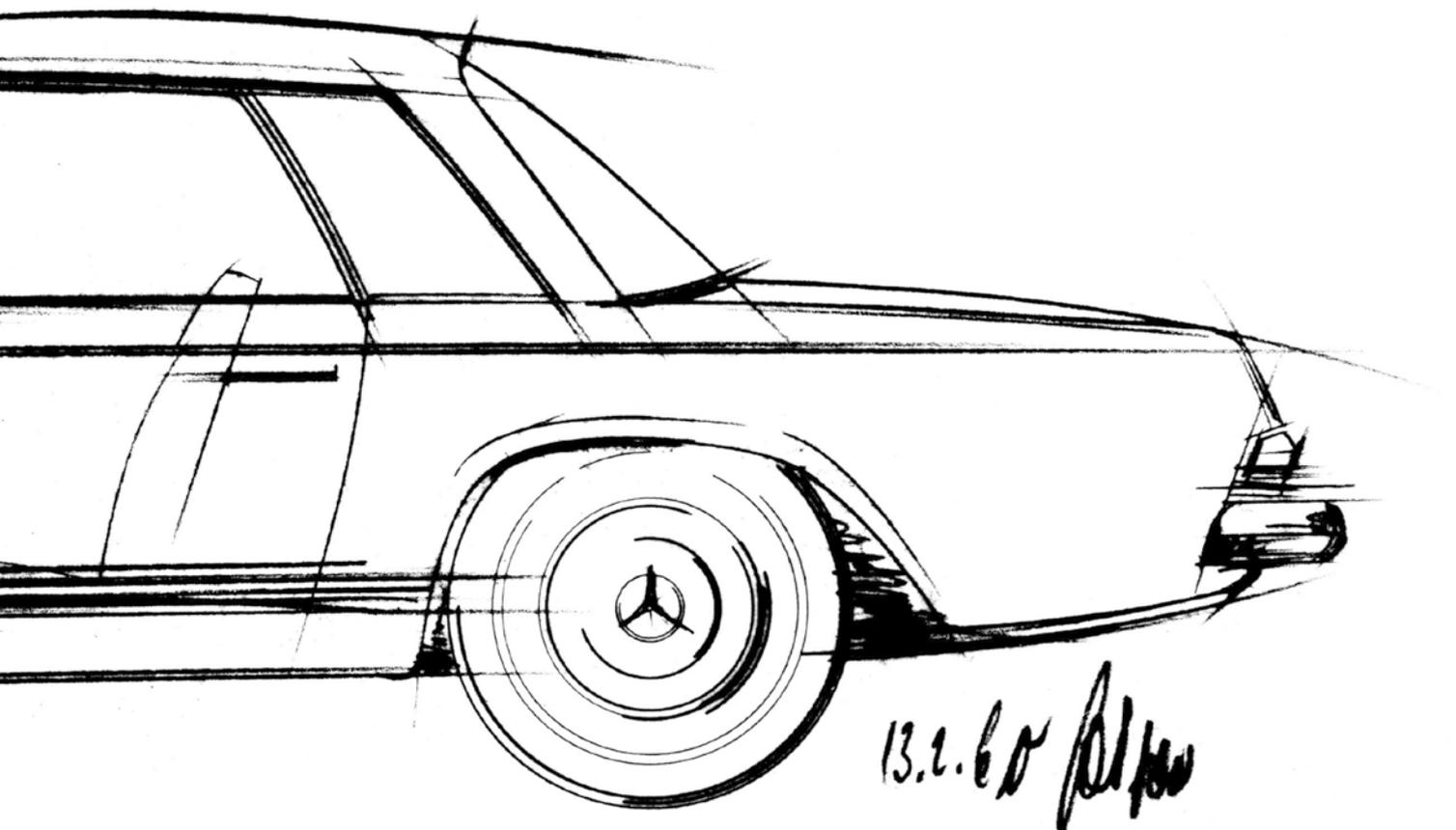
60Y 230SL PAGODE

FOTOS: Mercedes Benz / Kay MacKenneth
Classic Media Group Munich



Sportlich, komfortabel und ein Meilenstein in der Sicherheitsentwicklung von Mercedes-Benz: Vor 60 Jahren präsentierte die Marke den Mercedes-Benz 230 SL (W 113) auf dem Genfer Automobilsalon vom 14. bis 24. März 1963. Die Erwartungen des Publikums waren hoch. Denn der 230 SL löste gleich zwei Fahrzeuge ab: den 300 SL Roadster (W 198) und den 190 SL (W 121). Der W 113 wurde bis 1971 gebaut.

Sporty, comfortable and a milestone in Mercedes-Benz safety development: 60 years ago, the brand presented the Mercedes-Benz 230 SL (W 113) at the Geneva Motor Show from 14 to 24 March 1963. Public expectations were high. After all, the 230 SL replaced two cars at the same time: the 300 SL Roadster (W 198) and the 190 SL (W 121). The W 113 was produced until 1971.







Heute sind die Typen 230 SL, 250 SL und 280 SL begehrte Klassiker mit Stern. Das zeigen unter anderem die Preise für gut erhaltene Exemplare der Baureihe W 113: Der aktuelle Marktspiegel von Classic Data für 2022/2023 nennt für den 230 SL im Bestzustand (Note 1) 128.000 Euro und für den 280 SL 156.000 Euro.

Der 230 SL überzeugte 1963 als komfortabler zweisitziger Tourenwagen mit hohen Fahrleistungen. Sein Design entstand unter der Leitung von Friedrich Geiger. Es verband klare Linien mit dem klassischen SL-Gesicht mit großem Zentralstern im Kühlergrill. Das optionale Hardtop weckt Assoziationen: Seine nach innen gewölbte Dachfläche erinnert an asiatische Tempelbauten. Das brachte dem Sportwagen den Beinamen „Pagode“ ein. Paul Bracq entwarf das abnehmbare Coupé-Dach.

Today, the 230 SL, 250 SL and 280 SL are coveted classics with the star. This is reflected in the prices paid for well-preserved examples of the W 113 series: The current market report from Classic Data for 2022/2023 quotes 128,000 euros for a 230 SL in top condition (Grade 1) and 156,000 euros for the 280 SL.

Today, the 230 SL, 250 SL and 280 SL are sought-after classics with the star. This is reflected, among other things, in the prices paid for well-preserved examples of the W 113 series: The current market report from Classic Data for 2022/2023 quotes 128,000 euros for a 230 SL in top condition (Grade 1) and 156,000 euros for the 280 SL.





Das Sicherheitsniveau des W 113 war richtungweisend für Sportwagen dieser Zeit. Der Rahmenboden des 230 SL stammte von den Mercedes-Benz Limousinen der Baureihe W 111 und wurde gegenüber den Viertürern verkürzt und verstärkt. Die „Heckflosse“ war 1959 der weltweit erste Personenwagen mit Sicherheitskarosserie, entwickelt vom Mercedes-Benz Sicherheitspionier Béla Barényi. Als erster Sportwagen nutzte die „Pagode“ das Prinzip der stabilen Fahrgastzelle mit Knautschzonen vorn und hinten.

The W 113's level of safety was groundbreaking for sports cars of the time. The frame floor of the 230 SL was taken from the Mercedes-Benz W 111 saloons and was shortened and reinforced compared to the four-door models. The „Fintail“, developed in 1959 by Mercedes-Benz safety pioneer Béla Barényi, was the world's first passenger car with a safety body. The „Pagoda“ was the first sports car to use the principle of a stable passenger cell with crumple zones at the front and rear.





Hinzu kam die hohe Fahrsicherheit des von der Limousine übernommenen Fahrwerks. Auf Wunsch war erstmals in einem SL-Sportwagen ein Viergang-Automatikgetriebe erhältlich. Schon der 230 SL verfügte über Scheibenbremsen an den Vorderrädern. Ab 1967 wurde auch die Hinterachse des 250 SL mit Scheibenbremsen ausgerüstet.

Added to this was the high driving safety of the chassis taken over from the saloon. A four-speed automatic transmission was available as an option for the first time in an SL sports car. The 230 SL already had disc brakes on the front wheels. From 1967 the rear axle of the 250 SL was also fitted with disc brakes.

Wir verstehen TIMING nicht nur bei OldTIMERN



Wir freuen uns über Ihre Kontaktaufnahme.

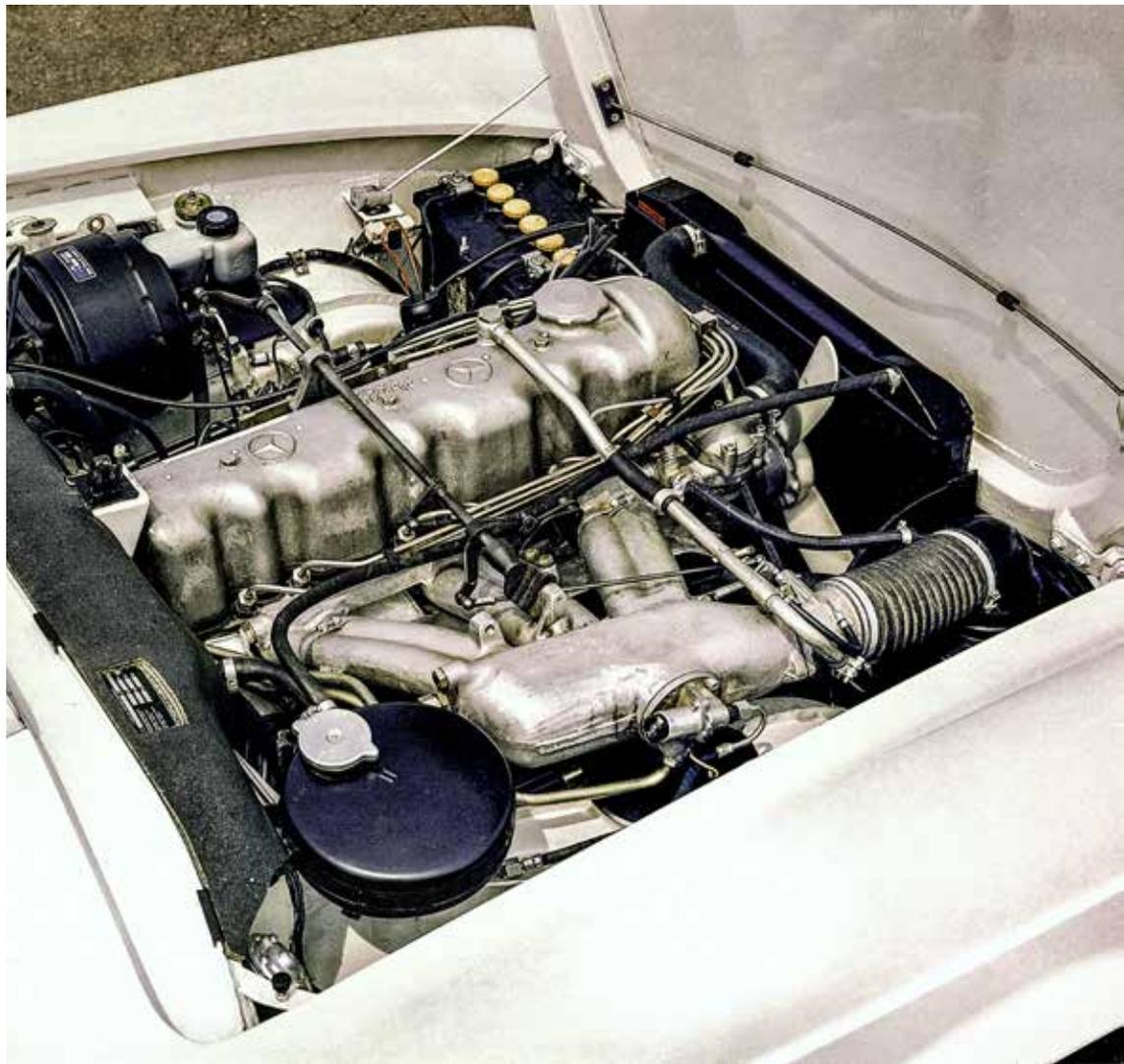
alexander.haugg@kbvv.de



KB-VERMÖGENSVERWALTUNG

kb-vermoegensverwaltung.de / Tel. + 49 (0)89 623 03 69 24

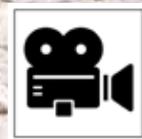




Mercedes-Benz bot den SL während seiner achtjährigen Bauzeit mit drei verschiedenen Motoren an. Der sportlich ausgelegte Sechszylinder-Motor M 127 des 230 SL basiert auf dem M 180 des 220 SE. Für den Einsatz im SL wurde der Hubraum auf 2.306 Kubikzentimeter vergrößert. Das Aggregat leistet nun 110 kW (150 PS) bei einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Aus dem Stand beschleunigt der Sportwagen in 11,1 Sekunden auf 100 km/h.

Mercedes-Benz offered the SL with three different engines during its eight-year production period. The sporty M 127 six-cylinder engine of the 230 SL is based on the M 180 of the 220 SE. The capacity was increased to 2,306 cubic centimetres for use in the SL. The engine now produces 110 kW (150 bhp) at a top speed of 200 km/h. From a standing start the sports car accelerates to 100 km/h in 11.1 seconds.





GROSSER FAMILIEN- ZUWACHS

LARGE ADDITION TO THE FAMILY

Ein Stück Schweizer Mobilitätsgeschichte hat in der Motorworld Region Zürich seine neue Heimat gefunden. Der historische Bus Büssing BS 110, der künftig für die Motorworld als Eventbus unterwegs sein wird und als schönes Ausstellungsobjekt dient, war einst 1971 im Einsatz auf dem größten Flughafen der Schweiz in Zürich. Von dort startete 1971 auch der erste Jumbo Jet (Boeing 747) der Swissair zum Jungfernflug nach New York.

Mit den Büssing Bussen BS 110 wurden die Fluggäste zwischen dem Flughafen und dem Flugzeug transportiert bis zehn Jahre später die Winterthurer Verkehrsbetriebe Busse kauften. Jetzt konnte die Motorworld Region Zürich einen dieser großen Zeitzeugen erstehen.

A piece of Swiss mobility history has found a new home at Motorworld Region Zürich. The historic Büssing BS 110 bus, which will in future be taking to the road for Motorworld as an event bus and serve as a beautiful exhibit, was once in service at Switzerland's largest airport in Zurich in 1971. Swissair's first jumbo jet, the Boeing 747, also took off from there in the same year for its maiden flight to New York.

Büssing BS 110 buses were used to transport passengers between the terminal and the aircraft for ten years until the Winterthur public transport company purchased new buses. Motorworld Region Zürich has now been able to acquire one of these large contemporary witnesses.





ALPINE LIMITED EDITION

FOTOS: Alpine







Mit vier Siegen dominierte Alpine 1973 nach neun Läufen die Rallye-Weltmeisterschaft. Die Berlinettes gehörten zu den Favoriten beim zehnten Lauf in Sanremo, der zum Teil auf den gleichen Strecken wie die Rallye Monte Carlo ausgetragen wurde. Dies verschaffte den Berlinettes eine günstige Ausgangsposition, ganz zu schweigen von ihrem Vorteil im Leistungsge-
wicht.

Inspiziert von der legendären Alpine A110, die 1973 die Rallye San Remo gewann, zeichnet sich nun die neue limitierte Edition durch ein modernes und unverwechselbares Design aus, das mit der Agilität und der Leistung des Chassis und des 300 PS starken Motors kombiniert wird. Die Alpine A110 San Remo 73 bietet sowohl innen als auch außen eine einzigartige Designkombination.

Mit seiner neuen Karosserie in Original Caddy Blue, den schwarz lackierten Dachbögen und dem roten Carbondach interpretiert die limitierte Auflage des A110 San Remo 73 die legendäre Lackierung der historischen Berlinette von 1973 neu. Schwarz-Weiß-Grafiken auf den Türen ergänzen den thematischen Schriftzug „San Remo 73“ auf Motorhaube, Türen und hinterem Stoßfänger. 18-Zoll-Grand-Prix-Brilliant-Blanc-Räder, anthrazitfarbene Brembo-Bremssättel, schwarze Scheinwerferbügel sowie Embleme und Monogramme in Alpinschwarz runden das Exterieur-Paket ab.

Alpine dominated the 1973 World Rally Championship with four victories after nine rounds. The Berlinettes were among the favourites for the tenth round in Sanremo, which was held partly on the same tracks as the Monte Carlo Rally. This gave the Berlinettes a favourable starting position, not to mention their power-to-weight ratio advantage.

Inspired by the legendary Alpine A110 that won the San Remo Rally in 1973, the new limited edition features a modern and distinctive design, combined with the agility and performance of the chassis and 300 hp engine. The Alpine A110 San Remo 73 offers a unique design combination both inside and out.

With its new Original Caddy Blue body, black-painted roof arches and red carbon-fibre roof, the limited-edition A110 San Remo 73 reinterprets the iconic livery of the historic 1973 Berlinette. Black and white graphics on the doors complement the themed „San Remo 73“ lettering on the bonnet, doors and rear bumper. 18-inch Grand Prix Brilliant Blanc wheels, anthracite-coloured Brembo brake callipers, black headlight bars and Alpine Black emblems and monograms complete the exterior package.

Weil ewige Liebe von **Sicherheit** getragen wird

dekra.de/oldtimer



Damit Ihr Klassiker Sie ein Leben lang begleitet,
begleiten wir Sie bei allen Fragen rund um Werterhalt,
Gutachten und Sicherheit.

0800.333 333 3 · dekra.de/hu-standorte

 **DEKRA**



Der Innenraum verfügt über ein Mikrofaser-Cockpit mit grauen Ziernähten, einteilige Sabelt Racing-Schalensitze, die mit dem Motiv „World Champion 73“ bestickt und für einen Sechspunkt-Renngurt vorbereitet sind. Sportpedalerie, Beifahrerfußstütze aus Aluminium und Fußmatten im Alpine Design runden das sportliche Ambiente ab. Die Türverkleidungen zieren zwei schwarz-weiße Designstreifen.

Die exklusive Alpine A110 San Remo 73 ist weltweit auf 200 Exemplare limitiert und wird mit einer „Limited Edition A110 San Remo 73“-Nummernplakette von 1 bis 200 versehen.

The interior features a microfibre cockpit with grey stitching, one-piece Sabelt Racing bucket seats embroidered with the „World Champion 73“ motif and prepared for a six-point racing harness. Sport pedals, an aluminium front passenger footrest and Alpine foot mats complete the sporty ambience. The door panels feature two black and white design stripes.

