

MOTORWORLD

B U L L E T I N



Edition 156 / 5. Mai 2023

156



HISTORY SPEED LIFESTYLE

MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG



Carrera feiert 2023 den 60. Geburtstag der Autorennbahn. Damals ahnte noch keiner, dass die Marke heute absolut führend im Slotcarmarkt ist. In der Motorworld München gibt es zwei Carrerabahnen, die ihr mieten könnt für eure private Party oder ein besonderen Firmenevent. Und wenn ihr Nachschub für die Bahn zu Hause braucht, findet ihr diesen im Shop von Paddock Legends.

Weiter Informationen:
<https://motorworld.de/muenchen/handel-service/carrera>

Carrera celebrates the 60th birthday of the car racing circuit in 2023. Back then, no one could have imagined that the brand would become the absolute leader in the slotcar market. At Motorworld München there are two Carrera tracks that you can rent for your private party or a special company event. And if you need supplies for the track at home, you can find them in the Paddock Legends shop.

Further information:
<https://motorworld.de/muenchen/handel-service/carrera>

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

Ressortleitung / 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 Managment 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

Cooperation Partner of the
» IAA MOBILITY 2023

MOTORWORLD *MOBILITY* Days



3.- 6. SEPT 2023

HANDELSWELT

INHOUSE-FAIR

AUSSTELLUNG

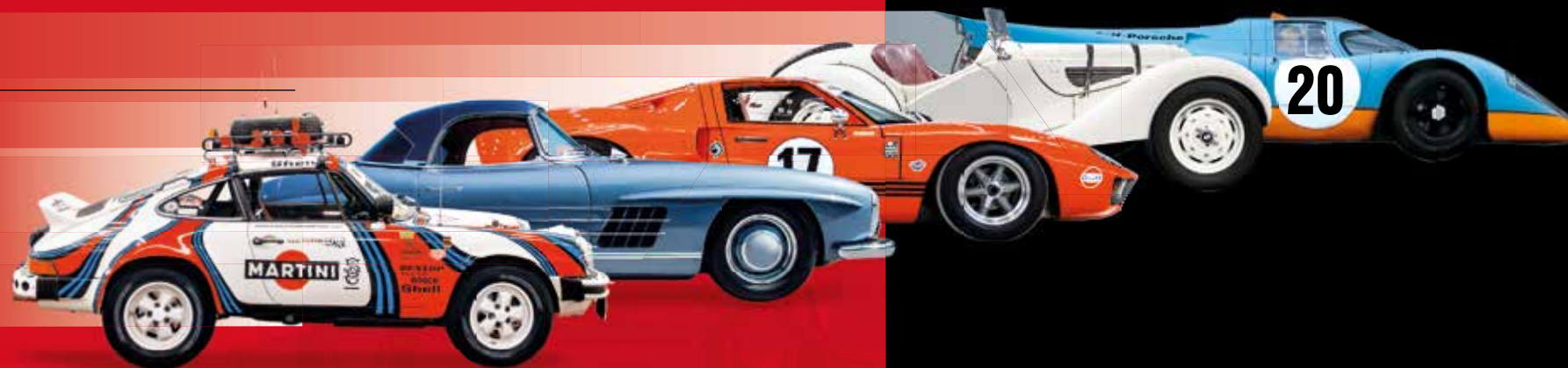
ERLEBNISWELT

HANDELN

VERKAUFEN

KAUFEN

NETZWERK



WWW.MOTORWORLD-MIAA.DE

SAISONSTART „POWERED BY ALLIANZ“

SEASON START „POWERED BY ALLIANZ“

Seit der Eröffnung der Motorworld Region Stuttgart im Jahr 2009 sind die Motortreffs zum Saisonstart ein Highlight für Automobilfans im Großraum Stuttgart und auch weit darüber hinaus. 2023 freute sich das Team um Center Managerin Susanne Kirschbaum über einen neuen Besucherrekord beim „Motortreff Saisonauftakt powered by ALLIANZ“.

Was bei anderen Events der rote Teppich ist, ist beim Saisonauftakt die Einfahrt zum Gelände der Motorworld, bei der Hobby-Fotografen und Carspotter die ankommenden Oldtimer, Sportwagen und Hypercars begeistert ins Visier nehmen.

Since Motorworld Region Stuttgart opened in 2009, the Motortreff meetings at the start of the season have been a highlight for car fans from the greater Stuttgart area and far beyond. In 2023, the team led by Center Manager Susanne Kirschbaum was thrilled with the new record number of visitors at the „Motortreff season opener powered by ALLIANZ“.

What is the red carpet at other events is the entrance to the Motorworld grounds at the season opener, where amateur photographers and car spotters enthusiastically point their lenses at the arriving classic cars, sports cars and hypercars.





Es rollten McLarens, Lamborghinis und Ferraris auf den Parkplatz auf dem ehemaligen Landesflughafen Württemberg, aber ein neuer Aston Martin Valkyrie stahl allen die Show.

Im Rahmen des Saisonstarts präsentierten zahlreiche Aussteller ihre neuesten Produkte und Dienstleistungen rund um das Thema Auto.

McLarens, Lamborghinis and Ferraris rolled into the car park at the former Württemberg state airport, yet it was a new Aston Martin Valkyrie that really stole the show.

As part of the start of the season, numerous exhibitors presented their latest products and services dedicated to cars.





Foto Oben Links
Photo top left

Der Stand der Firma Strofeld mit den Koffer-Lautsprechern.
The booth of the Strofeld company with the suitcase speakers.

Foto Links
Photo left

Tausende von Besuchern sorgten für eine Volksfeststimmung.
Thousands of visitors created a fairground atmosphere.

Foto Rechts
Photo top left

Ein Highlight war der Aston Martin Valkyrie.
One highlight was the Aston Martin Valkyrie



BESUCHERREKORD VISITORS RECORD

FOTOS: Cut-Cat Media, Florian Böhm & Motorworld

Die Besucher deckten sich mit Pflegeprodukten bei Meguiars ein, genossen den satten Sound der hochwertigen Akku-Lautsprecher der Strofeld Manufaktur aus Innsbruck und interessierten sich z. B. für die Uhrenmanufaktur DriftElement, die personalisierte Felgenuhren anbietet. Solitude Revival präsentierte einige der schönsten Fahrzeuge und auch für Action und Spaß war gesorgt: Wer sich virtuell im Motorsport ausprobieren wollte, konnte dies in den Rennsimulatoren von Race Room. Dem Thema Sicherheit widmet sich der ADAC mit einem Überschlagssimulator. Für die kleinen Gäste stellten die Pfadfinder ein Kinderprogramm auf die Beine. Für das leibliche Wohl sorgte die Gastronomie in der Motorworld sowie verschiedene Foodtrucks. Ein gelungener Sonntag, der Automobilfans glücklich machte.

Visitors stocked up on care products from Meguiars, enjoyed the rich sound of the high-quality, battery-powered speakers from Strofeld Manufaktur in Innsbruck, and were interested, for example, in the watch manufacturer DriftElement, who offer personalised wheel rim watches. Solitude Revival presented some of the most beautiful vehicles, while action and fun was also on the agenda: Those wanting to try their hand at virtual motor sport could do so in the Race Room racing simulators. The ADAC addressed the issue of safety with an overturn simulator. The scouts put on a children's programme for the younger guests. Refreshments were provided by the catering establishments at Motorworld and various food trucks. A successful Sunday that made automobile fans really happy.

BLÄCK FÖÖSS GONDEL

BLÄCK FÖÖSS GONDOLA

Die Motorworld Region Köln Rheinland hat eine neue Attraktion: Die Gondel, die ursprünglich zum 50-jährigen Jubiläum der Kölner Kultband ‚Bläck Fööss‘ an der Kölner Seilbahn (verbindet die Stadtteile Köln-Deutz und Köln-Riehl und bietet eine Alternative zu den Rheinbrücken) zum Einsatz kommen sollte.

Da Corona den Plan damals durchkreuzt hatte, brachte die sechsköpfige Band, bestehend aus Bömmel Lückerrath, Hartmut Priess, Erry Stoklosa, Kafi Biermann, Pit Hupperten und Mirko Bäumer, das kleine Schmuckstück in die Motorworld Köln. Standortleiter Dirk Strohmenger nahm die Dauerleihgabe freudig entgegen. Künftig können ‚Bläck Fööss‘-Fans in der Gondel Probe sitzen und Fotos machen. Mobilität hat viele Gesichter.

Motorworld Region Köln Rheinland has a new attraction: The gondola that was originally intended to be used for the 50th anniversary of the Cologne cult band Bläck Fööss at Cologne's cableway, which connects the districts of Cologne-Deutz and Cologne-Riehl and offers an alternative to the Rhine bridges.

Since Covid had thwarted their original plans, the six-man band with Bömmel Lückerrath, Hartmut Priess, Erry Stoklosa, Kafi Biermann, Pit Hupperten and Mirko Bäumer brought the little gem to Motorworld Köln. Site manager Dirk Strohmenger happily accepted the permanent loan. In future, Bläck Fööss fans will be able to sit in the gondola and take photos. Mobility has many facets.



PHOTO:

Dirk Strohmenger (Motorworld), Bömmel Lückerrath, Andreas Wegener und Erry Stoklosa enthüllen die Bläck-Fööss-Gondel (v.l.)

Dirk Strohmenger (Motorworld), Bömmel Lückerrath, Andreas Wegener und Erry Stoklosa unveiled the Bläck-Fööss gondola (from left to right).



LA CONCOURS D'ELEGANCE JOLLA SAN DIEGO

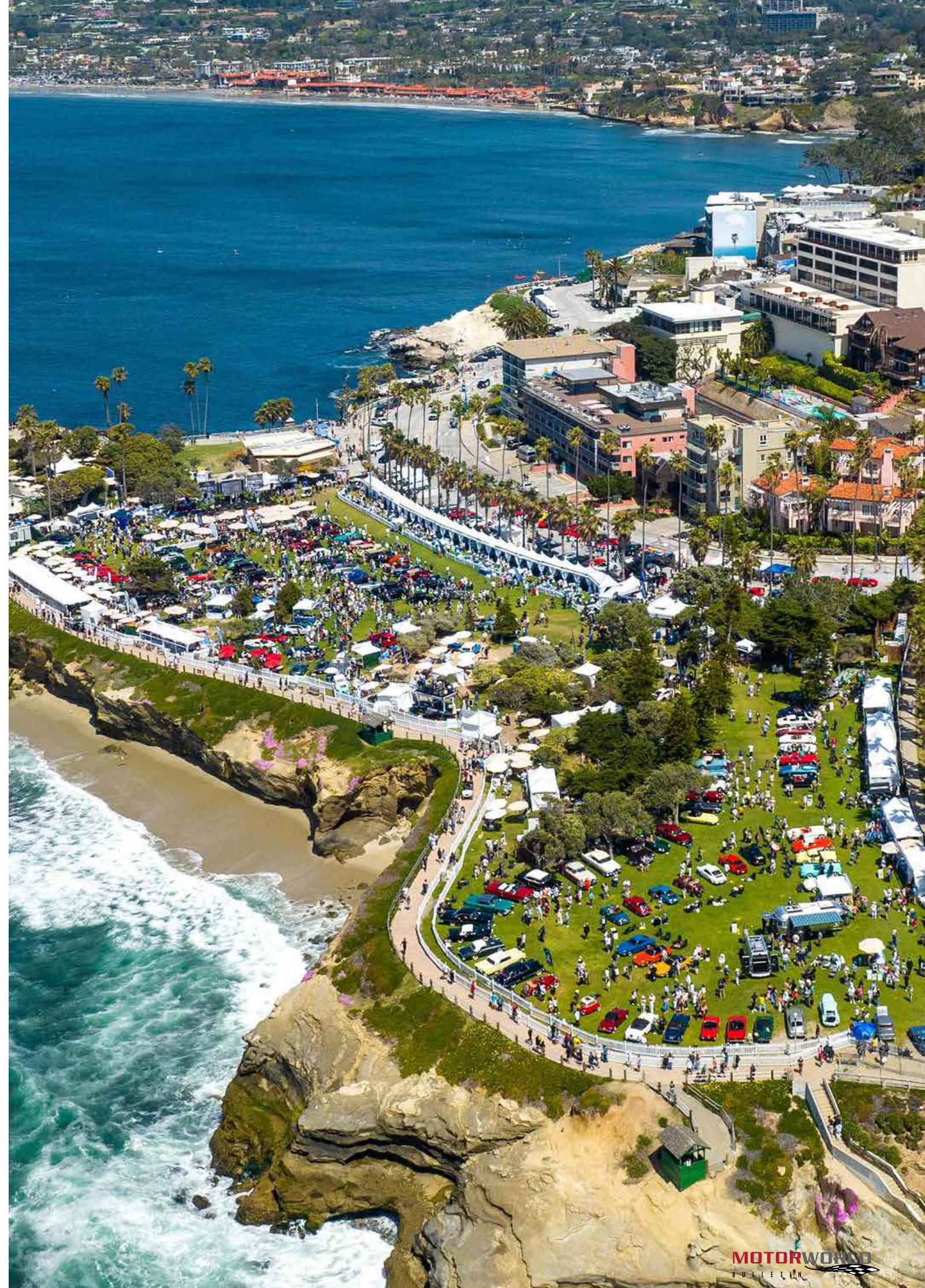
PHOTOS: La Jolla Concours D'Elegance

Der La Jolla Concours D'Elegance ist eine jährliche Oldtimer-Veranstaltung in La Jolla, Kalifornien, USA. Die Veranstaltung findet in der Regel im April statt und ist ein Festival der Automobilgeschichte, des Designs und der Technik.

Der La Jolla Concours d'Elegance wurde 2004 ins Leben gerufen und hat sich seitdem zu einer der wichtigsten Oldtimer-Veranstaltungen in den Vereinigten Staaten entwickelt. Die Veranstaltung zieht in der Regel Tausende von Besuchern an und bietet eine beeindruckende Sammlung von Oldtimern, Klassikern und seltenen Automobilen aus aller Welt.

The La Jolla Concours D'Elegance is an annual classic car event held in La Jolla, California, USA. The event is usually held in April and is a festival of automotive history, design and engineering.

The La Jolla Concours d'Elegance was launched in 2004 and has since become one of the most important classic car events in the United States. The event typically attracts thousands of visitors and features an impressive collection of vintage, classic and rare automobiles from around the world.





*Fotos Links
Photos on the left*

*Entlang der Hauptstraße waren Porsches
aufgereiht, um die diesjährigen Jubiläen zu
feiern.
Porsches were lined up along the Main Street,
celebrating the anniversaries this year*

*Foto Rechts:
Photo right*

*An der Strandpromenade reihten sich ein
Ferrari an den Anderen.
One Ferrari after another lined up along the
beach promenade.*



Neben der eigentlichen Autoshow bietet der La Jolla Concours D'Elegance eine Reihe von Rahmenveranstaltungen wie Auktionen, Partys und Rundfahrten. Außerdem gibt es vor Ort eine Vielzahl von Anbietern von Speisen und Getränken sowie Livemusik und Unterhaltung. Der Vorabend des eigentlichen Concours D'Elegance war dem Jubiläum von Porsche gewidmet und genau 75 Porsche-Modelle waren auf dem zentralen Boulevard in La Jolla aufgereiht und wurden gefeiert.

In addition to the car show itself, the La Jolla Concours D'Elegance offers a number of fringe events such as auctions, parties and tours. There will also be a variety of food and beverage vendors on site, as well as live music and entertainment. The eve of the Concours D'Elegance proper was dedicated to Porsche's anniversary, and exactly 75 Porsche models were lined up on the central boulevard in La Jolla to celebrate.



Der La Jolla Concours D'Elegance ist eine jährliche Oldtimer-Veranstaltung in La Jolla, Kalifornien, USA. Die Veranstaltung findet in der Regel im April statt und ist ein Festival der Automobilgeschichte, des Designs und der Technik.

Der La Jolla Concours d'Elegance wurde 2004 ins Leben gerufen und hat sich seitdem zu einer der wichtigsten Oldtimer-Veranstaltungen in den Vereinigten Staaten entwickelt. Die Veranstaltung zieht in der Regel Tausende von Besuchern an und bietet eine beeindruckende Sammlung von Oldtimern, Klassikern und seltenen Automobilen aus aller Welt.

The La Jolla Concours D'Elegance is an annual classic car event held in La Jolla, California, USA. The event is usually held in April and is a festival of automotive history, design and engineering.

The La Jolla Concours d'Elegance was launched in 2004 and has since become one of the most important classic car events in the United States. The event typically attracts thousands of visitors and features an impressive collection of vintage, classic and rare automobiles from around the world.

MOTORWORLD MOBILITY *Days*

Watch up:

Save the date, the tickets and your exhibition space



3.- 6. SEPT 2023

MOTORWORLD MÜNCHEN

DURING IAA

<https://motorworld-miaa.de>



Am ersten Tag fand eine Ausfahrt statt, bei der die teilnehmenden Fahrzeuge und Freunde des Concours entlang der Küste und rund um San Diego fuhren.

Die La Jolla Tour d'Elegance ist bekannt für ihr strenges Auswahlverfahren, das sicher stellt, dass nur die beeindruckendsten Oldtimer präsentiert werden.

On the first day, a drive was held where participating cars and friends of the Concours.

The La Jolla Tour d'Elegance is known for its rigorous selection process, which ensures that only the most impressive and significant vehicles are presented.



Der La Jolla Concours D'Elegance ist eine jährliche Oldtimer-Veranstaltung in La Jolla, Kalifornien, USA. Die Veranstaltung findet in der Regel im April statt und ist ein Festival der Automobilgeschichte, des Designs und der Technik.

Der La Jolla Concours d'Elegance wurde 2004 ins Leben gerufen und hat sich seitdem zu einer der wichtigsten Oldtimer-Veranstaltungen in den Vereinigten Staaten entwickelt. Die Veranstaltung zieht in der Regel Tausende von Besuchern an und bietet eine beeindruckende Sammlung von Oldtimern, Klassikern und seltenen Automobilen aus aller Welt.

The La Jolla Concours D'Elegance is an annual classic car event held in La Jolla, California, USA. The event is usually held in April and is a festival of automotive history, design and engineering.

The La Jolla Concours d'Elegance was launched in 2004 and has since become one of the most important classic car events in the United States. The event typically attracts thousands of visitors and features an impressive collection of vintage, classic and rare automobiles from around the world.

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



Der La Jolla Concours D'Elegance ist eine jährliche Oldtimer-Veranstaltung in La Jolla, Kalifornien, USA. Die Veranstaltung findet in der Regel im April statt und ist ein Festival der Automobilgeschichte, des Designs und der Technik.

Der La Jolla Concours d'Elegance wurde 2004 ins Leben gerufen und hat sich seitdem zu einer der wichtigsten Oldtimer-Veranstaltungen in den Vereinigten Staaten entwickelt. Die Veranstaltung zieht in der Regel Tausende von Besuchern an und bietet eine beeindruckende Sammlung von Oldtimern, Klassikern und seltenen Automobilen aus aller Welt.

