

IMMOBILIEN 2023 AWARD

Metropolregion
Stuttgart



HISTORY SPEED LIFESTYLE

MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG



6

70Y Jensen 541
Gentlemen´s
Understatement

58

120 Jahre Buick

68

Ferrari 499P

50

RM-Sotheby´s
Auktion in München

26

Ringbrothers
"Tusk"

18

Concorso D´Eleganza
Varignana

INHALT / CONTENT

34. **MOTORWORLD KÖLN /
RHEINLAND
POLIERMEISTERSCHAFT**

75. **JÜRGEN LEWANDOWSKI´S
BÜCHERECKE**

46. **MOTORWORLD VILLAGE
METZINGEN
IMMOBILIEN AWARD**

23. **MOTORWORLD VILLAGE METZINGEN
IMMOBILIENAWARD DER
METROPOLREGION STUTTGART**



Vor 30 Jahren sicherte sich das Team von Roock Racing den Sieg über das renommierte 24 h Rennen von Spa-Francorchamps in Belgien. Es war einer der ersten von Porsche Motorsport werksseitig unterstützten Einsätze mit dem damals aktuellen Porsche 964 RSR 3.8 GT-Boliden!

Passend zum 30 jährigen Jubiläum des ersten 24h Sieges wird eine limitierte Auflage gebaut und als Basisfahrzeug für diese dient der Porsche 992 Carrera GTS.

30 years ago, the Roock Racing team secured victory in the race-renowned 24-hour race at Spa-Francorchamps in Belgium, one of the first factory-supported entries by Porsche Motorsport with the then current Porsche 964 RSR 3.8 GT racing car!

To mark the 30th anniversary of the first 24-hour victory, a limited edition is being built based on the Porsche 992 Carrera GTS.

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, Felix Oberle

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: 35.000
ISSN 2198-3291

Alle Inhalte dieses digitalen E-Magazins unterliegen dem Copyright der MOTORWORLD Trademark Managment AG & CMG München 2023. Jegliche Formen der Vervielfältigung , 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

EDITORIAL ENQUIRIES

Für Anzeigen | For advertising

Bulletin@motorworld-bulletin.de

JENSEN MODEL 541

GENTLEMAN'S UNDERSTATEMENT

1953 stellte Jensen Motors, das Unternehmen der Brüder Alan und Richard Jensen aus West Bromwich, auf der Earls Court Motor Show in London den Jensen 541 vor.

Jensen Motors setzte auf wegweisende Leichtbauweise. Bereits das Vorgängermodell, der Jensen Interceptor, hatte eine Leichtmetallkarosserie.

In 1953, Jensen Motors, the company of brothers Alan and Richard Jensen from West Bromwich, presented the Jensen 541 at the Earls Court Motor Show in London. Jensen Motors focussed on pioneering lightweight construction. The predecessor model, the Jensen Interceptor, already had a light metal body.





Wie der Jensen Interceptor von 1950 wurde auch die neue Baureihe 541 von einem 6-Zylinder Austin-Motor mit 3993 ccm Hubraum angetrieben.

Revolutionär am Jensen 541 war jedoch, dass die Karosserie zum ersten Mal komplett aus Fiberglas gefertigt wurde. Mit Ausnahme der Türen, die aus Aluminium gefertigt waren. Mit einem Gesamtgewicht von 1220 kg war der Jensen 541 ein Leichtgewicht.

Die ersten Modelle der Baureihe 541 zeichneten sich besonders durch die verstellbare Kühlerklappe aus. Erst bei dem 1960 vorgestellten Jensen 541 S wurde diese Kühlerklappe durch einen konventionellen Kühler ersetzt. Außerdem wurde die Karosserie um ca. 10 cm verbreitert und etwas höher gebaut, wodurch der Wagen an Raumkomfort gewann.



Like the Jensen Interceptor from 1950, the new 541 series was also powered by a 6-cylinder Austin engine with a capacity of 3993 cc.

What was revolutionary about the Jensen 541, however, was that the body was made entirely of fibreglass for the first time. With the exception of the doors, which were made of aluminium. With a total weight of 1220 kg, the Jensen 541 was a lightweight.

The first models of the 541 series were characterised in particular by the adjustable radiator flap. It was not until the Jensen 541 S was launched in 1960 that this radiator flap was replaced by a conventional radiator. In addition, the body was widened by approx. 10 cm and built slightly higher, making the car more spacious.

Eine Schublade im Armaturenbrett enthält alle notwendigen Instrumente. Ein kleiner Kristallschalter dient zum Einschalten des Rückfahrlichts. Der Hebel rechts vom Lenkrad diente als Blinker, der Hebel links vom Lenkrad war für den Overdrive, der im 4.

Auch technisch war der 541 S fortschrittlich. In den 60er Jahren wünschten sich die Käufer leistungsstarker Fahrzeuge viel Komfort - und damit auch Automatikgetriebe. Dem trug man Rechnung und integrierte in die neue S-Version eine Rolls-Royce 4-Gang-Vollautomatik. Vom 541S wurden nur 127 Exemplare in der Automatikversion gebaut und nur 22 Jensen 541S wurden mit einem 4-Gang-Schaltgetriebe von Moss ausgestattet.

A drawer in the dashboard contains all the necessary instruments. A small crystal switch is used to switch on the reversing lights. The lever to the right of the steering wheel served as an indicator, while the lever to the left of the steering wheel was for the overdrive, which was activated in 4th gear.

The 541 S was also technically advanced. In the 1960s, buyers of high-performance vehicles wanted a high level of comfort - and therefore also automatic transmissions. This was taken into account and a Rolls-Royce 4-speed fully automatic transmission was integrated into the new S version. Only 127 examples of the 541S were built in the automatic version and only 22 Jensen 541S were equipped with a 4-speed manual gearbox from Moss.





Der 130 PS starke 4 Liter 6 Zylinder Austin DS5 Motor mit 111 mm Hub bringt den Jensen 541 S im Overdrive auf knapp 200 km/h. 3 SU Vergaser sorgen für die Gemischaufbereitung.

Die Produktion der 541er Serie endete 1961. 1962 brachte Jensen Motors den Jensen C-V8 auf den Markt.

The 130 hp 4 litre 6 cylinder Austin DS5 engine with 111 mm stroke takes the Jensen 541 S to almost 200 km/h in overdrive. 3 SU carburettors take care of the mixture preparation.

Production of the 541 series ended in 1961. In 1962, Jensen Motors launched the Jensen C-V8 on the market.

MOTORWORLD
SHOP

-25%
BLACK WEEK
SPECIAL

**auf Motorworld-Bekleidung,
Accessoires & mehr
Im Online-Shop:
motorworld-shop.de
22. – 30.11.23**

WINTER- WORLD MOTOR- WORLD

Mit einem traditionellen Weihnachtsmarkt an der Motorworld München samt Schlittschuhbahn, Riesenrad, Wintervillage und „Flying Santa Claus“ bekommt die bayerische Metropole ein echtes Highlight: die Winterworld an der Motorworld startet am 17. November als Premiere und wird bis zum 26.12.23 besuchbar sein.

Schlittschuhlaufen, Eisstockschießen, traditionelle Buden-Spiele mit Winter-Ideen, ein Riesenrad mit Blick bis zu den Alpen, wenn das Wetter wie so oft Föhn bringt, sind einige der Attraktionen. Eine traditionelle Glühweinpyramide und die Feuerzangenbowle mit offener Feuerstelle zählen zu den weiteren stimmungsvollen Elementen. Das Highlight wird der Flying Santa Claus sein, der über das Winter Village und die sechs buchbaren kuschelig warmen Chalets, in denen Spezialitäten serviert werden, „fliegen“ wird.

With the traditional Christmas market at Motorworld München, complete with an skating rink, Ferris wheel, winter village and a „Flying Santa Claus“, the Bavarian metropolis is getting a real highlight: Winterworld at Motorworld will be opening for the very first time on 17 November and can be visited through until 26.12.23.

Ice skating, curling, traditional stall games (with winter ideas), a Ferris wheel offering views to as far as the Alps (when the weather brings foehn winds as it often does) are just some of the attractions. Other atmospheric elements include a traditional mulled wine pyramid and the „Feuerzangenbowle“ with a fire pit. The highlight will be the Flying Santa Claus, who will „fly“ over the Winter Village with its six bookable cosy, warm chalets serving specialities.





Klassischer Glühwein, Feuerzangenbowle, Eierlikör, warme Cocktails, heiße Schokolade oder Kinderpunsch – die heißen Getränke werden stilvoll in einem eigens dafür entworfenen Henkelglas kredenzt. Wer es deftig mag, kommt bei Pommes, Bratwurst, BBQ, Spätzle-Spezialitäten, Schupfnudeln und Co. auf seine Kosten; für alle „Süßen“ gibt’s unter anderem Crêpes, Langos, gebrannte Mandeln, Lebkuchen und Schokofrüchte. Realisiert wird die Winterworld Motorworld in Kooperation mit Charles Blume Events.

Natürlich ist die Motorworld München in der historischen ehemaligen Eisenbahnausbesserungshalle auch an diesen Tagen kostenfrei besuchbar und der Spaziergang durch die atemberaubende Ausstellungs- & Eventhalle ist gerade wenn die Beleuchtung an ist, ein ganz besonderes Erlebnis.

Traditional mulled wine, seasonal punch, eggnog, warm cocktails, hot chocolate or children's punch – the hot drinks are served in style in specially designed handled glasses. Visitors who enjoy hearty food will get their money's worth with chips, grilled sausage, a barbeque, spaetzle specialties, 'Schupfnudeln' and so on, while those with a sweet tooth can look forward to treats such as crêpes, 'langos', roasted almonds, gingerbread and chocolate fruits. Winterworld Motorworld is being organised in cooperation with Charles Blume Events.