The exclusive Alpine A110 San Remo 73 is limited to 200 units worldwide and comes with a „Limited Edition A110 San Remo 73“ license plate numbered 1 to 200.

Ostern

GESCHENKIDEEN AUCH ONLINE!



www.motorworld-shop.de



Shop now

MOTORWORLD

KOLLEKTION 2023




PADDOCK
— LEGENDS —



www.motorworld-shop.de

Shop now

MIT SCHWUNG IN DIE NEUE SAISON!

WITH ZEST INTO THE NEW SEASON

FOTOS: MOTORWORLD Region Stuttgart

Die Motorworld Stuttgart startet temperamentvoll in die neue Saison mit dem Motortreff Saisonauftakt powered by Allianz. Am Sonntag, 23. April 2022 treffen sich von 11 bis 17 Uhr Automobil- und Motorradenthusiasten mit ihren Old- oder Youngtimern, Hypercars und Bikes am ehemaligen Landesflughafen südlich der Baden-württembergischen Landeshauptstadt Stuttgart in Böblingen.

Motorworld Stuttgart begins the new season in a lively manner with the Motortreff season opener powered by Allianz. From 11 a.m. to 5 p.m. on Sunday, 23 April 2022, automobile and motorbike enthusiasts will meet up with their classics or classics-to-be, hypercars and bikes at the former state airport in Böblingen, south of the Baden-Württemberg state capital of Stuttgart.









Die Händlermeile bietet eine Vielzahl an Attraktionen für alle Altersgruppen und Interessen. Verschiedenste Aussteller und Attraktionen von Rennsimulatoren über Motorsport-Uhren, Experten für Fahrzeugaufbereitung und Lautsprecher Systemen dazu ein Kinderprogramm sowie diverse Food Stationen mit Leckereien und Köstlichkeiten.

The dealers' area offers many different attractions for all ages and interests: A broad spectrum of exhibitors and attractions such as racing simulators, motor sport watches, experts for vehicle conditioning and loudspeaker systems, plus a children's programme and various food stations with treats and delicacies.

Parkplatz 5 €

MOTORWORLD
REGION STUTTGART

powered by Allianz

SAISONAUFTAKT 2023

Händlermeile

Gastronomie

Kinderprogramm

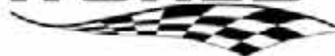


www.reimdesign.net

23.04.2023

11:00 Uhr - 17:00 Uhr





Veranstaltungen 2023

- 23.04.2023** MotorTreff am Flughafen Saisonauftakt
Die große Auftaktveranstaltung – ein überregionaler Besuchermagnet
- 20.05.2023** PFF Porsche Treffen
Ein Porsche Community Treffen
- 23. - 25.06.2023** Caravan & Vanlife MeetUp Treffen
Ein mehrtägiges Treffen in entspannter Atmosphäre, Austausch und Musik
- 23.07.2023** MotorTreff
Ein markenoffener Treff vor den Hallen der Motorworld
- 27.08.2023** MotorTreff am Flughafen H-Kennzeichen
Ein Treffen für historische Fahrzeuge
- 10.09.2023** American Power
Das große Treffen rund um amerikanische Fahrkultur
- 24.09.2023** MotorTreff
Ein markenoffener Treff vor den Hallen der Motorworld
- 08.10.2023** MotorTreff am Flughafen Saisonabschluss
Der gemeinsame Abschluss der Saison – ein überregionaler Besuchermagnet

MOMO MIRAGE

Der Momo Mirage von 1972 ist ein Sportwagen, der von Momo S.r.l. hergestellt wurde, einem italienischen Unternehmen, das für die Herstellung von hochwertigem Autozubehör wie Lenkräder und Rennsitze bekannt ist. Der Mirage wurde von Giorgetto Giugiaro entworfen, einem berühmten italienischen Automobil designer, der auch an legendären Fahrzeugen wie dem DeLorean DMC-12 und dem Volkswagen Golf Mk1 mitgearbeitet hat.

Der Momo Mirage wurde erstmals 1971 auf dem Turiner Autosalon in Italien vorgestellt. Er basierte auf dem Chassis des De Tomaso Pantera, einem anderen italienischen Sportwagen.

The 1972 Momo Mirage is a sports car produced by Momo S.r.l., an Italian company famous for producing high-end automotive accessories such as steering wheels and racing seats. The Mirage was designed by Giorgetto Giugiaro, a renowned Italian automotive designer who also worked on iconic vehicles such as the DeLorean DMC-12 and the Volkswagen Golf Mk1.

The Momo Mirage was first unveiled in 1971 at the Turin Motor Show in Italy. It was based on the chassis of the De Tomaso Pantera, another Italian sports car.





Der Momo Mirage wurde zwar von Giorgetto Giugiaro entworfen, der damals für das berühmte italienische Designhaus Italdesign arbeitete, gebaut wurde er jedoch von einem anderen italienischen Karosseriebauer, Frua.

Die Karosserie des Momo Mirage bestand aus Fiberglas, das über ein Stahlchassis geformt wurde. Frua war für die Herstellung dieser Karosserien und ihre anschließende Montage auf dem Fahrgestell sowie für andere Aspekte der Automobilproduktion wie Polsterung und Verkleidung verantwortlich.

Frua war in den 1960er und 1970er Jahren ein angesehenes Karosseriebauer und für die Herstellung von Karosserien für eine Reihe bemerkenswerter Autos jener Zeit verantwortlich, darunter der Maserati Mistral und der AC 428. Das Unternehmen wurde 1947 von Pietro Frua gegründet und war bis Mitte der 1980er Jahre tätig.

FOTOS: Kay MacKenneth



While it's true that the Momo Mirage was designed by Giorgetto Giugiaro, who was working at the famous Italian design house Italdesign at the time, it was actually built by another Italian coachbuilder, Frua.

The body of the Momo Mirage was constructed from fibreglass moulded over a steel chassis. Frua was responsible for producing these bodies and then fitting them to the chassis, as well as handling other aspects of the car's production such as upholstery and trim.

Frua was a respected coachbuilder in the 1960s and 1970s and was responsible for creating bodies for a number of notable cars of the era, including the Maserati Mistral and AC 428. The company was founded by Pietro Frua in 1947 and continued to operate until the mid-1980s.







Es ist erwähnenswert, dass Frua zwar die Karosserien für den Momo Mirage baute, das Auto jedoch von einer anderen italienischen Firma, Gilco, zusammengebaut wurde. Gilco war ein kleiner Hersteller mit Sitz in Modena, Italien, der für den Einbau des Motors, des Getriebes und anderer mechanischer Komponenten in das Fahrgestell verantwortlich war. Die fertigen Autos wurden dann unter dem Markennamen Momo verkauft.

Der Momo Mirage hat eine schlanke, niedrige Karosserie mit scharfen Ecken und einem keilförmigen Profil. Die Karosserie besteht aus Fiberglas, wodurch der Wagen leicht und wendig ist. Angetrieben wird der Mirage von einem 2,8-Liter-V6-Mittelmotor von Ford, der rund 170 PS leistet. Der Motor ist an ein Fünfgang-Schaltgetriebe gekoppelt und beschleunigt das Auto in rund 7 Sekunden von 0 auf 60 km/h.

Neben dem Ford V6-Motor war der Mirage auch mit einem größeren 5,7-Liter-V8-Motor aus der Chevrolet Corvette erhältlich. Diese stärkere Motorvariante leistete bis zu 300 PS.

It's worth noting that while Frua built the bodies for the Momo Mirage, the car was actually assembled by another Italian company, Gilco. Gilco was a small manufacturer based in Modena, Italy, and was responsible for fitting the chassis with the engine, gearbox and other mechanical components. The finished cars were then sold under the Momo brand.

The Momo Mirage has a sleek, low-slung body with sharp angles and a wedge-shaped profile. The body is made of fibreglass, which keeps the car light and agile. The Mirage is powered by a mid-mounted 2.8-litre Ford V6 engine that produces around 170 horsepower. The engine is mated to a five-speed manual transmission and the car is capable of accelerating from 0 to 60 mph in around 7 seconds.

In addition to the Ford V6 engine, the Mirage was also available with a larger 5.7-litre V8 engine from the Chevrolet Corvette. This more powerful engine option was capable of producing up to 300 horsepower.





Der Mirage wurde in begrenzter Stückzahl gebaut, einige Quellen gehen von nur etwa 100 Exemplaren aus. Diese Seltenheit machte ihn zu einem begehrten Sammlerstück.

Peter S. Kalikow war ein amerikanischer Geschäftsmann, der in den 1970er Jahren einen Momo Mirage besaß. Kalikow war Präsident von H.J. Kalikow & Company, einer Immobilienentwicklungsfirma mit Sitz in New York. Er interessierte sich für den Mirage, nachdem er einen auf der New York Auto Show 1971 gesehen hatte, und kaufte später eines der limitierten Serienmodelle.

Der hier abgebildete Momo Mirage von Kalikow zeichnete sich dadurch aus, dass er in leuchtendem Orange lackiert war, was ihn auf der Straße noch auffälliger machte. Es war bekannt, dass er den Wagen gerne am Wochenende fuhr und an verschiedenen Sportwagenveranstaltungen und Rallyes teilnahm. Später wurde der Wagen in Silber umlackiert.

Kalikows Besitz eines Momo Mirage trug dazu bei, das Profil des Autos in den Vereinigten Staaten zu schärfen, und er wurde in mehreren Artikeln und Interviews vorgestellt, in denen er über seine Erfahrungen mit dem Auto sprach. Heute gilt Kalikows Mirage als bemerkenswertes Beispiel eines seltenen und sammelwürdigen Sportwagens.

The Mirage was produced in limited numbers, with some sources estimating that only around 100 were made. This rarity has made it a highly sought after collector's car.

Peter S. Kalikow was an American businessman who owned a Momo Mirage in the 1970s. Kalikow was the president of H.J. Kalikow & Company, a New York-based real estate development firm. He became interested in the Mirage after seeing one at the 1971 New York Auto Show and subsequently purchased one of the limited production models.

Kalikow's Momo Mirage, pictured here, was distinctive in that it was painted a bright orange colour, which made it stand out even more on the road. He was known to like to drive the car at weekends, taking part in various sports car events and rallies. The car was later repainted in silver.

Kalikow's ownership of a Momo Mirage helped raise the car's profile in the United States, and he was featured in several articles and interviews discussing his experiences with the car. Today, Kalikow's Mirage is considered a remarkable example of the rare and collectible sports car.

EINBLICK IN DIE LUXUSAUTOMOBIL-INDUSTRIE

INSIGHT INTO THE LUXURY AUTOMOBILE INDUSTRY

Jeweils am ersten Donnerstag des Monats trifft man sich in der Motorworld Zürich und diskutiert die verschiedensten Aspekte der Mobilität in den Themenfeldern TECH, RACE und CLASSIC und beleuchtet diese zusammen mit ausgewiesenen Experten.

Am 4. April findet wieder der Classic Talk statt – dieses Mal mit dem Thema „Einblick in die Luxusautoindustrie – am Beispiel der Schmohl AG“ statt mit den Gastrednern Christoph Haas (Group CEO Kamps Switzerland / Schmohl AG / Schmohl Exclusive Cars AG) und Arthur Schneider (Standortleiter und Verantwortlicher für den Verkauf Schmohl Exclusive Classic Cars – The Valley).

By bikers for bikers is the credo behind the Swiss ‚Töffmäss‘ motorcycle trade fair. The second edition will be taking place on 25-27 August 2023 at Motorworld Region Zürich in ‚The Valley‘, on the historic site of the former Maggi works. The organiser for the theme areas ‚Custom, Off Road, Classic Cars and Racing‘ is trade fair initiator Christoph Schweizer, in cooperation with the Motorworld Region Zürich team. In its debut year 2022, the trade fair with more than 50 exhibitors attracted over 5000 visitors.









Was sind die wichtigsten Meilensteine in der 100jährigen Geschichte der Schmohl AG, die sich im Luxus- & Sportwagensektor einen Namen gemacht hat? Wer steckt hinter der Schmohl AG und was ist die Strategie in der Schweiz? Wie hat sich die globale Autoindustrie entwickelt?

Welche Auswirkungen hatte Corona und die ganzen Lieferkettenprobleme? Wir fokussieren auch auf den Schweizer Markt und zeigen auf, was sich im lokalen PkW-Markt getan hat und wie sich die Luxusmarken unterscheiden bzw. auszeichnen.

Die Veranstaltung besteht aus dem Fachvortrag, einer gemeinsamen Diskussion und einem Networking-Apéro. Zeit: 18- 21 Uhr.

<https://motorworld.de/event/classictalk-2/>

What were the key milestones in the 100-year-old history of Schmohl AG, which has made a name for itself in the luxury & sports car sector? What is the idea behind Schmohl AG and what is the company's strategy in Switzerland? How has the global car industry developed? What impact did Covid and all the supply chain issues have? We also focus on the Swiss market, and explain what has happened in the local passenger car market and how the luxury brands differ or stand out.

The event features an expert presentation, a general discussion, and a networking aperitif. Time: 6 - 9 p.m.

<https://motorworld.de/event/classictalk-2/>



WIND DESIGN

AUGUST HORCH MUSEUM



Wie sieht die ideale Form eines Autos aus? Dieser spannenden Frage widmet sich die neue Ausstellung im August Horch Museum in Zwickau (10.03. bis 22.10.23) und anschließend im Audi museum mobile in Ingolstadt. Von der Suche nach der idealen Form über Versuchsobjekte bis zur Pseudostromlinie dokumentieren 13 Großexponate, 26 Modelle und sechs Experimentier-/Medienstationen diesen Weg.

What is the ideal shape for a car? The new exhibition at the August Horch Museum in Zwickau (10 March to 22 October 2023) and then in the Audi museum mobile in Ingolstadt is dedicated to this exciting question. 13 major exhibits, 26 models and six experimental/media stations document this journey, from the search for the ideal form to test objects and pseudo-streamlines.





Bereits um 1910 tauchten verblüffende Ideen auf, die Karosserieformen von Motorwagen dem Luftstrom anzupassen. Die allgemein wachsende Begeisterung für die Fliegerei, aber auch die Flugwoche von Reims 1909 als weltweit beachtetes Großereignis hatten Einfluss. Flügel- und Tropfenformen inspirierten Techniker und Erfinder.

Die Umströmung der Karosserie diente damals allerdings nicht dem Geschwindigkeitsgewinn, sondern in erster Linie der Verminderung der Schmutzaufwirbelung auf den meist unbefestigten Straßen.

In den 1920er Jahren erkannten Techniker und Flugzeugingenieure die Aerodynamik als wissenschaftliches Thema zur Verringerung des Luftwiderstands und des Kraftstoffverbrauchs sowie zur Verbesserung der Langstreckentauglichkeit von Automobilen. Auswirkungen auf die Serienfertigung im Automobilbau zeigten sich jedoch erst allmählich in der zweiten Hälfte der 1930er Jahre. Mehrere Konstrukteure (z.B. Rumpler und Jaray, Freiherr Reinhard von Koenig-Fachsenfeld, Emil Everling, Wunibald Kamm und Karl Schlör von Westhofen-Dirmstein) gaben in den 1920er und 1930er Jahren entscheidende Impulse auf dem Gebiet der automobilen Aerodynamik.



As early as 1910, astonishing ideas began to emerge about how to adapt the shape of a car body to the flow of air. The growing enthusiasm for aviation in general, but also the 1909 Reims Air Week, a major event that attracted worldwide attention, had an influence. Wings and teardrop shapes inspired engineers and inventors.

At that time, however, the airflow around the bodywork was not designed to increase speed, but primarily to reduce the amount of dirt thrown up on the mostly unpaved roads.

In the 1920s, aerodynamics was recognised by technicians and aircraft engineers as a scientific field for reducing drag and fuel consumption and improving the long-distance performance of cars. However, it was not until the second half of the 1930s that aerodynamics began to have an impact on automotive production. A number of designers (e.g. Rumpler and Jaray, Freiherr Reinhard von Koenig-Fachsenfeld, Emil Everling, Wunibald Kamm and Karl Schlör von Westhofen-Dirmstein) provided decisive impetus in the field of automotive aerodynamics in the 1920s and 1930s.



Allerdings hatten sie es nicht leicht, mit ihren Denkansätzen Akzeptanz zu finden. Zu sehr wichen ihre nach wissenschaftlichen Erkenntnissen aerodynamisch geformten Karosserien von den damals vorherrschenden Vorstellungen der Kunden und Hersteller über das Aussehen eines Automobils ab. Doch ein Umdenken setzte ein. Neue Forschungs- und Konstruktionsmethoden wie die Windkanalforschung trugen dazu bei.

Hier ist insbesondere der Rennsport zu nennen. So konsequent die Forschungsergebnisse dort erfolgreich umgesetzt wurden, so langsam fanden sie bei der Übertragung auf Serienfahrzeuge die Akzeptanz der Käufer. Einzigartige und seltene Fahrzeuge - auch in der spektakulären Dauerausstellung - verdeutlichen das Streben nach Effizienz, Nachhaltigkeit und Design in unterschiedlichen Facetten.

However, it was not easy for them to gain acceptance for their approaches. Their aerodynamically designed car bodies were too far removed from the prevailing ideas of customers and manufacturers about the appearance of a car. But a rethink began. New research and design methods, such as wind tunnel research, contributed to this.

Racing in particular should be mentioned here. Just as the results of research were successfully implemented in racing, they were slowly accepted by buyers when they were transferred to production cars. Unique and rare vehicles - also in the spectacular permanent exhibition - illustrate the quest for efficiency, sustainability and design in various facets.



MOTORWORLD EVENTS

Es geht wieder los – ab dem 2. April starten zahlreiche Motorworld Standorte wie München, Köln, Berlin, Region Stuttgart, Metzingen, Zeche Ewald und Region Zürich in die neue Veranstaltungssaison 2023. Unter der Haube: jede Menge Event-Highlights. Hier finden Fans motorenbetriebener Fahrzeuge jeglicher Couleur ihr perfektes Match. Oder auch zwei oder drei.

Die Veranstaltungen wenden sich an alle, deren Leidenschaft die Mobilität ist, in deren Adern Benzin oder Strom fließt, an alle Cargirls*Carguys: Offene Motortreffs, ein Motorcafé als markenoffenes Event für klassische Automobile, Youngtimer, Sportwagen und Bikes, dazu die beliebten Schweizer Podiumsrunden ClassicTalk, TechTalk und RaceTalk, sowie zielgruppenspezifische Veranstaltungen wie Oldtimer- und Youngtimer-Treffen, Biker-Treffs und -Messen, Vanlife-Festivals, Go-Cart-Events, Marken- und Club-Treffen für Porsche und Co. oder auch Treffs für Freunde amerikanischer Fahrkultur.