The La Jolla Concours D'Elegance is an annual classic car event held in La Jolla, California, USA. The event is usually held in April and is a festival of automotive history, design and engineering.

The La Jolla Concours d'Elegance was launched in 2004 and has since become one of the most important classic car events in the United States. The event typically attracts thousands of visitors and features an impressive collection of vintage, classic and rare automobiles from around the world.

- * **Best in Show** - William Lyon Family, 1931 Duesenberg Model J, Weymann „TaperTail“ Speedster
- * **Sotheby's Award** - Auburn Cord Duesenberg Automobile Museum, 1921 Duesenberg Straight Eight/Model A, Coupe
- * **People Choice Award** - Michael Vietro, 1963 Chevrolet Corvette Coupe
- * **Best of Marque Award (LPL Financial)** - The Singleton Collection, 1935 Duesenberg J Convertible Roadster

- * **La Jolla Historical Society Award** - Bill Ceno, 2019 Porsche 935 Coupe
- * **Chief Judge's Award** - Barnaby Brokaw and The Motorcar Society, 1956 Jaguar XK 140 MC Drop Head
- * **Taylor Kahle American Muscle Award** - Ade Tuyó, 1964 Corvette Stingray Convertible
- * **Best Prewar** - The Nethercutt Collection – Helen & Jack Nethercutt, 1933 Duesenberg SJ Arlington Torpedo Sedan
- * **Marc Camille Lemieux Motorcycle Award** - Tom Armstrong, 1959 BMW R50 Motorcycle
- * **Doug Pratt American Heritage Award** - The Coit Collection, 1963 Chevrolet Corvette „Bunkie Knudsen“ Convertible
- * **Panerai Timeless Elegance Award** - Jim Gianopulos, 1960 Maserati 3500 GT Vignale Spyder
- * **Honorary Judges Award** - Peter & Merle Mullin, 1951 Delahaye 235 Saoutchik



*Foto Links
Photo left*

Die Gesamtsieger "Best of Show" in ihrem Duesenberg Model "J" Weymann. The overall "Best of Show" winners in their Duesenberg Model "J" Weymann.

*Foto Rechts Oben
Photo top right*

Die Jury entschied sich für den formschönen Delahaye 235 mit Saouchik Karosserie. The jury chose the beautifully shaped Delahaye 235 with Saouchik bodywork.

*Foto Rechts unten
Photo right bottom*

Das Publikum hat sich für die Chevrolet Corvette entschieden. The public chose the Chevrolet Corvette.

CARS AND CATWALK

CARS AND
CATWALK



Selten kommt es vor, dass in einer Motorworld nicht allein die Cars im Mittelpunkt der Aufmerksamkeit stehen. Eine Fashion-Show in der Motorworld Region Stuttgart, bei der zwölf Models die angesagten Trends auf dem Catwalk vor den gläsernen Garagenboxen zeigten, veränderte das kürzlich – und alle waren begeistert.

It doesn't happen very often that cars are not the only focus of attention at a Motorworld. A fashion show at Motorworld Region Stuttgart, where twelve models showed the hottest trends on the catwalk in front of the glass garage boxes, changed that recently – and everyone was thrilled to bits.



200 geladene Gäste erlebten Mode und Marken aus dem Modehaus Breuninger Sindelfingen und aus der Motorworld von Grand Prix Originals. Dazu präsentierten die Motorworld Mieter Gohm, McLaren, Porsche, die Autowelt Prußheit und Aston Martin glanzvoll Automobile. Verwöhnt wurden die Modenschau Gäste mit De Watère Champagner, feinsten Confitserie von Breuninger, einem Flying Buffet von Targa Florio. Die positive Resonanz war groß und ein nächster Termin für 2024 wird schon ins Auge gefasst.

200 invited guests experienced fashion and brands from the fashion house Breuninger Sindelfingen and from Motorworld by Grand Prix Originals. They were joined by Motorworld tenants Gohm, McLaren, Porsche, Autowelt Prußheit and Aston Martin, who presented their glamorous automobiles. The fashion show guests were spoiled with De Watère champagne, the finest confectionery from Breuninger, and a 'flying buffet' from Targa Florio. There was a fantastic positive response, and a next date for 2024 is already under consideration.

60 JAHRE / 60 YEARS LAMBORGHINI CELEBRATION

Lamborghini feierte sein 60-jähriges Jubiläum auf der diesjährigen Mailänder Designmesse mit einer ganz besonderen Präsentation, dabei standen Design, Farben, Individualisierung und Kunst im Mittelpunkt. Im Rahmen einer exklusiven Veranstaltung in der Mailänder Segheria hat der italienische Supersportwagenhersteller die auf je 60 Fahrzeuge limitierten Sondermodelle von Huracán STO, Tecnica und EVO Spyder vorgestellt.

Lamborghini celebrated its 60th anniversary at this year's Milan Design Fair with a very special presentation, focusing on design, colours, customisation and art. At an exclusive event in Milan's Segheria, the Italian super sports car manufacturer presented the special Huracán STO, Tecnica and EVO Spyder models, each limited to 60 vehicles.





Die Präsentation stellte die Arbeitsweise des Centro Stile, Lamborghinis berühmtem Design-Center, sowie der Ad Personam-Abteilung in den Mittelpunkt. Ein besonderer Fokus lag auf der Entwicklung neuer Farben und der Erweiterung der Individualisierungsangebote und Interieurgestaltung, um den Kundenwünschen gerecht zu werden. Neben den drei Huracán-Modellen hatten ausgewählte Kunden und die Medienvertreter vor Ort die Möglichkeit, den neuen Lamborghini Revuelto4 kennenzulernen.

„Bei Supersportwagen dreht sich alles um zwei Dinge: Leistung und Design. Und die Mailänder Designwoche ist der perfekte Ort uns in der zweiten Angelegenheit zu präsentieren“, erklärt Stephan Winkelmann, Vorsitzender und CEO von Automobili Lamborghini. „Der Revuelto ist unser neuestes Modell in einer langen Reihe von V12-Sportwagen aus Sant’Agata Bolognese, von denen viele zu Ikonen der Automobilgeschichte geworden sind. Die limitierten Sondermodelle des Huracán würdigen nicht nur den sechzigsten Jahrestag unseres Unternehmens, sie ermöglichen einigen unserer Kunden vielleicht auch die letzte Chance, einen ansonsten ausverkauften Lamborghini mit V10 zu erwerben.“

The presentation focused on the workings of Centro Stile, Lamborghini’s famous design centre, and the Ad Personam department. A special focus was on the development of new colours and the expansion of customisation offers and interior design to meet customer wishes. In addition to the three Huracán models, selected customers and the media representatives on site had the opportunity to get to know the new Lamborghini Revuelto4. „Supercars are all about two things: performance and design. And Milan Design Week is the perfect place to showcase us in the second matter,” explains Stephan Winkelmann, Chairman and CEO of Automobili Lamborghini. „The Revuelto is our latest model in a long line of V12 sports cars from Sant’Agata Bolognese, many of which have become icons of automotive history. The special limited edition Huracán models not only honour the sixtieth anniversary of our company, they also allow some of our customers perhaps the last chance to purchase an otherwise sold-out V10 Lamborghini.“



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)



Die exklusive Veranstaltung fand in der Mailänder Segheria statt, 1932 als Sägewerk errichtet gilt sie seit dem 2000 als *Objet d'Art*. In der Segheria feiern seit 23 Jahren Avantgarde, Konzeptkunst und beispiellose Projekte weltberühmter Architekten und Designer ihre Premieren, das alles unter der kreativen Leitung von Tanja Solci.

Im Innenbereich stand der brandneue Lamborghini Revuelto im Mittelpunkt, drei Wochen nach der Premiere in Sant'Agata Bolognese hatte er hier seinen nächsten öffentlichen Auftritt in Europa. Neben Lamborghinis erstem Supersportwagen mit Plug-in-Hybrid wurde zudem Ad Personam vorgestellt – Lamborghinis gefragtes Individualisierungsprogramm. Neben dem Ad Personam-Angebot wurden außerdem zwei Kunstwerke ausgestellt – eine Revuelto-Skizze von Mitja Borkert, Leiter Design Automobili Lamborghini und Der Minotaurus, das neueste Werk des international gefeierten Künstlers Paolo Troilo. Der Italiener Maler hatte vor Gästen der Monterey Lounge 2022 auf einer blanken Leinwand und mit seinen Fingerspitzen zeichnend, mit diesem Gemälde begonnen.

*Lamborghini celebrated its 60th anniversary at this year's Milan Design Fair with a very special presentation, focusing on design, colours, customisation and art. At an exclusive event in Milan's Segheria, the Italian super sports car manufacturer presented the special Huracán S models, each limited to 60 vehicles. The exclusive event took place in Milan's Segheria, which was built in 1932 as a sawmill and has been considered an *Objet d'Art* since 2000. For 23 years, the Segheria has been the venue for the premiere of avant-garde, conceptual art and unprecedented projects by world-renowned architects and designers, all under the creative direction of Tanja Solci. Inside, the brand new Lamborghini Revuelto took centre stage, making its next public appearance in Europe here three weeks after its premiere in Sant'Agata Bolognese. In addition to Lamborghini's first super sports car with plug-in hybrid, Ad Personam - Lamborghini's popular customisation programme - was also presented. In addition to the Ad Personam range, two works of art were also on display - a Revuelto sketch by Mitja Borkert, Head of Design Automobili Lamborghini and The Minotaur, the latest work by internationally acclaimed artist Paolo Troilo. The Italian painter had begun this painting on a blank canvas and drawing with his fingertips in front of guests at the Monterey Lounge 2022.T.O, Tecnica and EVO Spyder were presented.*

DOPPELSIEG BEIM PRESERVATION CONCOURS

DOUBLE VICTORY AT THE PRESERVATION CONCOURS

Rund 7.000 Besucher und Freunde historischer Fahrkultur kamen zum Oldtimer Warm Up in die Motorworld München. Höhepunkt war der ‚Internationale Preservation Concours‘, an dem 35 original erhaltene, unrestaurierte Automobile und Motorräder teilnahmen. Gesamtsieger wurden ein Mercedes Benz 300 SL und ein Audi 100 S Coupé.

Der vom Verein ‚Rollendes Museum München e.V.‘ und seinem Vorsitzenden Kay MacKenneth ins Leben gerufene Concours fand bereits zum vierten Mal in der Motorworld München statt. Im Mittelpunkt des Wettbewerbs steht – entsprechend dem englischen Begriff „Preservation“ – der Erhaltungszustand der Fahrzeuge, der von einer Jury nach verschiedenen Kriterien (Lack, Karosserie und Innenausstattung sowie Reparaturen, Umbauten, Geschichte).

Around 7,000 visitors and friends of historic driving culture came to the Classic Car Warm-Up at Motorworld München. The highlight was the ‚International Preservation Concours‘, in which 35 original, unrestored cars and motorbikes took part. The overall winners were a Mercedes Benz 300 SL and an Audi 100 S Coupé.

The concours, initiated by the association ‚Rollendes Museum München e.V.‘ and its chairman Kay MacKenneth, took place for the fourth time at Motorworld München. The competition focuses on the state of preservation of the vehicles, which is assessed by a jury taking into account various criteria (paintwork, bodywork and interior fittings, as well as repairs, conversions and history).





Das diesjährige Concours-Feld zeichnete sich durch einige wirklich einzigartige Fahrzeuge aus“, freut sich Jury-Präsident Kay MacKenneth. „Darunter ein 102 Jahre alter Salmson, der 1921 das 24-Stunden-Rennen von Le Mans gewann, und ein Opel 20/105 von 1932, der zweimal zugelassen wurde, 40 Jahre lang in einer Scheune stand und erst vor kurzem durch eine sanfte Wiederbelebung wieder auf die Straße gebracht wurde - alles im Originalzustand und wie ab Werk“. Daneben gab es eine Corvette C3 mit wenigen Kilometern auf dem Tacho, mehrere Vorkriegsfahrzeuge sowie Alltagsautos aus erster - oft großväterlicher - Hand vom Renault R5 bis zum Ford Capri. Kleinstwagen wie Kleinschnittger und Spatz sowie mehrere original erhaltene Motorräder aus der Kaiserzeit rundeten das Feld ab.

Nach intensiven Diskussionen und Punktegleichstand machten ein Mercedes Benz 300 SL Roadster und ein absolut perfekt erhaltenes Audi 100 S Coupé das Rennen in der Gesamtkategorie „Best of Show“. Der Mercedes 300 SL habe eine beeindruckende Geschichte, so die Jury. Unter anderem wurde er 1969 wegen seiner gelben Grundfarbe weiß überlackiert. Der spätere Besitzer begann dann, den Wagen wieder akribisch zu zerlegen. Noch heute sind Spuren dieser Demontage zu sehen.



„This year’s concours field featured some truly unique vehicles,” said a delighted jury president, Kay MacKenneth. „Among them were a 102-year-old Salmson which won the 24 Hours of Le Mans in 1921, and a 1932 Opel 20/105, which was registered twice, stood in a barn for 40 years, and was only recently brought back onto the road following a gentle revitalisation - all in their original condition and looking as if they had just rolled out of the factory.“ Also present was a Corvette C3 with just a few kilometres on the clock, several pre-war vehicles, as well as everyday cars from first - often grandfatherly - hand, from the Renault R5 to the Ford Capri. Mini-cars such as the Kleinschnittger and Spatz, together with several originally preserved motorbikes from the Imperial era in Germany, rounded off the field.

Following intensive discussions and a tie on points, a Mercedes Benz 300 SL Roadster and an absolutely perfectly preserved Audi 100 S Coupé made the running in the overall „Best of Show“ category. According to the jury, the Mercedes 300 SL has an impressive history. Among other things, it was repainted white in 1969 because of its basic yellow paintwork. The later owner then began to meticulously dismantle the car again. Traces of this can still be seen today.



Den zweiten Platz belegte die US-Version des Opel Manta mit Einspritzung. In der Begründung heißt es: „Ein extrem seltenes Fahrzeug und eine echte Zeitkapsel. Der Besitzer hegt und pflegt das Fahrzeug, so dass nie etwas daran gemacht werden musste. Alles ist original und unberührt“. Er gilt als der einzige wirklich unveränderte Manta auf dem Markt.

Den dritten Platz in der Gesamtwertung belegte der McLaren M6GT, der ursprüngliche Straßenrennwagen von Bruce McLaren.

Die Gewinner des 4. Preservation Concours:
The winners of the 4. Preservation Concours:

Best of Show

1st place Audi 100 S Coupé
1st place Mercedes Benz 300 SL
2nd place Opel Manta
3rd place McLaren M6GT

Best in Class Motorcycles

1st Soyer
2nd Rudge
3rd Emblem

Best in Class Pre-war

1st place Opel 20/105 1932
2nd place Buick Series 8 1932
3rd place Salmson Le Mans 1921

Best in Class Post-war

1st place McLaren M6GT
2nd place Opel Manta
3rd place Ford Capri

Second place went to the U.S. version of the Opel Manta with a fuel injection engine. As the jury stated in its reasoning: „An extremely rare vehicle and a true time capsule. The owner cherishes and cares for the vehicle so that nothing has ever had to be done to it. Everything is original and untouched.“ It is considered to be the only truly unmodified Manta on the market.

Third place in the overall category went to the McLaren M6GT, Bruce McLaren's original road racing car.

Best in Class Post-war

1st place McLaren M6GT
2nd place Opel Manta
3rd place Ford Capri

Best in Class Exterior

1st Audi 100 S Coupé
2nd Mercedes Benz 300SL
3rd Ferrari 348

Best in Class Interior

1st Lotus Omega
2nd Corvette C3
3rd Ferrari 348 Spider

Best in Class Documentation

1st Mercedes Benz 300SL
2nd Mercedes Benz W123
3rd Opel Manta

Best in Class Micro-Car

1st Fuldamobil S2
2nd Kleinschnittger
3rd Vespa 400

ALFA ROMEO GIULIA 1600 TZ PININFARINA

Die Alfa Romeo Giulia 1600 TZ2 Pininfarina ist ein Sportwagen, der 1965 vom italienischen Automobilhersteller Alfa Romeo in Zusammenarbeit mit Pininfarina produziert wurde. Der hier gezeigte Wagen ist ein Einzelstück mit einer Karosserie von Pininfarina. Es war für den Einsatz in der GT-Klasse von Sportwagenrennen vorgesehen. Das Konzeptfahrzeug wurde 1965 auf dem 47. Turiner Autosalon erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt.

The Alfa Romeo Giulia 1600 TZ2 Pininfarina is a sports car produced in 1965 by the Italian car manufacturer Alfa Romeo in collaboration with Pininfarina. The car shown here is a one-off with a body by Pininfarina. It was intended for use in the GT class of sports car races. The concept car was first presented to the public at the 47th Turin Motor Show in 1965.





Der TZ2 (Tubolare Zagato 2) war der Nachfolger des TZ1 und verfügte über ein leichtes, von Autodelta entworfenes Rohrchassis und eine von Pininfarina entworfene Karosserie. Er wurde von einem 1,6-Liter-Motor angetrieben, der 170 PS leistete, was eine deutliche Verbesserung gegenüber dem TZ1 darstellte.

Der TZ2 wurde hauptsächlich als Rennwagen entwickelt, speziell für die GT-Klasse, und sollte gegen andere europäische Sportwagen wie den Porsche 904 und den Ferrari Dino antreten. Er basierte auf dem Chassis der Giulia Sprint GT, wurde aber erheblich modifiziert, um ihn leichter und aerodynamischer zu machen. Die einmalige Karosserie wurde von Pininfarina entworfen und aus leichten Materialien wie Aluminium und Glasfaser hergestellt.

Unter der Haube wurde der TZ2 von einer modifizierten Version des 1,6-Liter-Motors der Alfa Romeo Giulia angetrieben. Er hatte eine doppelte obenliegende Nockenwelle, zwei Weber-Vergaser und leistete 170 PS bei 7.000 U/min. Der Motor war mit einem 5-Gang-Schaltgetriebe und einem Sperrdifferenzial gekoppelt.

The TZ2 (Tubolare Zagato 2) was the successor to the TZ1 and featured a lightweight tubular chassis designed by Autodelta and a body designed by Pininfarina. It was powered by a 1.6-litre engine that produced 170 hp, which was a significant improvement over the TZ1.

The TZ2 was developed primarily as a racing car, specifically for the GT class, and was intended to compete against other European sports cars such as the Porsche 904 and the Ferrari Dino. It was based on the chassis of the Giulia Sprint GT, but was significantly modified to make it lighter and more aerodynamic. The unique body was designed by Pininfarina and made from lightweight materials such as aluminium and fibreglass.