It goes without saying that Motorworld München and the historic former railway repair hall can also be visited free of charge during the Winterworld, and walking around the breathtaking exhibition and event hall is a truly special experience, especially when the lights are on.

Weitere Informationen: / Further information:
motorworld.de/winterworld

WINTERWORLD MOTORWORLD
 DRIVING HOME FOR CHRISTMAS

Riesenrad • Flying Santa Claus • Schlittschuhbahn • Eisstockschiessen
 nostalgisches Kinderkarussell • Wintervillage mit Feuerzangenbowle
 Glühwein • Feuerstelle & beheizten Chalets

WINTERWORLD AN DER MOTORWORLD
17. NOV - 26. DEZ 2023
 MO-DO 12-22 UHR FR-SA 12-23 UHR SO 11-21.30 UHR
 MOTORWORLD MÜNCHEN • AM AUSBESSERUNGSWERK 8 • 80939 MÜNCHEN

CONCORSO D'ELEGANZA VARIGNANA

Ein Alfa Romeo 6C 2500 S Berlinetta Touring aus dem Jahr 1939, der Corrado und Elena Lopresto gehört, wurde beim ersten Concorso d'Eleganza Varignana 1705 in Bologna, Italien, mit dem prestigeträchtigen Preis "Best of Show" ausgezeichnet. Die Veranstaltung war der erste Automobilwettbewerb im italienischen Motor Valley und feierte das 300-jährige Jubiläum von Corrado Lopresto.

Eine Jury aus Automobilexperten, darunter der Juryvorsitzende Stefano Pasini, renommierter Autor von über 30 Automobilbüchern, Eng. Lorenzo Ramaciotti, ehemaliger Designchef von Pininfarina und Präsident des Villa d'Este Elegance Wettbewerbs, sowie Dr. Gianni Mercatali und Dr. Alessandra Giorgetti, angesehene Persönlichkeiten in internationalen Automobiljürys, wählten nach reiflicher Überlegung die Gewinner in verschiedenen Kategorien aus.

A 1939 Alfa Romeo 6C 2500 S Berlinetta Touring, owned by Corrado and Elena Lopresto, earned the prestigious 'Best of Show' award at the inaugural Concorso d'Eleganza Varignana 1705 event in Bologna, Italy. This event marked the first car competition in the Italian Motor Valley and celebrated Corrado Lopresto's 300th prize as a collector.

A panel of automotive experts, including President of the Jury Stefano Pasini, renowned author of over 30 automotive books, Eng. Lorenzo Ramaciotti, former head of Pininfarina design and President of the Villa d'Este Elegance Competition, along with Dr. Gianni Mercatali and Dr. Alessandra Giorgetti, esteemed figures in global automotive juries, carefully deliberated to select the winners in various categories.





FOTO LINKS:
IMAGE LEFT

Corrado Lopresto mit dem Siegfahrzeug, dem Alfa Romeo 6C 2500 S

Corrado Lopresto with the winning
Alfa Romeo 6C 2500 S



Der Alfa Romeo 6C 2500 S Berlinetta Touring, Baujahr 1939, wurde für sein außergewöhnliches Design, seine reiche Geschichte und die sorgfältige Restaurierung ausgezeichnet, bei der das Fahrzeug in einem tadellosen Zustand mit originalen Zulassungspapieren und Nummernschildern erhalten wurde. Der Wagen stellte 23 weitere ausgestellte Fahrzeuge in den Schatten, die alle eine einzigartige Geschichte und ein außergewöhnliches Design aufweisen.

Den krönenden Abschluss bildete ein exklusives Abendessen im Palazzo Bentivoglio. Corrado Lopresto brachte seine Freude zum Ausdruck: "Best in Show zu gewinnen ist der Traum eines jeden. Ich bin hocherfreut, an der 'Nummer Null' einer Veranstaltung teilgenommen zu haben, von der ich hoffe, dass sie zu einem Markenzeichen für die internationale Wettbewerbssaison der Eleganz wird".

Der Alfa Romeo 6C 2500 S Berlinetta Touring belegte ebenfalls den ersten Platz in der Kategorie "Pre-war Elegance". Ein weiterer bemerkenswerter Sieger war der Alfa Romeo 6C 1750 SS von 1929, der von Luca Patron gefahren wurde und in der Kategorie "Heroic Races" triumphierte. Es wird vermutet, dass dieser Wagen einer der letzten vier Alfa Romeos ist, die vom englischen Karosseriebauer James Young gebaut wurden.



The 1939 Alfa Romeo 6C 2500 S Berlinetta Touring was singled out for its exceptional design, rich history, and meticulous restoration, preserving the car in pristine condition with its original registration document and license plate. The car outshone 23 other vehicles on display, all of which had unique histories and extraordinary designs.

The crowning moment occurred during an exclusive dinner at Palazzo Bentivoglio. Corrado Lopresto expressed his joy, saying, "Winning Best in Show is everyone's dream. I am delighted to have participated in the 'number zero' edition of an event that I hope will become a hallmark in the international elegance competition season."

The Alfa Romeo 6C 2500 S Berlinetta Touring also claimed the top spot in the "Pre-war Elegance" class. Another notable winner was the 1929 Alfa Romeo 6C 1750 SS, driven by Luca Patron, which triumphed in the "Heroic Races" category. This car is believed to be one of the last four Alfa Romeos crafted by English coachbuilder James Young.



In der Kategorie "Italian Fine Gems" stand ein wunderschöner FIAT 1100 E Vistotal von Silvia Nicolis aus dem Jahr 1950 im Rampenlicht, der für seine raffinierten Details bekannt ist, darunter ein durchsichtiges Plexiglaslenkrad und die "Vistotal"-Panoramascheibe im Stil der 1930er Jahre.

Die Trophäe "Sportwagen der großen Klasse" ging an den Ferrari 250 GT Lusso von Andrea Baroni aus dem Jahr 1963, der für seinen Charme und seine Eleganz bekannt ist.

In der Kategorie "Grit & Style" überzeugte der Lancia Aurelia B24 Spider von Gianmarco Rossi aus dem Jahr 1955, der mit einem seltenen Pininfarina-Hardtop und einer Resinflex-Innenausstattung ausgestattet ist.

Der BMW 3.0 CSL von Lorenzo Matteucci aus dem Jahr 1972 schließlich triumphierte in der Kategorie "Deutsche Ikonen". Er wurde als leistungsstarker Rennwagen ausgezeichnet, der tadellos erhalten und dank seiner einzigartigen Lackierung in Inka-Orange leicht zu erkennen ist.

Die von Leidenschaft, Perfektion und Besessenheit geprägte Veranstaltung fand das ganze Wochenende im Palazzo di Varignana statt. Der Präsident der Jury, Stefano Pasini, betonte: "Das Auto ist ein Ausdruck der Freiheit", in Anlehnung an die Worte von Enzo Ferrari.

In the "Italian Fine Gems" class, the spotlight was on a stunning 1950 FIAT 1100 E Vistotal by Silvia Nicolis, known for its intricate details, including a transparent plexiglass steering wheel and the "Vistotal" panoramic windshield, representing 1930s style.

The "Great Class Sports Car" trophy went to Andrea Baroni's 1963 Ferrari 250 GT Lusso, celebrated for its allure and elegance.

In the "Grit & Style" category, the 1955 Lancia Aurelia B24 Spider owned by Gianmarco Rossi stood out, featuring a rare Pininfarina hard top and Resinflex interior.

Lastly, Lorenzo Matteucci's 1972 BMW 3.0 CSL triumphed in the "German Icons" category, recognized as a potent racing car impeccably preserved and easily distinguishable due to its unique "inca orange" paint.

The event, characterized by passion, perfection, and obsessiveness, resonated throughout the weekend at Palazzo di Varignana. As President of the Jury Stefano Pasini emphasized, "The car is an expression of freedom," echoing the sentiments of Enzo Ferrari.

WELTWEIT SORGENFREI UNTERWEGS AUCH MIT IHREM OLDTIMER

AKTION
AvD HELP PLUS Familie
Pannenhilfe und
Krankenrücktransport
weltweit für nur

49,50 €*
statt ~~99,00 €*~~

* Bei Abschluss bis zum 31.12.2023 erhalten Sie 50% Sofortrabatt auf den ersten Jahresbeitrag bei voller Leistung und zahlen somit nur 49,50 €. Im zweiten Jahr zahlen Sie einen reduzierten Beitrag in Höhe von 99,00 €. Mindestvertragslaufzeit 2 Jahre. Ab dem dritten Mitgliedschaftsjahr zahlen Sie den jeweils regulären Mitgliedsbeitrag.

Automobilclub von Deutschland e.V. | 60525 Frankfurt am Main | www.avd.de

MOTORWORLD
MEMBERCARD



-50%
auf unsere

MOTORWORLD
MEMBERCARD

gültig für Neuanmeldungen
und das Jahr 2024

Aktion vom 22. – 30.11.23

Anzeige

DEUVET Kolumne



DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. startet auf seiner Beiratssitzung in Köln neue Initiativen in Richtung Politik und Öffentlichkeit

Wie in den vergangenen Jahren war die Michael Schumacher Lounge in der MOTORWORLD in Köln ein passender Ort für die diesjährige Beiratssitzung des DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. In diesen unruhigen Zeiten legte der Vorstand mit seinen Fachbeiräten die Themen für die Verbandsarbeit des kommenden Jahres fest.

Nach einzelnen Berichten der Beiräte wurden aktuelle Probleme aus allen Bereichen vorgestellt und Lösungsvorschläge erarbeitet, denn der DEUVET vertritt ja auch Zweiräder, Nutzfahrzeuge, Campingfahrzeuge und andere Bereiche der individuellen Mobilität. Sogar die vergleichsweise kleine Gruppe der schwimmfähigen Amphicars spürt zunehmend Hindernisse bei der Ausübung ihres Hobbys durch Verbote für Verbrennerantriebe auf öffentlichen Gewässern.