It's that time of year again. Beginning on 2 April, numerous Motorworld locations such as those in Munich, Cologne, Berlin, Stuttgart, Metzingen, at Zeche Ewald and in Zurich will be opening the new event season. Under the bonnet: all manner of event highlights. Fans of engine-driven vehicles of every kind will find their perfect match here. Or even two or three.

The events are aimed at everyone with a passion for mobility and petrol or electricity running through their veins, at all car girls and guys: Public Motortreff meetings, a motor café as an open-brand event for classic cars, classics-to-be, sports cars and bikes, plus the popular Swiss ClassicTalk, TechTalk and RaceTalk panel discussions, as well as target group-specific events such as classic car and classics-to-be meetings, biker meetings and trade fairs, van life festivals, go-cart events, brand and club meetings for Porsche and co., or meetings for friends of the American driving culture.









Ganz neu präsentieren sich in dieser Saison im Vorfeld und parallel zur IAA Mobility in München die „MOTORWORLD Mobility Days – the magic of cars“. Die In- und Outdoor-Messe setzt auf „magische“ Erlebnisse, Exklusives auf zwei und vier Rädern mit PS und KW, auf echte Mobilität, Performance, Lifestyle und Gastlichkeit. Und noch eine gute Nachricht: Fans der „MOTORWORLD Trackdays“ können auch in diesem Jahr auf Rennstrecken, bei Touren oder im Offroad-Gelände wieder unterschiedlichste und buchstäblich abgefahrene Erfahrungen mit dem eigenen Fahrzeug machen.

Aufgrund der großen Programmvietfalt finden im Motorworld Terminkalender 2023 nicht nur bereits eingefleischte Motorworld-Fans ihr persönliches Event-Highlight, sondern alle Menschen, die mit Neugier und Leidenschaft bereit für bewegende Erlebnisse sind. Weitere Informationen und Termine unter

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

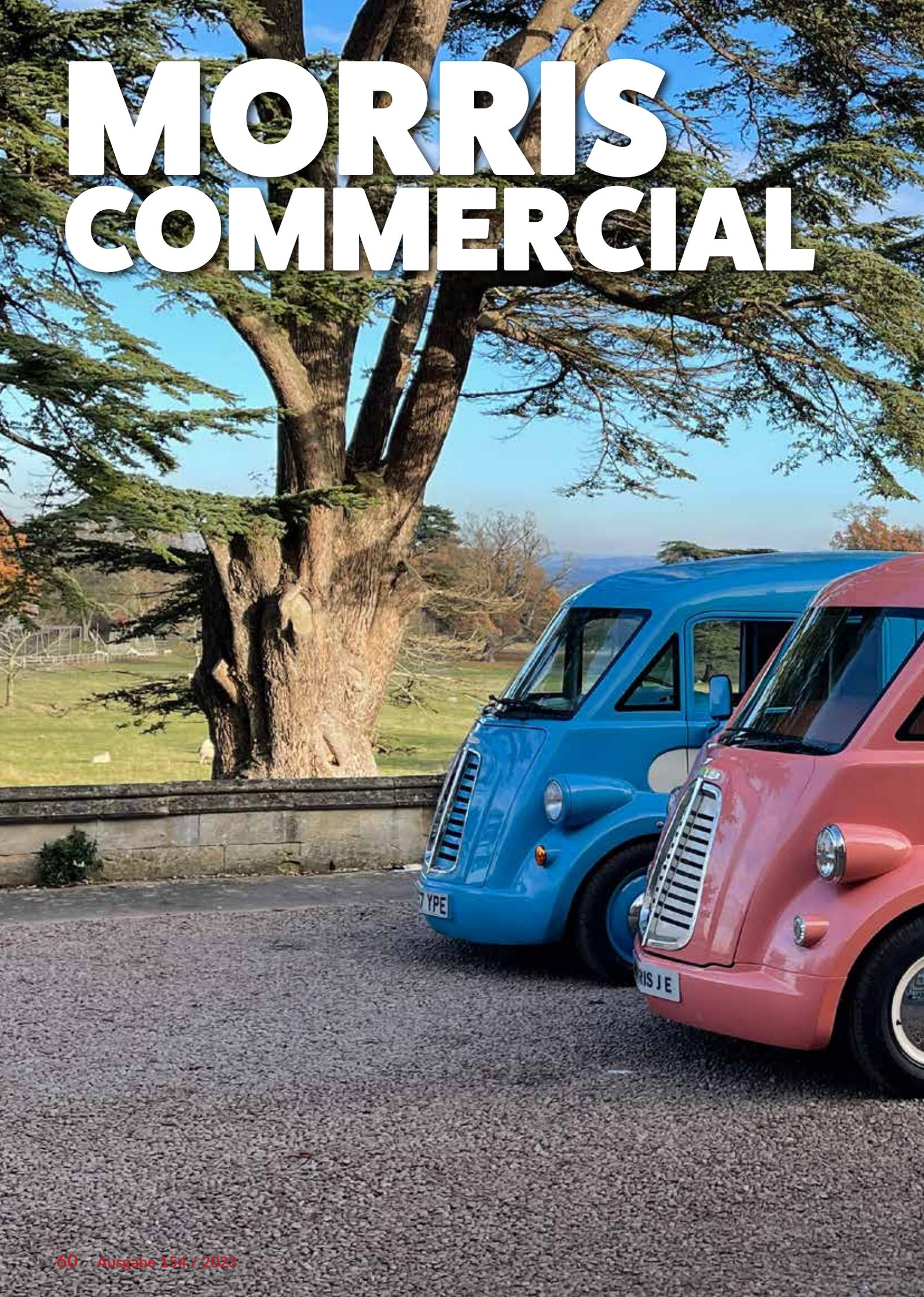


This season, the „MOTORWORLD Mobility Days – the magic of cars“ will be presented for the first time in the run-up and parallel to the IAA Mobility in Munich. This indoor and outdoor trade fair focuses on „magical“ experiences, exclusivity on two and four wheels with horsepower and power plants, true mobility, performance, lifestyle and hospitality. And one more piece of good news: This year, fans of the „MOTORWORLD Trackdays“ can once again enjoy many different, literally off-road experiences driving their own vehicles on race tracks, on tours or on off-road terrain.

The huge variety of programmes means that it is not only die-hard Motorworld fans who will find their personal event highlight in the Motorworld calendar for 2023, but everyone full of curiosity and passion who is ready for moving experiences. Further information and dates can be found at

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

MORRIS COMMERCIAL



Das neu gegründete Unternehmen Morris Commercial mit Sitz in den britischen Midlands (nicht weit von der Heimatstadt Oxford des geistigen Vorgängers entfernt) arbeitet an der Wiederbelebung der historischen und ikonischen Marke Morris Commercial – allerdings ganz auf die Bedürfnisse des 21. Jahrhunderts zugeschnitten. Der JE-Van, dessen grundlegende Designelemente von einem der beliebtesten Nutzfahrzeuge stammen, das jemals in Großbritannien produziert wurde, verfügt über innovative, hochmoderne Technologien, darunter einen emissionsfreien, rein elektrischen Antriebsstrang, der das Fahrzeug über seinen gesamten Lebenszyklus CO2-neutral macht.

Based in the British Midlands (not far from its spiritual predecessor's home town of Oxford), the newly formed Morris Commercial is working to revive the historic and iconic Morris Commercial brand - albeit tailored to the needs of the 21st century. Taking key design cues from one of the most popular commercial vehicles ever produced in Britain, the JE van incorporates innovative, cutting-edge technologies, including a zero-emission, all-electric powertrain that makes the vehicle carbon neutral throughout its life cycle.





Das Fahrzeug steht kurz vor der Serienreife, nachdem verschiedene Prototypen und Entwicklungsfahrzeuge mit der ultraleichten Monocoque-Karosserie aus recycelter Kohlefaser und dem leichten Aluminium-Chassis fertiggestellt wurden. Der Serienprototyp feierte sein Debüt auf der branchenführenden LCV-Messe im September 2022. Mit klassenbesten Leistung und Reichweite bietet der JE eine beispiellose Kombination aus einer Nutzlast von 1 Tonne und 6,5 m³ Ladekapazität bei einem zulässigen Gesamtgewicht von 2,5 Tonnen und einer Reichweite von bis zu 250 km.

Mit dem Aufbau der Produktionsstätten des Unternehmens soll die Auslieferung des neuen Fahrzeugs Anfang 2024 beginnen.

The vehicle is nearing production maturity following the completion of several prototypes and development vehicles with an ultra-lightweight recycled carbon fibre monocoque body and lightweight aluminium chassis. The production prototype will make its debut at the industry's leading LCV show in September 2022. With best-in-class performance and range, the JE offers an unprecedented combination of 1 tonne payload and 6.5m³ cargo capacity with a 2.5 tonne gross vehicle weight and a range of up to 250km.

Following the establishment of the company's production facilities, deliveries of the new vehicle are scheduled to begin in early 2024.



GHIA G230S PROTOTIPO

Die italienische Carrozzeria Ghia war Ende der 50er Jahre sehr erfolgreich und hatte etliche Modelle US-amerikanischer und italienischer Marken mit formschönen Karosserien ausgestattet. Der Ghia G230S war das allererste Fahrzeug, das Ghia komplett im eigenen Haus aufgebaut hat. Als Basis diente ein von Gioacchino Colombo aufgebauter Gitterrohr-Rahmen. Getriebe, Achsen, Bremsen und weitere technische Teile kaufte Ghia bei Abarth und modifizierte sie nochmals deutlich. Zwei Exemplare wurden damals für den Turiner Automobilsalon gebaut. Heute existiert allerdings nur noch das grüne Fahrzeug, das hier zu sehen ist. Es verblieb nach dem Turiner Automobilsalon noch lange in den Händen des Ghia-Konzernchefs und wurde noch einige Jahre auf Messen gezeigt. Es kam nie zu einer Serienproduktion des Ghia G230S und so zählt dieses Fahrzeug heute zu den absoluten Raritäten.

The Italian Carrozzeria Ghia was very successful at the end of the 1950s and equipped a number of models from American and Italian brands with elegant bodies. The Ghia G230S was the very first vehicle that Ghia built entirely in-house. A lattice tube frame built by Gioacchino Colombo served as the basis. Ghia bought transmissions, axles, brakes and other technical parts from Abarth and modified them significantly again. Two copies were then built for the Turin Motor Show. Today, however, only the green vehicle that can be seen here exists. It remained in the hands of the Ghia CEO for a long time after the Turin Motor Show and was shown at trade fairs for a number of years. The Ghia G230S never went into series production and so this vehicle is now one of the absolute rarities.

Motor	6-Zylinder-Reihen-Motor
Leistung	152 PS / 111,90 KW
Vmax	210 km/h
0-100 km/h	6,3 Sek
ccm	2.300 ccm
kg / Leergewicht	1.230 kg
Auktionspreise aktuell (je nach Historie & Zustand)	keine Angaben
Baujahr	1963



INTERNATIONALER PRESERVATION CONCOURS

ORIGINAL GIBT ES NUR EINMAL



Der erste internationale Concours für original erhaltene und unrestaurierte historische Automobile und Motorräder.

BERWERBEN SIE SICH JETZT !

Teilnahme und Eintritt frei

16. APRIL 2023

IM RAHMEN DES OLDTIMER WARM UP AN DER MOTORWORLD MÜNCHEN

10:30 bis 16.30 Uhr in der MOTORWORLD München
Lilienthalallee 29, 80939 München

www.preservation-concours.com

Der CFC Int. Preservation Concours entsteht in Kooperation mit:

MOTORWORLD
MÜNCHEN

CLASSIC-CAR.TV



PRESERVATION

CONCOURS ORIGINALITÄT GIBT ES NUR EINMAL

Als Veranstaltungsserie konzipiert, folgt nach längerer Pause das Oldtimer Warm-Up am 16. April 2023. Jedermann, ob Szene-Fans, Interessenten oder Neugierige sind herzlich eingeladen, dieses ganz besondere Event, diesmal mit dem 4. Internationalen Preservation Concours als Highlight, mitzuerleben, an dem nur original erhaltene und unrestaurierte Fahrzeuge teilnehmen können. Fünfundzwanzig Fahrzeuge werden zu diesem ersten Wettbewerb zugelassen. Der Preservation Concours unterstützt einen Trend, der sich zunehmend in der Oldtimer-Szene durchsetzt: waren früher komplett restaurierte Fahrzeuge erstrebenswert, wird heute mehr und mehr auf Originalität und gepflegte Patina geachtet. Jedes der ca. 25 teilnehmenden Fahrzeuge erzählt mit seinen Spuren eine eigene ‚Lebens‘-Geschichte. Bewerbungen werden unter <http://www.preservationconcours.com/registration> .

Designed as a series of events, the classic car warm-up will follow on April 16, 2023 after a long break. Everyone, whether scene fans, interested parties or the curious are cordially invited to experience this very special event, this time with the 4th International Preservation Concours as the highlight, in which only original and unrestored vehicles can participate. Twenty-five vehicles will be admitted to this first competition. The Preservation Concours supports a trend that is increasingly gaining ground in the classic car scene: whereas previously completely restored vehicles were desirable, today more and more attention is paid to originality and a well-groomed patina. Each of the approx. 25 participating vehicles tells its own ‚life‘ story with its tracks. Applications are accepted at <http://www.preservationconcours.com/registration>.

COBRA ROADSTER



AC Cars, Großbritanniens ältester Automobilhersteller, der seit 1901 im Geschäft ist, wird sein neues Modell, den AC Cobra GT Roadster, im April dieses Jahres vollständig enthüllen, und die ersten Kunden werden die Gelegenheit haben, das Auto im Rahmen der exklusiven Frühjahrs-Preview-Veranstaltungen in Europa selbst zu sehen.

AC Cars, Britain's oldest car manufacturer, established in 1901, will fully unveil its new model, the AC Cobra GT Roadster, in April this year and the first customers will have the opportunity to drive the car at the exclusive Spring Preview - See events in Europe.







Mit diesem brandneuen Hochleistungs-Roadster kehrt einer der berühmtesten Namen der Automobilgeschichte zurück. Der AC Cobra GT Roadster ist ein hochmoderner Sportwagen, der mit den neuesten Technologien und Konstruktionsverfahren hergestellt wird, aber dennoch dem Geist der originalen AC Cobra aus den 1960er Jahren treu bleibt.

Das neue Modell ist ein hochentwickelter und einsatzfähiger GT-Sportwagen, der kein einziges Bauteil mit dem Original teilt und dennoch sofort erkennbar ist. Die neue AC Cobra wird erneut von einem V8-Benzinmotor mit bis zu 663 PS angetrieben und verfügt über ein hochmodernes Spaceframe-Chassis aus stranggepresstem Aluminium, das speziell für dieses Fahrzeug entwickelt wurde.

One of the most famous names in motoring history returns with this all-new high-performance roadster. The AC Cobra GT Roadster is a state-of-the-art sports car, built using the latest technologies and engineering processes, while remaining true to the spirit of the original 1960s AC Cobra.

The new model is a sophisticated and performance-orientated GT sports car that shares not a single component with the original, yet is instantly recognisable. The new AC Cobra is once again powered by a V8 petrol engine producing up to 663bhp, and features a state-of-the-art extruded aluminium spaceframe chassis designed specifically for the car.