Under the bonnet, the TZ2 was powered by a modified version of the Alfa Romeo Giulia's 1.6-litre engine. It had a double overhead camshaft, twin Weber carburettors and produced 170 bhp at 7,000 rpm. The engine was coupled to a 5-speed manual gearbox and a limited slip differential.



Der TZ2 hatte eine sehr erfolgreiche Rennkarriere und gewann zahlreiche Rennen und Meisterschaften in Europa und den Vereinigten Staaten. Besonders erfolgreich war er in den Jahren 1965 und 1966 mit Siegen bei der Targa Florio, den 1000 km auf dem Nürburgring und der Tour de France Automobile.

Die hier gezeigte Alfa Romeo Giulia 1600 TZ von Pininfarina befindet sich derzeit im Besitz eines japanischen Sammlers und präsentiert sich noch immer im Originalzustand und trägt den Original Lack.

The TZ2 had a very successful racing career, winning numerous races and championships in Europe and the United States. It was particularly successful in 1965 and 1966 with victories in the Targa Florio, the 1000 km on the Nürburgring and the Tour de France Automobile.

The Alfa Romeo Giulia 1600 TZ by Pininfarina shown here is currently owned by a Japanese collector and still presents itself in its original condition and wears the original paint.



Photo top left

*Haribus repe peratem olestius.
On rem explibu saecus. Harunt verferum
volorit omnime pedipidunt hil iduciur.*

Photo top left

*Haribus repe peratem olestius.
On rem explibu saecus. Harunt verferum
volorit omnime pedipidunt hil iduciur.*

Photo top left

*Haribus repe peratem olestius.
On rem explibu saecus. Harunt verferum
volorit omnime pedipidunt hil iduciur.*

SHOP ERÖFFNUNG: TRIUMPH MOTORCYCLES

TRIUMPH MOTORCYCLES SHOP OPENS

Stolze 50 Motorräder – davon zehn bereit für Probefahrten – stehen glänzend im neuen Showroom. Highlights sind die neusten Modelle der Street Triple 765. Klassiker-Fans werden Bonneville, Bobber und die Scrambler und die Truxton RS in verschiedenen Ausführungen lieben.

Außerdem im Angebot neben den Probefahrten: Ersatzteile. Service und Reparatur wird mit der Fertigstellung der Werkstatt möglich sein. Ab Mai sind auch geführte Ausfahrten im Programm.

A proud 50 motorbikes – ten of them ready for test rides – stand gleaming in the new showroom. Highlights are the latest models of the Street Triple 765. Classic fans will love the Bonneville, Bobber, Scrambler and the Truxton RS in their various versions.

Also on offer alongside the test drives: spare parts. Service and repair work will be possible when the workshop has been completed. Guided trips will also be on the programme from May.





Gegenüber dem Triumph Showroom ist der Triumph Kollektion Shop mit funktionellen Lederjacken, die Funktion Schutz und Schick bieten, dazu Wetterschutzbekleidung für Tourenfahrer, Taschen und Koffer.

Der Showroom der britischen Motorradmarke Triumph Motorcycles wurde feierlich eröffnet und ergänzt das Portfolios der Dörr Group, die mit den Showrooms von Bugatti, McLaren und Morgan bereits in der Motorworld München vertreten sind.

Opposite the Triumph showroom is the Triumph Collection Shop with functional leather jackets offering protection and a smart look, together with weatherproof clothing for touring riders, bags and cases.

The showroom of the British motorbike brand Triumph Motorcycles was ceremoniously opened and complements the portfolio of the Dörr Group, which is already represented at Motorworld München with its Bugatti, McLaren and Morgan showrooms.



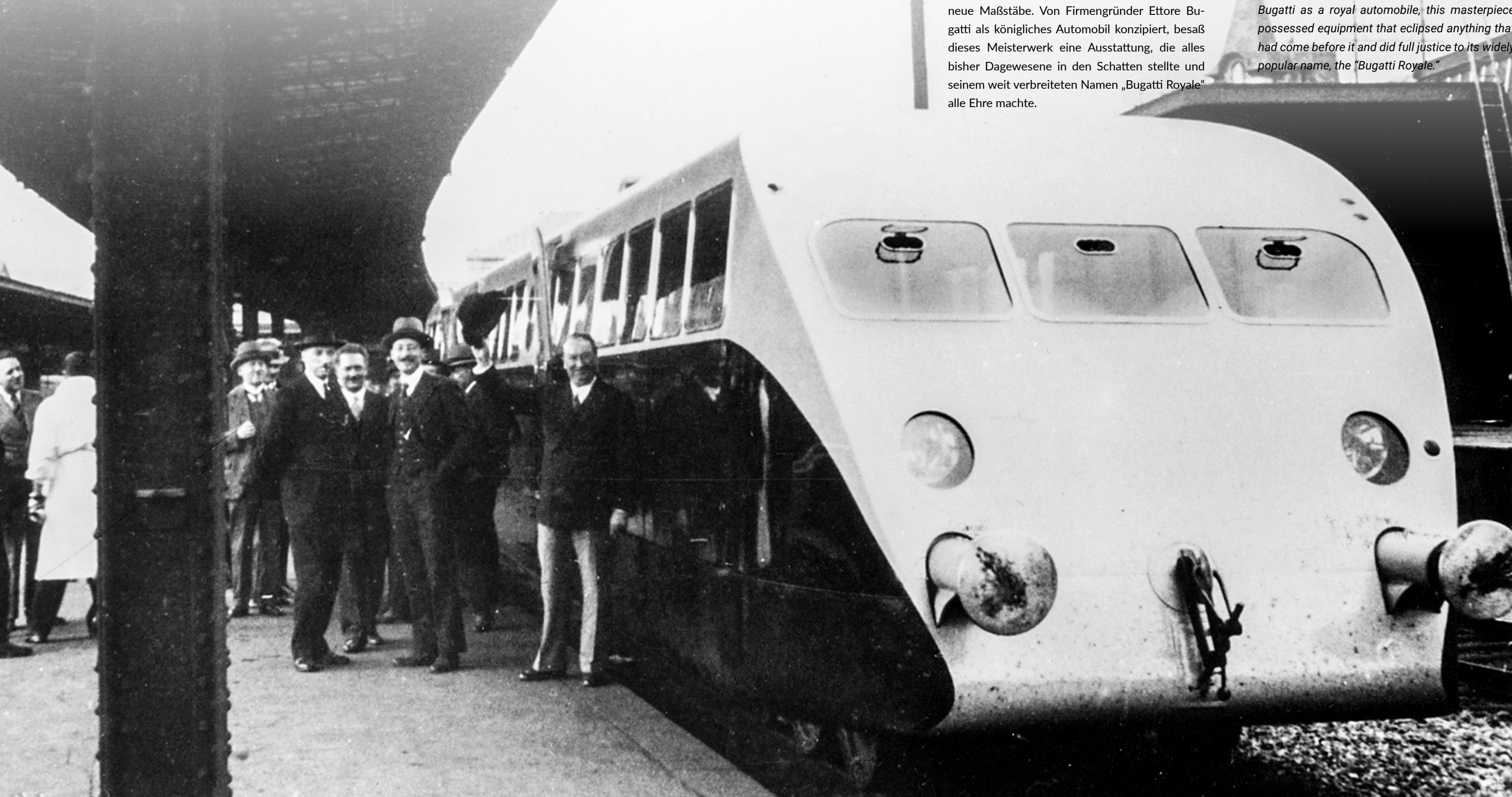
BUGATTI AUTORAIL

Auch wenn Ettore Bugatti vor allem für seine zeitlosen Automobilkreationen bekannt ist, gehen sein visionärer Geist und seine Innovationen weit über die Welt des Automobils hinaus. Eine seiner größten Errungenschaften ist der majestätische Typ 41 Royale, der eine neue Form des modernen Luxusverkehrs begründete: den Hochgeschwindigkeitszug.

Unerreichte Präsenz. Erstaunliche Kraft. Unerreichte Kultiviertheit. Als Bugatti 1926 den Typ 41 vorstellte, setzte das Unternehmen auf Anhieb neue Maßstäbe. Von Firmengründer Ettore Bugatti als königliches Automobil konzipiert, besaß dieses Meisterwerk eine Ausstattung, die alles bisher Dagewesene in den Schatten stellte und seinem weit verbreiteten Namen „Bugatti Royale“ alle Ehre machte.

Although Ettore Bugatti is best known for his timeless automotive creations, his visionary spirit and innovations extend far beyond the world of the automobile. One of his greatest achievements is the majestic Type 41 Royale, which founded a new form of modern luxury transportation: the high-speed train.

Unrivaled presence. Astonishing power. Unrivaled sophistication. When Bugatti unveiled the Type 41 in 1926, the company immediately set new standards. Conceived by company founder Ettore Bugatti as a royal automobile, this masterpiece possessed equipment that eclipsed anything that had come before it and did full justice to its widely popular name, the "Bugatti Royale."



C-Arts 2023

Classic cars meet art

19 | 20 | 21 Mai



www.loveandpeacehamburg-neuwiedhilft.de

We make the world
a little bit better.

C-Arts — Classic cars meet art

C-Arts ist eine einzigartige Veranstaltung in der renovierten Asas-Halle, die Oldtimer, Motorsport, Kunst und Genuss vereint. Das EX-Rasselsteingebäude hat eine über **260-jährige Mobilitätsgeschichte** und war einst ein Standort für die Herstellung von Schienen, Blechen und vielem mehr.

„We make the world a little bit better“:

Die Veranstaltung wird von den Mobilitätsexperten **Dieter Lohberger (Gründer von „loveandpeace“ Hamburg)**, **Fred Häring (ASAS)** und **Fritz Cirener (CEO Vogtmann)** organisiert, die sich für das Wohl benachteiligter Kinder engagieren. **Alle Einnahmen gehen an diese Kinder.**

Spenden? -jederzeit gerne hier: Spendenbescheinigung stellen wir gerne dazu aus. [loveandpeacehamburg e.V.](mailto:loveandpeacehamburg.e.v.) IBAN DE 87 2005 0550 1500 4483 01, Vermerk C-Arts

EINFAHRT GEGENÜBER RASSELSTEINER STRASSE 1

**ASAS NEUWIED
EX RASSELSTEIN HALLE**

56564 Neuwied • Rasselsteiner Straße

15€
Eintritt



Der über sechs Meter lange Bugatti Type 41 verfügte über einen außergewöhnlichen 12,8-Liter-Reihenachtzylinder-motor unter seiner langen, gerippten Motorhaube. Der Typ 41 ist ein Zeugnis für die Handwerkskunst, für die Bugatti noch heute bekannt ist. Die Motorhaube war so groß, dass sie von zwei Personen gehoben werden musste, und der Radstand betrug 4,3 Meter.

Der außergewöhnliche Motor des Type 41 leistete bis zu 300 PS bei 1.800 Umdrehungen pro Minute und konnte den 3,5 Tonnen schweren Type 41 auf eine unglaubliche Höchstgeschwindigkeit von 200 mph beschleunigen. Zu den fortschrittlichen Merkmalen des Motors gehörten oben liegende Nockenwellen, die drei Ventile pro Zylinder antrieben, Verbrennungskammern mit zwei Zündkerzen pro Zylinder (eine Anordnung, die zu dieser Zeit weitaus üblicher war) und ein fortschrittliches Trockensumpfschmiersystem, das typischerweise in Rennwagen verwendet wurde.

Das erste Serienmodell mit der eleganten Roadster-Karosserie wurde 1932 auf den Markt gebracht, aber trotz seiner außergewöhnlichen Eigenschaften war der Royale kein kommerzieller Erfolg. Die Große Depression - eine Weltwirtschaftskrise, die das ganze Jahrzehnt andauerte - und ihre Folgen ließen potenzielle Käufer zögern. Bis 1933 wurden sechs Modelle des Wagens und 25 Motoren gebaut, aber nur vier Exemplare des Bugatti Typ 41 Royale wurden verkauft.

Over six meters long, the Bugatti Type 41 featured an extraordinary 12.8-liter inline eight-cylinder engine under its long, ribbed hood. The Type 41 is a testament to the craftsmanship for which Bugatti is still known today. The hood was so large that it had to be lifted by two people, while the wheelbase was 4.3 meters.

The Type 41's extraordinary engine produced up to 300 horsepower at 1,800 rpm and could accelerate the 3.5-ton Type 41 to an incredible top speed of 200 mph. The engine's advanced features included overhead camshafts driving three valves per cylinder, combustion chambers with two spark plugs per cylinder (an arrangement that was far more common at the time), and an advanced dry sump lubrication system typically used in race cars.

The first production model with the elegant roadster body was launched in 1932, but despite its exceptional features, the Royale was not a commercial success. The Great Depression - a world economic crisis that lasted throughout the decade - and its aftermath caused potential buyers to hesitate. By 1933, six models of the car and 25 engines had been built, but only four examples of the Bugatti Type 41 Royale had been sold.



Durch präzise Konstruktionsänderungen und technische Iterationen gelang es ihm, den Achtzylindermotor des Royale neu zu konfigurieren und ihn in den neuen vierachsigen Triebzügen einzusetzen, die er für die französischen Eisenbahnen entwickelte. In nur neun Monaten entwarf und entwickelte er die Blaupause für eine neue Generation von Hochgeschwindigkeits-Luxuszügen.

Bei den ersten Zulassungstests erreichte der formschöne Zug dank seiner Kombination aus Leistung, Leichtbau und aerodynamischer Effizienz eine Höchstgeschwindigkeit von 172 km/h - ein damaliger Rekord im Schienenverkehr. Seine Oberflächen und Formen waren aerodynamisch optimiert und stellten eine neue Stufe technischer Exzellenz für Züge dar, die damals bereits im Mittelpunkt von Ettore's Pionierarbeit im Automobilbau standen.

Eine spätere Version war 1934 der schnellste Zug der Welt und stellte mit 196 km/h einen neuen Rekord auf. Diese Leistung ermöglichte es den Eisenbahngesellschaften, die Reisezeiten drastisch zu verkürzen und bequeme Fern- und Expressdienste anzubieten. Die Pariser konnten plötzlich viel schneller von der Stadt zu ihren Wochenendhäusern auf dem Lande oder an der Küste reisen.

Through precise design changes and technical iterations, he was able to reconfigure the Royale's eight-cylinder engine and use it in the new four-axle multiple units he was developing for French railroads. In just nine months, he designed and developed the blueprint for a new generation of high-speed luxury trains.

In its first certification tests, the shapely train reached a top speed of 172 km/h - a record for rail transport at the time - thanks to its combination of power, lightweight construction and aerodynamic efficiency. Its surfaces and shapes were aerodynamically optimized and represented a new level of technical excellence for trains, which at the time was already the focus of Ettore's pioneering work in automotive engineering.

A later version became the fastest train in the world in 1934, setting a new record of 196 km/h. This performance allowed railroad companies to drastically shorten travel times and offer convenient long-distance and express services. Parisians could suddenly travel much faster from the city to their weekend homes in the countryside or on the coast.



Die von Bugatti entwickelten und gebauten Triebwagen waren in Bezug auf Aerodynamik und Leistung revolutionär. Sie waren aber auch bahnbrechend in Bezug auf Ästhetik und Benutzerfreundlichkeit. Ettore Bugatti leistete Pionierarbeit bei der Konstruktion des ersten Zuges, bei dem der Schaffner in einer speziellen, zentral gelegenen Kabine untergebracht war (daher der französische Name „Autorail“). Dies ermöglichte es dem Zugführer, seine operativen und logistischen Aufgaben mit größerer Leichtigkeit, Effizienz und Sicherheit zu erfüllen, da er eine Rundumsicht hatte, um zu vermeiden, dass er seinen Platz wechseln musste, wenn der Zug an der Endstation die Richtung änderte.

The railcars designed and built by Bugatti were revolutionary in terms of aerodynamics and performance. But they were also groundbreaking in terms of aesthetics and ease of use. Ettore Bugatti pioneered the design of the first train in which the conductor was housed in a special, centrally located cabin (hence the French name "autorail"). This allowed the conductor to perform his operational and logistical duties with greater ease, efficiency and safety, as he had an all-round view to avoid having to change his place when the train changed direction at the terminus.



Veranstaltungen 2023

- | | |
|------------------|--|
| 23.04.2023 | MotorTreff am Flugfeld 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 Flugfeld 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 Flugfeld Saisonabschluss
Der gemeinsame Abschluss der Saison – ein überregionaler Besuchermagnet |

KEITH COLLINS

IM PETER MULLIN MUSEUM

IN THE PETER MULLIN MUSEUM

Das weltweit führende Automobilmuseum eröffnete am 20. April seine neueste Kunstausstellung, in deren Mittelpunkt die Werke des bildenden Künstlers Keith Collins stehen. Collins, der sich in seinen Werken mit der Welt des Automobils, mit Porträts, Musik, Sport und abstrakten Genres auseinandersetzt, zeigt 20 Kunstwerke, die von der Sammlung des Mullin Automotive Museums beeinflusst sind.

Die Ausstellung mit dem Titel „ArTexture“ zeigt Wandteppiche, Gemälde und Assemblage-Skulpturen neben den Fahrzeugen, die die Werke inspiriert haben. Zu sehen sind unter anderem ein Gemälde des Voisin Type C25 Aerodyne von 1935, der beim Pebble Beach Concours d'Elegance 2011 als Best of Show ausgezeichnet wurde, ein Gemälde des Bugatti Atlantic Type 57SC von 1936 und ein Holzschnitt des Voisin Type C27 Aérospout von 1934.

Das Mullin ist vor allem für seine exquisite Auswahl an klassischen französischen Automobilen und Grand-Prix-Rennwagen bekannt, besitzt aber auch eine Sammlung einzigartiger Möbel, dekorativer Kunst, Gemälde und Fotografien, die sein Engagement für die Kunst unterstreicht. Zu sehen sind auch detaillierte Wandteppiche des Delahaye Type 165 von 1939 und des Hispano-Suiza J12 Cabriolet von 1935 aus der Sammlung. Beide Wandteppiche demonstrieren die verschiedenen Techniken, die Collins anwendet, um Farbe und Form einzufangen.

The world's leading automotive museum opened its latest art exhibition on 20 April, featuring the works of visual artist Keith Collins. Collins, whose work explores the automotive world, portraiture, music, sports and abstract genres, is showing 20 artworks influenced by the Mullin Automotive Museum's collection.

The exhibition, titled „ArTexture“, features tapestries, paintings and assemblage sculptures alongside the vehicles that inspired the works. Works on display include a painting of the 1935 Voisin Type C25 Aerodyne, which won „Best of Show“ at the 2011 Pebble Beach Concours d'Elegance; a painting of the 1936 Bugatti Atlantic Type 57SC; and a woodcut of the 1934 Voisin Type C27 Aérospout.