Daher wird einer der Hauptschwerpunkte der kommenden DEUVET Arbeit eine verstärkte Aktivität im politischen Bereich sein. Der gerade vorgestellte neue Beirat Politik Dr. Ekkehard Pott wird mit seiner aus über 30 Jahren gewonnenen Erfahrung in der Automobilindustrie hier neue Akzente setzen. Der DEUVET als unabhängiger Verband, der sich nur um die Belange der Old- und Youngtimerfreunde kümmert und daher



nicht auf andere Einflüsse Rücksicht nehmen muss, kann jederzeit schneller und zielgenauer argumentieren.

Neben den bereits im Jahr 2022 vorgestellten und sehr positiv bewerteten 12 DEUVET Thesenpapieren zur historischen Mobilität werden laufend einzelne Positionspapiere, Prognosen mit statistischen Entwicklungen und politische Forderungen erarbeitet und zeitnah der Öffentlichkeit vorgestellt.

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



RINGBROTHERS „TUSK“

Ringbrothers, der weltbekannte Custom Car Builder und Teilehersteller, hat seine neueste Custom-Kreation „TUSK“ vorgestellt, eine sorgfältige und gründliche Überarbeitung des legendären Dodge Charger von 1969. Der von Grund auf neu konstruierte TUSK ist ein kompromissloser Ausdruck des Originals mit umfangreichen Fertigungs- und Kohlefaserkomponenten in Kombination mit einem modernen Fahrgestell, einer Aufhängung und Mopars leistungsstärkstem Kistenmotor: dem 1.000 PS starken Hellephant.

Ringbrothers, the world-renowned custom car builder and parts manufacturer, has unveiled its latest custom creation, „TUSK,“ a meticulous and thorough remastering of the iconic 1969 Dodge Charger. Engineered from the wheels-up, TUSK is an uncompromised expression of the original with extensive fabrication and carbon-fiber components combined with a modern chassis, suspension and Mopar's most powerful crate engine: the 1,000 horsepower Hellephant.





Der auf nur 100 Exemplare limitierte, seltene und begehrte Hellephant dient als Soundtrack, Triebwerk und Inspiration für den Namen des Charger. Der 426ci (7,0 Liter) aufgeladene V8 liefert 950 ft-lbs Drehmoment an die Hinterräder über ein Bowler TREMEC T-56 Magnum Sechsgang-Schaltgetriebe und eine QA1 REV Series Custom Kohlefaser-Antriebswelle mit einer Strange Engineering Ford 9-Zoll-Hinterachse. Der Vollaluminium-Hemi ruht unter einer maßgeschneiderten zweiteiligen Kohlefaser-Haube mit aus dem Vollen gefrästen Haubengrill und ist zur besseren Gewichtsverteilung 2,5 Zoll weiter hinten an der maßgeschneiderten Firewall montiert.

Jedes Teil des TUSK wurde vom Ringbrothers-Team individuell angepasst. Die ikonische Frontpartie des Charger verfügt über eine einteilige, freiliegende Kohlenfaser-Einfassung mit einem einzelnen Stück aus gefrästem Chrom, das den "Blind-Eye"-Kühlergrill akzentuiert. Die Frontschürze und der Kinnspoiler sind Einzelstücke, die im Hause Ringbrothers entworfen wurden, und sowohl die vorderen als auch die hinteren Stoßstangen wurden verjüngt und verschmälert, um das imposante Design des Charger zu unterstreichen. Außerdem wurden die Lüftungsschlitze der Windschutzscheibe entfernt, die hinteren Viertelkappen neu geformt und verlängert, neue Türverkleidungen, verlängerte und abgesenkte Schwellerverkleidungen, eine einmalige Bauchwanne, eine niedrigere Heckschürze und ein speziell angefertigter Antriebstunnel und Boden.

Limited to just 100 units, the rare and coveted Hellephant serves as the soundtrack, powerplant and inspiration for the Charger's name. The 426ci (7.0-liter) supercharged V8 delivers 950 ft-lbs of torque to the rear wheels via a Bowler TREMEC T-56 Magnum six-speed manual and a QA1 REV Series custom carbon-fiber driveshaft with a Strange Engineering Ford 9-inch rear end. The all-aluminum Hemi rests below a custom two-piece carbon-fiber hood with billet machined hood scoop grilles and is mounted 2.5 inches further back against the custom-built firewall for better weight distribution.

Every piece of TUSK has been customized by the Ringbrothers team. The Charger's iconic front end features a one-piece exposed carbon-fiber surround with a single piece of billet machined chrome trim accentuating the "blind-eye" grille. The front valance and chin spoiler are one-off pieces designed in-house at Ringbrothers, and both the front and rear bumpers have been tucked and narrowed to further the Charger's imposing design. Other custom touches include the removal of the windshield cowl vents, reshaped and extended rear quarter end caps, new door skins, extended and lowered rocker panels, one-off belly pan, lower rear valance, and custom driveline tunnel and floors.



Die "Colaflaschen"-Karosserie des Charger ist die perfekte Leinwand, um die Grenzen dessen, was wir tun können, zu erweitern und unser hauseigenes Talent und unsere Fähigkeiten zu präsentieren", so Jim Ring, Miteigentümer von Ringbrothers. "Die Fertigstellung des TUSK hat mehr als 5.000 Stunden in Anspruch genommen und ist eine radikale Überarbeitung des klassischen Charger, die die Ästhetik einer Ikone des 20. Jahrhunderts mit der rigorosen Bauqualität und den charakteristischen Merkmalen verbindet, für die Ringbrothers bekannt geworden ist.

Das "Black to the Future" von BASF Glasurit akzentuiert die spitz zulaufenden Kotflügel und die muskulösen Proportionen des Charger, während die kontrastierenden Goldelemente einen zu Recht bedrohlichen Eindruck erwecken. Diese einschüchternde Ästhetik ist nicht nur rein optisch, denn die Vorderräder wurden um zwei Zoll nach vorne versetzt, um den Radstand zu verlängern und das Handling zu verbessern. Ein maßgeschneidertes Roadster Shop FAST TRACK-Fahrwerk stellt die dynamische Leistung in den Vordergrund. Der Charger ist an allen vier Ecken mit Fox RS SV-Gewindefahrwerken ausgestattet, die dank der Sechs-Kolben-Bremssättel von Baer Brakes Extreme 6S für ausreichend Bremskraft sorgen. Um die Ableitung der Bremswärme zu unterstützen, sind die vorderen Kotflügel mit gefrästen seitlichen Entlüftungsöffnungen aus Billet ausgestattet, und der Charger fährt auf Ringbrothers "TUSK" Edition HRE Felgen mit Michelin Pilot Sport 4S-Reifen.

"The Charger's 'coke-bottle' body is the perfect canvas to push the limits of what we can do and showcase our in-house talent and capabilities," said Ringbrothers co-owner Jim Ring. "TUSK took over 5,000 hours to complete and is a radical rethink of the classic Charger, marrying the aesthetics of a 20th-century icon with the rigorous build quality and signature touches Ringbrothers has become renowned for."

BASF Glasurit's "Black to the Future" accentuates the Charger's tapered fenders and muscular proportions while the contrasting gold elements give notice of a rightly menacing look. That intimidating aesthetic is not purely visual, as the front wheels have been brought forward two inches to extend the wheelbase and enhance handling. A custom Roadster Shop FAST TRACK chassis brings dynamic performance to the foreground. The Charger features Fox RS SV coilovers at all four corners with ample stopping power thanks to Baer Brakes Extreme 6S six-piston calipers. To aid in dissipating brake heat, the front fenders feature machined billet side vents, and the Charger rides on Ringbrothers "TUSK" Edition HRE Wheels wrapped in Michelin Pilot Sport 4S tires.



Der gleiche sorgfältige Ansatz erstreckt sich auch auf den Innenraum mit modernem Komfort und Annehmlichkeiten, einschließlich einer maßgeschneiderten Lederausstattung mit einer Kohlefaser-Konsole und, in echter Mopar-Manier, einem maßgeschneiderten "Pistolengriff"-Schalter aus Kohlefaser. Die maßgeschneiderte Innenausstattung wurde von Upholstery Unlimited angefertigt und ist mit einem Gentex-Rückspiegel, Dakota Digital-Anzeigen und einer Vintage Air Gen IV-Klimaautomatik ausgestattet.

"Leistung und Design haben diesen Bau geprägt. Es zeigt wirklich, was erreicht werden kann, wenn modernste Techniken mit akribischer Detailgenauigkeit und Fantasie zusammenarbeiten", fügte Mike Ring, Mitinhaber von Ringbrothers, hinzu. "Der Charger der zweiten Generation ist eines dieser Autos, die den Zenit des amerikanischen Muscle-Car-Stylings und der Leistung verkörpern, und das ist es, was wir mit diesem Bauwerk nachbilden wollten. Natürlich müssen wir unseren Partnern HRE Wheels, BASF, Miller Welding und anderen dafür danken, dass sie uns bei jedem Schritt des Weges unterstützt haben."

The same meticulous approach extends to the interior with modern comforts and conveniences, including a custom leather interior with a carbon-fiber console and, in true Mopar fashion, a custom carbon-fiber "pistol grip" shifter. The bespoke interior was tailored by Upholstery Unlimited and is appointed with a Gentex rearview mirror, Dakota Digital gauges and a Vintage Air Gen IV climate-control system.

"Performance and design shaped this build. It really shows what can be accomplished when cutting-edge techniques work in tandem with painstaking levels of detail and imagination," added Ringbrothers co-owner Mike Ring. "The second-gen Charger is one of those cars that's so iconic as the zenith of American muscle car styling and performance, and that's what we set out to replicate with this build. Of course, we must thank our partners HRE Wheels, BASF, Miller Welding and others for supporting us every step of the way."