**US - CAR
MEETING**
MÜNCHEN

AMERICAN LIFE & STYLE

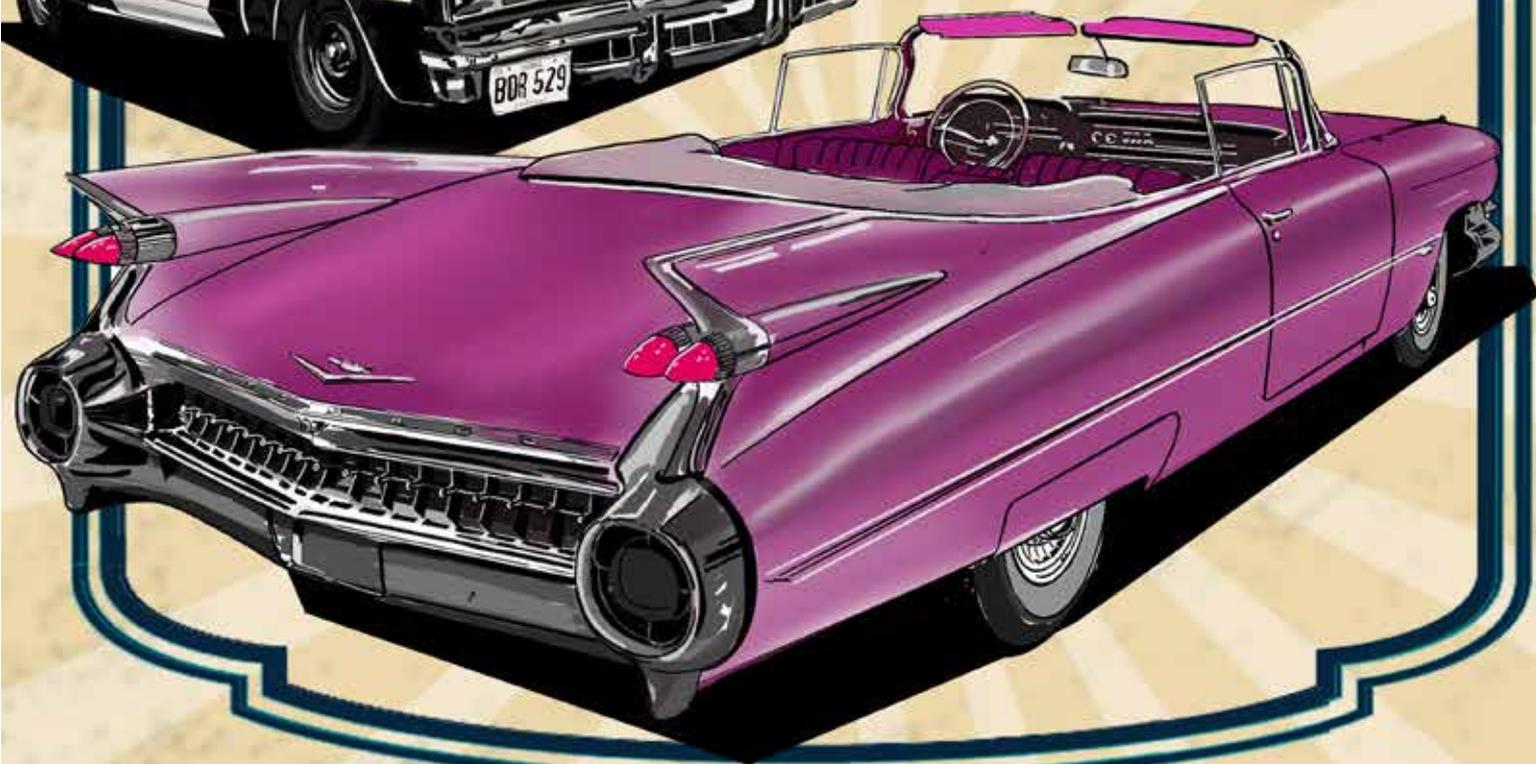
*Music
Dance
Contests*



Route 66



17. & 18. JUNI 2023
MOTORWORLD MÜNCHEN
AM AUSBESSERUNGSWERK 8
80939 MÜNCHEN



MOTORWORLD

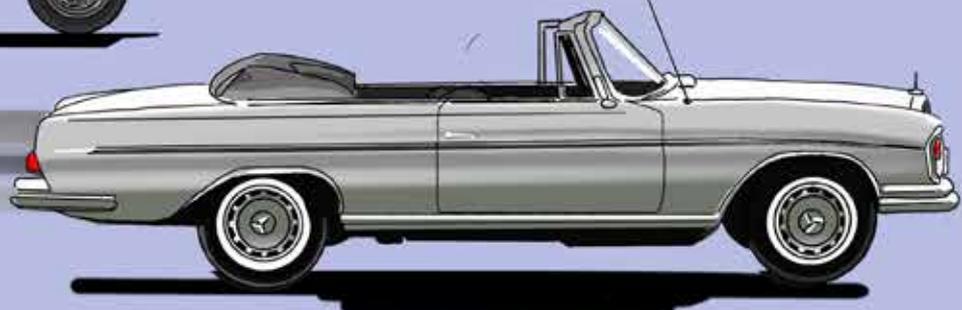
M Ü N C H E N



OLDTIMER TREFFEN

MÜNCHEN

OFFENES MARKEN TREFFEN



OLDTIMER WARM UP

SONNTAG 16. APRIL 2023

10:00 bis 16:00 UHR

MOTORWORLD MÜNCHEN, AM AUSBESSERUNGSWERK 8, 80939 MÜNCHEN



AUKTION THE BEAST



„The Beast“ - der ultimative Ausdruck britischer Ingenieurskunst, Kreativität und Einfallsreichtum - wird versteigert. Die legendäre Geschichte des 19 Fuß langen Wagens, der von einem 27-Liter-Merlin-Motor aus einem ehemaligen Flugzeug angetrieben wird, ist eng mit der seines Schöpfers John Dodd verbunden, der im Dezember 2022 im Alter von 90 Jahren verstarb.

“The Beast - the ultimate expression of British engineering, creativity and ingenuity - is up for auction. Powered by a 27-litre Merlin engine from an ex-aircraft, the legendary story of the 19-foot car is closely linked to that of its creator, John Dodd, who died in December 2022 at the age of 90.







Das Chassis des Biests wurde jedoch 1966 von Paul Jameson als Straßenauto gebaut, das ursprünglich von einem 27-Liter-Meteor-Rolls-Royce-Motor angetrieben wurde. John Dodd, der das Getriebe des Wagens baute, kaufte ihn schließlich und schickte ihn zu Fiber Glass Repairs, dem Besitzer des Santa Pod Raceway, um ihn umbauen zu lassen. Er erhielt einen Rolls-Royce-Kühlergrill und ein Maskottchen, das auf die Herkunft des Motors anspielte.

Selbst ein Brand konnte das Projekt nicht stoppen, denn als The Beast bei der Rückkehr aus Schweden beschädigt wurde, baute Dodd einen neuen V12-Merlin-Motor ein und verpasste dem Wagen einen Rolls-Royce Silver Shadow Kühlergrill. Der V12-Merlin-Saugmotor sollte rund 750 PS an das Schwungrad liefern. 1973 registrierte der RAC eine Höchstgeschwindigkeit von 183 Meilen pro Stunde. Das Guinness-Buch der Rekorde führte ihn 1977 als schnellsten Straßenwagen der Welt. (Auktion: carandclassic.com)

However, the beast's chassis was built as a road car by Paul Jameson in 1966, originally powered by a 27-litre Meteor Rolls-Royce engine. John Dodd, who built the car's gearbox, eventually bought the car and sent it to Fibre Glass Repairs, owners of Santa Pod Raceway, to have it rebuilt. It was fitted with a Rolls-Royce radiator grille and a mascot alluding to the engine's origins.

Even a fire couldn't stop the project, because when The Beast was damaged on its return from Sweden, Dodd installed a new V12 Merlin engine and gave the car a Rolls-Royce Silver Shadow grille. The naturally aspirated V12 Merlin engine was said to produce around 750 bhp. In 1973 the RAC recorded a top speed of 183 mph. The Guinness Book of Records listed it as the world's fastest road car in 1977. (Auction: carandclassic.com)

OSTER TREFF

MÜNCHEN

AUTOMOBILES FESTIVAL FÜR DIE FAMILIE



9. & 10. APRIL 2023

9:00 BIS 16.00 UHR

MOTORWORLD MÜNCHEN, AM AUSBESSERUNGSWERK 8, 80939 MÜNCHEN

MOTORTREFF SAISONSTART

POWERED BY ALIANZ



Die Motorworld München startet im April gleich mit vier verschiedenen Events. Am Sonntag, 2.4.2023 startet der Motortreff Saisonstart powered by ALLIANZ.

Von 10 bis 17 Uhr werden auf dem Gelände der Motorworld München alle Arten der Mobilität zu sehen sein.

Für Supersportscars, Oldtimer, das Mini & MINI Familien-Meeting und Besucher wird es besondere Parkplätze geben.

Neben der beliebten Durchfahrt durch die große, historische Lokhalle wird eine Mini Cooper Sonderausstellung aus Anlass des 60. Geburtstag des Mini Cooper S zu sehen sein.

Ein weiteres Highlight ist sicher die erste öffentliche Präsentationsfahrt des Nissan Skyline GT (Paul Walker's Auto im Film ‚Fast & Furious‘), der innerhalb der großen Lokhalle fahren wird.

Good News für Motorradfreunde: Augustin Motorcycles – bisher der einzige Zweiradanbieter in der Motorworld München – bekommt quasi Verstärkung. Triumph Motorcycles zeigt mit seinem Soft-Opening erstmals Präsenz in der Lokhalle.

Führungen durch die Motorworld und die Öffnung der Carrerabahnen sind weitere Highlights.

Motorworld Munich starts in April with four different events. On Sunday, April 2nd, 2023, the Motortreff Season Start powered by ALLIANZ will start.

From 10 a.m. to 5 p.m., all types of mobility will be on display at the Motorworld Munich site.

There will be special parking spaces for super sports cars, classic cars, the Mini & MINI Family Meeting and visitors.

In addition to the popular passage through the large, historic locomotive hall, a special Mini Cooper exhibition will be on display to mark the 60th birthday of the Mini Cooper S. Another highlight is certainly the first public presentation drive of the Nissan Skyline GT (Paul Walker's car in the film ‚Fast & Furious‘), which will drive inside the large locomotive hall.

Good news for motorcyclists: Augustin Motorcycles – so far the only two-wheeler supplier at Motorworld Munich – is getting reinforcements. Triumph Motorcycles is showing its presence in the locomotive hall for the first time with its soft opening.

Guided tours through Motorworld and the opening of the Carrera tracks are further highlights.

FERRARI ROMA

SPIDER



Weltpremiere in Marrakesch: Der Ferrari Roma Spider, das neueste Modell aus Maranello, wurde heute im Rahmen einer exklusiven Veranstaltung im El Badi Palace Kunden aus aller Welt vorgestellt.

World premiere in Marrakech: the Ferrari Roma Spider, the latest model from Maranello, was unveiled today to customers from around the world during an exclusive event at El Badi Palace.





Versichern Sie Ihren
Oldtimer dort, wo man
Ihre Begeisterung teilt.

Die Allianz Oldtimerversicherung

Wir bei der Allianz verstehen Ihre Leidenschaft und sorgen dafür, dass Sie unbeschwert unterwegs sein können: mit einer maßgeschneiderten Versicherungslösung für Ihre Young- und Oldtimer. Auch für Motorräder, Traktoren und LKW.

Mehr unter [allianz.de/oldtimer](https://www.allianz.de/oldtimer)



Als zeitlos elegantes Hochleistungsfahrzeug bietet der Ferrari Roma Spider eine moderne Interpretation des italienischen Lebensstils der 1950er und 1960er Jahre, der von Chic und Vergnügen geprägt war. Der neue Spider übernimmt Proportionen, Volumen und Spezifikationen des überaus erfolgreichen V8 2+ Concept des Ferrari Roma. Was ihn von diesem unterscheidet, ist das Stoffverdeck: 54 Jahre nach der Premiere des 365 GTS4 im Jahr 1969 präsentiert der Cavallino Rampante diese Lösung wieder in einem Modell mit Frontmotor.

Zu den funktionalen Qualitäten des neuen Spiders gehört, dass sich das Softtop in nur 13,5 Sekunden einfahren lässt - und das bis zu einer Geschwindigkeit von 60 km/h. Die kompakten Abmessungen des Daches kommen zudem dem Kofferraumvolumen und der Vielseitigkeit des Neulings zugute.

A timelessly elegant high-performance car, the Ferrari Roma Spider offers a modern interpretation of the chic and fun Italian lifestyle of the 1950s and 1960s. The new Spider inherits the proportions, volume and specifications of the highly successful Ferrari Roma V8 2+ Concept. What distinguishes it from the latter is the soft-top: 54 years after the premiere of the 365 GTS4 in 1969, the Cavallino Rampante presents this solution again on a front-engined model.

One of the functional qualities of the new Spider is that the soft top can be retracted in just 13.5 seconds - at speeds of up to 60 km/h. The compact dimensions of the roof also benefit the boot volume and versatility of the newcomer.

MOTORWORLD

M Ü N C H E N



SONNTAG 2. APRIL 2023 10 UHR - 17 UHR

MOTOR TREFF

MÜNCHEN

OFFENER TREFF FÜR ALLE

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



POWERED BY Allianz 

MOTORWORLD MÜNCHEN, AM AUSBESSERUNGSWERK 8, 80939 MÜNCHEN



MOTUL

SONAX



IWC
SCHAFFHAUSEN



Laureus 





Der Ferrari Roma Spider teilt die hervorragenden dynamischen Eigenschaften des Ferrari Roma. Er glänzt mit dem besten Leistungsgewicht seiner Klasse: nicht nur dank seines Softtops, sondern auch dank seines Vollaluminium-Chassis und seines 620 PS starken V8-Triebwerks aus der Motorenfamilie, die viermal in Folge zum „International Engine of the Year“ gekürt wurde. Gekoppelt ist der Motor an das ebenso hoch gelobte 8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe von Ferrari.

The Ferrari Roma Spider shares the excellent dynamic characteristics of the Ferrari Roma. It boasts the best power-to-weight ratio in its class, thanks not only to its soft top but also to its all-aluminium chassis and 620 bhp V8 engine, which has won the International Engine of the Year award four times in a row. The engine is mated to Ferrari's equally acclaimed 8-speed dual-clutch gearbox.

HERTZ SINGER JOTA



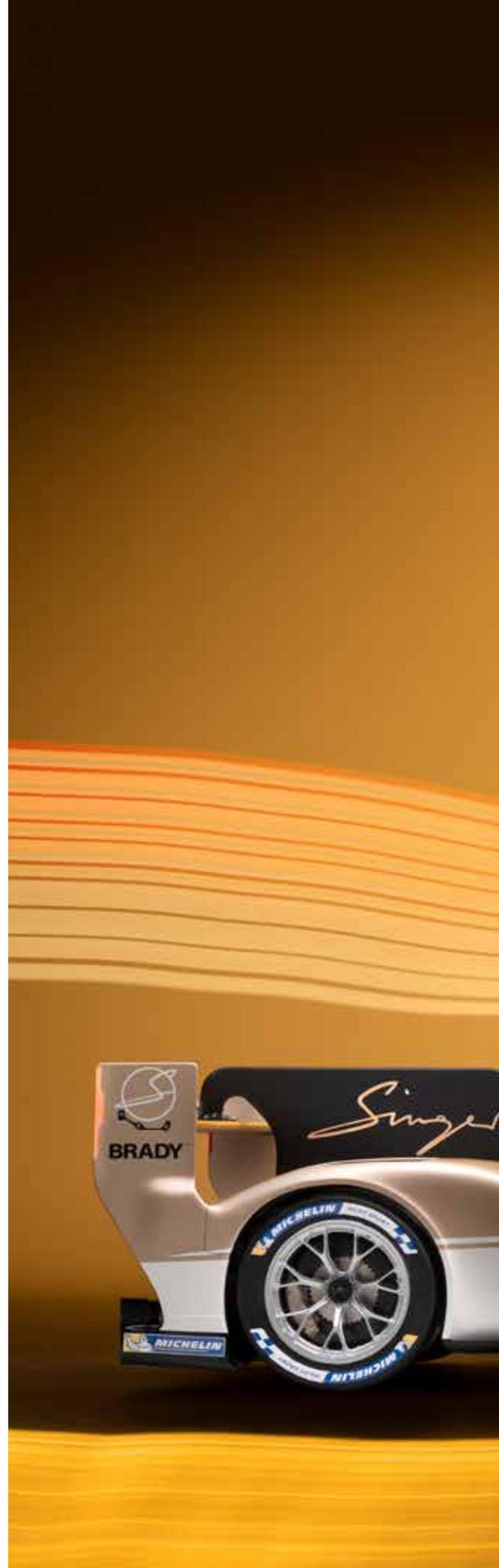
In der WEC-Saison 2023 werden neben zwei Werks-Porsche auch zwei private 963 in der Hypercar-Klasse an den Start gehen. Ab welchem Rennen dies der Fall sein wird, ist derzeit noch nicht endgültig geklärt.

In addition to the two works Porsches, two private 963s will be entered in the Hypercar class in the 2023 WEC season. It has not yet been decided which race this will be.



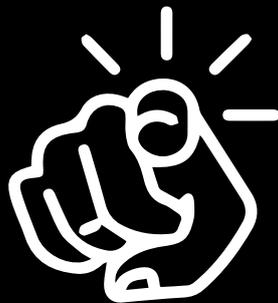
Das Hertz Team JOTA nimmt an der FIA World Endurance Championship (WEC) 2023 teil und damit an einem der größten Sportereignisse der Welt: der 100. Ausgabe der legendären 24 Stunden von Le Mans. Das Team vereint die Tradition eines der erfahrensten Sportwagen-teams der jüngeren Vergangenheit, JOTA, mit einer Gruppe globaler Partner, darunter Titelsponsor Hertz, die kalifornische Luxusmarke Singer Group und nun Tom Bradys Bekleidungs-marke der nächsten Generation BRADY.

The Hertz Team JOTA will compete in the 2023 FIA World Endurance Championship (WEC), one of the world's greatest sporting events: the 100th running of the legendary Le Mans 24 Hours. The team brings together the heritage of one of the most experienced sports car teams in recent memory, JOTA, with a group of global partners including title sponsor Hertz, Californian luxury brand Singer Group and now Tom Brady's next generation apparel brand BRADY™.





**WERBE
FLÄCHE
MIETEN*)**



> 1,5 Mio. Blicke im Jahr! Kein Streuverlust!

Interesse? Daniel Rest | 0178 9062771 | rest@motorworld.de

*) Nur noch wenige Flächen frei.



Proton Competition könnte möglicherweise ab dem Rennen in Monza ins Geschehen eingreifen. Das Hertz Team JOTA hat seinen Porsche bereits für die 24 Stunden von Le Mans am Wochenende des 10. und 11. Juni gemeldet.

Die von Singer entworfene Hertz Racing Gold-Lackierung feiert das 100-jährige Jubiläum der 24 Stunden von Le Mans und bringt mit dem ersten Rennwagen des Hertz Team JOTA 100 Jahre Renngeschichte in die Moderne.

Proton Competition could be involved from the Monza race onwards. Hertz Team JOTA has already entered its Porsche for the Le Mans 24 Hours on the weekend of 10-11 June.

The Hertz Racing Gold livery, designed by Singer, celebrates the 100th anniversary of the Le Mans 24 Hours and brings 100 years of racing history into the modern age with the first Hertz Team JOTA race car.