The Mullin is best known for its exquisite selection of classic French automobiles and Grand Prix racing cars, but also has a collection of unique furniture, decorative arts, paintings and photographs that underscore its commitment to the arts. Also on display are detailed tapestries of the 1939 Delahaye Type 165 and the 1935 Hispano-Suiza J12 Cabriolet from the collection. Both tapestries demonstrate the different techniques Collins uses to capture colour and form.



FÜR SWISS LOCATION AWARD NOMINIERT

NOMINATED FOR THE SWISS LOCATION AWARD

Die schönsten Eventlocations, die coolsten Tagungsräume, die besten Eventhallen – das größte Eventportal der Schweiz ,eventlocation.ch‘ hat die Motorworld Region Zürich & The Valley mit ihrer Eventfactory für den Swiss Location Award nominiert.

Ab 1. Mai bis einschließlich 31. Mai 2023 ist die Wahl online möglich. Seit 2016 wird die Auszeichnung an die schönsten und besten Locations der Schweiz vergeben in unterschiedlichen Kategorien. Das begehrte Gütesiegel wird nach den Bewertung durch Veranstalter/innen, Eventbesucher/innen und einer Fachjury vergeben. In diesem Jahr sind 1823 Locations nominiert.

The most beautiful event locations, the coolest conference rooms, the best event halls – Switzerland's largest event portal ,eventlocation.ch‘ has nominated Motorworld Region Zürich & The Valley with its Eventfactory for the Swiss Location Award.

Votes can be cast online from 1 May until 31 May 2023. The award has been presented since 2016 to the most beautiful and best locations in Switzerland in various categories. The coveted seal of quality is awarded following evaluation by organisers, event visitors and a jury of experts. This year, 1823 locations are nominated.





Die Motorworld Region Zürich ist Teil von ‚The Valley‘, einem Erlebnis-Areal auf über 100'000m² mit 19 spektakulären Eventlocations für fünf bis 5'000 Teilnehmer. Dazu gibt's eine überraschende Gastronomie und ein vielseitiges Rahmenprogramm. Ob Vortrag, Apéro, Bankett oder Großveranstaltung für jeden Anlass findet man die passende Location. Ein Gesamtkunstwerk mit Tagungsräume ab fünf bis 200 Teilnehmer, Ausstellungsflächen und Bankettsäle für 500 Gäste und Außenflächen für Großveranstaltungen mit bis zu 7'000 Besuchern. Die Lage ist ideal zwischen Zürich und Winterthur, direkt an der A1 und mit eigenem Bahnhof.

„Wir sind begeistert, dass wir für den Swiss Location Award 2023 nominiert wurden und dadurch im Rennen um die wichtigste Auszeichnung der Eventbranche sind. Nun hoffen wir auf die Unterstützung unserer Community, damit wir während der bevorstehenden Bewertungsphase des Awards viele positive Bewertungen erhalten“, so Franziska Friesch vom eventfactory-Team.

Hier geht's zur Bewertung.

https://www.eventlokale.ch/site/_eventlokale/1/Schweiz/42035/the_valley_motorworld.html



Motorworld Region Zürich is part of ‚The Valley‘, an experience area covering over 100,000 sqm with 19 spectacular event locations for five to 5,000 participants, plus surprising gastronomic offerings and a diverse supporting programme. Whether for a presentation, aperitif, banquet or a large-scale event: the perfect venue can be found here for every occasion. An holistic work of art with conference rooms for between five and 200 participants, exhibition areas and banquet halls for 500 guests, as well as outdoor areas for large events with up to 7,000 visitors. It is ideally situated between Zurich and Winterthur directly on the A1 and has its own railway station.

„We are thrilled that we have been nominated for the Swiss Location Award 2023, which means that we are in the running for the most prestigious award in the event industry. Now we hope for the support of our community so that we receive lots of positive reviews during the upcoming evaluation phase of the award,“ says Franziska Friesch from the eventfactory team.

Click here to post a review:

https://www.eventlokale.ch/site/_eventlokale/1/Schweiz/42035/the_valley_motorworld.html

25 JAHRE AUDI TT

Mit dem Oberklassemodell Audi A8 erfolgt Mitte der 1990er Jahre die Höherpositionierung der Marke Audi und schrittweise auch die Umbenennung der Modellreihen: Aus dem Audi 80 wird der Audi A4, aus dem Audi 100 der Audi A6. Der 1994 präsentierte Audi A4 steht als erstes Modell für die neue Audi Designsprache, ebenso der seit 1996 erhältliche Premium-Kompaktwagen Audi A3 und die 1997 vorgestellte zweite Generation des Audi A6. Im Zuge dieser Emotionalisierung der Marke durch frisches, progressives Design gestaltet der amerikanische Designer Freeman Thomas unter dem damaligen Designchef Peter Schreyer mit dem Audi TT Coupé einen puristischen Sportwagen. Audi präsentiert die Studie im September 1995 auf der IAA in Frankfurt am Main einem begeisterten Messepublikum. Die Modellbezeichnung „TT“ ist eine Reminiszenz an die legendäre Tourist Trophy auf der Isle of Man, eine der ältesten Motorsportveranstaltungen der Welt, bei der NSU und DKW mit ihren Motorrädern große Erfolge feierten; gleichzeitig erinnert der Name „TT“ an den sportlichen NSU TT der 1960er Jahre. Das bewusste Abweichen von der sonst üblichen Audi Nomenklatur beim Audi TT Coupé unterstreicht: Hier kommt etwas völlig Neues.

In the mid-1990s, the Audi A8 luxury model marked the Audi brand's higher positioning and the gradual renaming of the model series: The Audi 80 became the Audi A4, the Audi 100 the Audi A6. The Audi A4 presented in 1994 was the first model to represent the new Audi design language, as did the Audi A3 premium compact car, which became available in 1996, and the second generation of the Audi A6 presented in 1997. In the course of this emotionalisation of the brand through fresh, progressive design, the American designer Freeman Thomas, under the then head of design Peter Schreyer, created the Audi TT Coupé, a purist sports car. Audi presented the study to an enthusiastic trade fair audience at the IAA in Frankfurt am Main in September 1995. The model designation "TT" is a reminiscence of the legendary Tourist Trophy on the Isle of Man, one of the oldest motor sport events in the world, in which NSU and DKW celebrated great successes with their motorbikes; at the same time, the name "TT" is reminiscent of the sporty NSU TT of the 1960s. The deliberate departure from the usual Audi nomenclature for the Audi TT Coupé underlines: here comes something completely new.





1998 geht das Audi TT Coupé in Serie. Ein Jahr später bringt Audi den TT Roadster auf den Markt. Wie das Showcar und der 1996 vorgestellte Audi A3 basiert der Sportwagen auf der Quermotor-Plattform des VW Golf IV. Produziert wird der TT von Beginn an bei Audi Hungaria Motor Kft. in Ungarn: Die lackierten TT-Karosserien werden über Nacht per Bahn von Ingolstadt nach Győr transportiert, wo die Endmontage stattfindet. Diese standortübergreifende Fertigung zwischen Ingolstadt und Győr ist zu dieser Zeit einzigartig in der Automobilbranche. Audi Hungaria, eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der AUDI AG, feiert 2023 ebenfalls ein Jubiläum: ihr 30-jähriges Bestehen. Gegründet im Februar 1993 als ursprünglich reines Motorenwerk, übernimmt Audi Hungaria im Fertigungsverbund mit dem Werk Ingolstadt 1998 die Montage des Audi TT; im Jahr 2013 entwickelt sich das Unternehmen zum vollwertigen Automobilwerk. Seit ihrer Gründung hat Audi Hungaria mehr als 43 Millionen Motoren und nahezu zwei Millionen Fahrzeuge produziert.

The Audi TT Coupé goes into series production in 1998. One year later, Audi launched the TT Roadster. Like the show car and the Audi A3 presented in 1996, the sports car is based on the transverse engine platform of the VW Golf IV. Right from the start, the TT was produced at Audi Hungaria Motor Kft. in Hungary: the painted TT bodies were transported overnight by rail from Ingolstadt to Győr, where final assembly took place. This cross-site production between Ingolstadt and Győr is unique in the automotive industry at this time. Audi Hungaria, a wholly owned subsidiary of AUDI AG, also celebrates an anniversary in 2023: its 30th anniversary. Founded in February 1993 as originally a pure engine plant, Audi Hungaria took over the assembly of the Audi TT in 1998 in a production network with the Ingolstadt plant; in 2013 the company developed into a fully-fledged car plant. Since its foundation, Audi Hungaria has produced more than 43 million engines and almost two million vehicles.

QUARTETT-TRUMPF

präsentiert
von



JAGUAR XK 120 OTS

1948 brachte Jaguar das Modell XK 120 OTS auf den Markt. Der „Open Two Seater“ sollte das S.S. 100 Modell ablösen und mit seinem neuen Metallkleid eine neue Käuferschicht anlocken. Die Form wirkt windschnittig und war zur damaligen Zeit hoch modern. Seine Präsentation auf der Earls Court Motorshow 1948 sorgte für Furore. Die Presse jubelte: „Der Jaguar XK 120 stahl die Show...“. Unter der Motorhaube arbeitet ein Reihensechszylinder Motor mit 3442 ccm Hubraum mit 160 PS bei 5000 U/min. Mit dem XK Motor war eine neue Motorengeneration erschaffen, die für Zuverlässigkeit und Unverwüstlichkeit stand. Das Drop Head Modell wurde ab 1953 für genau ein Jahr gebaut und erreichte eine Stückzahl von 1767 Exemplaren. Die XK Modelle prägten das erfolgreiche Jaguar Image und wurden mit dem der Einstellung der Produktion des XK 150 bis 1961 gebaut. Das XK – Aggregat wurde aufgrund seines Erfolges noch bis 1992 gebaut.

In 1948, Jaguar launched the XK 120 OTS model. The „Open Two Seater“ was intended to replace the S.S. 100 model and attract a new group of buyers with its new metal dress. The shape had a streamlined look and was highly modern at the time. Its presentation at the Earls Court Motorshow in 1948 caused a sensation. The press cheered: „The Jaguar XK 120 stole the show...“. Under the bonnet was an in-line six-cylinder engine with a displacement of 3442 cc producing 160 bhp at 5000 rpm. With the XK engine, a new generation of engines was created that stood for reliability and indestructibility. The drop head model was built for exactly one year from 1953 and reached a production of 1767 units. The XK models shaped the successful Jaguar image and were built until 1961 when production of the XK 150 was discontinued. Due to its success, the XK power unit was still built until 1992.

Motor	Reihen-6-Zylinder-Motor
Leistung	160 PS / 117,68 KW
Vmax	193 km/h
0-100 km/h	8,5 Sek
ccm	3.442 ccm
kg / Leergewicht	1.387 kg
Auktionspreise aktuell (je nach Historie & Zustand)	€ 40.500 - € 60.000
Baujahr	1953 - 1954

PORSCHE DESIGN



Am 8. Juni 1948, vor 75 Jahren erhält der 356 „Nr. 1“ Roadster als erstes Automobil unter dem Namen Porsche seine allgemeine Betriebserlaubnis – das war die Geburtsstunde der Sportwagenmarke.

On 8 June 1948, 75 years ago, the 356 „No. 1“ Roadster was the first automobile to receive its general operating licence under the Porsche name – this was the birth of the sports car brand.

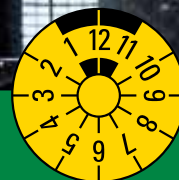
Weil ewige Liebe von Sicherheit getragen wird

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**



Mit dem Porsche Vision 357 startet Porsche nun ins Jubiläumsjahr und referiert auf den Porsche 356 – den Traumsportwagen von Ferry Porsche. Als Hommage an diesen überführt die Studie die monolithische Formgebung in die Gegenwart. Fernab der Reglementierungen in der Umsetzung als Serienmodell zeigt das Style Porsche Team mögliche Ausprägungen der zukünftigen Designphilosophie: Ein Beispiel ist die konsequent weitergedachte Lichtsignatur, die zugleich progressiv wie visionär in die Zukunft zeigt. Der Grundgedanke spiegelt das Spannungsfeld zwischen Tradition und Innovation wider:

Wie hätte der Traum von Ferry Porsche von einem Sportwagen heute ausgesehen?

Design-DNA basierend auf dem 356

Style Porsche. „Die Studie ist der Versuch, die Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft stimmig zu verbinden. Die Proportionen mögen an das historische Vorbild erinnern, Details visualisieren den Blick in die Zukunft.“

Aufgebaut auf der Technik-Plattform des 718 Cayman GT4 RS mit 368 kW steht der Porsche Vision 357 für herausragende Sportwagen-Performance. Die Exterieur-Studie ist das Highlight der Sonderausstellung „75 Jahre Porsche Sportwagen“ im Volkswagen Konzernforum „DRIVE“ in Berlin, die im Rahmen einer exklusiven Abendveranstaltung am 25. Januar 2023 eröffnet wurde. Für Besucher ist die Ausstellung ab dem 27. Januar 2023 geöffnet, der Porsche Vision 357 wird dort bis Mitte Februar Teil der Ausstellung sein. Im Anschluss wird die Designstudie ab dem 10. März 2023 auf der South by Southwest in Austin präsentiert und im Laufe des Jahres bei weiteren internationalen Events zu sehen sein.

With the Porsche Vision 357, Porsche is now entering its anniversary year and referencing the Porsche 356 - Ferry Porsche's dream sports car. As a homage to the 356, the study brings the monolithic design into the present. Far away from the regulations in the implementation as a series model, the Style Porsche Team shows possible expressions of the future design philosophy: One example is the consistently further thought-out light signature, which points both progressively and visionarily into the future. The basic idea reflects the tension between tradition and innovation:

What would Ferry Porsche's dream of a sports car have looked like today?

Design DNA based on the 356 Style Porsche.

"The study is an attempt to coherently combine the past, present and future. The proportions may be reminiscent of the historical model, details visualise the view into the future. "Built on the technology platform of the 718 Cayman GT4 RS with 368 kW, the Porsche Vision 357 stands for outstanding sports car performance. The exterior study is the highlight of the special exhibition "75 Years of Porsche Sports Cars" at the Volkswagen Group Forum "DRIVE" in Berlin, which was opened at an exclusive evening event on 25 January 2023. The exhibition will be open to visitors from 27 January 2023, and the Porsche Vision 357 will be part of the exhibition there until mid-February. The design study will then be presented at South by Southwest in Austin from 10 March 2023 and will be on display at other international events throughout the year.

BUGATTI BOLIDE

W16



Als der Bolide Ende 2020 zum ersten Mal als Designstudie vorgestellt wurde, präsentierte er die Vision eines leichten, ausschließlich für die Rennstrecke konzipierten Hypersportwagens mit unvergleichlicher Leistung, der auf dem legendären W16-Motor basiert. Dieser ehrgeizige Traum wird nun Wirklichkeit, da der Prototyp des Bolide in die nächste Phase der Entwicklungstests geht.

When the Bugatti Bolide was first unveiled as a design experiment in late 2020, it was a vision of a lightweight, track-only hypercar with unparalleled performance based on the legendary W16 engine. This ambitious dream is now becoming a reality as the prototype of the bolide enters the next phase of development testing.

*Music
Dance
Contests*

**US - CAR
MEETING**
MÜNCHEN
AMERICAN LIFE & STYLE

Route 66

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



Anlässlich des Motorsport-Events „The Quail“ im August 2021 kündigte Bugatti an, dass der Bolide¹ für eine limitierte Kleinserie von nur 40 Einheiten entwickelt wird. Mit dem Ziel, den ultimativen Bugatti für die Rennstrecke und das kompromissloseste Modell, das jemals in Molsheim gebaut wurde, zu schaffen, stellt er eine völlig neue Stufe der Ingenieurskunst, der Aerodynamik und der technologischen Innovation dar.

Bugatti konzentrierte sich beim Boliden auf den W16-Motor mit seinen vier Turboladern und begann, um diesen herum einen möglichst leichten Bugatti für die Rennstrecke zu bauen. Die auf ein Minimum reduzierte Karosserie wurde sorgfältig konstruiert, um maximalen Abtrieb, eine hocheffiziente Kühlung und ein außergewöhnliches Leistungsgewicht zu erreichen. In seiner endgültigen Form soll der Bolide 1.600 PS und ein Trockengewicht von 1.450 kg erreichen und damit sogar die magische 1:1-Grenze unterbieten.

Getriebe und Aufhängung, die in das extrem kompakte und aerodynamische Design des Boliden mit nur wenigen Millimetern Spielraum integriert werden mussten. Dank neuer Motorlager ist die Aufhängung der Antriebseinheit des Boliden dreimal steifer als die des Chiron. Zusammen mit den Uniball-Lagern gibt der Bolide dem Fahrer ein noch präziseres Feedback. Der Bolide verwendet außerdem 3D-gedruckte Titan-Schwingen, um die kompliziert geformten Bauteile so leicht wie möglich zu machen.

At „The Quail“ motorsport event in August 2021, Bugatti announced that the Bolide¹ will be developed for a limited small series of just 40 units. Aiming to create the ultimate Bugatti for the race track and the most uncompromising model ever built in Molsheim, it represents a whole new level of engineering, aerodynamics and technological innovation.

Bugatti focused on the W16 engine with its four turbochargers for the Bolide and began to build around it the lightest possible Bugatti for the race track. The body, which was reduced to a minimum, was carefully designed to achieve maximum downforce, highly efficient cooling and an exceptional power-to-weight ratio. In its final form, the bolide is expected to achieve 1,600 hp and a dry weight of 1,450 kg, even beating the magic 1:1 barrier.

transmission and suspension, which had to be integrated into the bolide's extremely compact and aerodynamic design with just a few millimeters of clearance. Thanks to new engine mounts, the suspension of the bolide's drive unit is three times stiffer than that of the Chiron. Together with the Uniball bearings, the Bolide gives the driver even more precise feedback. The Bolide also uses 3D-printed titanium swingarms to make the intricately shaped components as light as possible.

Be a part, become a #MEMBER

Jetzt Mitglied werden und Vorteile genießen!

<https://membercard.motorworld.de>

Explore history, speed and lifestyle

#BULLETIN

Kostenfreies E-Magazin für Sie!

<https://www.motorworld-bulletin.de>

Discover our merchandise

#SHOP

Online Shop für Freunde, Familie und für Sie!

<https://www.motorworld-shop.de>



Der Motor selbst steht im Mittelpunkt des Fahrerlebnisses, wurde aber auf subtile Weise an den einzigartigen Charakter des Fahrzeugs angepasst. Er arbeitet immer mit allen vier Turboladern - perfekt für die Rennstrecke, wo die Motordrehzahl konstant hoch ist, aber auch aus Gewichts- und Bauraumgründen. Das Team hat den Motor auf höhere Drehzahlen abgestimmt und ihn erfolgreich mit einem modifizierten Getriebe gekoppelt, das für noch mehr Leistung sorgt.