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

QUARTETT-TRUMPF

präsentiert
von



SS JAGUAR 100

Der SS Jaguar 100, der von 1936 bis 1941 produziert wurde, bleibt ein verehrter Klassiker in den Annalen der britischen Automobilgeschichte. Der elegante Sportwagen, der von der Swallow Sidecar Company (später Jaguar Cars Limited) entwickelt wurde, wird für sein markantes Design und seine außergewöhnlichen Fahrleistungen gefeiert. Die „100“ in seinem Namen stand für seine Fähigkeit, 100 Meilen pro Stunde zu erreichen – eine bemerkenswerte Leistung zu seiner Zeit. Unter der Haube verbarg sich ein leistungsstarker Reihensechszylindermotor, der in Verbindung mit der Leichtbauweise für eine berauschende Beschleunigung und ein agiles Fahrverhalten sorgte. Das zeitlose Design und die temperamentvolle Leistung des SS Jaguar 100 machten ihn zu einem unvergänglichen Symbol des britischen Automobilbaus.

The SS Jaguar 100, produced from 1936 to 1941, remains a revered classic in the annals of British automotive history. This elegant sports car, created by Swallow Sidecar Company (later to become Jaguar Cars Limited), is celebrated for its striking aesthetics and exceptional performance. The „100“ in its name represented its ability to achieve 100 mph, a remarkable feat during its era. Under the hood, it featured a potent inline-six engine, which, combined with its lightweight construction, delivered exhilarating acceleration and agile handling. The SS Jaguar 100's timeless design and spirited performance have secured its place as an enduring symbol of British motoring heritage.

Motor	6-Zylinder-Reihen-Motor
Leistung	127 PS / 93 KW
Vmax	160 km/h
0-100 km/h	10,9 Sek
ccm	3.485 ccm
kg / Leergewicht	1.181 kg
Auktionspreise aktuell (je nach Historie & Zustand)	350.000 bis 850.000 Euro
Baujahr	1936 - 1941

GLÄNZEND: DEUTSCHE POLIER- MEISTER- SCHAFT

Zum zweiten Mal war ein Motorworld Standort Schauplatz der Deutschen Poliermeisterschaft. 2023 führte der Bundesverband der Fahrzeugaufbereiter e.V. den Wettbewerb zum siebten Mal durch und erstmals mit einer Hausmesse in der Motorworld Köln Rheinland durch.

For the second time a Motorworld location hosted the German Polishing Championship. In 2023, the German Association of Vehicle Reconditioners (Bundesverband der Fahrzeugaufbereiter e.V.) organised the competition for the seventh time, and for the first time with an in-house exhibition at Motorworld Köln Rheinland.





32 Teilnehmer aus ganz Deutschland stellten sich im Wettbewerb den Anforderungen in vier Runden im 4-Takt Hangar. Zehn Minuten hatte jeder Teilnehmer Zeit, um ein beschädigtes Lackbild wieder in Perfektion glänzen zu lassen mit Poliermaschine, Politur und Lappen.

Die unabhängige Jury bewertete alle Arbeiten und kürte am Ende Kevin Vöhringer aus der Region Stuttgart zum Deutschen Poliermeister 2023. Vizemeister wurde erneut Alin Rus von der Firma Car Cosmetic by Sascha Grobe. Patrick Bock (Fa. Albrecht & Grimm) belegte den 3. Platz.

32 participants from all over Germany competed in four challenging rounds in the 4-Takt Hangar. They each had ten minutes to restore damaged paintwork to a perfect shine using a polishing machine, polish and cloths.

Having assessed all the work, the independent jury finally chose Kevin Vöhringer from near Stuttgart as the 2023 German Polishing Champion. Alin Rus from Car Cosmetic by Sascha Grobe was once again runner-up. 3rd place went to Patrick Bock (Albrecht & Grimm).



BUGATTI GRAND TOUR AMERICA

BUGATTI GRAND TOUR AMERICA

Inmitten der ungezähmten Landschaft des amerikanischen Westens glänzt eine illustre Prozession von Bugatti-Modellen ungeachtet des unvorhersehbaren – und in manchen Fällen extremen – Wetters. Aber die Spitze der automobilen Handwerkskunst wird immer überzeugen, ungeachtet der Umstände: Für die diesjährige Auflage der berühmten Bugatti Grand Tour America hat die französische Luxusmarke ihre Kunden zu einer Expedition durch die spektakulären Landschaften von Utah und Colorado eingeladen.

Amidst the untamed landscape of the American West, an illustrious procession of Bugatti models shines regardless of the unpredictable – and in some cases extreme – weather. But the pinnacle of automotive craftsmanship will always impress, regardless of the circumstances: for this year's edition of the famous Bugatti Grand Tour America, the French luxury brand has invited its customers on an expedition through the spectacular landscapes of Utah and Colorado.





Die viertägige Bugatti Grand Tour America 2023 startete von The Lodge at Blue Sky in Park City – einem prächtigen Resort in den Ausläufern der Wasatch Mountains, die sich an die Schönheit des Silver Creek schmiegen – und führte zu den riesigen Sandsteinformationen von Moab. Erster Stopp: Helper, Utah, wo die Gäste die unwiderstehliche Atmosphäre der Conoco Station von 1924 entdeckten. Das markante Wahrzeichen wurde sorgfältig restauriert und bildet eine einzigartige Ergänzung zur historischen Main Street von Helper. Von der beliebten Conoco Station aus genossen die zwanzig Hypersportwagen von Bugatti untermauert vom unverkennbaren Soundtrack der W16-Motoren die dramatische Landschaft auf dem Weg nach Ulum Moab, einem Outdoor-Resort inmitten von 200 Hektar unberührtem Wüstengelände. An diesem spektakulären Tag bildeten die Bugattis eine faszinierende Verbindung zueinander und verströmten Energie, Präsenz und Reiselust – seltene Elemente und emotionale Attribute, die die Automobile aus Molsheim wie keine anderen demonstrieren.



The four-day Bugatti Grand Tour America 2023 started from The Lodge at Blue Sky in Park City - a magnificent resort in the foothills of the Wasatch Mountains, nestled against the beauty of Silver Creek - and led to the huge sandstone formations of Moab. First stop: Helper, Utah, where guests discovered the irresistible atmosphere of the 1924 Conoco Station. The striking landmark has been meticulously restored and is a unique addition to Helper's historic Main Street.

From the popular Conoco Station, the twenty Bugatti hyper sports cars enjoyed the dramatic scenery accompanied by the unmistakable soundtrack of W16 engines en route to Ulum Moab, an outdoor resort set amidst 200 acres of pristine desert terrain. On this spectacular day, the Bugattis formed a mesmerising bond with each other, exuding energy, presence and wanderlust - rare elements and emotional attributes that the cars from Molsheim demonstrate like no other.



Bei Einbruch der Dunkelheit erlebten die Gäste eine hinreißende Nacht unter dem hellen Sternenhimmel, wobei ein Gourmet-Abendessen die organische natürliche Umgebung ergänzte. Das Knistern der Holzfeuer trug zu der entspannten Abendatmosphäre bei, während sich der Mond in den Nachthimmel erhob.

Da sich das schlechte Wetter in Aspen hartnäckig hielt und das Fahren zur Herausforderung machte, mussten auch die Pläne für den nächsten Tag der Bugatti Grand Tour America angepasst werden. Ein einzigartiges privates Mittagessen in Clarke's Oyster Bar in Aspen wartete auf die Bugatti-Kunden, aber zunächst wurde am Morgen ein privates Shopping-Event bei Hermès organisiert. Als die dunklen Wolken am Nachmittag einem blauerem Himmel Platz machten, nutzten einige der Teilnehmer der Bugatti Grand Tour America die Gelegenheit, ihre außergewöhnlichen Hypersportwagen auf den atemberaubenden Bergstraßen von Aspen zu fahren.

As night fell, guests were treated to a ravishing night under the bright starry sky, with a gourmet dinner complementing the organic natural surroundings. The crackling of the log fires added to the relaxed evening atmosphere as the moon rose into the night sky.

As the bad weather in Aspen persisted and made driving a challenge, plans for the next day of the Bugatti Grand Tour America also had to be adjusted. A unique private lunch at Clarke's Oyster Bar in Aspen awaited the Bugatti clients, but first a private shopping event at Hermès was organised in the morning. As the dark clouds gave way to bluer skies in the afternoon, some of the Bugatti Grand Tour America participants took the opportunity to drive their extraordinary hyper sports cars on the breathtaking mountain roads of Aspen.





Zum krönenden Abschluss versammelte sich die Gruppe im berühmten Kemo Sabe Store in Aspen, um ihre eigenen Westernhüte anzufertigen, bevor sie zu einem feierlichen Abendessen im "Catch" überging. Damit ging ein spektakuläres und erlebnisreiches 608-Meilen-Bugatti-Erlebnis quer durch den amerikanischen Westen zu Ende. Für die Bugatti-Kunden war eine unvergessliche Reise zu einem würdigen Abschluss gelangt.

For the grand finale, the group gathered at the famous Kemo Sabe store in Aspen to make their own western hats before moving on to a celebratory dinner at the Catch. This marked the end of a spectacular and eventful 608-mile Bugatti experience across the American West. For the Bugatti customers, an unforgettable journey had come to a worthy conclusion.