100 JAHRE / 100 YEARS

LE

MAN'S

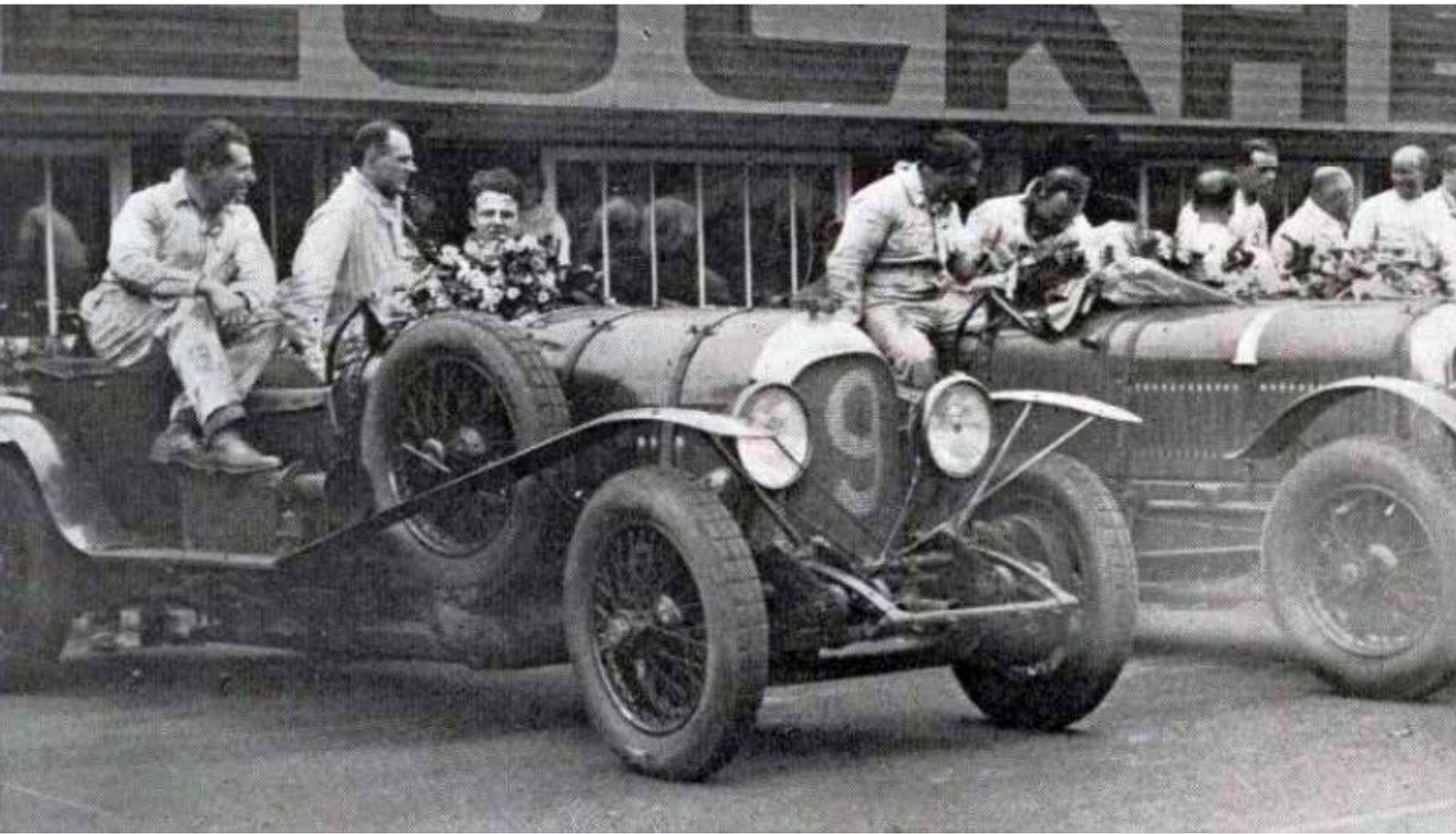
HAMPTON COURT PALACE

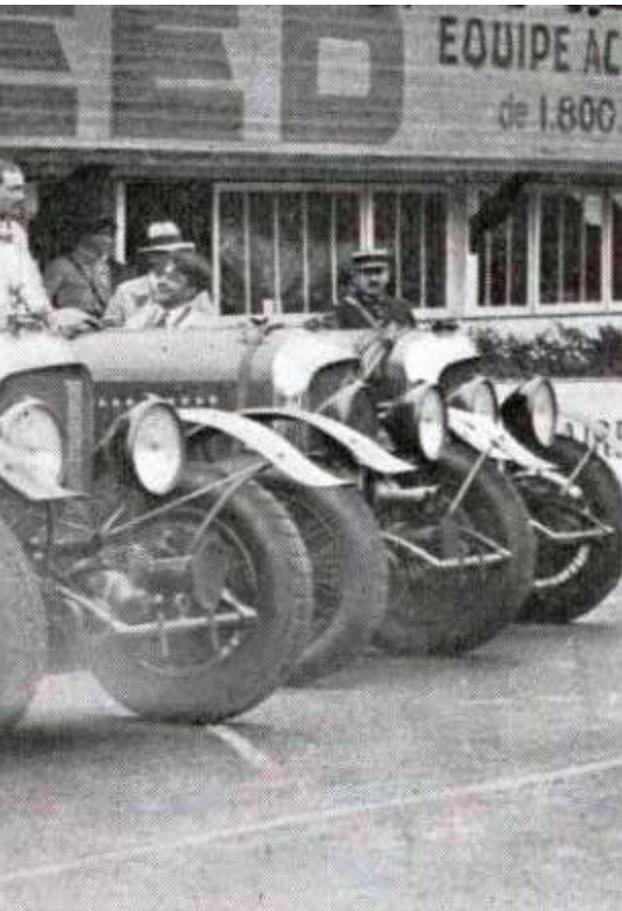


Das hundertjährige Jubiläum von Le Mans 2023 wird mit dem Concours d'Elegance auf dem Gelände des Hampton Court Palace (1. bis 3. September) gefeiert. Zwei der bedeutendsten Fahrzeuge des Rennens werden dort zu sehen sein: Der Bentley Speed Six „Old Number One“, der sowohl 1929 als auch 1930 triumphierte, und der Mercedes-Benz 300SL W194, der 1952 den ersten Platz belegte.

The centenary of Le Mans will be celebrated in 2023 with the Concours d'Elegance in the grounds of Hampton Court Palace (1-3 September). Two of the most significant cars from the race will be on display: the Bentley Speed Six 'Old Number One', which triumphed in both 1929 and 1930, and the Mercedes-Benz 300SL W194, which took first place in 1952.







Bentley Speed Six „Old Number One

Als einer der bedeutendsten Le-Mans-Sieger aller Zeiten gilt der Bentley Speed Six „Old Number One“, der 1929 und 1930 siegte - als erster Wagen, der das Rennen in Folge gewann. „Old Number One“ war eines von fünf Autos, die Bentley 1929 ins Rennen schickte, obwohl sich die Marke aufgrund der Weltwirtschaftskrise in einer prekären finanziellen Lage befand. Er war das führende Fahrzeug und basierte auf der Sportversion Speed Six des ehrwürdigen 6½-Liter-Tourers. Die anderen Teilnehmer waren 4½-Liter-Kompressor-Blower-Autos. Die „Old Number One“ mit ihrem optimierten Großmotor leistete im Renntrimm 190 PS, was die imposante Maschine auf der Mulsanne-Geraden auf 185 km/h beschleunigte.



Bentley Speed Six „Old Number One

One of the most important Le Mans winners of all time is the Bentley Speed Six „Old Number One“, which won in 1929 and 1930 - the first car to win the race twice in a row. „Old Number One“ was one of five cars entered by Bentley in 1929, despite the brand being in a precarious financial position due to the Great Depression. It was the lead car and was based on the Speed Six sports version of the venerable 6½ litre saloon. The other contenders were 4½-litre supercharged blower cars. Old Number One, with its optimised big engine, delivered 190 bhp in race trim, accelerating the imposing machine to 185 kph on the Mulsanne Straight.

MEMBER ME

<https://membercard.motorworld.de>

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

ME AND MY CARD



MOTORWORLD
MEMBERCARD 



Mercedes-Benz 300SL W194

Ebenfalls im September ist der legendäre Mercedes-Benz 300SL W194 zu sehen, der 1952 Le Mans gewann - der erste Sieg eines deutschen Herstellers und der erste eines geschlossenen Fahrzeugs. Als technische Meisterleistung war der W194 ein Signal für die Zukunft, aus dem später der Straßenwagen 300SL Flügeltürer“ hervorging. Als einer von nur zehn produzierten Rennwagen war ausgerechnet dieser Wagen an einem Doppelsieg der Marke mit Hermann Lang und Fritz Reiss am Steuer beteiligt.

Mercedes-Benz 300SL W194

Also on display in September is the legendary Mercedes-Benz 300SL W194, which won Le Mans in 1952 - the first victory by a German manufacturer and the first by a closed car. A technical masterpiece, the W194 was a signpost to the future, which later gave rise to the 300SL Gullwing road car. One of only ten racing cars produced, this car was involved in a double victory for the brand with Hermann Lang and Fritz Reiss at the wheel.



Nach Le Mans kam der W194 in einer überaus erfolgreichen Saison 1952, in der er auch das Eifelrennen auf dem Nürburgring und die Carrera Panamericana in Südamerika gewann. Es war das erste Mal seit 22 Jahren, dass Mercedes wieder in Le Mans antrat, wobei der Manager des Vorkriegs-Werksteams, der bereits erwähnte Albert Neubauer, wieder seine Rolle übernahm. Die Fahrer Lang und Reiss traten in einem hochkarätigen Feld gegen den Ferrari von Alberto Ascari, den Jaguar des Siegers von 1951, Stirling Moss und Duncan Hamilton, sowie den Talbot von Pierre Levegh an.

Die Hundertjahrfeier von Le Mans 2023 wird die Ausstellung von 70 seltenen und spektakulären Concours d'Elegance-Fahrzeugen bei der glamourösen Veranstaltung im kommenden September ergänzen. Neben der Hauptausstellung der Fahrzeuge versammelt der Concours d'Elegance rund 1.000 weitere Fahrzeuge in einer Reihe von Sonderschauen und Ausstellungen.

After Le Mans, the W194 enjoyed a highly successful 1952 season, winning the Nürburgring Eifel race and the Carrera Panamericana in South America. Mercedes returned to Le Mans for the first time in 22 years, with the manager of the pre-war works team, the aforementioned Albert Neubauer, resuming his role. Drivers Lang and Reiss competed in a star-studded field against Alberto Ascari's Ferrari, the Jaguar of 1951 winners Stirling Moss and Duncan Hamilton, and Pierre Levegh's Talbot.

The centenary of Le Mans in 2023 will complement the display of 70 rare and spectacular Concours d'Elegance cars at next September's glamorous event. In addition to the main display of cars, the Concours d'Elegance brings together around 1,000 other vehicles in a series of special shows and exhibitions.

Welcome to **MOTORWORLD** München



Dr. Jens Thiemer
SVP Customer & Brand BMW



Gorden Wagener
Chief Design Officer
Daimler Group



Sabine Kehm
The MS Office



Charles Gordon-Lennox
11. Duke of Richmond



Leopold Prinz von Bayern
Rennfahrer



Hans Herrmann
Rennfahrer



Frank Marrenbach
CEO, Managing Director
Althoff Collection



Rainer Dörr
Geschäftsführer und
Eigentümer Dörr Group



Prof. Dr. Wolfgang Reitzle
Wirtschaftsmanager



Horacio Pagani
Gründer
Pagani Automobili



Walter Röhrl
Rennfahrer

Scan this or click: muenchen.motorworld.de/open

Please have a look at the congratulations
to the opening and the movie!



Ralf Moeller
Schauspieler



Hans-Joachim „Strietzel“ Stuck
Rennfahrer



Norbert Haug
ehem. Motorsport-Chef
Mercedes-Benz



Zak Brown
CEO McLaren Racing



Andreas Dünkel
Founder & Vorstandsvorsitzender
MOTORWORLD-Group

„Thank you for these words!“



Monisha Kaltenborn
CEO Racing Unleashed Group



Dr. Christoph Walther
Unternehmer und Präsident
Drivers & Business
Club Munich



Christian Geistdörfer
Rennfahrer/Copilot



Hildegard Müller
Präsidentin des Verbandes
der Automobilindustrie



Christof R. Sage
Society Fotograf
Herausgeber Sage Magazin



Prof. Dr. Mario Theissen
Senior Vice President FIVA
ADAC Klassik Referent

DER MOTORWORLD BUCHPREIS



Motorworld Buchpreis Die besten Autobücher

Mit dem Motorworld Buchpreis kürt die MOTORWORLD Group die besten Autobücher des Jahres. Aus den Neuerscheinungen wählt die hochkarätig besetzte, achtköpfige Jury literarische Werke aus, welche die Bücherregale eines jeden Autoenthusiasten bereichern sollten.

Werk einreichen

motorworld-buchpreis.de



Seit rund 20 Jahren werden mit dem Buchpreis die besten rund um die Themen Automobil und Mobilität ausgezeichnet. Ins Leben gerufen hat ihn Jürgen Lewandowski, Motorjournalist, Automobil-Historiker und Buchautor. In der Vergangenheit haben verschiedene Medien und Institutionen die Auszeichnung vergeben. Seit fünf Jahren ist die Motorworld Group involviert und gibt dem Motorworld Buchpreis nun Raum auf einer eigenen Webseite www.motorworld-buchpreis.de

Auf der Webseite können Verlage und Autoren ihre Werke einreichen, Journalisten Akkreditierungen für die Verleihung beantragen und Leser die hochrangige Jury kennenlernen. Die nächste Motorworld Buchpreisverleihung findet im Mai 2023 statt.

Lesen Sie auf den kommenden Seiten die Buchtipps von Jürgen Lewandowski und denken Sie jetzt schon an Weihnachten.

For around 20 years now, this book prize has honoured the best literary works dedicated to automobiles and mobility. It was initiated by the motoring journalist, automotive historian and author Jürgen Lewandowski. In the past, various media companies and institutions have awarded the prize. The Motorworld Group has been involved for five years, and the Motorworld Book Prize even has its own website: www.motorworld-buchpreis.de.

Here, publishers and authors can submit their works, journalists can apply for accreditation for the awards, and readers can get to know the distinguished jury. The next Motorworld Book Prize award ceremony will take place in May 2023.

Read Jürgen Lewandowski's book tips and start thinking about Christmas presents right now.

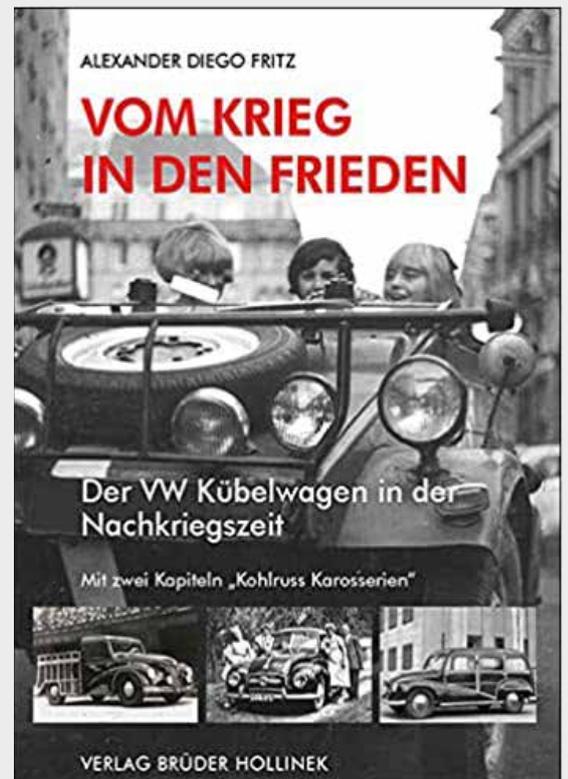
BÜCHERECKE

VOM KRIEG IN DEN FRIEDEN

Ein Buch, das philosophisch beginnt: „Image ist die Vorstellung, die ein Einzelner oder eine Gruppe von einer Person oder Sache hat. Ist ein solches Bild einmal gefestigt, wird es schwierig, dieses aus einem anderen Blickwinkel zu betrachten“. Und zweifellos gehört der Kübelwagen VW Typ 82 zu den Fahrzeugen, die zuerst einmal mit Krieg und Militarismus in Verbindung gebracht werden – und natürlich fahren die in deutsche Uniformen gesteckten Schauspieler in den US-Serien wie „Hogan`s Heroes“ in nachgebauten oder echten Kübelwagen Durch die Landschaft.

Alexander Diego Fritz, dem wir bereits zwei wunderbare Bücher über den Colani GT und das in de DDR gebaute Porsche Coupé verdanken, schreibt zu seinem neuen Buch: „Weniger im Bewusstsein ist die Tatsache, dass viele dieser Gefährte nach dem Krieg ein weitaus längeres und produktiveres Leben absolvierten. Der Kübelwagen mutierte zu einem hilfreichen Fahrzeug, das Behörden, Ärzten und Jägern und viele andere mobil machte – und dies auch in schwierigem Gelände“. Fritz erzählt von dem Wiederaufbau und den Anfängen der Motorisierung nach 1945 – und auch von den Kübelwägen, die niemand geringerer als die Familie Porsche im Salzburger Schüttgut aufbauten. Und in den 1960er und 1970er Jahren entdeckten dann die Jungen den Kübelwagen und protestierten laut und wild gegen das Establishment.

Mit erwähnt sind epische Restaurierungen und Umbauten, die etliche Karosseriefirmen nach dem Krieg anboten – wobei besonders die von Hans Kohlruss in seiner Karosseriefirma in Wien angebotenen Coupés und Stromlinien-Kombis bis heute durch ihre Eleganz zu gefallen wissen. Ein ungewöhnliches Buch zu einem ungewöhnlichen Thema – lesenswert, wenn man die Irrungen und Wirrungen der Nachkriegszeit besser verstehen möchte.



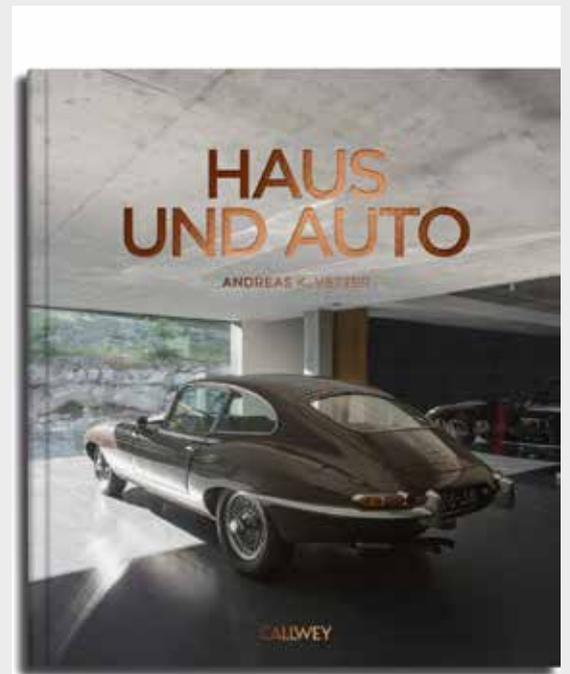
Alexander Diego Fritz,
Vom Krieg in den Frieden – der VW Kübelwagen in der Nachkriegszeit,
Verlag Brüder Hollinek,
€ 53,-. ISBN 978-3-85119-387-9.

TRAUM-HÄUSER MIT TRAUM-GARAGEN

Wer glaubt, dass sich das weite Feld der Bücher über Automobile nur über Marken-Biografien, Bilderbücher schöner Autos und Rennwagen und deren wichtigste Siege erstreckt, liegt völlig falsch. Wir haben an dieser Stelle in den letzten Jahren interessante Bücher über Themen entdeckt, die man diesem Genre niemals zuordnen würde: Die Entwicklung der Mobilität in den Schweizer Alpen von 1850 bis 1950. Ein faszinierendes Buch – mit dem pragmatischen Titel „Im Übrigen ging man zu Fuß“ – oder ein weiterer Höhepunkt: Die Geschichte von Magnus Walker, der als Hardcore-Porsche-Fan seine Fahrzeuge so umbaut und modifiziert, wie es ihm gefällt – egal was die Porsche Community darüber denkt.