Passend zu seinem Status als Rennwagen mit der Performance eines Spitzenmotorsportgeräts ist der Bolide mit Slicks bestückt, die - hinten - nur bei LMDh-Fahrzeugen in der FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft zu finden sind. Dank der langjährigen Partnerschaft des Reifenherstellers Michelin mit Bugatti können diese Reifen auch für den Boliden verwendet werden.

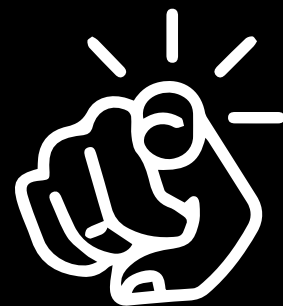
Die ersten Auslieferungen des Boliden beginnen 2024, die Produktion ist auf 40 Einheiten zu einem Netto-Stückpreis von vier Millionen Euro begrenzt.

The engine itself is at the heart of the driving experience, but has been subtly adapted to the unique character of the car. It operates with all four turbochargers at all times - perfect for the racetrack, where engine revs are consistently high, but also for weight and installation space reasons. The team tuned the engine for higher revs and successfully coupled it with a modified transmission for even more power.

In keeping with its status as a race car with the performance of a top-of-the-range engine, the bolide is fitted with slicks, which - at the rear - are only found on LMDh cars in the FIA World Endurance Championship. Thanks to tire manufacturer Michelin's long-standing partnership with Bugatti, these tires can also be used on the bolide.

The first deliveries of the Bolide will begin in 2024, with production limited to 40 units at a net unit price of four million euros.

**WERBE
FLÄCHE
MIETEN^{*)}**



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

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

*) Nur noch wenige Flächen frei.

MEMBER
ME

<https://membercard.motorworld.de>

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

ME AND MY CARD



AUCTION VILLA D'ESTE AUCTION

Seit 2011 findet alle zwei Jahre die exklusive Villa Erba-Auktion von RM Sotheby's an den wunderschönen Ufern des Comer Sees in Italien statt, nur eine Stunde nördlich von Mailand. In Zusammenarbeit mit dem renommierten Concorso d'Eleganza Villa d'Este werden die Veranstaltungen zu einem unvergesslichen Fest des Hobbys an einem der malerischsten Orte der Welt kombiniert. Wir haben Ihnen drei Highlights der Auktion zusammengestellt.

Since 2011, RM Sotheby's exclusive Villa Erba auction has been held every two years on the beautiful shores of Lake Como in Italy, just an hour north of Milan. In collaboration with the renowned Concorso d'Eleganza Villa d'Este, the events are combined to create an unforgettable celebration of the hobby in one of the most picturesque locations in the world. We have compiled three highlights of the auction for you.





1977 LAMBORGHINI COUNTACH 400 „PERISCOPO“

Der angebotene Countach, Chassis 1120262, wurde als Rechtslenker für den Export nach Australien gebaut, wo ihn der Sänger Rod Stewart während einer Tournee erwarb. Der Wagen, der im Juni 1977 das Werk in Sant'Agata verließ, wurde zunächst in Rosso mit Tobacco-Zierleisten lackiert und folgte Stewart später nach Los Angeles. Während seines Aufenthalts in den USA beauftragte der Musiker Albert Madikian Engineering mit der Durchführung von Modifikationen, darunter der Umbau zu einem kompletten Wide-Body-Kit und der Einbau eines offenen Targa-Dachs. Der LP400 wurde 1987 nach Großbritannien überführt, wo er 25 Jahre lang im Besitz von Stewart blieb, bis er 2002 verkauft wurde.

Während der zweite Besitzer die Modifikationen beibehielt, wurde der Motor überholt und der Wagen vermutlich auf Linkslenkung umgerüstet. Im Jahr 2013 wurde das Chassis 1120262 erneut über einen Pariser Händler verkauft, und der neue Besitzer führte umfangreiche Arbeiten durch, um den Wagen wieder in den ursprünglichen Werkszustand zu versetzen. Die während des ersten Besitzers vorgenommenen Änderungen wurden rückgängig gemacht, die Linkslenkung jedoch beibehalten. 2022 wurde der Countach von Lamborghini Polo Storico restauriert.

The Countach on offer, chassis 1120262, was built as a right-hand drive car for export to Australia, where singer Rod Stewart acquired it during a tour. The car, which left the Sant'Agata factory in June 1977, was initially painted in Rosso with Tobacco trim and later followed Stewart to Los Angeles. While in the US, the musician commissioned Albert Madikian Engineering to carry out modifications, including converting it to a full wide-body kit and fitting an open Targa roof. The LP400 was transferred to the UK in 1987, where it remained in Stewart's ownership for 25 years until it was sold in 2002.

While the second owner retained the modifications, the engine was overhauled and the car was presumably converted to left-hand drive. In 2013, chassis 1120262 was sold again through a Paris dealer and the new owner carried out extensive work to restore the car to its original factory condition. The modifications made during the first ownership were reversed, but the left-hand drive was retained. In 2022, the Countach was restored by Lamborghini Polo Storico.

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



Hans-Joachim „Strietzel“ Stuck
Rennfahrer



Zak Brown
CEO McLaren Racing



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
ehem. Motorsportdirektor BMW

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



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

„Thank you for these words!“



Andreas Dünkel
Founder & Vorstandsvorsitzender
MOTORWORLD-Group



Ralf Moeller
Schauspieler



Norbert Haug
ehem. Motorsport-Chef
Mercedes-Benz



Monisha Kaltenborn
CEO Racing Unleashed Group



FERRARI 500 TR SPIDER SCAGLIETTI

Der Vorläufer der legendären Testa Rossa-Varianten von Ferrari, der hochdrehende Vierzylinder 500 TR, errang 1956 beim Grand Prix Supercortemaggiore in Monza seinen ersten großen internationalen Sieg. Der Erfolg setzte sich 1956 mit über 30 Klassen- und Gesamtsiegen in Nordamerika und Europa fort.

Der Wagen mit der Fahrgestellnummer 0610 MD-TR ist das dritte von 17 gebauten Exemplaren und wurde im März 1956 als Neuwagen an den italienischen Adligen und Gentleman-Rennfahrer Prinz Gaetano Starrabba di Giardinelli verkauft. Im ersten Jahr seines Besitzes nahm Starrabba mit dem 500 TR an nicht weniger als zehn Rennen teil und wurde zweimal Dritter in der Gesamtwertung, beim Giro di Sicilia und beim Circuito di Sassari, sowie Zweiter beim Circuito di Caserta.

The forerunner of Ferrari's legendary Testa Rossa variants, the high-revving four-cylinder 500 TR took its first major international victory at the 1956 Grand Prix Supercortemaggiore in Monza. The success continued in 1956 with over 30 class and overall victories in North America and Europe.

Chassis number 0610 MD-TR, the third of 17 built, was sold as a new car in March 1956 to Italian nobleman and gentleman racer Prince Gaetano Starrabba di Giardinelli. In the first year of his ownership, Starrabba competed in no less than ten races with the 500 TR and finished third overall twice, at the Giro di Sicilia and the Circuito di Sassari, and second at the Circuito di Caserta.



Anfang 1957 brachte Starrabba den TR zurück ins Werk, wo der Wagen an die neuen Bestimmungen des Anhangs C angepasst wurde, unter anderem mit einer breiteren Windschutzscheibe und Befestigungspunkten für eine Abdeckung des Beifahrerraums. Der Ferrari wurde dann an den schwedischen Importeur Tore Bjurström verkauft, der ihn in den folgenden zwei Jahren an mehrere einheimische Privatfahrer vermietete und mit ihm Klassensiege beim Eläntarhanajo im Mai 1957 und beim Midnight Sun Race zwei Monate später errang.

Nachdem der Ferrari an die gleichnamige Scuderia von Carl-Johan Askolin vermietet worden war, verunglückte er im Mai 1958 beim Training zum Großen Preis von Helsinki. Ein Großteil der Karosserie wurde ersetzt, einschließlich einer Aluminiumnase im Stil des neueren 500 TRC, die von einem lokalen Handwerker unter der Aufsicht des Werksmechanikers Aldo Bertani angefertigt wurde.

In early 1957, Starrabba brought the TR back to the factory, where the car was adapted to the new Appendix C regulations, including a wider windscreen and mounting points for a passenger compartment cover. The Ferrari was then sold to the Swedish importer Tore Bjurström, who rented it out to several local private drivers over the next two years, taking class victories with it at the Eläntarhanajo in May 1957 and the Midnight Sun Race two months later.

After being leased to Carl-Johan Askolin's eponymous scuderia, the Ferrari crashed in May 1958 during practice for the Helsinki Grand Prix. Much of the bodywork was replaced, including an aluminium nose in the style of the newer 500 TRC, made by a local craftsman under the supervision of factory mechanic Aldo Bertani.

1959 wurde der Ferrari an Holger Norrman verkauft, der ihn weiterhin bei schwedischen Rennen einsetzte, bevor er um 1962 auf unbestimmte Zeit in einer Garage in Stockholm abgestellt wurde. Bis 1970 ging der 500 TR durch die Hände von mindestens zwei weiteren schwedischen Besitzern, bevor er von Marc Nicolosi, dem Mitbegründer von Rétromobile, erworben wurde, der die mechanischen Komponenten überholte und damit begann, an Oldtimer-Veranstaltungen teilzunehmen.

Nach dem Kauf durch einen zweiten französischen Besitzer im Jahr 1974 wurde der 500 TR Spider 1978 an den renommierten Sammler Maurice Sauzay verkauft, der den Wagen regelmäßig bei Oldtimer-Veranstaltungen wie der Mille Miglia Storica, der Targa Florio Storica und dem Monaco Historic Grand Prix einsetzte. Im Jahr 1989 ging der Ferrari an einen letzten Verwalter in Frankreich und wurde im Januar 1994 an einen italienischen Sammler verkauft, der ihn 17 Jahre lang behielt und regelmäßig an den Shell Historic Ferrari Challenges auf legendären Rennstrecken wie Spa-Francorchamps, Le Mans, Mugello, Nürburgring und Pau teilnahm.

In 1959, the Ferrari was sold to Holger Norrman, who continued to enter it in Swedish races before it was parked indefinitely in a garage in Stockholm around 1962. By 1970, the 500 TR had passed through the hands of at least two more Swedish owners before being acquired by Marc Nicolosi, co-founder of Rétromobile, who overhauled the mechanical components and began competing in vintage events.

After being bought by a second French owner in 1974, the 500 TR Spider was sold in 1978 to the renowned collector Maurice Sauzay, who regularly entered the car in vintage events such as the Mille Miglia Storica, the Targa Florio Storica and the Monaco Historic Grand Prix. In 1989, the Ferrari went to a last custodian in France and was sold in January 1994 to an Italian collector who kept it for 17 years, regularly participating in the Shell Historic Ferrari Challenges at legendary circuits such as Spa-Francorchamps, Le Mans, Mugello, Nürburgring and Pau.



DER MOTORWORLD BUCHPREIS

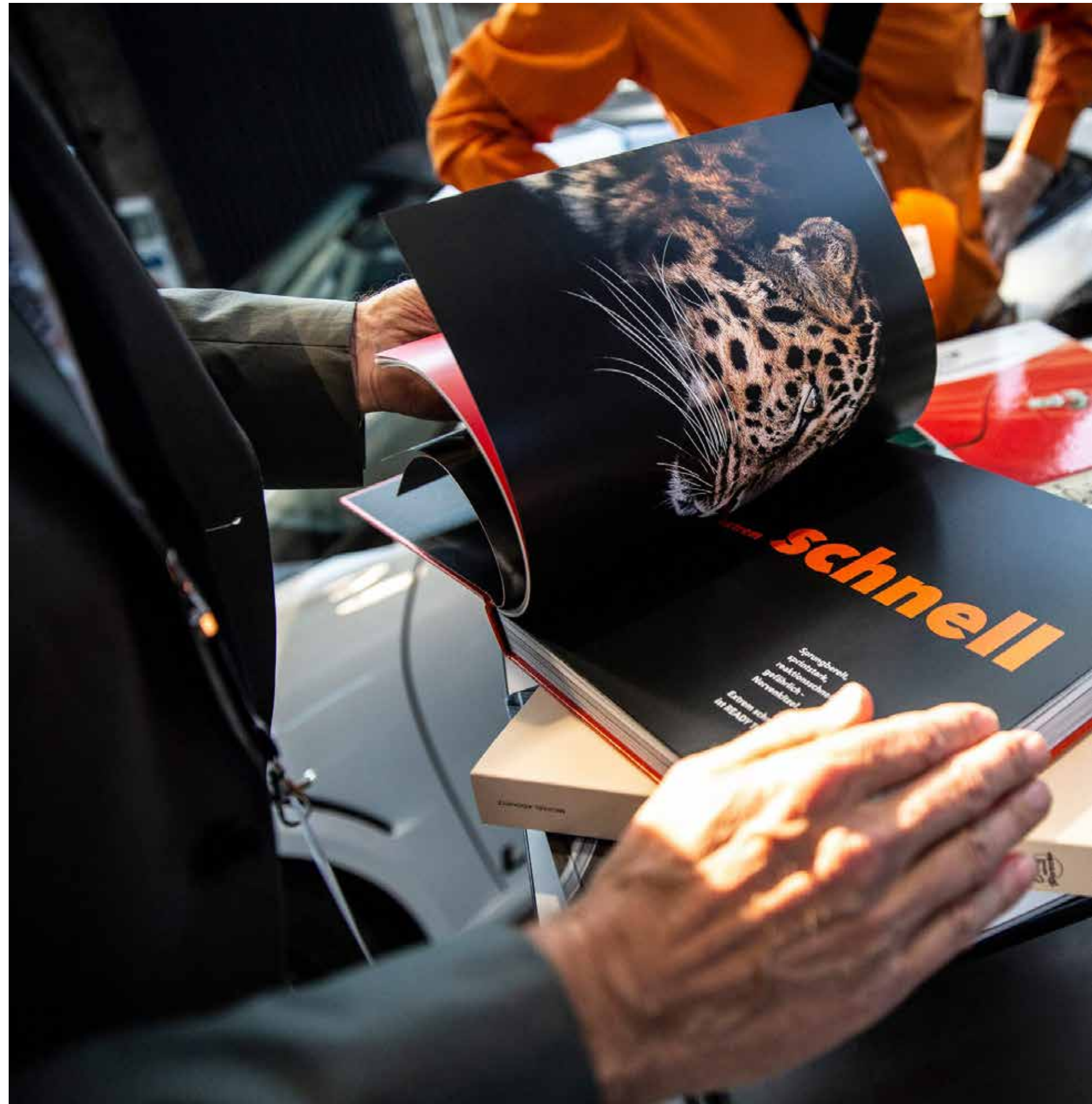
DIENSTAG, 30. MAI 2023

Am 30. Mai 2023 findet die Auszeichnung der besten Autobücher des Jahres in der Motorworld München statt – mit neuen Partnern und erweiterter Jury

Hochkarätige, geladene Gäste und Branchenkenner, kreative Menschen mit Faible für Automobile und eine fachkundige Jury – die Verleihung des Motorworld Buchpreises verspricht auch 2023 wieder ein bewegendes Ereignis zu werden. Auch, weil neue automobilaaffine Spezialisten die Jurysitzung bereichern: Sabine Kehm (The MS Office) und Jürgen Book (Classic Cars Manager, Global Strategic Account Management, BASF Coatings GmbH).

On 30 May 2023, the award for the best car books of the year will take place at Motorworld München – with new partners and a bigger jury.

High-profile invited guests and industry experts, creative people with a weakness for automobiles and an expert jury – the presentation of the Motorworld Book Prize promises to be another moving event in 2023. Also because new automotive specialists will be enriching the jury session, namely Sabine Kehm (The MS Office) and Jürgen Book (Classic Cars Manager, Global Strategic Account Management, BASF Coatings GmbH).



Seit rund 20 Jahren zeichnet der Autobuchpreis die besten Werke rund um die Themen Automobil und Mobilität aus. Ins Leben gerufen wurde er von Jürgen Lewandowski, Motorjournalist, Automobilhistoriker und Buchautor. Seit sechs Jahren ist die Motorworld Group als Veranstalter beteiligt. In diesem Jahr ist sie zum fünften Mal Hauptveranstalter der Preisverleihung. Die Preise werden in den Kategorien „Markenbuch“, „Biografie“, „Motorsport“, „Design“ und „Geschichte“ vergeben. Darüber hinaus gibt es Sonderpreise für herausragende Einreichungen.

Neue Partner des Motorworld Buchpreises 2023 sind BASF Coatings und der AvD.

Alle Informationen zum MOTORWORLD Buchpreis auf MOTORWORLD Buchpreis

BASF Coatings GmbH

Der Unternehmensbereich Coatings von BASF verfügt über eine globale Expertise in der Entwicklung, Produktion und Vermarktung innovativer Fahrzeug- und Autoreparaturlacke, Bau- und Anstrichmittel sowie angewandter Oberflächentechnik von Metall-, Plastik- und Glassubstraten für zahlreiche Industrien. Ergänzt wird dieses Portfolio durch „Beyond Paint Solutions“, welche mit innovativen Oberflächen neue Anwendungen ermöglichen. Wir schaffen zukunftsweisende Lösungen und fördern Innovation, Design und neue Anwendungsmöglichkeiten, um die Bedürfnisse unserer Partner weltweit zu erfüllen. Solutions beyond your imagination - Coatings by BASF. Mehr über den Unternehmensbereich Coatings von BASF und dessen Produkte finden Sie im Internet unter www.basf-coatings.com.



AvD - Die Mobilitätsexperten seit über 120 Jahren

Als traditionsreichste automobile Vereinigung in Deutschland bündelt und vertritt der AvD seit 1899 die Interessen der Autofahrer. Am 11. Juli 1926 veranstaltete der AvD auf der AVUS in Berlin den 1. Großen Preis von Deutschland, für dessen Austragung er bis heute über 75-mal als sportlicher Ausrichter verantwortlich war. Seit der Saison 2021 setzt der AvD im Opel e-Rally Cup mit dem AvD Young Talent Team ein eigenes Wettbewerbsauto ein. In den Jahren 2021 und 2022 fungierte der AvD zudem als sportlicher Ausrichter und Sportorganisator der DTM. Mit seiner breiten Palette an Services wie der weltweiten Pannenhilfe, einschließlich einer eigenen 24/7-Notrufzentrale im Haus, weltweitem Auto- und Reiseschutz, Fahrertrainings sowie attraktiven Events unterstützt der AvD die Mobilität seiner Mitglieder und fördert die allgemeine Verkehrssicherheit. Das Gründungsmitglied des Automobilweltverbandes FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) betreut seine rund 1,4 Millionen Mitglieder und Kunden ebenso persönlich, wie individuell in allen Bereichen der Mobilität und steht für Leidenschaft rund ums Auto.