WELCOME TO **MOTORWORLD** EVENT-LOCATIONS



• POP-UPS • EVENTS
• ROADSHOWS • FAIRS

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



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



STUTTGART KÖLN MÜNCHEN BERLIN RÜSSELSHEIM HERTEN METZINGEN MALLORCA ZÜRICH



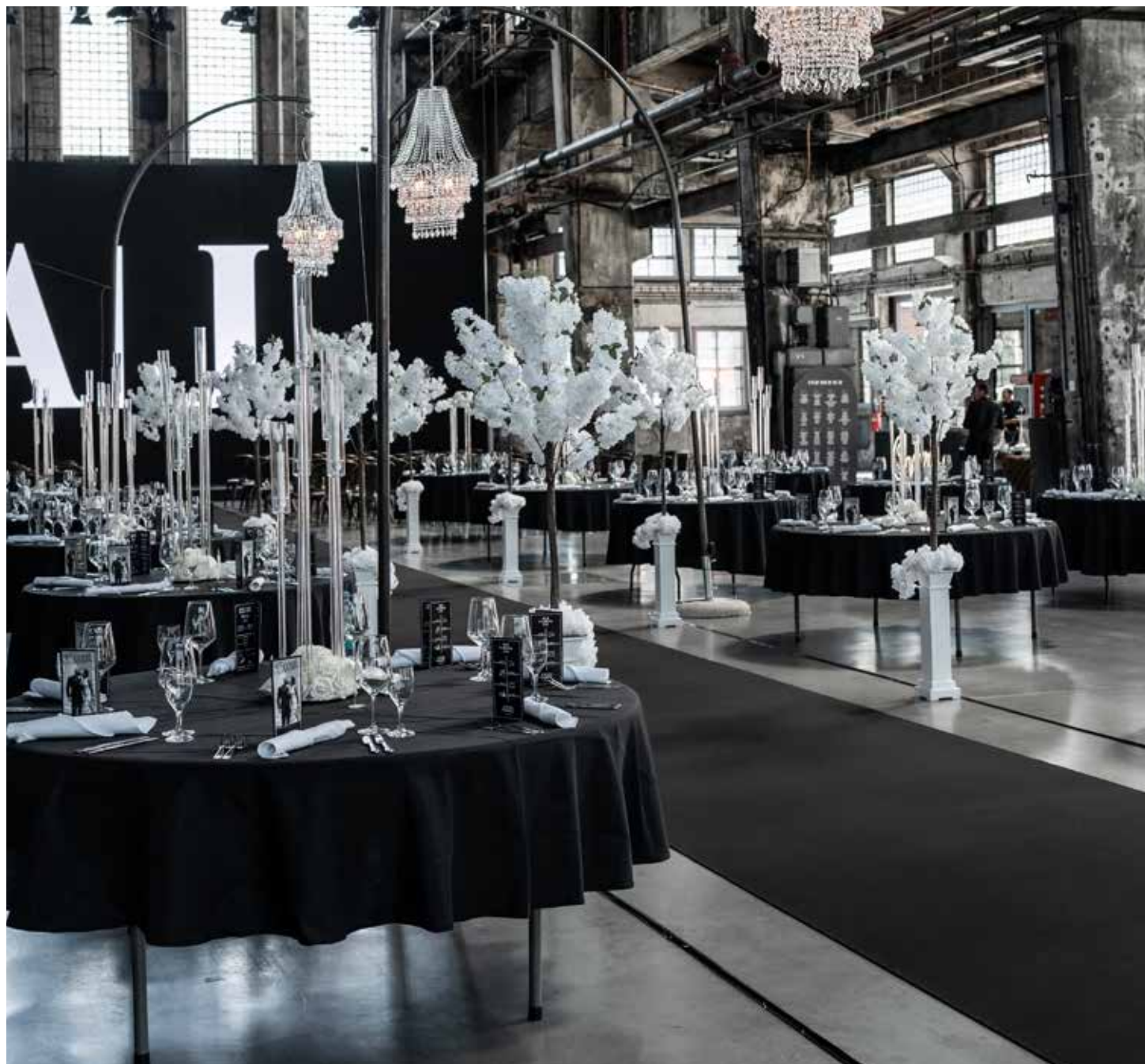
MOTORWORLD METZINGEN AUSZEICHNUNG

IMMOBILIEN- AWARD METROPOL- REGION STUTT GART

Die Auszeichnung „ImmobilienAward Metropolregion Stuttgart“ 2023, die der Branchenverband IWS Immobilienwirtschaft Stuttgart e.V. an außergewöhnliche Projekte in der Region verleiht, konnte das Motorworld Village Metzingen in diesem Jahr für sich gewinnen. Als Eventlocation mit einzigartigem Konzept konnte der Standort in der Kategorie „Sondernutzung Gewerbeimmobilien“ den Sieg einfahren.

This year, Motorworld Village Metzingen won the 2023 „ImmobilienAward Metropolregion Stuttgart“, which the IWS Immobilienwirtschaft Stuttgart e.V. industry association presents to exceptional projects in the region. As an event location with a unique concept, the site took first place in the category „Special usage of commercial property“.





© Fotos: IWS, Wolfgang List



FBILD OBEN
PICTURE ABOVE:

Verleihung des IWS ImmobilienAward (v.l.n.r.): Micha Hagel (Geschäftsführer Motorworld Village Metzingen), Daniel Reusch und Jochen Klarmann (Partnerarchitekten bei Klarmann | Reusch | Rottmeier Freie Architekten PartGmbH), Marc Brosch (Projektleitung Motorworld Village Metzingen), Wolfgang Riehle (Laudator, Juryvorsitz und Ehrenpräsident der Architektenkammer Baden-Württemberg).

Presentation of the IWS Real Estate Award (from left to right): Micha Hagel (Managing Director of Motorworld Village Metzingen), Daniel Reusch and Jochen Klarmann (partner architects at Klarmann | Reusch | Rottmeier Freie Architekten PartGmbH), Marc Brosch (Project Manager Motorworld Village Metzingen), Wolfgang Riehle (speaker, jury chairman and honorary president of the Baden-Württemberg Chamber of Architects).

Besonders würdigte die Jury, dass der konsequente, minimal-invasive Bestandserhalt anstelle sonst vielfach üblicher Luxussanierungen ein echtes Alleinstellungsmerkmal darstelle und das Motorworld Village Metzingen bereits jetzt zu einer Attraktion mit überregionaler Strahlkraft geworden sei. Auf dem 26.000 m² großen Gelände der ehemaligen Henning Schmiedetechnik sind insgesamt elf denkmalgeschützte Gebäude angesiedelt, die sich hervorragend ergänzen und Veranstaltungen jeglicher Art und Größenordnung eine ideale Bühne bieten.

Sieben der elf Gebäude sind bereits saniert und mit State-of-the-Art-Technologie ausgestattet, aber die Erfolgsgeschichte geht natürlich weiter. Auch die verbleibenden Gebäude werden nun sukzessive in das innovative Gesamtkonzept integriert. Die Zukunft des Motorworld Village Metzingen: Mit 5.000 qm Indoor- und 3.500 qm Outdoor-Veranstaltungsfläche können bis zu 10.000 Menschen hier Tagen und Feiern. Ein Plus ist auch die unmittelbare Nähe zur Outlet-City Metzingen.

In particular, the jury recognised the fact that the consistent, minimally invasive preservation of existing buildings, instead of the usual luxury renovations, is a truly unique attribute, and that Motorworld Village Metzingen has already become an attraction which draws visitors from far beyond the region. The 26,000 square metre-large site of the former Henning Schmiedetechnik works is home to a total of eleven listed buildings, which complement each other perfectly and offer an ideal venue for events of all kinds and sizes.

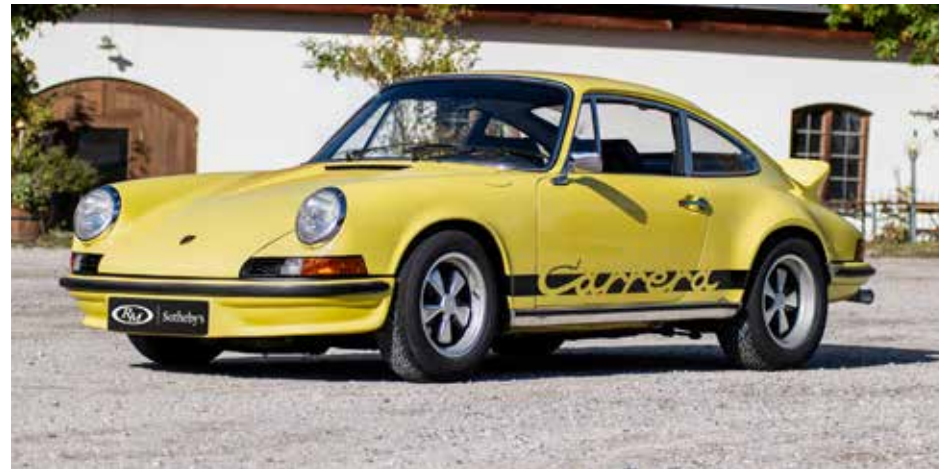
Seven of the eleven buildings have already been redeveloped and equipped with state-of-the-art technology, but the success story naturally continues. The remaining buildings are now also being successively integrated into the innovative overall concept. The future of Motorworld Village Metzingen: With 5,000 square metres of indoor and 3,500 square metres of outdoor event space, up to 10,000 people can meet and celebrate here. The immediate proximity to the outlet city of Metzingen is also an asset.

RM-SOTHEBYS AUCTION IN MOTORWORLD MÜNCHEN 24.11.2023 - 25.11.2023

Die erste Auktion von RM Sotheby's in München fand in der Motorworld München statt, einem frisch renovierten Gebäude, das vor einem Jahrhundert zur Reparatur von Eisenbahnwaggons genutzt wurde, und war schon vor dem Verkauf des ersten Loses elektrisierend. München 2022 war erst die zweite Veranstaltung unseres Auktionshauses im Land der automobilen Innovation und wurde mit einem Rekordergebnis von 23.500.610 Euro zur erfolgreichsten Automobilauktion in der Geschichte Deutschlands.