Und nun liegt ein Band mit dem schlichten Titel „Haus und Auto“ auf dem Tisch des Rezensenten – ein faszinierendes Buch mit 44 innovativen Beispielen spektakulärer Architektur von Häusern, in denen die Autos in besonderen Garagen Platz gefunden haben. Das reicht von Einzelgaragen in japanischen Großstädten bis hin zu großen Sammlungen, die in noch größeren Villen ganze Tiefgeschosse belegen. Es geht aber nicht nur um den Parkraum für mehr oder weniger Autos, sondern um die gelungene Symbiose von Ästhetik und Nutzen. Und manche der Häuser sind derart beeindruckend, dass man sofort den Weg zur nächsten Lotto-Annahmestelle antreten möchte, um die finanzielle Basis für ein derartiges Schmuckstück zu gewinnen.

Bei der Lektüre weiß man eigentlich nicht, welches Haus mit welcher Garage mit welchen Autos man besitzen möchte – obwohl: Die kleine Sammlung – darunter Ferrari 250 GT SWB, F 40, 300 SL „Gullwing“, Carrera 2.7 RS –, die in der Bibliothek im Penthouse im zehnten Stock eines Bürohauses in Hongkong ihren geschmackvollen Platz gefunden hat, hat schon ihren speziellen Reiz. Zwei Autoaufzüge in ein Bürohaus bis zum Penthouse – darauf muss man erst einmal kommen.



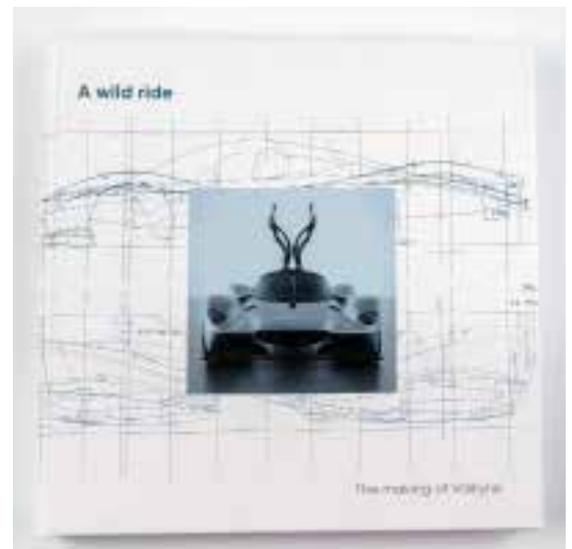
Andreas K. Vetter, Haus und Auto, Callwey-Verlag, München, € 59,95. ISBN 978-3-7667-2584-4.

WAHNSINN AUF VIER RÄDERN

Auch wenn der Aston Martin Valkyrie wesentlich später als von seinen Schöpfern prophezeit zu seinen Käufern kam, so ist der Hyper-Car aus der Feder von Adrian Newey dennoch noch immer das Maß der Dinge bei technischer Exzellenz. Vor zwei Jahren veröffentlichte das belgische Team Lies de Mol (Fotos) und Bart Lenaertz (Text) ein vierbändiges Werk zum stolzen Preis von 950 Euro über den Valkyrie. Wir schrieben damals: „Es passiert nur selten, dass Außenstehende von den ersten Gesprächen an bei der Entwicklung eines Automobils dabei sein dürfen und die Genese vollständig in Wort und Bild verfolgen können – normalerweise wollen die Designer, Ingenieure und das dahinterstehende Management bei dieser Odyssee nicht gerne beobachtet werden. Schließlich durchwandert das Team bei der Geburt zu viele Wege, die nicht immer zielführend sind – Fehler tauchen auf, Irrungen und Wirrungen sind Teil der Geschichte. Doch das belgische Paar de Mol/Lenaertz durfte die Genese begleiten“.

Das Projekt Valkyrie ist der wahrscheinlich kompromissloseste Hyper-Car in der Geschichte des Automobils, hinter dem die Formel 1-Designer-Legende Adrian Newey steht – Konstrukteur etlicher Formel 1-Sieger. Sein Wunsch: Ein Formel 1-Auto für die Straße mit 1.160 PS Leistung und 1.000 Kilogramm Gewicht. Mittlerweile weiß man, dass der Valkyrie – in den Händen eines Profis – auf der Rennstrecke schneller als ein Formel 1-Wagen unterwegs ist. Ein ähnlicher Superlativ war das dazugehörige Buch: Vier Bände im Schuber, 770 Bilder, neun Kilogramm Gewicht und exzellent gedruckt – was man bei dem stolzen Preis von 950 Euro auch zu erwarten ist.

Nun haben die Belgier die vier Bände auf einen Band mit 334 Seiten verdichtet und zu einem sozial verträglichen Preis von 90 Euro veröffentlicht – wahrscheinlich war die auf 300 Exemplare limitierte Erstausgabe ausverkauft, aber die Nachfrage ungebrochen. Natürlich sind manche Details dabei auf der Strecke geblieben, aber von der Faszination des Valkyrie ist nichts verloren gegangen.



Bart Lenaerts / Lies de Mol, A wild Ride / The Making of Valkyrie,
WAFT-Verlag, www.waft.be,
€ 90,-. ISBN 9789464590036.



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.

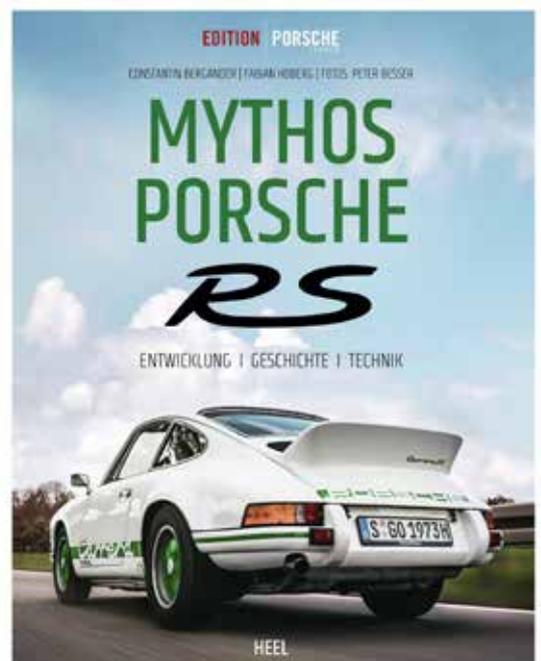
Helfen Sie mit einer Spende! Jeder Euro zählt:

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

DARF ES ETWAS MEHR SEIN?

Vor 50 Jahren überraschte Porsche die Motorwelt und seine Kunden mit dem legendären 911 Carrera RS 2.7, der mit seinem „Entenbürzel“ – so wurde der kleine Heckspoiler rasch getauft – und dem groß auf der Seite aufgeklebten Carrera-Signet überraschte. Eine leichtere, Hubraum- und PS-stärkere Variante, die Ferdinand Piëch für die Gruppe 4-Homologation im Motorsport benötigte, da der bis dahin eingesetzte 2,4-Liter-Motor mit mittlerweile 2,5 Liter Hubraum am Ende angekommen war. 500 Autos mussten verkauft werden – und das Marketing warnte vor dem Wagen, da sich niemals 500 Käufer für diese Sport-Version finden würden. Es wurden letztlich 1.580 Exemplare, womit der Carrera RS auch noch in der Gruppe 3 homologiert ist. Es war dies der Beginn einer Legende – echte Fahrzeuge von damals (es gibt tausende von Nachbauten) liegen heute im hohen sechsstelligen Bereich – und Porsche war klug genug, den Mythos RS in den folgenden Jahrzehnten mit immer neuen Modellen zu beflügeln.

Heute ist es Usus, dass von jeder neuen Elfer-Baureihe irgendwann auch GT2- und GT3-RS-Modelle auftauchen, die für etwas weniger Gewicht etwas mehr Leistung zu einem etwas höheren Preis bieten. Und es ist auch nicht so einfach, die vielen Varianten zu kennen und korrekt einzuordnen – von welcher Version sind mit welchen Motoren welche Stückzahlen entstanden? Und wie unterscheiden sie sich denn nun tatsächlich. Um diese Fragen zu klären, entstehen alle paar Jahre neuen Bücher, die den nach Wissen Suchenden mit den entsprechenden Informationen und vielen Bildern beglücken. Das neueste Werk in diesem Genre stammt vom Heel-Verlag und bietet auf knapp 260 Seiten einen perfekten Überblick vom Ur-RS bis hin zu dem eben lancierten neuen 992 GT3 RS – ebenso erwähnt werden aber auch Modelle wie der 968 Turbo RS und der 718 Cayman GT4 RS.



Constantin Bergander / Fabian Hoberg / Peter Besser, Mythos Porsche RS,
Heel-Verlag Königswinter,
€ 69,-. ISBN 978-3-96664-543-0.

PORSCHE LEGENDEN BY RENÉ STAUD

Seit Jahrzehnten fotografiert René Staud nun bereits Automobile – für Werbekampagnen, für Zeitschriften, für Bücher. Ja, es gibt auch Fotos, die der Stuttgarter in der freien Natur gemacht hat, doch sein bevorzugtes Habitat ist das Studio. Und Staud, der sich vor 50 Jahren als Fotograf selbstständig machte, hat die Studio-Fotografie 1983 mit der Erfindung seines patentierten Magicflash-Lichtsystems revolutioniert – seitdem können auch große Objekte (bis hin zu Lastwagen) komplett ausgeleuchtet werden. Kein Wunder, dass der stets technikaffine Schwabe, der als einer der ersten Fotografen auf die digitale Fotografie umstieg, über ein faszinierendes, hunderte von fotografierten Fahrzeugen umfassendes Œuvre blicken kann.









Porsche ist für René Staud stets mehr als nur ein Sportwagen gewesen – den Gefährten aus Zuffenhausen hat er stets besonders viel Aufmerksamkeit gewidmet. Und so ist es auch kein Wunder, dass Staud für seinen neuesten Band sein Porsche-Archiv plünderte und die Corona-bedingte Schließung des Porsche-Museums dafür nutzen konnte, einige Schätze in sein Studio zu bekommen, die das Museum sonst nie verlassen hätten. Zusammen mit den Leihgaben einiger bedeutender Sammler sind so 50 Porsche-Rennwagen zusammengekommen, die vom Porsche Typ 64 über etliche Le Mans-Siegerfahrzeuge bis hin zu den weltweit siegenden Cup-Elfern reichen.

Beim Durchblättern und Lesen wird der Betrachter etlichen Ikonen der Porsche-Renngeschichte begegnen, die natürlich nicht vollständig sein kann. Für René Staud beinhaltet dieses Buch die „ganz persönliche Auswahl meiner Porsche Legenden“. Großartige Fotos von 50 großartigen Porsche-Rennwagen.



René Staud, Porsche Legends,
Delius Klasing-Verlag,
€ 68,--.
ISBN 978-3-667-12531-6

SCHUMACHER'S FERRARI F1-2000 GRANDS PRIX



Es gibt keinen größeren Namen im Pantheon des Motorsports als Ferrari, und kaum einen berühmteren Fahrer als Michael Schumacher. Gemeinsam schrieben Schumacher und die Scuderia Geschichte, indem sie zwischen 2000 und 2004 fünf Mal in Folge die Formel-1-Fahrerweltmeisterschaft gewannen und nicht weniger als sechs Mal die Konstrukteurswertung anführten.

Die totale Beherrschung des Sports durch das tänzelnde Pferd ab der Jahrtausendwende war nicht zuletzt auf Schumachers unglaubliches, einmaliges Talent zurückzuführen, sondern auch auf das technische Genie des Technischen Direktors Ross Brawn und den inzwischen legendären Ferrari F1-2000 Grand Prix, an dessen Entwicklung er beteiligt war - eine Maschine, die die Messlatte für Technik und Leistung ihrer Zeit neu setzte.

Der bahnbrechende Rennwagen debütierte im Jahr 2000 mit einem fortschrittlichen Aerodynamikpaket und einem neu konstruierten 90-Grad-V-10-Motor, der es den Ingenieuren ermöglichte, den Schwerpunkt des Wagens subtil zu senken. Ein zuversichtlicher Ross Brawn schraubte die Erwartungen zu Beginn der Saison in die Höhe und erklärte der versammelten Presse: „Ich denke, wir haben wahrscheinlich das beste Auto, das wir jemals zu Beginn der Saison hatten, seit die jetzige Gruppe hier bei Ferrari zusammenarbeitet.“

There is no bigger name in the pantheon of motorsport than Ferrari, and hardly a more famous driver than Michael Schumacher. Together, Schumacher and the Scuderia made history by winning the Formula One Drivers' World Championship five times in a row between 2000 and 2004 and topping the Constructors' Championship no fewer than six times.

The prancing horse's total domination of the sport from the turn of the millennium onwards was due not least to Schumacher's incredible, unparalleled talent, but also to the technical genius of Technical Director Ross Brawn and the now legendary Ferrari F1-2000 Grand Prix he helped to develop - a machine that reset the bar for engineering and performance of its time.

The groundbreaking race car debuted in 2000 with an advanced aerodynamics package and a redesigned 90-degree V-10 engine that allowed engineers to subtly lower the car's centre of gravity. A confident Ross Brawn raised expectations at the start of the season, telling the assembled press: „I think we probably have the best car we've ever had at the start of the season since the current group has been working together here at Ferrari.“





Ein rasantes Tempo und eine dominante Leistung von Schumacher im ersten Rennen der Saison bestätigten Brawns Mut - und es wurde noch besser. In Brasilien, zwei Wochen nach dem Triumph in Australien, gewann Schumacher erneut. Diesem Erfolg folgte der Sieg in San Marino in der dritten Runde der Meisterschaft, während in Imola die Rennleitung von Ross Brawn Schumacher einen Vorsprung vor seinem Rivalen Mika Häkkinen verschaffte.

Obwohl das Team in der Mitte der Saison etwas Pech hatte, enttäuschte das Tempo des F1-2000 nicht; in den folgenden 11 Grands Prix stellte Schumacher die ikonische rote Maschine nicht weniger als acht Mal auf die Pole-Position. Der Deutsche, der immer in der Lage war, im entscheidenden Moment eine andere Leistung abzurufen, schloss die Saison mit vier Siegen in Folge ab und holte sich im vorletzten Rennen der Saison in Suzuka die Formel-1-Fahrerweltmeisterschaft. Mit diesem bemerkenswerten Sieg stand erstmals seit Jody Scheckter vor 21 Jahren wieder ein Fahrer der Scuderia an der Spitze der Fahrerweltmeisterschaft - eine historische Leistung, die als Sprungbrett für eine der berühmtesten Perioden der Ferrari-Geschichte diente.

Chassis 198, das hier angebotene Auto, erwies sich als entscheidend für den Erfolg von Schumachers WM-Saison 2000. Es diente zunächst als Ersatzauto der Scuderia und spielte bereits in der zweiten Runde der Meisterschaft eine entscheidende Rolle, nachdem Schumacher im Qualifying zum Großen Preis von Brasilien in Interlagos überrundet wurde. Nachdem das Fahrwerk seines ersten Wagens schwer beschädigt worden war, wurde Chassis 198 während des Qualifyings eingesetzt und nahm das Rennen vom dritten Startplatz aus auf. Während Schumachers Duell mit Häkkinen glänzte der F1-2000 nicht nur durch seine Schnelligkeit, sondern auch durch seine Zuverlässigkeit: Häkkinen musste mit einem Motorschaden aufgeben, während sein McLaren-Teamkollege David Coulthard wegen übermäßiger Abnutzung der vorderen Kotflügelplatten disqualifiziert wurde. Schumacher fuhr mit dem Chassis 198 zu einem berühmten Sieg.

Chassis 198 wurde erneut eingesetzt, als die Formel-1-Rennserie am 7. Mai auf dem Circuit de Catalunya zum Großen Preis von Spanien eintraf. Das Chassis 198 zeigte die gleiche Leistung wie sein übliches Chassis und bescherte Schumacher eine beeindruckende Pole Position - das erste Mal, dass er dieses Kunststück in seiner späteren Meisterschaftssaison vollbrachte. Nachdem er im Qualifying die schnellste Runde gedreht hatte, setzte Chassis 198 sein Tempo auch am Renntag fort und führte das Feld bis zu seinem ersten Boxenstopp in der 24. Schumacher eroberte die Führung nur zwei Runden später zurück und behielt sie für weitere 22 Runden, doch ein Tankfehler in Verbindung mit einem schleichenden Reifenschaden schmälerte schließlich die Chancen des Deutschen; dennoch überquerte er die Ziellinie als Fünfter und fügte seiner Bilanz weitere Meisterschaftspunkte hinzu.

A blistering pace and a dominant performance from Schumacher in the first race of the season confirmed Brawn's mettle - and it got even better. In Brazil, two weeks after the triumph in Australia, Schumacher won again. This success was followed by victory in San Marino in the third round of the championship, while at Imola Ross Brawn's race management gave Schumacher an advantage over his rival Mika Häkkinen.

Although the team had some bad luck in the middle of the season, the F1-2000's pace did not disappoint; in the following 11 Grands Prix, Schumacher put the iconic red machine on pole no fewer than eight times. Always able to pull off a different performance at the crucial moment, the German closed the season with four consecutive wins, clinching the Formula One Drivers' World Championship in the penultimate race of the season at Suzuka. This remarkable victory marked the first time a Scuderia driver had topped the Drivers' World Championship since Jody Scheckter 21 years ago - a historic achievement that served as a springboard for one of the most famous periods in Ferrari history.

Chassis 198, the car offered here, proved crucial to the success of Schumacher's 2000 World Championship season, initially serving as the Scuderia's backup car and playing a decisive role in as early as the second round of the championship after Schumacher was lapped in qualifying for the Brazilian Grand Prix at Interlagos. After the chassis of his first car had been severely damaged, Chassis 198 was used during qualifying and took up the race from third on the grid. During Schumacher's duel with Häkkinen, the F1-2000 shone not only for its speed but also for its reliability: Häkkinen had to retire with an engine failure, while his McLaren team-mate David Coulthard was disqualified for excessive wear on the front wing panels. Schumacher drove Chassis 198 to a famous victory.