For around 20 years, the car 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. The Motorworld Group has been involved as organiser for six years now. This year will be the fifth time that the Group will be the main organiser of the award ceremony. Prizes are awarded in the categories „Brand Book“, „Biography“, „Motor Sport“, „Design“ and „History“. There will also be special prizes for outstanding submissions.

New partners of the Motorworld Book Prize 2023 are BASF Coatings and the AvD.

All information about the MOTORWORLD Book Prize can be found at MOTORWORLD Book Prize

BASF Coatings GmbH

Der Unternehmensbereich Coatings von BASF verfügt über BASF's Coatings division has global expertise in the development, production and marketing of innovative automotive and automotive refinishing coatings, architectural coatings and applied surface technology for metal, plastic and glass substrates for numerous industries. This portfolio is complemented by „Beyond Paint Solutions“, which enable new applications with innovative surfaces. We create forward-looking solutions and promote innovation, design and new application possibilities to meet the needs of our partners worldwide. Solutions beyond your imagination - Coatings by BASF. You can find out more about BASF's Coatings division and its products on the Internet at www.basf-coatings.com.



AvD - The mobility experts for over 120 years

As the automobile association with the longest tradition in Germany, the AvD has been pooling and representing the interests of motorists since 1899. On 11 July 1926, the AvD staged the 1st German Grand Prix on the AVUS in Berlin, for which it has been responsible over 75 times to date as the sporting organiser. Since the 2021 season, the AvD has been fielding its own competition car in the Opel e-Rally Cup with the AvD Young Talent Team. In 2021 and 2022, the AvD also acted as the sporting organiser of the DTM. With its wide range of services such as worldwide breakdown assistance, including its own 24/7 in-house emergency call centre, worldwide car and travel protection, driver training and attractive events, the AvD supports the mobility of its members and promotes general road safety. The founding member of the Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) provides its approximately 1.4 million members and customers with personal and individual support in all areas of mobility and stands for passion for cars.





BÜCHERECKE

DER BESTSELLER

VOM KRIEG IN DEN FRIEDEN

Es gibt zwei Marken, über die nahezu unendlich viele Bücher veröffentlicht wurden: Ferrari und Porsche. Es sind hunderte, wenn nicht tausende von Veröffentlichungen, die die Buchregale füllen. Dabei sind teure Raritäten in limitierten Editionen, in Leder gehüllt und von Technikern, Fahrern und Autoren signiert. Und wenn Jubiläen anstehen, nimmt die Zahl der Bücher noch weiter zu – das war im vergangenen Jahr beim 75. Geburtstag von Ferrari so – und das wird in diesem auch so bei Porsche sein, denn einerseits wird die Kultfirma aus Stuttgart heute 75 Jahre alt, und andererseits feiert die Legende 911 heuer ihren 60. Geburtstag.

Und wir dürfen zu diesen Jubiläen auch wieder etliche Bücher erwarten – den Anfang macht das Autorenteam Stefan Schrahe und Roland Löwisch, die mit ihrem Werk eine perfekte Übersicht über die zahlreichen Varianten des Elfers bieten. Dazu kommen eine kurze Einleitung über die Geburt des Autoherstellers Porsche und ein etwas längeres Stück über die Genese des Elfers, von der man mittlerweile ja weiß, dass sie nicht einfach war und die gerade einmal 15 Jahre alte Firma nahezu in den Untergang gerissen hätte – zu teuer und zu langwierig geriet die Entwicklung und die ersten Elfer hatten auch noch nicht die Perfektion und den Reifegrad, die den Sportwagen später zu einer Ikone werden ließen.

Die beiden Autoren haben die Evolution des Modells konsequent verfolgt, alle Baureihen und Modellvarianten aufgeführt und kurz und prägnant beschrieben – ergänzt mit vielen Werksbildern und Fotos von Dieter Rebmann bietet der erstaunlich preisgünstige Band (14,99 Euro!) auf 256 Seiten einen guten Überblick über die Evolution und Geschichte des Elfers. Zum Einstieg in die Materie bestens geeignet.



Stefan Schrahe / Roland Löwisch, Porsche 911 – 60 Jahre Sportwagenkultur, Heel-Verlag Königswinter, € 14,99. ISBN 978-3-96664-549-2

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.



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

50 JAHRE WAHNSINN AM STEUER

Natürlich gibt es seit mehr als einem Jahrhundert Rallies – so starteten bereits am 21. Januar 1911 in Genf, Paris, Boulogne-sur-Mer, Berlin, Wien und Brüssel insgesamt 20 Teilnehmer zur ersten Sternfahrt nach Monaco. Der Fürst wollte mit dem Event mehr Touristen in sein Fürstentum locken. In den 1950er Jahren wurden dann die Rallies richtig populär, doch als dann 1973 die World Rallye Championship (WRC) ins Leben gerufen wurde, hatten die Künstler am Volant die große Plattform und die Hersteller begriffen rasch, dass sich Siege bei den großen Rallye-Läufen auch positiv auf das Image und die Verkaufszahlen auswirken würden.

Seitdem stehen die Zuschauer immer wieder beeindruckt an den Rallye-Strecken – oder sitzen beeindruckt vor dem Fernseher – wenn Weltklasse-Fahrer ihre Künste zeigen. Modernste Technik, Robustheit, Ausdauer und schieres Tempo im Kampf gegen die Uhr – der Rallyesport ist die Mutter jeden Automobilsports. Und klar ist auch, dass das Beherrschen eines Autos auf hartem Asphalt oder blankem Eis, in größter Hitze, in Regen, Nebel und Dunkelheit die Königsdisziplin auf vier Rädern darstellt. Kein Wunder, dass Fahr-Genies wie Rauno Aaltonen, Walter Röhrl, Colin McRae oder Sébastien Loeb von Millionen von Fans bewundert werden – und die dazugehörigen Fahrzeuge wie der Mini, der Porsche 911, der Lancia Delta Integrale oder der Audi Quattro ebenfalls Kult wurden.

Markus Stier hat die Höhepunkte dieser 50 Jahre zusammengetragen und mit teilweise noch unveröffentlichten Fotos aus dem unfassbaren Archiv McKlein ergänzt. Wer die Rallye-Künstler am Volant schätzt und sich einen Überblick über die Entwicklung dieses Sports in den vergangenen 50 Jahren verschaffen möchte, ist mit dem neuesten Rallye-Band aus dem Hause McKlein perfekt bedient.



Markus Stier, WRC 50 – Die Geschichte der Rallye-WM 1973-2022, McKlein Media GmbH, Köln, € 49,90
ISBN 978-3-947156-43-6

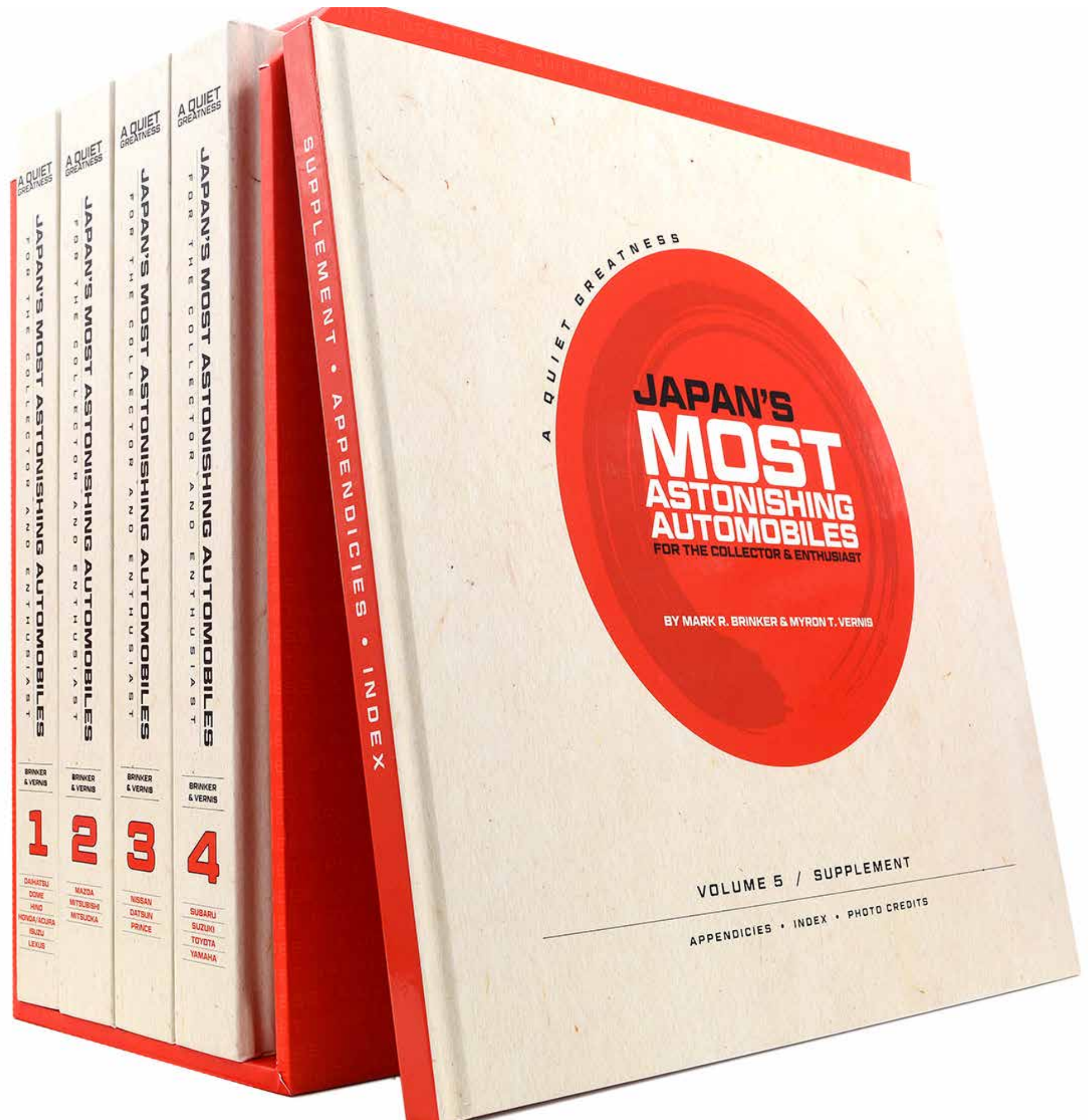
JAPANISCHE FASZINATION VERPACKT IN 5 BÄNDE

Heute sind die japanischen Hersteller ein fester Bestandteil des automobilen Angebots – aber es gab in den 80er Jahren Zeiten, in denen die ersten Autos, die in kleinen Stückzahlen nach Deutschland kamen, misstrauisch beäugt und nur von mutigen Autohändlern angeboten wurden. Das war in den USA ganz anders – gerade in Kalifornien, gewissermaßen auf der anderen Seite des Pazifik, kamen die japanischen Automobile auf Anhieb gut an.

Mittlerweile sind „die Japaner“ nicht nur ein essentieller Bestandteil des weltweiten Automobilangebots, sondern sie haben auch einen wichtigen Teil der Autogeschichte geschrieben. Eine Zeit lang waren sie sogar derart innovativ und future minded, dass selbst ein Mann wie Ferdinand Piëch vor der japanischen Gefahr warnte – und er meinte damit nicht nur die ausgefeilten Produktionsmethoden, sondern auch etliche Modelle wie beispielsweise den Honda NS-X.

Doch während bei uns nur wenig über die teilweise faszinierenden Fahrzeuge berichtet wird, haben die japanischen Modelle in den USA eine große Fangemeinde – und die teilweise limitierten sportlichen Sondermodelle stehen nicht nur in den großen Sammlungen, sondern erzielen bei Auktionen auch erstaunliche Preise. Kein Wunder, dass die dazu gehörige Literatur nur in den USA zu finden ist – was sich auch in einem neuen faszinierenden, großen und wahrhaft schweren Werk ausdrückt, das in diesen Tagen über die Vermittlung des Journalisten und Autors Wolfgang Blaube den Weg nach Deutschland gefunden hat.

In den vergangenen Jahren haben vermehrt große und teure Werke ihren Weg zu ihren Käufern gefunden – aber 1.398 Seiten und 2.352 Bilder japanischer Automobilgeschichte, aufgeteilt auf fünf Bände im Format von 31 mal 31 Zentimeter (das ist „LP-Cover“-Format!) und in einen stabilen Schubert gepackt (der bei einem Gewicht von 16,2 Kilogramm auch nötig ist), stellt einen neuen Rekord dar. Klar, dass der Preis für das auf 1.000 Exemplare limitierte Werk stolze 479 Euro beträgt.





Wer recherchiert und produziert einen solch massiven Angriff auf jedes Buchregal? Dahinter stecken zwei Amerikaner, die leidenschaftliche Sammler japanischer Automobile sind, und The Quiet Greatness mit der Unterstützung von Wolfgang Blau in jahrelanger Arbeit realisiert haben. Dabei haben sich Mark R. Brinkner und Myron T. Vernis unter dem Titel Japan's most astonishing Automobiles „nur“ die besonderen Gefährte aller japanischen Hersteller vorgenommen – seien es Modelle mit besonderer Technik, besonderem Design und sportlichen Erfolgen. Und bereits beim ersten Durchblättern der vier Bände (Band 5 dient als Index-Band) nimmt man erstaunt zur Kenntnis, wie viele interessante und wichtige Autos im Land der aufgehenden Sonne entstanden sind.

Prince R380 and R380-II

The 1964 Japan Grand Prix was bitter-sweet for Prince's chief engineer, Shinichiro Sakurai. His Skyline SS4 2000GT had made a huge impact, finishing in 2nd through 6th positions. However, a Porsche 904 GTS had spoiled Sakurai's dream of winning the race, and the loss only stiffened his resolve.

With Prince's sales doing well, Sakurai received approval to move forward with Project Racing SS, a mid-engine machine conceived with true purpose – beat Porsche, beat everyone else, and win the Japan Grand Prix. Sakurai had vast experience and talent designing front-engine street machines but a mid-engine exotic was something altogether different. Nothing like this had ever been attempted in Japan, as there was little homegrown expertise to call upon. In an effort to move forward efficiently, Sakurai did something rather clever. He purchased a Bobban BT5 chassis, studied it closely, and used what he learned to construct his own steel tube frame chassis.

Power was supplied by a mid-mounted 2.0-liter inline six-cylinder engine which resembled the G16 G17 used in the Prince Skyline SS4 2000GT. Unlike the G17, the new G18 engine sported four valves per cylinder, dual overhead camshafts, a cross-flow cylinder head, a shortened stroke, and three large Weber 42DCCOE-15 carburetors. This engine produced an impressive 107 bhp at 6,000 rpm and was mated to a Howland five-

speed. The car was cloaked in a racy mid-engine aluminum body with conventional doors. It weighed just 1,455 lbs. and was known as the Prince R380.

Unfortunately Prince's plan to win the 1965 Japan Grand Prix never materialized as the race was cancelled. Upon learning of the cancellation, Prince pivoted to speed trials and sent the R380 to the Yatsue High Speed Test Circuit. Here, Sakurai's genius was proven as the R380, his first-ever mid-engine design, set three world speed records in Class C, the fastest being an average of 105.51 mph over a 3.1 mile distance.

With the resurrection of the Japan Grand Prix in 1966, Prince once again set its sights on victory. But now their R380 would have to go up against the all-new Porsche 908 Carrera 6. The Porsche was 177 lbs lighter, pushed 90 more horses, and was significantly more advanced. Believing in the concept of strength in numbers, Prince sent a team of four R380 race cars to the Fuji International Speedway. This time no one would ruin Sakurai's party as the R380 driven by Yoshikazu Sunakothel won the race and another R380 finished 2nd. Both cars beat Porsche as well as the highly anticipated 2000GT from Toyota. As king on Prince's coke, a Skyline SS4 2000GT was victorious in the touring class of the race.

Not long after the 1966 victory, Prince was acquired by Nissan. Nissan was so impressed with the redesign work that Prince had done in creating the Prince R380-II that Nissan abandoned the rebrand that they had been working on and re-badged the Prince R380-II as a Nissan. This car was lower, more aerodynamic, and featured gullwing doors. The Weber carburetors were removed and the G18 engine was equipped with fuel injection which boosted power by approximately 10 percent.

As Prince had done the year before, Nissan sent four R380-II racers to compete in the 1967 Japan Grand Prix. This time the Porsche 908 was too much, winning by a margin of 10th seconds; the R380-II cars finished in what some might characterize as a very respectable 2nd, 3rd, 4th, and 6th. Nissan felt otherwise. The "King" company of Prince the year before had beaten the mighty Porsche. Now the giant power of Nissan could not do the same.

Humiliated by the loss, Nissan followed Prince's prior actions and sent the R380-II to the Yatsue High Speed Test Circuit. Benefiting from a sleeker wind-cheating design, the R380-II bettered the speeds of the R380 which provided Nissan with a useful marketing tool. The following year Nissan made another try with the R380-II at the Japan Grand Prix but, again, they could not manage to win.

The Prince R380 was the first purpose-built Japanese race car designed for international competition and it was a winner right off the track. This would be an astounding feat for any major automotive company but was particularly astonishing for the small company of Prince. Many world-dominating performances by Japanese race cars would follow but the first one to play an unbeatable international giant was Prince.



684

685



THE COSMO SPORT IN MOTORSPORTS

Mazda raced two primary stock 110S Cosmos at the Marathon de la Route 24-hour event at Germany's Nürburgring circuit in 1968. The company's goal was to test the reliability of the rotary engine. In a field of 60 cars, the two Cosmos ran near the front for much of the race with one retiring at hour 32 with an axle problem, and the other coming home in 4th place, overall.

All Cosmo Sports were hand built but the competition models received extra attention in every detail. Essentially entered in stock form, Mazda used endurance racing to prove and improve the reliability of the rotary engine. All of the images on this two-page spread are from the 1968 Marathon de la Route 24-hour event.



Summary

A total of 1,519 production Cosmo Sports were built over the six-year run. Although the 110S was not a commercial success, its groundbreaking rotary powerplant set a new direction for Mazda. The unique styling was unlike anything that came before or since and now many decades later the collector car community has taken notice. The March/April 2014 issue of *Road & Track* included the Cosmo in its listing of "The 51 Coolest Cars of the Last 50 Years." In the May 2014 issue of *Sports Car Market*, design guru Robert Cumberford described the Cosmo Sport as "curiously attractive to Western eyes."

The 110S Cosmo Sport is rare, mechanically intriguing, and reliable. It offers a rewarding driving experience and is a wonder to behold. And, of course, the smiles and thumbs up from onlookers as the car skates past add to the overall experience. Oh, how we wish they'd shipped them to America.