Set inside the stunning expanse of Motorworld München, a freshly remodeled facility once used to repair railcars a century ago, RM Sotheby's first-ever Munich auction was electrifying even before the opening lot was sold. Only the second event that our auction house has held in the land of motoring innovation, Munich 2022 went on to become the most successful automotive auction in Germany's history, earning a record €23,500,610.





*KiEhendus qui unt am ium eror
repra eos intia quam quident
occabo. Erunt vendaectius ali-
taqu aernam re volesciatiam qui
odicipsam facius diosse ditis*

*KiEhendus qui unt am ium eror
repra eos intia quam quident
occabo. Erunt vendaectius ali-
taqu aernam re volesciatiam qui
odicipsam facius diosse ditis*



*KiEhendus qui unt am ium eror
repra eos intia quam quident
occabo. Erunt vendaectius ali-
taqu aernam re volesciatiam qui
odicipsam facius diosse ditis*

*KiEhendus qui unt am ium eror
repra eos intia quam quident
occabo. Erunt vendaectius ali-
taqu aernam re volesciatiam qui
odicipsam facius diosse ditis*

Die diesjährige RM-Sotheby's Auktion findet am Samstag, den 25. November 2023 ab 16:00 Uhr in der Motorworld München statt. Die öffentliche Vorbesichtigung findet am Freitag, den 24. November zwischen 10:00 und 17:30 Uhr statt. Die Vorbesichtigung ist auch am Samstag zwischen 10:00 und 14:30 Uhr möglich.

Auch in diesem Jahr warten wieder einige echte Raritäten auf ihre neuen Besitzer. Dazu gehören ein BMW M1, einer von nur 399 gebauten, und ein Porsche 911 Carrera RS 2.7 Touring. Echte Raritäten sind ein Lexus LFA von 2011 und der Nissan GT-R NISMO von 2016. Der Mercedes -Benz G63 AMG G850 6x6 von Brabus, Baujahr 2016, sieht monströs aus.

Die fesselnden Highlights sind jedoch die seltensten Fahrzeuge der Welt, die bei dieser Auktion über die Bühne fahren werden.

This year's RM-Sotheby's Auction will take place on Saturday 25 November 2023 from 16:00 at Motorworld Munich. The public preview will take place on Friday 24 November between 10:00 and 17:30. The preview is also possible on Saturday between 10:00 and 14:30.

This year too, some real rarities are waiting for their new owners. These include a BMW M1, one of only 399 built, and a Porsche 911 Carrera RS 2.7 Touring. A Lexus LFA from 2011 and the Nissan GT-R NISMO from 2016 are real rarities. The Mercedes -Benz G63 AMG G850 6x6 from Brabus, built in 2016, looks monstrous.

The captivating highlights, however, are the rarest vehicles in the world, which will drive across the stage at this auction.





1973 Ferrari 365 GTS/4 Daytona Spider von Scaglietti

Der Schätzwert für diesen rassigen Italiener liegt zwischen 2.350.00 und 2.650.000 Euro. Laut dem Ferrari Classiche "Red Book" wurde die Fahrgestellnummer 16689, ein Daytona Spider, im August 1973 ausgeliefert. Dieses Modell ist eine Rarität, denn das Werk produzierte nur 121 Daytona Spider, und dieser hier ist der 82. Er war ursprünglich in der atemberaubenden Farbkombination Nocciola Metallizzato über Pelle Beige lackiert, was ihn zu einem auffälligen Anblick auf den Straßen von Ohio im Jahr 1973 machte. Der erste Besitzer, Robert Lindner aus Cincinnati, hatte einen anspruchsvollen Geschmack, denn er besaß bereits ein Coupé in denselben Farben.

Lindner hegte und pflegte seinen Daytona Spider bis 1991, als er fast 41.000 Meilen zurückgelegt hatte. Dann wurde er nach Deutschland importiert. Anfang der 1990er Jahre ging der Wagen durch die Hände von zwei deutschen Händlern, von denen einer eine vollständige Restaurierung in Auftrag gab, bei der der Kilometerzähler auf Null zurückgesetzt wurde. Im Jahr 1994 erwarb der Sammler Dr. Wolf Zweifler den Wagen, der ihn im Laufe der Jahre bei verschiedenen Ferrari-Veranstaltungen genoss. Nach 17 Jahren verkaufte Zweifler den Wagen an den heutigen Besitzer.

Dieser beschloss, den Daytona Spider in den Originalfarben zu restaurieren, und beauftragte die Carrozzeria Zanasi, einen Werkslieferanten. Die kosmetische Restaurierung erfolgte in den Jahren 2013 und 2014, und 2016 erhielt der Wagen die Zertifizierung nach dem Roten Buch von Ferrari Classiche. Das Werk bestätigte, dass der Motor noch immer mit der gleichen Nummer ausgestattet ist.

Dieser atemberaubende Daytona Spider, der in der schönen Farbe Nocciola Metallizzato über Pelle Beige lackiert ist, bietet dem nächsten Besitzer die Möglichkeit, den kraftvollen Klang eines der legendären V-12-Motoren von Ferrari zu erleben. Er ist eine gute Wahl für die Teilnahme an Concours und Ferrari-Veranstaltungen in aller Welt.

1973 Ferrari 365 GTS/4 Daytona Spider von Scaglietti

The estimated value for this racy Italian is between EUR 2,350,00 and 2,650,000. According to the Ferrari Classiche "Red Book," chassis number 16689, a Daytona Spider, was delivered in August 1973. This model is a rarity, with just 121 Daytona Spiders produced by the factory, and this one is the 82nd. It was originally finished in the stunning Nocciola Metallizzato over Pelle Beige color combination, making it a striking sight on the streets of Ohio in 1973. The first owner, Robert Lindner of Cincinnati, had a discerning taste, having previously owned a coupe in the same colors.

Lindner cherished his Daytona Spider until 1991, during which it accumulated nearly 41,000 miles. It was then imported to Germany. In the early 1990s, the car went through the hands of two German dealers, one of whom commissioned a full restoration, resetting the odometer to zero. In 1994, the car was acquired by collector Dr. Wolf Zweifler, who enjoyed it at various Ferrari events over the years. After 17 years of ownership, Zweifler sold the car to the current owner.

The current owner decided to restore the Daytona Spider to its original colors and enlisted the expertise of Carrozzeria Zanasi, a factory supplier. The cosmetic restoration took place in 2013 and 2014, and it was later awarded Ferrari Classiche Red Book certification in 2016. The factory confirmed that it still retains its matching-numbers engine.

This stunning Daytona Spider, finished in the beautiful Nocciola Metallizzato over Pelle Beige, provides the next owner with the opportunity to experience the powerful sound of one of Ferrari's legendary V-12 engines. It is a great choice for participating in concours and Ferrari events around the world.

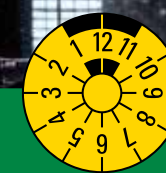
Weil ewige Liebe von Sicherheit getragen wird

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

1989 Boschert B300 "Flügeltürer"

Vor dem Mercedes-Benz SLS bemühten sich Autoenthusiasten und Tuner, die Essenz des ikonischen "Flügeltürers" einzufangen. In den frühen 1980er Jahren stellte die deutsche Tuningschmiede Styling-Garage den 500SGS Gullwing auf Basis der C126-Plattform vor. Gegen Ende der 80er Jahre versuchte Hartmut Boschert, dieses Kunststück mit dem neu eingeführten C124 zu wiederholen.

Boscherts Flügeltürer-Konzept, bekannt als B300, basierte auf einem modifizierten 300 CE mit Elementen aus einem SL der Generation R129. Die Struktur des Wagens wurde deutlich verändert: Die C-Säule wurde um etwa 25 Zentimeter nach vorn versetzt, und die Schweller wurden verstärkt, um die auffälligen, 1,66 Meter breiten Flügeltüren aufzunehmen, die den Zugang zu den Rücksitzen ermöglichten. Die Vordersitze wurden vom R129 SL übernommen, und der Motor erhielt zwei Turbolader, was zu einer beeindruckenden Leistung von 283 PS führte.



1989 Boschert B300 "Gullwing"

Prior to the Mercedes-Benz SLS, car enthusiasts and tuners endeavored to capture the essence of the iconic 'Gullwing.' In the early 1980s, the German tuning house Styling-Garage introduced the 500SGS Gullwing based on the C126 platform. Towards the late '80s, Hartmut Boschert aimed to replicate this feat with the newly launched C124.

Boschert's take on the gullwing concept, known as the B300, was based on a modified 300 CE with elements from an R129-generation SL. The car's structure underwent significant changes, with the C-pillar brought forward by about 25 centimeters, and reinforced sills to accommodate striking 1.66-meter-wide gullwing doors that provided access to the rear seats. The front seats were borrowed from the R129 SL, and the engine received twin turbochargers, resulting in an impressive power output of 283 horsepower.



Der B300 debütierte auf der Internationalen Automobil-Ausstellung 1989 in Frankfurt und kostete 186.000 DM. Trotz des ursprünglichen Ziels von Boschert, 300 Stück zu produzieren, wurden nur wenige Exemplare hergestellt. Das hier angebotene Exemplar ist ein Unikat mit den markanten Flügeltüren. Ursprünglich ein Mercedes-Benz 300 CE in Astralsilber mit schwarzem Interieur, wurde er 1990 elegant in Bornit mit zweifarbigem lila Lederinterieur lackiert. Er wurde 2005 vom jetzigen Besitzer erworben und befindet sich seitdem in dessen Besitz. Zu diesem Boschert B300 gehören verschiedene Teile und Zubehör, darunter ein Holzlenkrad, ein Autotelefon und eine Autoabdeckung, sowie historische Verkaufs- und Entwicklungsunterlagen, Broschüren, Zeitschriften und VHS-Videokassetten.