Chassis 198 was used again when the Formula One racing series arrived at the Circuit de Catalunya for the Spanish Grand Prix on 7 May. Chassis 198 performed as well as his usual chassis and gave Schumacher an impressive pole position - the first time he had achieved this feat in what would become his championship season. After setting the fastest lap in qualifying, Chassis 198 continued its pace on race day, leading the field until his first pit stop on lap 24. Schumacher regained the lead just two laps later and retained it for another 22 laps, but a refuelling error combined with a creeping puncture eventually diminished the German's chances; nevertheless, he crossed the finish line in fifth place and added further championship points to his tally.



Der nächste Wettbewerbseinsatz des Autos fand in Monaco auf dem heiligen Asphalt von Monte-Carlo statt. Der F1-2000 eignet sich perfekt für den technischen, engen Straßenkurs und erwies sich in den Händen von Schumacher erneut als blitzschnell und holte die Pole Position. Historisch gesehen war dies ein wichtiger Moment für das Chassis 198, denn es war das letzte Mal, dass Schumacher in Monaco in einem Ferrari die Pole-Position erreichte. Nach zwei missglückten Starts zum eigentlichen Rennen gingen die Lichter ein drittes Mal aus, und Schumacher stürmte vor dem Jordan von Jarno Trulli an die Spitze. Als er in Runde 49 an die Box kam, hatte das Ferrari-Ass bereits einen Vorsprung von 35 Sekunden herausgefahren, der es ihm ermöglichte, die Führung zu behalten, als er das Rennen wieder aufnahm. Der Sieg war zum Greifen nahe, doch nur sechs Runden später geschah das Unglück: Das Auto musste mit einem gebrochenen Stößel aufgeben.

Das letzte Rennen von Chassis 198 mit Schumacher fand etwa fünf Wochen später auf dem A1-Ring in Österreich statt. Schumacher qualifizierte sich mit Chassis 198 auf Platz 3, Teamkollege Barrichello lag knapp dahinter auf Platz 4. Leider war das Glück in Österreich nicht auf der Seite der Scuderia, denn gleich zu Beginn des Rennens wurde Schumacher von Ricardo Zonta in seinem BAR-Honda von hinten getroffen, so dass beide das Rennen aufgeben mussten. Glücklicherweise blieb Schumacher unverletzt, und der Schaden am Auto war gering, reichte aber aus, um das Rennen für diesen Tag zu beenden. Der Wagen wurde anschließend von Ferrari repariert und zu allen verbleibenden Grand-Prix-Rennen der Saison 2000 eingesetzt, kam aber nicht mehr im Grand-Prix-Rennen zum Einsatz.

Nachdem die Karriere von Chassis 198 bei der Scuderia Ferrari zu Ende gegangen war, wurde der Wagen nach Maranello zurückgebracht, wo er komplett neu aufgebaut wurde. Im März 2001 wurde der Wagen auf dem Genfer Autosalon auf dem Ferrari-Stand ausgestellt und anschließend an den Ferrari-Sammler Kevin Crowder aus Texas verkauft, der den Wagen 2005 von Ferrari Classiche zertifizieren und für den Einsatz bei F1 Clienti-Veranstaltungen vorbereiten ließ. Der Einlieferer erwarb Chassis 198 im Jahr 2016 und fuhr es auch bei mehreren Ferrari Corse Clienti-Veranstaltungen, darunter die Ferrari F1 Clienti-Veranstaltungen in Monza 2017 und in Austin, Texas, im Jahr 2020. Heute bietet es seinem nächsten Besitzer die äußerst seltene Gelegenheit, den einzigartigen Nervenkitzel eines V-10-Grand-Prix-Rennwagens aus einer der goldenen Zeiten der Formel 1 zu erleben. Darüber hinaus ist dieses Auto eine greifbare Verbindung zu einem der größten Fahrer der Neuzeit - ein Stück Geschichte, das maßgeblich zur Wiederbelebung der Scuderia Ferrari beitrug und ein Prüfstein für Schumachers unglaubliche Siegesserie von fünf Saisons war.

The car's next competitive outing was in Monaco on the hallowed tarmac of Monte-Carlo. The F1-2000 is perfectly suited to the technical, tight street circuit and, in Schumacher's hands, again proved lightning quick, taking pole position. Historically, this was an important moment for Chassis 198, as it was the last time Schumacher achieved pole position in Monaco in a Ferrari. After two failed starts to the race proper, the lights went out for a third time and Schumacher stormed to the front ahead of Jarno Trulli's Jordan. By the time he pitted on lap 49, the Ferrari ace had opened up a 35-second lead that allowed him to hold on to the lead when he resumed the race. Victory was within his grasp, but just six laps later disaster struck: the car had to retire with a broken tappet.

The last race of Chassis 198 with Schumacher took place about five weeks later at the A1-Ring in Austria. Schumacher qualified in Chassis 198 in 3rd place, with team-mate Barrichello close behind in 4th. Unfortunately, luck was not on the Scuderia's side in Austria, as right at the start of the race Schumacher was hit from behind by Ricardo Zonta in his BAR Honda, forcing both to retire from the race. Fortunately, Schumacher was uninjured and the damage to the car was minor but enough to end the race for the day. The car was subsequently repaired by Ferrari and used for all the remaining Grand Prix races of the 2000 season, but did not feature in any Grand Prix racing.

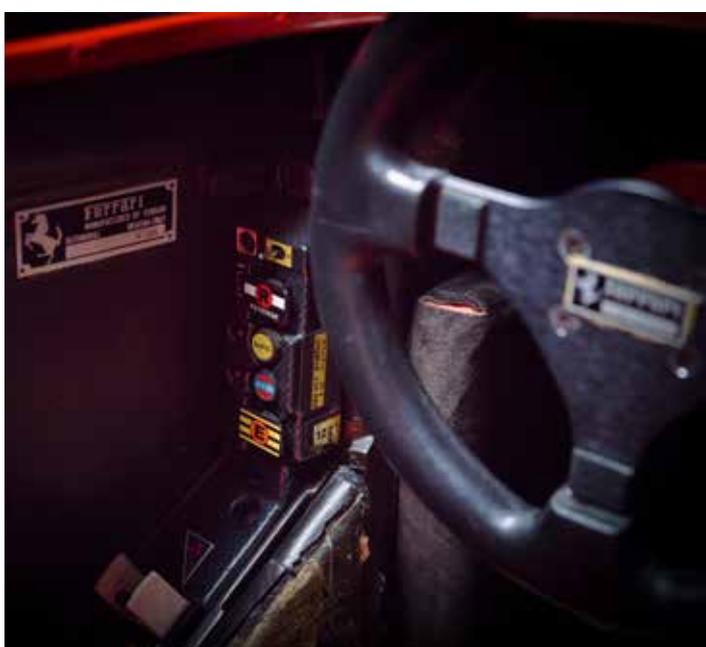
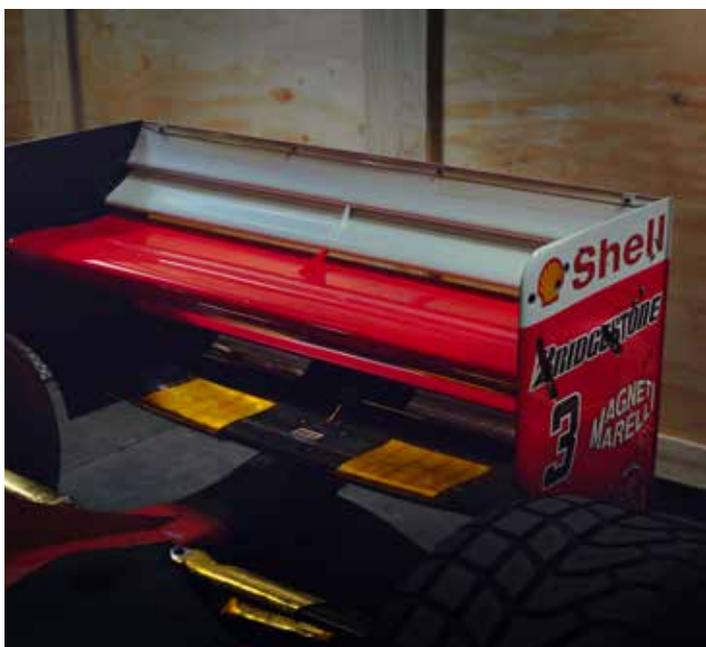
After Chassis 198's career with Scuderia Ferrari had come to an end, the car was returned to Maranello where it was completely rebuilt. In March 2001, the car was exhibited on the Ferrari stand at the Geneva Motor Show and was subsequently sold to Ferrari collector Kevin Crowder from Texas, who had the car certified by Ferrari Classiche in 2005 and prepared for use in F1 Clienti events. The consignor acquired Chassis 198 in 2016 and also raced it in several Ferrari Corse Clienti events, including the Ferrari F1 Clienti events at Monza in 2017 and Austin, Texas, in 2020, and today it offers its next owner an extremely rare opportunity to experience the unique thrill of a V-10 Grand Prix race car from one of Formula One's golden ages. What's more, this car is a tangible link to one of the greatest drivers of the modern era - a piece of history that was instrumental in the revival of Scuderia Ferrari and a touchstone for Schumacher's incredible five-season winning streak.





Das Chassis 198 kam erneut zum Einsatz, als die Formel 1 am 7. Mai auf dem Circuit de Catalunya zum Großen Preis von Spanien antrat. Das Chassis 198 zeigte die gleiche Leistung wie sein normales Chassis und verhalf Schumacher zu einer beeindruckenden Pole-Position - das erste Mal in seiner späteren Meisterschaftsaison. Nachdem Schumacher bereits im Qualifying die schnellste Runde gedreht hatte, blieb das Chassis 198 auch am Renntag an der Spitze und führte das Feld bis zum ersten Boxenstopp in Runde 24 an. Nur zwei Runden später übernahm Schumacher wieder die Führung und behielt sie für weitere 22 Runden, doch ein Tankfehler und ein schleichender Reifenschaden ließen die Chancen des Deutschen schließlich schwinden; dennoch überquerte er als Fünfter die Ziellinie und fügte seinem Punktekonto weitere Meisterschaftszähler hinzu.

Chassis 198 was used again when Formula One took to the Circuit de Catalunya for the Spanish Grand Prix on 7 May. Chassis 198 performed the same as his normal chassis and helped Schumacher to an impressive pole position - the first time in what would become his championship season. After Schumacher had already set the fastest lap in qualifying, chassis 198 remained at the front on race day and led the field until the first pit stop on lap 24. Only two laps later, Schumacher took the lead again and kept it for another 22 laps, but a refuelling error and a creeping puncture eventually diminished the German's chances; nevertheless, he crossed the finish line in fifth place and added further championship points to his tally.



Der nächste Renneinsatz des Wagens fand in Monaco auf dem heiligen Asphalt von Monte Carlo statt. Der F1-2000 war perfekt auf den technisch anspruchsvollen und engen Straßenkurs abgestimmt und erwies sich in Schumachers Händen erneut als blitzschnell und holte die Pole Position. Historisch gesehen war dies ein wichtiger Moment für das Chassis 198, denn es war das letzte Mal, dass Schumacher in Monaco mit einem Ferrari auf Pole stand. Nach zwei verpatzten Starts zum eigentlichen Rennen gingen die Lichter ein drittes Mal aus und Schumacher stürmte vor dem Jordan von Jarno Trulli an die Spitze. Als er in der 49. Runde an die Box kam, hatte der Ferrari-Pilot bereits einen Vorsprung von 35 Sekunden herausgefahren, den er auch nach dem Restart nicht mehr hergab. Der Sieg war zum Greifen nahe, doch nur sechs Runden später passierte das Unglück: Mit einem gebrochenen Stößel musste der Wagen abgestellt werden.

Das letzte Rennen von Chassis 198 mit Schumacher fand rund fünf Wochen später auf dem A1-Ring in Österreich statt. Schumacher qualifizierte sich mit Chassis 198 auf Platz 3, Teamkollege Barrichello lag knapp dahinter auf Platz 4. Leider war das Glück in Österreich nicht auf der Seite der Scuderia, denn gleich zu Beginn des Rennens wurde Schumacher von Ricardo Zonta in dessen BAR-Honda von hinten getroffen, so dass beide das Rennen aufgeben mussten. Glücklicherweise blieb Schumacher unverletzt und der Schaden am Auto war gering, reichte aber aus, um das Rennen für diesen Tag zu beenden. Der Wagen wurde anschließend von Ferrari repariert und bei allen verbleibenden Grand Prix der Saison 2000 eingesetzt, kam aber nicht mehr zum Einsatz.

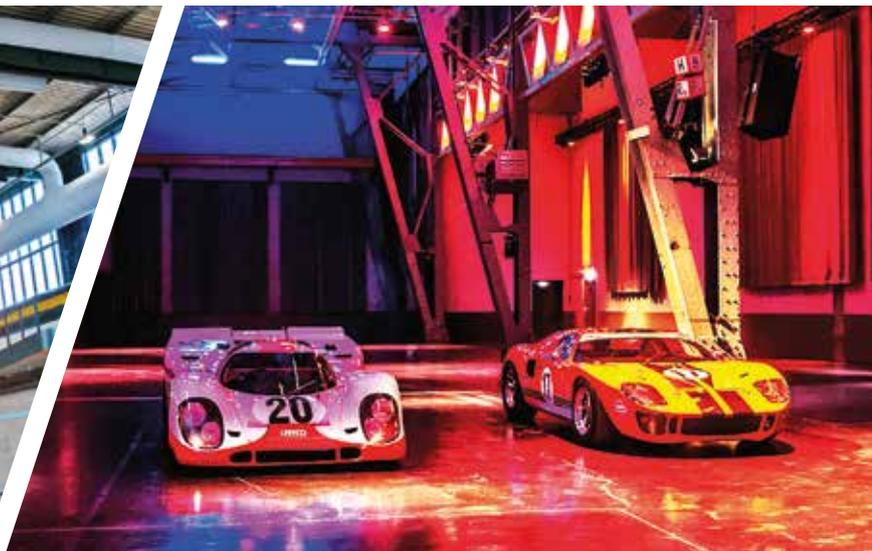
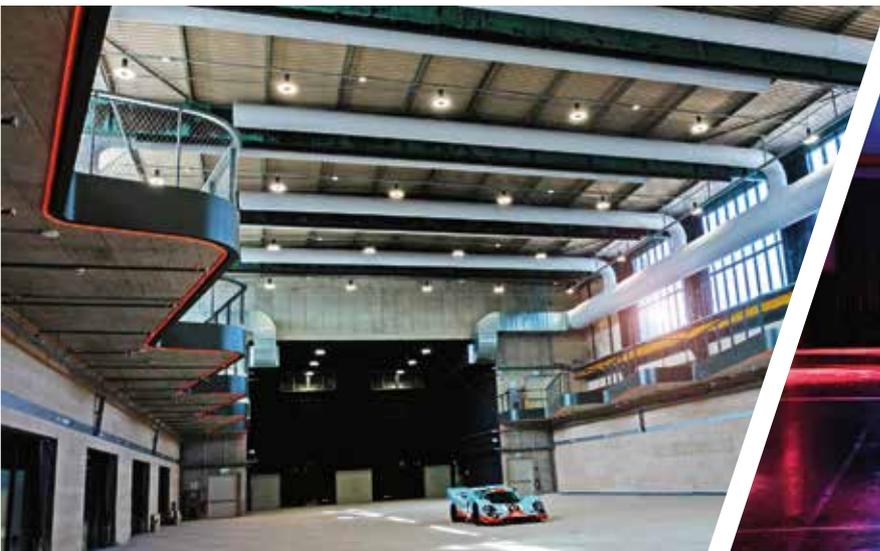
Nachdem die Karriere des Chassis 198 bei der Scuderia Ferrari beendet war, wurde der Wagen nach Maranello zurückgebracht, wo er komplett neu aufgebaut wurde. Im März 2001 wurde der Wagen auf dem Genfer Automobilsalon auf dem Ferrari-Stand ausgestellt und anschließend an den Ferrari-Sammler Kevin Crowder aus Texas verkauft, der den Wagen 2005 von Ferrari Classiche zertifizieren und für den Einsatz bei F1 Clienti-Veranstaltungen vorbereiten ließ. Der Einlieferer erwarb Chassis 198 im Jahr 2016 und fuhr es auch bei mehreren Ferrari Corse Clienti Veranstaltungen, darunter die Ferrari F1 Clienti Veranstaltungen in Monza 2017 und Austin, Texas 2020. Heute bietet es seinem nächsten Besitzer die äußerst seltene Gelegenheit, den einzigartigen Nervenkitzel eines V10 Grand Prix Rennwagens aus einer der goldenen Epochen der Formel 1 zu erleben. Darüber hinaus ist das Auto eine greifbare Verbindung zu einem der größten Rennfahrer der Neuzeit - ein Stück Geschichte, das eine wichtige Rolle bei der Wiedergeburt der Scuderia Ferrari spielte und der Grundstein für Schumachers unglaubliche Siegesserie von fünf Saisons war.

The car's next race outing was in Monaco on the hallowed tarmac of Monte Carlo. The F1-2000 was perfectly tuned for the technically demanding and tight street circuit and, in Schumacher's hands, again proved to be lightning fast, taking pole position. Historically, this was an important moment for Chassis 198, as it was the last time Schumacher had been on pole in Monaco with a Ferrari. After two botched starts to the race proper, the lights went out for a third time and Schumacher stormed into the lead ahead of Jarno Trulli's Jordan. By the time he pitted on the 49th lap, the Ferrari driver had already opened up a 35-second lead, which he did not relinquish after the restart. Victory was within his grasp, but only six laps later disaster struck: the car had to be parked with a broken tappet.

The last race of Chassis 198 with Schumacher took place about five weeks later at the A1-Ring in Austria. Schumacher qualified in Chassis 198 in 3rd place, with team-mate Barrichello close behind in 4th. Unfortunately, luck was not on the Scuderia's side in Austria, as right at the start of the race Schumacher was hit from behind by Ricardo Zonta in his BAR Honda, forcing both to retire from the race. Fortunately, Schumacher was uninjured and the damage to the car was minor, but enough to end the race for the day. The car was subsequently repaired by Ferrari and used in all the remaining Grand Prix of the 2000 season, but did not return to action.