309

Es würde den hier zur Verfügung stehenden Platz sprengen, alleine die wichtigsten Sportwagen, die sich auf den Renn- und Rallyestrecken bewährt haben, aufzuzählen – ich war am stärksten von den Designstudien beeindruckt, die größtenteils nie ihren Weg nach Europa gefunden haben und in Japan und den USA für Aufsehen sorgten. Brilliant gedruckt, mit partieller Hochglanzlackierung veredelt wird es noch Monate dauern, bis ich alle Seiten gesehen und gelesen habe. Parallel dazu dient das gewichtige Werk auch zur Stärkung der Muskeln, denn der Schubser wiegt – wie bereits erwähnt – 16,2 Kilogramm, und die wollen erst einmal aus dem Buchregal und wieder zurück gewuchtet werden.

Es ist Wolfgang Blaube zu danken, dass es dieses Opus Magnum auch in Deutschland über contact@quietgreatness.de zu erwerben gibt.

Mark R. Brinkner/Myron T. Vernis, Edition The Quiet Greatness, Japan's most astonishing Automobiles, Preis 479,00 Euro inkl. Versand innerhalb D und A, ISBN 978-0-578-34683-0. Zu beziehen über contact@quietgreatness.de.

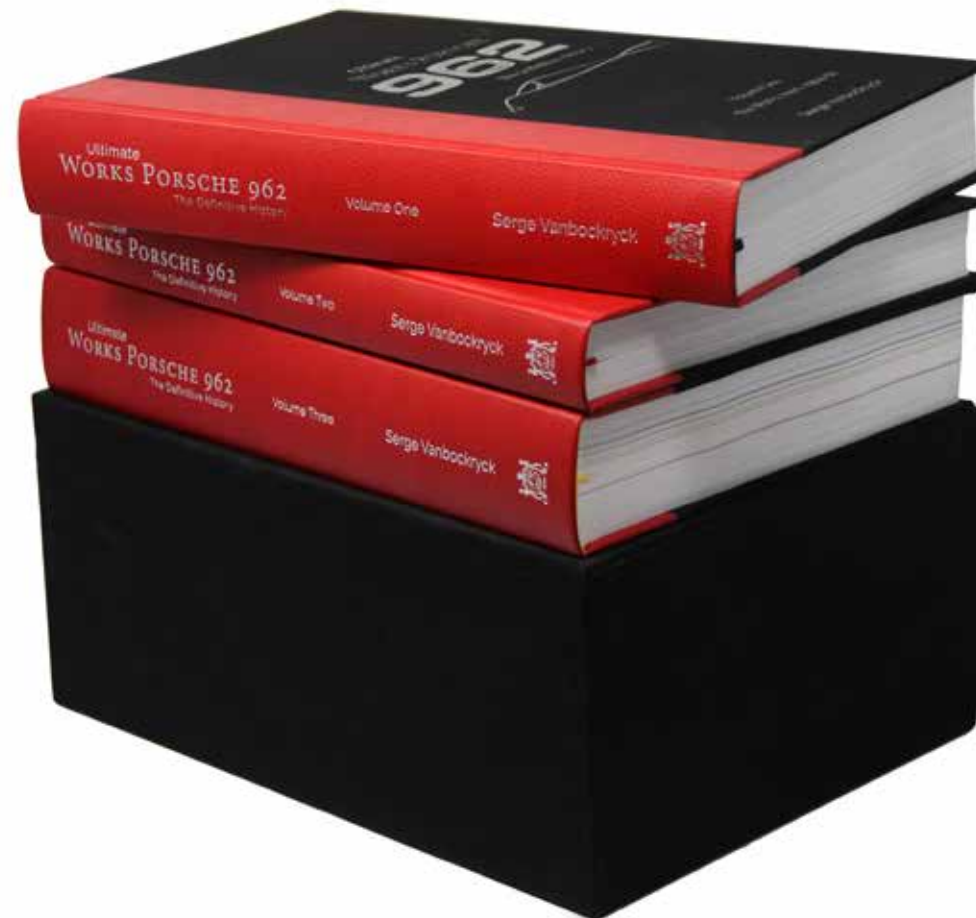
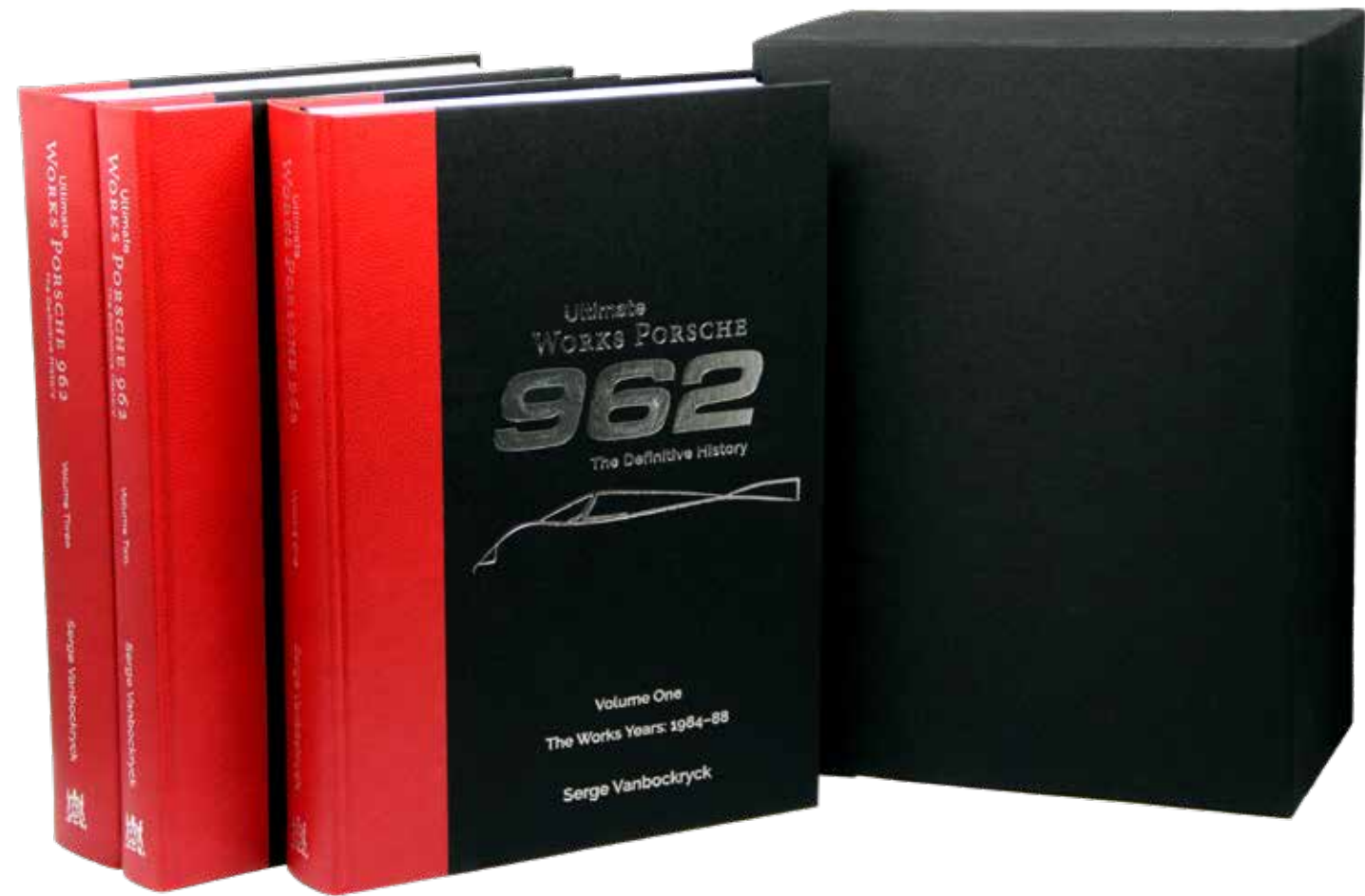
EINE DOKTORARBEIT ZUM THEMA PORSCHE 962

Es gibt zwei Automarken, von denen mit großer Regelmäßigkeit Bücher auf dem Schreibtisch auftauchen – Porsche und Ferrari. Und da Porsche 2023 sowohl seinen 75. Geburtstag sowie den 60. Geburtstag des 911 feiern kann, dürfen wir in diesem Jahr wohl noch mehr Porsche-Bücher erwarten. Doch bleibt die Frage, ob diese Werke einen der absoluten Höhepunkte des vergangenen Novembers überbieten können: Das 1.400 Seiten umfassende und 12,3 Kilogramm schwere Meisterwerk von Serge Vanbockryck über den Porsche 962.

Der Porsche 962 erschien – als Nachfolger des größtenteils identischen Porsche 956, der von 1982 bis 1984 alle Titel der FIA-Sportwagen-Weltmeisterschaft sowohl in der Fahrer- wie auch der Marken-WM gewann. Damit der 956 auch bei den Rennen der amerikanischen IMSA GT-Championship teilnehmen konnte, sah sich Porsche gezwungen, den 956 den Regularien der Amerikaner anzupassen, den a) wollte man den vom 935 abgeleiteten Motor dort in dieser Form nicht akzeptieren und b) verlangte das US-Reglement aus Sicherheitsgründen, dass die Füße der Fahrer hinter der Vorderachse Platz fanden, während sie beim 956 noch vor der Vorderachse positioniert waren.

Nun warteten in den USA viele Rennställe auf einen US-legalen Rennwagen, und dazu waren sich die europäischen Veranstalter mit ihren amerikanischen Kollegen einig, dass es nur von Vorteil war, wenn die Autos auf beiden Seiten des Ozeans startberechtigt waren.

An diesem Punkt beginnt Serge Vanbockryck mit seiner faszinierenden Fleißarbeit, denn im ersten Kapitel werden die Verhandlungen minutiös geschildert – und man sieht, wie sich die Parteien langsam annäherten, welche Kompromisse geschlossen wurden und wie entscheidend Porsche bei diesen Verhandlungen seine Vorstellungen eingebracht hat. Das Ergebnis war der Porsche 962, der auf Anhieb die Rennen seiner Klasse über 10 Jahre dominierte – und von dem zusammen mit den 956 weit mehr als 200 Exemplare gebaut wurden.



THE BEST FOR BOTH WORLDS



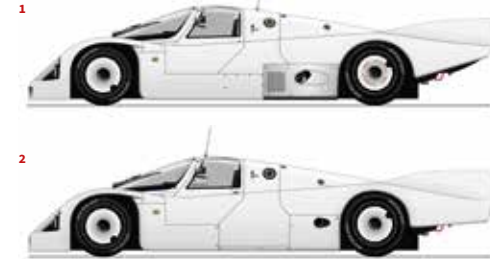
- This is again 962 004, painted by the Stahl company but not yet stickered with Rothmans and Porsche branding. The clean appearance of the exhaust indicates the engine had probably never been fired up since being installed in the car. On the right can be seen the trailing edge of the rather short venturi. Customer cars usually equipped their cars with longer venturi with prominent fences on the sides. Unternehmensarchiv Porsche AG
- Detailed view of the right-hand rear suspension, Bilstein shock absorber and Schenckheim coil, and titanium roll bar. Unternehmensarchiv Porsche AG



- Left side exhausts with the turbo wastegate just visible over the top edge of the aluminium body panel. Peter Hoffmann
- A look inside the right-hand sidepod, with the aluminium body panel covered in heat-shielding felt. Since the body panels, which were often removed when working on the car, looked like one another without actually being identical, the chassis number was painted or stencilled on the inside. This is chassis 962 010, though the lettering underneath the chassis number seems to indicate the exhaust body panel served another car before being put on this one. Peter Hoffmann

was clear by running taller wheels and tyres, the width could be reduced while still maintaining the same footprint and mechanical grip, thus allowing for wider venturi. The width of the 'flat' engine had always put Porsche at a disadvantage *vis-à-vis* other manufacturers when optimising underfloor downforce, and any additional centimetre the venturi could gain in width was very welcome. For now, though, Singer concentrated on the top of the car by increasing the height of the wheel arches by 30mm. This dropped both downforce and drag to 1,877.63kgf and 446.20kgf respectively but did improve the L/D ratio to 4.207:1. Reducing the height of the venturi ceiling by 8mm further reduced downforce while some of it was retrieved by removing the 30mm wheel-arch extensions.

Singer then embarked on further fine-tuning of the model by shortening the venturi, playing with the venturi ceiling height, and experimenting with different sails and shapes of



- The arrival of the new Motronic MP1.7 equipped Typ 962/01 engine required a substantially different layout for the radiator, turbochargers and exhausts. Combined with the revised regulations concerning the venturi, the bodywork of the earlier 'longtail' works 962C (2) evolved considerably for the 1988-specification model (2). Guy Gosselin

wheels would never be used or even tested, and quite likely neither Speedline nor BBS were ever asked to produce them, or Thakap the appropriate tyres.

At the end of the second day of this session, Singer tried an innovative and imaginative new test procedure for the first time. For tests CD-033 through CD-035, he wanted to determine the effect of another car close to his subject car, by using the 1/5th-scale model of the low-downforce 956 along with variation CD-032, which featured the reshaped tall wheel arches but not the narrower wheels or wider venturi. In the form, CD-032 generated 1,936.31kgf downforce for 486.30kgf drag with a 38.38% front area. With the 956 model placed 300mm behind CD-032 (1.5 metres behind in real life), the disturbed airflow going over the 962C model as a result of the second car sitting in its slipstream reduced overall downforce by 16%, mainly by losing well over 20% of downforce on the rear axle, which in turn moved the aero balance significantly forward to 42.67%.

With the 956 model placed 200mm in front of CD-032, overall downforce for the 962C dropped to 1,282.7kgf, a loss of almost 38% with the front axle alone losing over 59%. These additional tests did not, of course, influence the further design and development of the 962C, but they provided good evidence to show how perilous it could be to follow another car very closely at a speed 320kph (198.8mph) when approaching it to overtake, because at some point the car in front would 'take the air away'. A decade and a half later, this very issue was proved in a most visible way, when during the 1999 Le Mans 24 Hours the aerodynamically poorly balanced Mercedes CLK race car ran close in the alignment of the Toyota GT-One it was following down a straight, lost all its front area and took off like an aeroplane.

It is not clear how many further wind tunnel tests were conducted during the years Porsche ran the works Rothmans 962Cs, but it is interesting to note that — as with the 956 earlier — none of the special venturi, delta-shaped rear wing, 21in wheels or winglets longlastly ever made it to the track. Instead, until the end of 1988, the 962C would always remain what it actually had been from day one: a 956 with a 12cm-longer wheelbase. Unfortunately for the competition it would also be just as successful and reliable as the 956.

Endnotes

1. Initially 962/01 was given by number 962/04.
2. At 962C/022, Singer had determined that the 1000-MS specification full-back, Group C team just being introduced by the factory for the 1988 season.
3. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
4. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
5. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
6. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
7. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
8. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
9. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
10. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
11. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
12. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
13. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
14. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
15. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
16. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
17. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
18. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
19. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
20. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
21. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
22. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
23. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
24. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
25. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
26. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
27. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
28. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
29. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
30. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
31. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
32. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
33. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
34. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
35. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
36. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
37. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
38. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
39. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
40. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
41. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
42. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
43. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
44. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
45. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
46. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
47. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
48. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
49. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
50. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
51. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
52. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
53. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
54. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
55. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
56. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
57. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
58. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
59. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
60. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
61. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
62. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
63. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
64. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
65. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
66. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
67. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
68. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
69. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
70. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
71. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
72. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
73. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
74. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
75. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
76. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
77. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
78. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
79. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
80. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
81. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
82. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
83. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
84. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
85. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
86. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
87. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
88. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
89. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
90. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
91. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
92. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
93. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
94. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
95. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
96. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
97. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
98. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
99. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.
100. Volkswagen Group, Volkswagen AG, Wolfsburg, Germany, 1988, p. 101.

END OF AN ERA



- The new Typ 962/96 had a shortened rear overhang with a two-element gearbox mounted rear wing and an elongated nose section with a narrower, squared leading edge and narrower throat leading to the *Singer-delta*, although Speedline was one of Porsche's long-term technical partners, the car sat on BBS wheels for these media presentation shots. Michelin now replaced Goodyear as tyre supplier. Unternehmensarchiv Porsche AG

these developments in the final year of the existing technical regulations remained to be seen, but the good news was that Porsche was back with a vengeance.

For Reinhold Jost, running the works Porsches was a big deal. From now on he would concentrate on the WS-PC and Le Mans, plus the IMSA classics at Daytona and Sebring, excluding guest appearances in the Intercontinental GT Sprint or other IMSA events. The 1990 season would be the last busy in the history of Jost Racing but the one with the most riding on it. The main reason for Porsche's *into-fair* was Dr Ber's vision for the company's future in sports car racing. "We owe it to our Group C customers to offer them a competitive automobile, which is why I have initiated the further development of [the 962C], to allow them, whether with big or small budgets, to be competitive against the giants. That is our long-term strategy, so therefore we will, when the 3.5-litre era begins, offer a Group C car with the 3.5-litre engine [that Porsche was building for F1]. We are, however, quite keen that this doesn't happen yet in 1991, but rather later. Even if our Group C car would be ready for the 1991 season, we would have maybe one or two cars, but never that many to supply one, two or more customer teams. That's why I have asked the FIA to allow our current cars to run in the championship for one more year!" Not only had Porsche returned to sports car racing but its one full swoop had also committed to the next-generation sports cars and to the Typ 962C's successor.

On the driving side, Porsche announced some strong and not unexpected names. While Bob Wollek and Frank Jelinski would share the lead #7 car, the likes of Hans-Joachim Stuck, Henri Pescarolo, Derek Bell and others would take turns in the #8 car alongside Dr Jonathan Palmer, MD, who would be making his works Porsche debut. Since his last WS-PC appearance, at Spa with Richard Lloyd Racing in 1987, Palmer had been preventing in F1 but his prospects there had faded out after six seasons that had yielded only eight point-scoring finishes with underfunded teams like Zakopand and Tyrrell. So sports car racing was the next best thing for the good doctor and a works Porsche seat was a great opportunity.

Preliminary testing had already started in earnest at Paul Ricard in November/December 1989. This included the first work with new Michelin tyres, involving a comparison between Porsche's last available works chassis, 962 009, and Jost's Typ 962/88, chassis 962 145. Poor weather restricted activity at the first four-day session to the short 3.3km (2.1-mile) layout, with no running at all on the second day when the weather worsened. The drivers involved were Wollek and Stuck, the latter for only the last two days.

Chassis 962 009 had spent half a season with Jim Budy Racing — Porsche's favoured American partner following the demise of Halber Racing — as the team's back-up car and sometimes second race car. After the Budy team's victory in the 1989 Daytona 24 Hours with its all-cooled 962 108 in Miller High Life colours, the factory had sent over 962 009, Stuck's ex-Supercup car, which soon received the Roman Shobkolovskiy-developed bodywork, Gert Albrechts turbochargers and other local specialities, but all those were gone by the time the

car returned to factory duty, presented in plain white and in 1988 Superspec trim.