Weitere Informationen finden Sie im Online-Katalog:
<https://rmsothebys.com>

The B300 made its debut at the 1989 Frankfurt International Motor Show, with a price tag of DM 186,000. Despite Boschert's initial goal of producing 300 units, only a few were ever manufactured. The offered example is unique, featuring the distinctive gullwing doors. Originally a Mercedes-Benz 300 CE in Astral Silver with a black interior, it was elegantly refinished in Bornite with a two-tone purple leather interior in 1990. Acquired by the current owner in 2005, it has been in their possession ever since. This Boschert B300 comes with various parts and accessories, including a wooden steering wheel, in-car phone, and a car cover, as well as historical sales and development materials, brochures, periodicals, and VHS videotapes.

Further Informations can be found in the online-catalogue:
<https://rmsothebys.com>

120 YEARS OF BUICK

Buick ist eine der ältesten und renommiertesten Automarken in den Vereinigten Staaten. Mit einer Geschichte, die bis ins späte 19. Jahrhundert zurückreicht, hat Buick viele Höhen und Tiefen erlebt, aber immer wieder bewiesen, dass es eine Marke von bleibendem Wert und Qualität ist. In diesem umfassenden Artikel werden wir die 120-jährige Geschichte von Buick von den Anfängen bis heute erkunden.

Buick is one of the oldest and most respected automotive brands in the United States. With a history dating back to the late 19th century, Buick has experienced many ups and downs, but has proven time and time again that it is a brand of lasting value and quality. In this comprehensive article, we will explore Buick's 120-year history, from the brand's beginnings to the present day.



Die Anfänge (1903-1920)

Buick wurde 1903 von David Dunbar Buick gegründet. Die Anfänge waren bescheiden, doch Buick etablierte sich schnell als Hersteller hochwertiger Automobile. Schon in den ersten Jahren war das Unternehmen für seine zuverlässigen und leistungsstarken Fahrzeuge bekannt.

Ein Schlüsselmoment in der frühen Geschichte von Buick war die Einführung des Ventilkopfmotors. Dieser innovative Motor, der 1904 auf den Markt kam, war ein großer Fortschritt gegenüber den damals üblichen Flachkopfmotoren. Er bot mehr Leistung und Effizienz und legte den Grundstein für Buicks Ruf als Technologiepionier.

1908 wurde Buick von William C. Durant, dem späteren Gründer von General Motors, übernommen. Damit wurde Buick Teil des größten Automobilkonzerns der Welt und profitierte von der Finanzkraft und dem technologischen Know-how von General Motors.

The Beginnings (1903-1920)

Buick was founded in 1903 by David Dunbar Buick. The beginnings were humble, but Buick quickly established itself as a manufacturer of high-quality automobiles. From its earliest years, the company became known for its reliable and high-performance cars.

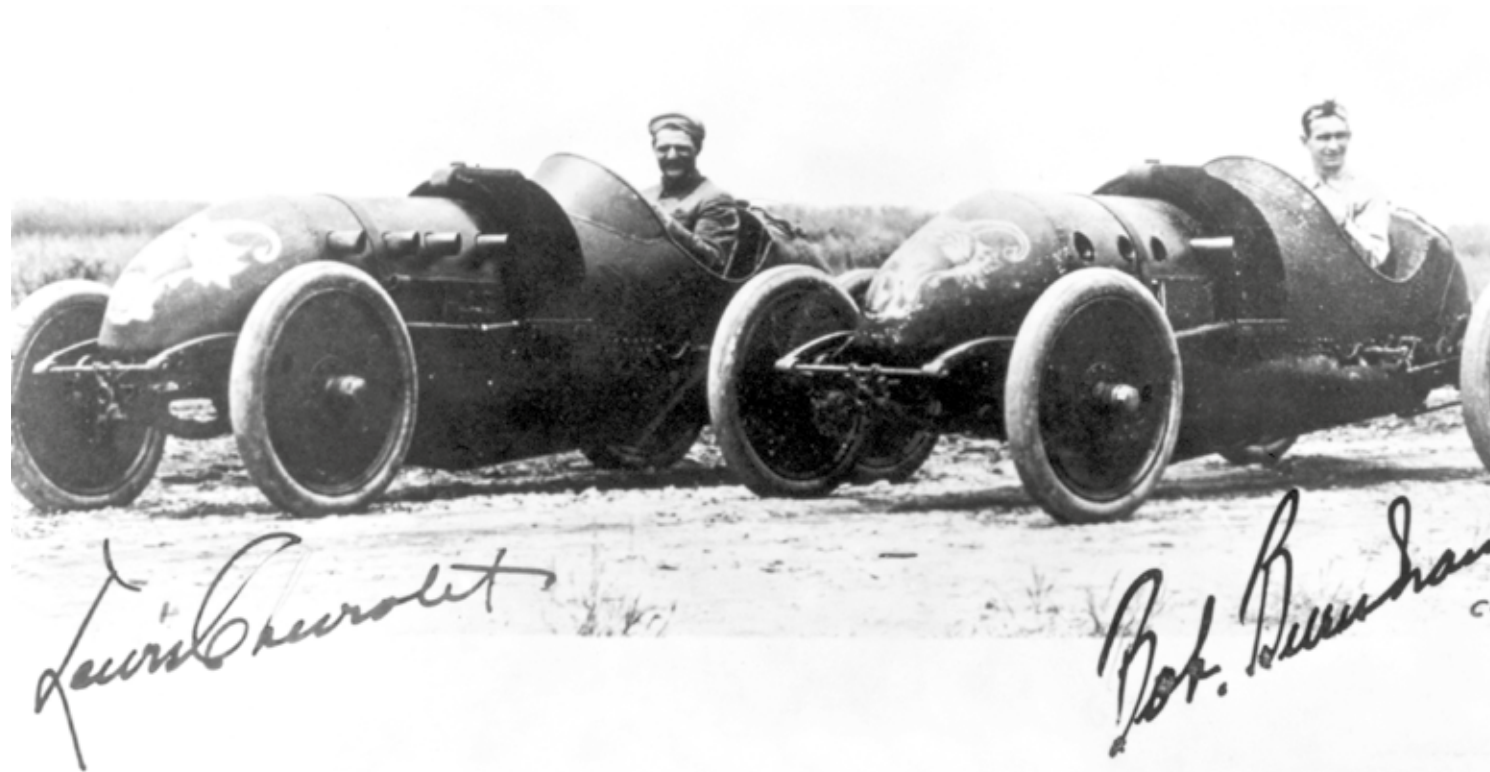
A key moment in Buick's early history was the introduction of the valve-in-head engine. This innovative engine, introduced in 1904, was a major advance over the flathead engines common at the time. It offered better performance and efficiency and laid the foundation for Buick's reputation as a technology pioneer.

In 1908, Buick was acquired by William C. Durant, later founder of General Motors. This move led to Buick becoming part of the world's largest automotive conglomerate and benefiting from the financial strength and technological expertise of General Motors.



*KiEhendus qui unt am ium eror repra
eos intia quam quident occabo. Erunt
vendaectius alitaqu aernam re volesci-
atiam qui odicipsam facius diosse ditis*

*KiEhendus qui unt am ium eror repra
eos intia quam quident occabo. Erunt
vendaectius alitaqu aernam re volesci-
atiam qui odicipsam facius diosse ditis*



BUICK RACING TEAM – Louis Chevrolet and Bob Burman are shown in two Buick "Bug" Racers

Die 1910er Jahre waren für Buick eine Zeit des Wachstums und der Expansion. Das Unternehmen stellte eine breite Palette von Fahrzeugen her, darunter Limousinen, Coupés und Roadster, und gewann in dieser Zeit viele treue Kunden. Die Fahrzeuge von Buick zeichneten sich durch Qualität und Innovation aus, was zu steigenden Verkaufszahlen führte.

Während des Ersten Weltkriegs stellte Buick seine Produktion auf Kriegsproduktion um und produzierte Flugzeugmotoren und andere militärische Güter. Diese Zeit des Engagements für die Kriegsanstrengungen half dem Unternehmen, seinen Ruf für Qualität und Zuverlässigkeit zu festigen.

The 1910s were a time of growth and expansion for Buick. The company produced a wide range of vehicles, including sedans, coupes and roadsters, and gained many loyal customers during this period. Buick vehicles stood out for their quality and innovation, which led to increasing sales.

During World War I, Buick switched its production to wartime manufacturing, producing aircraft engines and other military goods. This period of commitment to the war effort helped the company further cement its reputation for quality and reliability.

**WERBE
FLÄCHE
MIETEN.**



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

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

*) Nur noch wenige Flächen frei.



Die goldene Ära (1921-1942)

Die 1920er Jahre waren die "Goldene Ära" von Buick. Die Marke wurde für luxuriöse und leistungsstarke Fahrzeuge bekannt, die von wohlhabenden Kunden geschätzt wurden. In dieser Zeit führte Buick den Straight-Eight-Motor ein, der als einer der besten seiner Zeit galt.

Ein wichtiges Modell in den 1920er Jahren war der Buick Master Six, der den Ruf der Marke als Hersteller leistungsstarker und stilvoller Autos weiter festigte. Buick begann auch, innovative Technologien wie hydraulische Stoßdämpfer und Bremsen einzuführen, die die Fahrdynamik und Sicherheit der Autos erheblich verbesserten.

Die 1930er Jahre brachten sowohl wirtschaftliche Herausforderungen als auch technologische Fortschritte. Während der Weltwirtschaftskrise musste Buick einige Rückschläge hinnehmen, doch das Unternehmen überlebte und setzte seine Tradition der Innovation fort. In dieser Zeit führte Buick die "Compound carburetion" ein, eine Technologie, die die Motorleistung erhöhte und den Kraftstoffverbrauch senkte.

The Golden Era (1921-1942)

The 1920s was Buick's "Golden Era". The brand became known for luxurious and high-performance vehicles that were prized by wealthy customers. During this period Buick introduced the Straight-Eight engine, which was considered one of the best of its time.