After Chassis 198's career with Scuderia Ferrari was over, the car was returned to Maranello where it was completely rebuilt. In March 2001, the car was exhibited on the Ferrari stand at the Geneva Motor Show and was subsequently sold to Ferrari collector Kevin Crowder from Texas, who had the car certified by Ferrari Classiche in 2005 and prepared for use in F1 Clienti events. The consignor acquired Chassis 198 in 2016 and also raced it in several Ferrari Corse Clienti events, including the Ferrari F1 Clienti events at Monza in 2017 and Austin, Texas in 2020, and today it offers its next owner an extremely rare opportunity to experience the unique thrill of a V10 Grand Prix race car from one of Formula One's golden eras. What's more, the car is a tangible link to one of the greatest racing drivers of the modern era - a piece of history that played an important role in the rebirth of Scuderia Ferrari and was the cornerstone of Schumacher's incredible five-season winning streak.

WELCOME TO **MOTORWORLD** EVENT-LOCATIONS



- **POP-UPS** • **EVENTS**
- **ROADSHOWS** • **FAIRS**

state of the art
10 - 4.200 sqm
2 - 6.000 pers.
hotel, gastro
catering, technic
parking areas
www.motorworld.de



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



STUTT GART

KÖLN

MÜNCHEN

BERLIN

RÜSSELSHEIM

HERTEN

METZINGEN

MALLORCA

ZÜRICH



Der DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. sucht junge Menschen mit Interesse an der historischen Mobilität auf der Klassikwelt Bodensee vom 5. bis 7. Mai

Nach dem großen Erfolg mit jungen Menschen, die auf der Bremen Classic Motorshow von ihrem Interesse an alten Fahrzeugen berichteten, wird auch auf weiteren Veranstaltungen der DEUVET Bundesverband-Oldtimer-Youngtimer e.V. ein Schwerpunkt auf dem Thema Nachwuchsgewinnung liegen.

Dabei geht es nicht nur darum neue Fans der historischen Mobilität zu gewinnen, auch die Weitergabe von Kenntnissen des Handwerks an junge Menschen wird ein Thema sein in Diskussionen mit Besuchern, Spezialisten und Politikern.

Der DEUVET würde sich sehr freuen, auf seinem Messestand bei der Klassikwelt Bodensee vom 5. bis 7. Mai zahlreiche Interessenten begrüßen zu können. So können zusammen mit der Messe Friedrichshafen neue regionale Netzwerke gegründet werden.

Das Thema Nachwuchs bezieht aber auch Liebhaber älterer Fahrzeuge mit ein, die sich vielleicht erst in einer späteren Lebensphase, nachdem die Wohnung bezahlt ist und die Kinder selbständig geworden sind, für das Hobby interessieren. Auch der 50-jährige Erstkäufer zählt zum Nachwuchs, den der DEUVET gerne beraten möchte.



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

SPORT - F O R - GOOD

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



SPORT FOR PEACE UKRAINE FUND: BESONDERE ANGEBOTE MIT GROSSER WIRKUNG

SPORT FOR PEACE UKRAINE FUND: SPECIAL OFFERS WITH A GREAT IMPACT

FOTOS: Urs Golling / Niculin Pietsch / Helge Roeske

Am 26. Februar 2023 fand die Verleihung der EarlyGame Awards in München statt. In diesem Rahmen wurden Spenden zugunsten der Laureus Sport for Good Stiftung gesammelt sowie mit dem „Social Act of the Year“ ein Preis für gesellschaftliches Engagement im eSport verliehen. In fünf Kategorien wurden die Gewinner*innen durch ein offenes Voting ermittelt. Die Sieger*innen finden Sie auf der Website von EarlyGame (www.earlygame.com/de/entertainment/earlygame-awards)

„Die EarlyGame Awards waren auch im Jahr 2023 wieder ein großer Erfolg. Wir freuen uns, dass wir Laureus Sport for Good erneut bei ihrem guten Zweck unterstützen konnten.“, so Robert Bachhuber, EarlyGame-Awards-Lead. Paul Schif, Geschäftsführer Laureus Sport for Good Deutschland und Österreich, fügt hinzu: „Wir freuen uns jedes Jahr, dass wir über EarlyGame auch die jüngere Zielgruppe als Spender*innen für uns gewinnen. Der eSport bietet eine besondere Möglichkeit, Inklusion zu fördern und Menschen mit Behinderungen in die digitale Welt einzubeziehen. Es ist vorbildlich, dass die EarlyGame Awards auch soziales Engagement der Gamer auszeichnen und wir sind stolz, mit Laureus Sport for Good Teil davon zu sein.“ Mehr als 25 Streamer*innen und eSport-Profis nahmen an der Preisverleihung teil und animierten ihre Communities zur Abstimmung. Insgesamt kamen über 50.000 Stimmen zustande.

On 26 February 2023, the EarlyGame Awards were presented at a ceremony in Munich. During the event, donations were collected for the benefit of the Laureus Sport for Good Foundation and an award for the „Social Act of the Year“ was presented for social commitment in esports. The winners were determined by open voting in five categories. You can find their names on the EarlyGame website at www.earlygame.com/de/entertainment/earlygame-awards.

„The EarlyGame Awards continued to be a great success in 2023. We are delighted that we could once again support Laureus Sport for Good in their good work,“ says Robert Bachhuber, EarlyGame Awards Lead. Paul Schif, CEO of Laureus Sport for Good Germany and Austria adds: „Every year, we are pleased that we are also able to attract the younger target group as donors through EarlyGame. Esports offer a special opportunity to promote inclusion and to involve people with disabilities in the digital world. It’s exemplary that the EarlyGame Awards also recognise the gamers’ social commitment, and we’re proud to be part of it with Laureus Sport for Good.“ Over 25 streamers and esports professionals took part in the award ceremony and encouraged their communities to vote. In total, more than 50,000 votes were cast.



eSport und Inklusion: Zwei starke Partner

Der eSport bietet eine besondere Möglichkeit, Inklusion zu fördern und Menschen mit Behinderungen in die digitale Welt einzubeziehen. Ein nahezu barrierefreier Zugang zum eSport ermöglicht es, dass Menschen mit und ohne Behinderung gemeinsam spielen, kommunizieren und interagieren können. Der Einsatz von individuell angepassten Eingabegeräten, wie einhändigen Controllern oder Bewegungssensoren am Fuß, kann es beeinträchtigten Personen ermöglichen, aktiv am Spielgeschehen teilzunehmen. Auch die Anpassung der Spiele selbst, beispielsweise durch die Möglichkeit zur Veränderung der Tastenbelegung oder die Einbindung von Charakteren mit Behinderungen, kann zur Inklusion beitragen. Es ist wichtig, dass weiterhin neue Produkte und Lösungen entwickelt werden, um die Barrierefreiheit im eSport zu erhöhen. Durch die Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen im eSport und in der Gesellschaft insgesamt kann eine Welt des Miteinanders geschaffen werden, in der die Grenzen zwischen Behinderung und Nicht-Behinderung verschwimmen. Der eSport hat das Potential, dazu beizutragen, dass Menschen mit Behinderungen ein vollwertiges Spielerlebnis haben und ein Teil der digitalen Gesellschaft werden können.

Esports and inclusion: Two strong partners

Esports offer a special opportunity to promote inclusion and to involve people with disabilities in the digital world. The practically barrier-free access to esports enables people with and without disabilities to play, communicate and interact together. The use of customised input devices, such as one-handed controllers or motion sensors on the foot, can enable incapacitated people to actively participate in the games. Being able to adapt the games themselves, for instance by allowing them to change the button layout or integrate characters with disabilities, can also contribute to inclusion. It is important that new products and solutions continue to be developed to provide for greater accessibility in esports. By promoting the inclusion of people with disabilities in esports and in society as a whole, a world of togetherness can be created where the boundaries between disability and non-disability become blurred. Esports have the potential to contribute to enabling people with disabilities to have a full gaming experience and become part of the digital community.



Über Laureus Sport for Good:

Laureus Sport for Good ist eine internationale Hilfsorganisation organisiert als gemeinnützige Stiftung. Die Stiftung fördert Programme, die benachteiligten Kindern die Werte des Sports vermitteln: Fairness, Rücksicht, Respekt und Verantwortung. Laureus Sport for Good ist überzeugt: Sport schafft starke Persönlichkeiten und starke Persönlichkeiten haben eine bessere Perspektive im Leben. Weltweit fördert Laureus Sport for Good über 250 Programme in mehr als 50 Ländern, welche die Kraft des Sports nutzen, um das Leben von Kindern und Jugendlichen nachhaltig zu verbessern.

About Laureus Sport for Good:

Laureus Sport for Good is an international aid organisation that is set up as a charitable foundation. The foundation supports programmes that impart the values of sport to disadvantaged children: fairness, consideration, respect and responsibility. Laureus Sport for Good is convinced: Sport creates strong personalities and strong personalities have a better outlook in life. Worldwide, Laureus Sport for Good supports more than 250 programmes in over 50 countries which utilise the power of sport to sustainably improve the lives of children and adolescents.

Als National Partner unterstützt die Motorworld Group seit 2017 Laureus Sport for Good Germany, Austria und ermöglicht so bedürftigen Kindern und Jugendlichen Perspektiven. Wir würden uns freuen, wenn Sie uns, gerade in solchen durch Covid-19 erschwerten Zeiten, bei unserem sozialen Engagement helfen und an folgendes Konto spenden:

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

The Motorworld Group has been supporting Laureus Sport for Good German, Austria as a National Partner since 2017, and in doing so helps to create new perspectives for disadvantaged children and adolescents. We would really appreciate it, especially in such difficult times caused by Covid-19, if you would help us in our social commitment and make a donation:

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

PREVIEW - MOTORWORLD-TERMINE FEB - JUN 2023

März

25.03.2023	Motorworld Trackdays, Offroad-Training	Biberach/Riss
25.-26.03.2023	Barlag-Jobmesse Köln	Motorworld Köln-Rheinland

Apr

02.04.2023	Saisonauftakt + 1. Motortreff am Butz	Motorworld Köln-Rheinland
02.04.2023	Motorcafé, 11:00 - 13:00 Uhr	Motorworld Manufaktur Berlin
02.04.2023	Motorworld Saisonauftakt	Motorworld München
04.04.2023	Motorworld Trackdays, Fahrsicherheitstraining	Anneau du Rhin (Rheinring), Elsass/Frankreich
06.04.2023	Motorworld ClassicTALK	Motorworld Manufaktur Region Zürich
9.+10.04.2023	Ostertreff - automobiles Festival für die ganze Familie	Motorworld München
16.04.2023	Oldtimer WarmUp	Motorworld München
16.04.2023	American Classic Car Treffen - Cruisin Cologne	Motorworld Köln-Rheinland
21. - 23.04.2023	Overland- und Vanlife Festival	Motorworld Manufaktur Region Zürich
23.04.2023	Motortreff am Flugfeld, Saisonauftakt	Motorworld Region Stuttgart
30.04.2023	Swiss Cabrio Day, ca. 500 Cabrios	Motorworld Manufaktur Region Zürich

Mai

04.05.2023	Motorworld TechTALK	Motorworld Manufaktur Region Zürich
07.05.2023	Oldtimertreff Ruhr	Motorworld Zeche Ewald Ruhr
07.05.2023	Motortreff am Butz	Motorworld Köln-Rheinland
12. - 14.05.2023	MYLE Festival	Motorworld München
13.05.2023	Motortreff, offenes Fahrzeugtreffen mit Foodtrucks	Motorworld Village Metzingen
14.05.2023	Motorcafé + Warm Up + Oldtimer Open Air in der Zitadelle	Motorworld Manufaktur Berlin
14.05.2023	Legobörse Bricks & Friends	Motorworld Köln-Rheinland
14.05.2023	Older Classics	Motorworld Manufaktur Region Zürich
14.05.2023	Youngtimer Show	Motorworld Zeche Ewald Ruhr
20.05.2023	PFF Porsche Treffen	Motorworld Region Stuttgart
21.05.2023	Gentlemen ´s Ride, 1.500 Motorräder	Motorworld Manufaktur Region Zürich
21.05.2023	Distinguished Gentlemen ´s Ride	Motorworld Köln-Rheinland
28.05.2023	Mercedes Benz W124 Tag	Motorworld Zeche Ewald Ruhr
30.05.2023	Motorworld Buchpreis Verleihung	Motorworld München

Juni

01.06.2023	Motorworld RaceTALK	Motorworld Manufaktur Region Zürich
02.-04.06.2023	Swiss Classic World	Luzern, Schweiz
04.06.2023	Motortreff am Butz	Motorworld Köln-Rheinland
04.06.2023	Motorcafé, 11:00 - 13:00 Uhr	Motorworld Manufaktur Berlin
04.06.2023	Swiss Tesla Day	Motorworld Manufaktur Region Zürich
04. oder 18.06.2023	Emotion E-Bike-Messe	Motorworld Zeche Ewald Ruhr
11.06.2023	Older Classics	Motorworld Manufaktur Region Zürich
11.06.2023	Oldtimertreff Ruhr	Motorworld Zeche Ewald Ruhr
15.06.2023	Motorworld Trackdays	Hockenheimring
17.06.2023	Oldtimer Show, 17:00 - 21:00 Uhr	Motorworld Manufaktur Berlin
	Oldtimer Disco, 21:00 - 2:00 Uhr	Motorworld Manufaktur Berlin
17.+18.06.2023	Route 66, US-Car-Meeting	Motorworld München
23.-25.06.2023	Caravan & Vanlife MeetUp 2023	Motorworld Region Stuttgart
24.06.2023	Extra Schicht	Motorworld Zeche Ewald Ruhr
25.06.2023	RCB/GoKart-Meisterschaften	Motorworld Region Stuttgart

TAGESAKTUELL/HIGHLY CURRENT: WWW.MOTORWORLD.DE, TERMINE

[HTTPS://EVENT.MOTORWORLD.DE/EVENTS/](https://event.motorworld.de/events/)

PREVIEW - MOTORWORLD-TERMINE JUL - DEZ 2023

Juli

02.07.2023	Oldtimertreff Ruhr	Motorworld Zeche Ewald Ruhr
02.07.2023	Motorcafé, 11:00 - 13:00 Uhr	Motorworld Manufaktur Berlin
02.07.2023	Motortreff am Butz	Motorworld Köln-Rheinland
09.07.2023	Oldtimertreff	Motorworld München
14.07.2023	Food Truck Festival	Motorworld Zeche Ewald Ruhr
15.07.2023	Motorworld Trackdays	Salzburgring, Women ´s Trackday, Österreich
23.07.2023	Motortreff am Flugfeld	Motorworld Region Stuttgart

Aug

02. + 03.08.2023	Motorworld Trackdays	Automotodrom Grobnik, Kroatien
04. - 06.08.2023	Classic Days	Düsseldorf, www.classic-days.de
06.08.2023	Oldtimertreff Ruhr	Motorworld Zeche Ewald Ruhr
06.08.2023	Motortreff am Butz & Fiat Barchetta-Treffen	Motorworld Köln-Rheinland
06.08.2023	Motorcafé, 11:00 - 13:00 Uhr	Motorworld Manufaktur Berlin
13.08.2023	Older Classics	Motorworld Manufaktur Region Zürich
25.-27.08.2023	Töffmäss, Schweizer Motorradmesse	Motorworld Manufaktur Region Zürich
26.+27.08.2023	Legomesse Bricks & Friends	Motorworld Köln-Rheinland
27.08.2023	Treffen der Leichtgewichte, unter 1.000 kg Fahrzeuge	Motorworld Manufaktur Region Zürich
27.08.2023	Motortreff am Flugfeld, H-Kennzeichen	Motorworld Region Stuttgart

Sept

02.09.2023	American Classic Car Treffen - Cruisin Cologne	Motorworld Köln-Rheinland
03.09.2023	Motortreff am Butz	Motorworld Köln-Rheinland
03.09.2023	Youngtimer Show	Motorworld Zeche Ewald Ruhr
03.09.2023	Motorcafé, 11:00 - 13:00 Uhr	Motorworld Manufaktur Berlin
03.09.2023 (während IAA)	Motortreff	Motorworld München
03.-05.09.2023	Motorworld Mobility Days	www.motorworld-miaa.de
08.+09.09.2023	AGVS Berufsmeisterschaften 2023	Motorworld Manufaktur Region Zürich
08.-10.09.2023	Goodwood Revival Swiss Edition	Motorworld Manufaktur Region Zürich
10.09.2023	Older Classics	Motorworld Manufaktur Region Zürich
10.09.2023	Oldtimertreff Ruhr	Motorworld Zeche Ewald Ruhr
10.09.2023	American Power	Motorworld Region Stuttgart
24.09.2023	Motortreff am Flugfeld	Motorworld Region Stuttgart
16.+17.09.2023 oder 23.+24.09.2023	Gravel Games	Motorworld Zeche Ewald Ruhr
29.+30.09.2023	Running EXPO, Marathon Messe 2023	Motorworld Köln-Rheinland

Okt

01.10.2023	Motortreff am Butz	Motorworld Köln-Rheinland
01.10.2023	Motorcafé, 11:00 - 13:00 Uhr	Motorworld Manufaktur Berlin
01.-04.10.2023	Motorworld Trackdays	Genusstour Toskana, Italien
05.10.2023	Motorworld ClassicTALK	Motorworld Manufaktur Region Zürich
07.10.2023	2. ADRIANA Wohnmobil-Treffen am Butz	Motorworld Köln-Rheinland
08.10.2023	Motortreff am Flugfeld, Saisonabschluss	Motorworld Region Stuttgart
18.-22.10.2023	Mallorca Car Week	Mallorca - Stopover Motorworld Mallorca
21.10.2023	Die große Poliermeisterschaft des Bundesverbandes für Fahrzeugaufbereitung (BFA)	Motorworld Köln-Rheinland
22.10.2023	Saisonausklang + Motortreff am Butz	Motorworld Köln-Rheinland
29.10.2023	Motortreff Saisonabschluss	Motorworld München

Dez Nov

02.11.2023	Motorworld TechTALK	Motorworld Manufaktur Region Zürich
24.11.-22.12.2023	Die Weihnachtsengel, Dinnershow mit Tommy Engel	Motorworld Köln-Rheinland
07.12.2023	Motorworld RaceTALK	Motorworld Manufaktur Region Zürich

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

<https://motorworld.de>



STUTT GART

KÖLN

MÜNCHEN

BERLIN

RÜSSELSHEIM

HERTEN

METZINGEN

LUXEMBOURG

ZÜRICH

MALLORCA