On the first day, Wollek set some baseline figures with both cars, using Goodyear tyres (for the first time on 962 009). Front tyres were of 24.5-12.5x17 size in a 222 compound fitted to 13x17in BBS rims, with rear tyres of 27.5-14.4x17 in a 430 compound and 14.25x17 Speedline wheels. Wollek found that 962 009 understeered less, the reason being that the front-mounted oil coolers of Jost's 962 145 added 1% to its front-end weight. The gearbox-mounted rear wing of 962 145 seemed to have no influence on the understeer. Wollek did note, however, that 962 145 had better traction through the track's reversion sections, but the 'spiral nature' of its aerodynamics — elongated nose section, short rear overhang and detached rear wing — showed on the straight, where 962 009 revved at 8.339rpm compared with 7.950rpm for the 962/88. This translated into a slightly better lap time for 962 145, 1m 28.78s compared with 1m 29.14s for 962 009, but with much higher fuel consumption of 1.398/lap or 42.121L/100km (6.760mpg) against 1.271/lap or 38.484L/100km (7.340mpg). The 962/88 was thus 0.41% faster but used 8.63% more fuel.

On the third day, Stuck tried chassis 962 009 with two different front tyre sizes in a 240 compound, each time with 27.5-14.25x17 rear tyres in a 430 compound on Speedlines. The first size, 24.5-12.5x17, yielded an average lap time of 1m 9.74s and average fuel consumption of 1.748L/lap or 52.569L/100km (5.334mpg). The second size, 24.5-13x17, gave an average lap time of 1m 9.93s and fuel consumption of 1.740L/lap or 52.727L/100km (5.358mpg). Stuck reported no major differences in handling although he did feel that the car could be driven more precisely with the second set of front tyres. At the end of the day, the Typ 935/83 engine suffered a burned piston and had to be replaced.



End of an era 617

Es gibt in der Geschichte des Motorsports keinen Rennwagen wie den 956 und den 962, der über ein Jahrzehnt hinweg derart dominant auftrat – und um nur ein Beispiel zu nennen – von 1982 bis 1987 sechsmal in Folge die 24 Stunden von Le Mans gewann, um dann 1994 diesen Klassiker noch einmal zu gewinnen. In den acht Jahren 1984 bis 1991 wurden rund 54 Siege und zahlreiche Meisterschaften eingefahren. Damit gilt der 962 als der wohl erfolgreichste Rennsportwagen, obwohl sich das Porsche-Werk zugunsten der Kunden vom Sport zurückzog. Erst Ende der 1980er Jahre wurde zwar die Dominanz des 962 von den Werksteams von Mercedes, Jaguar, Nissan und Toyota gebrochen, dennoch war der 962 noch immer zahlreich im Einsatz.

Derek Bell schreibt in seinem Vorwort: „Der 962 war der beste Rennwagen meiner Karriere – und das lag daran, dass er einerseits ein schlicht gebauter Rennwagen war, der auf jegliche technischen Besonderheiten verzichtete, was jedoch andererseits dazu führte, dass er auf Antrieb perfekt war. That was all it was, a simple car, yet perfect. Er war in jeder Hinsicht benutzerfreundlich und man konnte in ihm stundenlang fahren und danach entspannt aussteigen“.

Man kann nur vermuten, wie viele Monate und Jahre Serge Vanbockcryck damit verbracht, diese perfekte Dokumentation des Porsche 962 zu recherchieren, zu ordnen, Archive zu besuchen, Gespräche zu führen und die 1.400 Seiten derart perfekt mit der Geschichte eines jeden gebauten 962 aufzuzeichnen. Dass das eine 20jährige Sisyphus-Arbeit war, ist klar – das Ergebnis erstaut bei jedem Durchblättern aufs Neue und man wird wahrscheinlich auch Jahre nach dem Erwerb noch neue Informationen und weitere Bilder entdecken. Kurz gesagt, wenn die 962 Exemplare des zugegebenermaßen teuren Werks verkauft sind, werden sie bei Auktionen hohe Preise erzielen. Zu dieser „Basisausgabe“ zum Preis von £ 850 gibt es noch eine auf 25 Exemplare limitierte „Collector`s Edition“ für £ 1.750 und eine „Owner`s Edition“ (19 Exemplare) für £ 3.000 – sie wird wahrscheinlich zuerst vergriffen sein. Eine phantastische Fleißarbeit und ein Werk für die Ewigkeit.

Serge Vanbockcryck, Ultimate Works Porsche 962 – The Definitive History, Porter Press International, Collector`s Edition £ 850.00 GBP. ISBN 978-1-907085-92-5

962 009 through 962 015 concern the Le Mans version of the 962C.

Ultimate Works Porsche 962 616

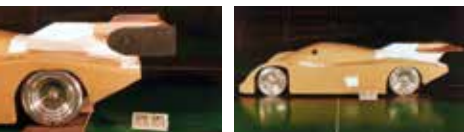
THE BEST FOR BOTH WORLDS



- Some of the data sheets of the first wind tunnel tests of the Porsche 962C. In this case model 62A. In total, Singer tested 61 variations over three days. Tests 62A-009 through 62A-015 concern the Le Mans version of the 962C. Unternehmensarchiv Porsche AG



- Once the Le Mans low downforce tests over, Singer looked at a quite dramatic interpretation of the rear wing. On model 62A-022 he removed the rear wing endplates, which traditionally helped support the wing, and instead installed a dorsal fin with a cropped delta-shaped wing. Unternehmensarchiv Porsche AG



- On variation 62A-024 Singer added prominent endplates to the delta wing for additional stability. Unternehmensarchiv Porsche AG

- For model 62A-024 Singer went even further in configuring the shape of the rear wing. The delta shape is now almost completely triangular with the leading-edge ending in an extremely narrow chord at the wing tips. Unternehmensarchiv Porsche AG



- In sports cars, the Sauber-Coworth SHS C6 had been the first to explore the centrally mounted, delta-shaped rear wing with the advent of Group C in 1982. This car's aerodynamics had been developed by Mercedes-Benz engineers but the lack of a decent engine meant the concept could never be fully exploited. The Sauber also featured an adjustable winged extension to the engine deck, something Norbert Singer had also looked at on both the 956 and the 962C. Mickelson

comparison needed 1,112.17kgf of downforce for 342.29kgf of drag, but yielding a comparable L/D ratio of 3.249:1 and an aero balance of 42.92% front.

The following five variations, 62A-011 through 62A-015, featured opened undertray venting slots to extract heat air, a 4mm Gurney or a less concave nose section, but all were detrimental to drag figures and only one 62A-014 yielded better downforce figures. After just seven variations, Singer was apparently satisfied with the outcome of the low-downforce tests, or at least realised that there was little he could do for now to improve on the aero balance if he stuck to the 956 tail section. He also had the wind tunnel for only three days and a whole series of tests still to run.

For the next six tests, 62A-016 through 62A-021, Singer adapted the tail section to mimic the 956 version. I.e. 60mm shorter than the adapted IMSA tail section, with a straight trailing edge, regular rear wing and 9cm Gurney. With the 355x110mm wing set at a 9° angle and the trailing edge now sitting 209mm from the floor, test 62A-016 produced 1,650.15kgf of downforce for 450.71kgf of drag, or an L/D of 3.661:1 with a front aero balance of 32.66%. This was substantially better than what had been achieved with the initial IMSA tail and was actually the way forward as far as the high-downforce version was concerned.

The next series of tests showed that Singer was quite literally a rocket scientist. Variant 62A-022 veered away from the beaten path and saw the high-downforce 962C devoid of the classic integral endplates and rear-wing tail section, and instead equipped with a prominent dorsal fin with clipped triangular wings on either side, together forming a cropped delta.

Given Singer's specific academic background in rocket science, one can see why he wanted to explore the delta route for the 962C, possibly so as if he could translate the delta wing vortex lift theory into vortex downforce performance for the racing car. Or maybe he just wanted to satisfy his curiosity, as two years earlier the Sauber SHS C6 had found a similar treatment to rear aerodynamics, then developed by engineers from Mercedes-Benz. In the case season the Sauber was used as a works car — and the following season as a Sauber by Brno Motorsport — it never manifested any major aerodynamic vices, but no specific

Delta wings

Delta wings or winglets had been tried and tested as stabilising elements for primitive rockets as early as the 16th century by Conrad Haas, an Austrian military engineer. Centuries later, in the early days of flight, many pioneering aviators, too, researched the use of triangular wings, but it was not until Alexander Lippisch, after years of trial and error, finally built and flew the tailless Lippisch Delta I glider in 1931 that the concept of the delta wing was proven. Lippisch also coined the name 'delta', after the shape of the uppercase letter in the Greek alphabet.

In aviation the advantages of a delta wing over a conventional wing, other than not needing a tail, are mainly found in supersonic flight. This is why almost all modern-day jet fighters have such wings (sometimes of the variable 'wing wing type') but no airframes, with the exception of Concorde.

Other advantages are that the large root chord allows for a thicker wing cap, which in turn reduces the relative thickness of the wing but also enables the tail fins within the wings to be larger. More importantly, highly swept aeroplane wings, like the delta wing, produce lift (called 'vortex lift' — at a high angle of attack. Also, in the case of delta wings the leading-edge separation vortex phenomenon does not destroy lift as it would with conventional low sweep wings but instead forms two vortices that are almost parallel to the wing's leading edges. The downside of a delta wing is that it produces more drag than a conventional wing and therefore has a worse lift-to-drag (L/D) ratio.

- In 1931, German aviation pioneer Alexander Lippisch was the first to actually design, build and fly a delta-winged aeroplane, in this case the Lippisch Delta I glider. A decade later, Lippisch worked on various glider models for Nazi Germany, including the P.13a ramjet fighter, an early wind-tunnel model of which was holding her. It was never built. Gerd Hoyer/Thomas D. McKay/The JFK Review Collection

advantages either. However, the standard Ford Coworth engine, and later turbocharged BMW engines used by Brno, were never of such consistent reliability that the engineers could concentrate on further developing the aero concept, so the true potential of the car may not have been evident.

On model 62A-022, the vertical fin measured 250mm from the tail's trailing edge forward and was as high as the cockpit, which, under the regulations, was the maximum permissible height of any aerodynamic appendage. The dorsal fin was triangular in cross section and, at its base, where it met the trailing edge of the tail section, was as wide as the gearbox casing. The trailing edge of the dorsal fin was open, although this is not mentioned in the wind-tunnel report, it seems



• **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**



STUTTGART KÖLN MÜNCHEN BERLIN RÜSSELSHEIM HERTEN METZINGEN MALLORCA ZÜRICH



DEUVET Kolumne

Der DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. antwortet auf die Rüge des Bundesrechnungshofs zur Einheitssteuer für Oldtimer mit H-Zulassung und wünscht sich eine sachlichere Argumentation

Der Bundesrechnungshof rügt in schöner Regelmäßigkeit öffentliche Ausgaben der diversen Ministerien, Parlamente und anderer Körperschaften, häufig sehr berechtigt, meist ohne größere Konsequenzen auf das Verhalten der Betroffenen.

Immer wieder kommen dann in den Berichten auch eher unbedeutendere Problemfelder an die Reihe. In diesem Frühjahr nun die Einheitssteuer für Oldtimer mit H-Zulassung. Es wird von 400.000 Fahrzeugen berichtet, diese Zahlen sind für den DEUVET aus der Statistik des Kraftfahrtbundesamts allerdings nicht nachvollziehbar.

Aber der vermeintliche steuerliche Vorteil der H-Zulassung muß sachlicher betrachtet werden. Bei einer durchschnittlichen Fahrleistung von rund 1.100 Kilometern im Jahr zahlt der Oldtimereigner mit seiner Einheitssteuer von 191,73 Euro für jeden Kilometer auf deutschen Straßen 17,4 Cent und damit 17 mal soviel „Straßenbenutzungsgebühr“ wie bei einem normalen PKW, der bei rund 13.300 Kilometern im Jahr und durchschnittlicher Kfz-Steuer von 143 Euro nur 1,07 Cent pro Kilometer kostet. Fahrer doppelt so schwerer E-Autos zahlen sogar überhaupt keine Steuer, ihre Wagen belasten aber die Infrastruktur durch ihr Gewicht um so mehr. Für den Bau und die Erhaltung der Straßen ist die Kfz-Steuer ja eigentlich gedacht.



Bei den Baujahren ab 1988 kommen zunehmend Fahrzeuge ins Alter über 30 Jahre, die bereits mit Katalysatoren ausgestattet sind und sehr häufig mit H-Kennzeichen mehr Steuern zahlen müssen als bei normaler Zulassung. Selbst das Argument der Benutzung der Feinstaubzonen entfällt mehr und mehr, weil Städte und Regionen diese Plakettenpflicht wieder aufheben.

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

TOUR LAUREUS SPORT FOR GOOD 2023: „EVERYONE WINS“ IM AMERON NEUSCHWANSTEIN ALPSEE RESORT & SPA

TOUR LAUREUS SPORT FOR GOOD 2023: „EVERYONE WINS“ AT THE AMERON NEUSCHWANSTEIN ALPSEE RESORT & SPA

Die Motorworld Group ist Country Patron der
Laureus Sport for Good Foundation Germa-
ny.



Die Tour Laureus Sport for Good geht in die vierte Runde! Vom 30. Juni bis 02. Juli 2023 machen sich etwa 50 Hobby-Rennradfahrerinnen und Rennradfahrer, die Ski-Legende Franz Klammer sowie der Weltklasse-Sprinter Rick Zabel auf, um rund achtzig Kilometer für den guten Zweck zu radeln. Das Motto lautet: „Everyone Wins“. Start und Ziel liegen am Fuße von Schloss Neuschwanstein in Schwangau am Alpsee. Die Teilnehmenden erwarten ein Wochenende voller sportlicher Aktivitäten und kulinarischer Genüsse im malerischen Ambiente des AMERON Neuschwanstein Alpsee Resort & Spa.

Am Freitagabend kommen alle Teilnehmenden bei einem Get-together zusammen, um sich auf ein sportliches Wochenende einzustimmen. Am Samstag geht es nach einem stärken- den Frühstück auf die Route, die durch die malerische Umgebung von Schloss Neuschwan- stein führt. Die Rennrad-Tour am Samstag wird von einer „Rider's Night“ abgeschlossen, die im Zeichen der gemeinnützigen Arbeit von Laureus Sport for Good steht. Hier bietet sich die Möglichkeit, sich in einem exklusiven Teilnehmer*innenkreis in entspannter Atmo- sphäre kennenzulernen und auszutauschen. Mit dabei ist auch das UCI Continental Team Maloja Pushbikers, das sich um erstklassiges Material für Teilnehmende kümmert, die ein Leihrad benötigen.

[HIER geht's zur Anmeldung der Tour Laureus Sport for Good 2023](#)

The Laureus Sport for Good Tour enters its fourth round! From 30 June to 2 July 2023, around 50 amateur racing cyclists, skiing legend Franz Klammer and world-class sprinter Rick Zabel will set out to cycle about eighty kilometres for a good cause. The motto: „Everyone Wins“. The tour starts and finishes at the foot of Neuschwanstein Castle in Schwangau am Alpsee. Participants can look forward to a weekend full of sporting activities and culinary delights in the picturesque ambience of the AMERON Neuschwanstein Alpsee Resort & Spa.

On the Friday evening, everyone meets up at a get-together to set the mood for a sporty wee- kend. On the Saturday, after a fortifying breakfast, the riders set off on the route that leads through the scenic area surrounding Neuschwanstein Castle. The road bike tour on Saturday will be concluded by a „Rider's Night“, which is dedicated to the charitable work of Laureus Sport for Good. This is an opportunity for an exclusive group of participants to get to know one another and share experiences and stories in a relaxed atmosphere. The UCI Continental Team Maloja Pushbikers will also be on hand to provide first-class equipment for anyone who needs to rent a bike.

[Click HERE to register for the Tour Laureus Sport for Good 2023](#)



„Everyone Wins“ ist ein Kernprinzip von Laureus Sport for Good und steht für die Idee, dass Sport nicht nur Sieger*innen und Verlierer*innen schafft, sondern dass alle Beteiligten etwas gewinnen können. Es bedeutet, dass jeder, der am Sport beteiligt ist, unabhängig von seinen individuellen Fähigkeiten oder der Leistung, die sie oder er erbringt, von den positiven Auswirkungen des Sports profitiert. Laureus Sport for Good nutzt den Sport als Werkzeug, um körperliche und geistige Gesundheit, Selbstbewusstsein, soziale Kompetenzen und Bildungschancen von Kindern und Jugendlichen zu stärken. „Everyone Wins“ meint nicht, der oder die Beste zu sein, sondern, Spaß zu haben, zu lernen und zu wachsen - unabhängig vom individuellen Hintergrund und den persönlichen Voraussetzungen.

Werden Sie Teil der Tour Laureus Sport for Good 2023 und unterstützen Sie gemeinsam mit uns benachteiligte Kinder und Jugendliche durch Sportprojekte in Deutschland und Österreich.

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.

„Everyone Wins“ is a core principle of Laureus Sport for Good, and stands for the idea that sport does not only create winners and losers, but that everyone can win something. It means that every person who takes part in sporting activities benefits from their positive effects, regardless of their individual abilities or the performance they achieve. Laureus Sport for Good uses sport as an instrument to fortify the physical and mental health, self-confidence, social skills and educational opportunities of children and adolescents. „Everyone Wins“ is not about being the best, but about having fun, learning and growing - irrespective of anyone's background and personal preconditions. Become part of the Tour Laureus Sport for Good 2023 and join us in supporting disadvantaged children and adolescents through sports projects in Germany and Austria.

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 2023

Mai

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
19. - 21.05.2023	C-Arts 2023, Classic Cars meet art	ASAS Neuwied, Es Rasselsteinhalle
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

MOTORWORLD
MÜNCHEN

MOBILITYDays

3.- 6. SEPT 2023

PREMIERE
MOTORWORLD
MÜNCHEN

Cooperation Partner of the
» IAA MOBILITY 2023

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

HTTPS://EVENT.MOTORWORLD.DE/EVENTS/

114 Ausgabe 156 / 2023

Änderungen bleiben vorbehalten.

PREVIEW - MOTORWORLD-TERMINE 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
05. - 06.08.2023	Kaiserzeitausfahrt für Motorräder aus der Kaiserzeit einschl. BJ 1918	Haag/Amper, Freisinger Str. 1, Biergarten Schlossallee
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

Nov

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

Dez

07.12.2023	Motorworld RaceTALK	Motorworld Manufaktur Region Zürich
------------	---------------------	-------------------------------------

Änderungen bleiben vorbehalten.

Welcome to **MOTOR**WORLD - see you!

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

<https://motorworld.de>



STUTTGART

KÖLN

MÜNCHEN

BERLIN

RÜSSELSHEIM

HERTEN

METZINGEN

LUXEMBOURG

ZÜRICH

MALLORCA