A significant model in the 1920s was the Buick Master Six, which further strengthened the brand's reputation as a manufacturer of powerful and stylish cars. Buick also began to incorporate innovative technologies such as hydraulic shock absorbers and brakes, which greatly improved the driving dynamics and safety of the cars.

The 1930s brought both economic challenges and technological advances. During the Great Depression, Buick suffered some setbacks, but the company survived and continued its tradition of innovation. During this time, Buick introduced "compound carburetion", a technology that increased engine power and reduced fuel consumption.



1939 stellte Buick das Modell "Century" vor, das als eines der ersten Muscle Cars gilt. Mit seinem leistungsstarken V8-Motor war der Century ein Vorreiter der Muscle-Car-Bewegung, die in den 1950er und 1960er Jahren ihren Höhepunkt erreichte.

Der Ausbruch des Zweiten Weltkriegs führte erneut zu einer Umstellung der Produktion auf die Bedürfnisse des Krieges. Buick produzierte Flugzeugmotoren, Panzergetriebe und andere Militärgüter und leistete damit einen wichtigen Beitrag zu den Kriegsanstrengungen.

In 1939, Buick introduced the "Century" model, considered one of the first muscle cars. With a powerful V8 engine, the Century was a pioneer of the muscle car movement, which reached its peak in the 1950s and 1960s.

The outbreak of the Second World War again led to the conversion of production to wartime needs. Buick produced aircraft engines, tank transmissions and other military goods, making an important contribution to the war effort.

SAVE THE DATE!



PREVIEW - MOTORWORLD-TERMINE 2023



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

17.11.-26.12.2023	Motorworld Winterworld Weihnachtsmarkt mit Wintervillage	Motorworld München
1.12.-22.12.2023	Die Weihnachtsgel, Dinnershow mit Tommy Engel	Motorworld Köln-Rheinland

PREVIEW - MOTORWORLD-TERMINE 2024

vorauss. jed. erster Sonntag/Monat: Motortreff am Butz		Motorworld Köln-Rheinland
14.04.2024	Motortreff Saisonauftakt	Motorworld München
21.04.2024	Motortreff Saisonauftakt	Motorworld Region Stuttgart
25.-28.04.2024	Retro Classics, Messe für Fahrkultur Motorworld-Gemeinschaftsstand: Halle 1	Messegelände Stuttgart
26.-28.04.2024	Overland- und Vanlife Festival	Motorworld Manufaktur Region Zürich
05.05.2024	Season Opening (Treffen aller Sportwagen & Cabrios)	Motorworld Manufaktur Region Zürich
12.05.2024	Motortreff - Bikertreff	Motorworld München
12.05.2024	Older Classics, Oldtimertreffen	Motorworld Manufaktur Region Zürich
09.06.2024	Older Classics, Oldtimertreffen	Motorworld Manufaktur Region Zürich
15.06.2024	PFF Porsche Treffen	Motorworld Region Stuttgart
16.05.2024	Motortreff Route 66	Motorworld München
16.06.2024	Motortreff H-Kennzeichen	Motorworld Region Stuttgart
12.-14.07.2024	Caravan & Vanlife MeetUp	Motorworld Region Stuttgart
21.07.2024	Motortreff Bella Italia	Motorworld München
11.08.2024	Older Classics, Oldtimertreffen	Motorworld Manufaktur Region Zürich
23.-25.08.2024	Töffmäss (Motorradmesse)	Motorworld Manufaktur Region Zürich
25.08.2024	Leichtgewichte (Fahrzeugtreffen <1.000 kg)	Motorworld Manufaktur Region Zürich
08.09.2024	Older Classics, Oldtimertreffen	Motorworld Manufaktur Region Zürich
06.-08.09.2024	The Spirit of Goodwood	Motorworld Manufaktur Region Zürich
vorauss. 15.09.2024	American Power	Motorworld Region Stuttgart
15.09.2024	Schleppertreff	Motorworld München
29.09.2024	Motortreff Saisonabschluss	Motorworld Region Stuttgart
13.10.2024	Motorradtreffen mit jährl. Motorradgedenkfahrt	Motorworld Region Stuttgart
20.10.2024	Motortreff Saisonabschluss	Motorworld München
02.11.2024	2. Münchner Dackel Race	Motorworld München

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

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

Änderungen bleiben vorbehalten.

 **MOTORWORLD**
Village
SINCE  2020
METZINGEN

IMMOBILIEN 2023
AWARD  Metropolregion
Stuttgart

FERRARI 499P MODIFICATA

Ferrari hat bei den Ferrari World Finals auf der Rennstrecke von Mugello den 499P Modificata vorgestellt, einen Rennwagen in limitierter Auflage, der die Rückkehr des Unternehmens in den Langstreckensport im Jahr 2023 markiert. Bei diesem Rennwagen handelt es sich um eine modifizierte Version des 499P, der in diesem Jahr bei der Jubiläumsausgabe des 24-Stunden-Rennens von Le Mans einen bemerkenswerten Sieg errungen hat. Der 499P Modificata wurde entwickelt, um neue Maßstäbe in Sachen Fahrspaß auf der Rennstrecke zu setzen und richtet sich an einen ausgewählten Kundenkreis.

Ferrari unveiled the 499P Modificata, a limited-series track car, at the Ferrari World Finals held at the Mugello Circuit, marking the company's return to top-tier endurance racing in 2023. This track-only model is a modified version of the 499P, which had a remarkable victory at the 24 Hours of Le Mans Centenary edition earlier this year. The 499P Modificata is designed to set new standards in track driving excitement and is intended for a select clientele.



Im Gegensatz zu früheren Projekten wurde der 499P Modificata nicht von einem Serienmodell abgeleitet, sondern direkt aus einem Rennwagen entwickelt, der frei von technischen Vorschriften ist, was erhebliche Modifikationen zur Steigerung der Leistung und des Fahrspaßes ermöglicht. Zu den wichtigsten Modifikationen gehören eine elektrische Achse und ein Allradantrieb, der bei niedrigen Geschwindigkeiten zugeschaltet werden kann, eine "Push to Pass"-Funktion, die 120 kW zusätzliche Leistung liefert, spezielle Pirelli-Reifen sowie eine Neukalibrierung der Aufhängung, der elektronischen Steuergeräte und des Motormappings.

Das Fahrzeug behält das Cockpit-Layout des 499P bei und bietet damit das gleiche Fahrerlebnis wie die Le Mans-Siegerautos. Damit ist der 499P Modificata der leistungstärkste geschlossene Rennwagen, den Ferrari für den Einsatz auf der Rennstrecke ohne Wettbewerbscharakter anbietet.

Diese Fahrzeuge werden am Programm Sport Prototipi Clienti teilnehmen, das ab 2024 parallel zum Programm F1 Clienti laufen wird. Ferrari wird den Besitzern des 499P Modificata bei verschiedenen internationalen Rennveranstaltungen Logistik, Unterstützung an der Rennstrecke und Wartung zur Verfügung stellen.

Unlike previous projects, the 499P Modificata is not derived from a production model but directly developed from a racing car, free from technical regulations, allowing for significant modifications to enhance performance and driving thrills. Notable changes include the introduction of an electric axle and four-wheel drive that can be engaged at low speeds, a "Push to Pass" feature providing an extra 120 kW of power, specific Pirelli tires, and a recalibration of the suspension, electronic controllers, and engine mappings.

The vehicle retains the cockpit layout of the 499P, providing the same driving experience as the Le Mans-winning racing cars. This makes the 499P Modificata the highest-performance closed-wheel car Ferrari has offered for non-competitive track use.

These cars will participate in the Sport Prototipi Clienti program, running alongside the F1 Clienti program from 2024. Ferrari will provide logistics, track-side assistance, and maintenance for 499P Modificata owners at various international track events.



Der 499P Modificata verfügt über einen Hybrid-Antriebsstrang, der einen V6-Verbrennungsmotor in der Mitte des Hecks mit einem Elektromotor an der Vorderachse kombiniert und eine maximale Leistung von 640 kW (870 PS) liefert. Der Verbrennungsmotor teilt sich die Architektur mit dem 296 GT3, wurde jedoch grundlegend überarbeitet, um Gewicht zu sparen.

Der V6-Motor hat eine tragende Funktion. Er ist mit einem 200 kW (272 PS) Elektromotor mit Energierückgewinnungssystem (ERS) und einem 800-Volt-Batteriepaket gekoppelt, das mit Formel-1-Know-how entwickelt wurde. Das Aggregat ist mit einem sequenziellen Siebenganggetriebe verbunden.

Der 499P Modificata verfügt über ein Kohlefaser-Monocoque-Chassis mit Schubstangenaufhängung und Brake-by-Wire-System. Das mechanische Setup, einschließlich zentral montierter Stoßdämpfer und Federn, wurde entwickelt, um Fahrspaß und Berechenbarkeit zu maximieren. Spezielle Pirelli-Reifen sorgen für ein vorhersehbares Handling und eine schnelle Aufwärmphase.

Dieses reine Rennstreckenmodell bietet neue Funktionen, darunter die Aktivierung der Vorderachse bei niedrigen Geschwindigkeiten, die einen Allradantrieb ermöglicht. Das "Push to Pass"-System stellt eine zusätzliche Leistung von 120 kW zur Verfügung, wodurch sich die maximale Gesamtleistung vorübergehend auf 640 kW erhöht. Der Fahrer kann es über einen Knopf am Lenkrad aktivieren.

Das Design des Wagens entstand in Zusammenarbeit mit dem Ferrari Styling Centre und zeichnet sich durch einfache, geschwungene Formen aus, die seine technischen und aerodynamischen Qualitäten unterstreichen. Charakteristisch sind die großen Radkästen und das markante Heck mit dem horizontalen Doppelflügel.

Alles in allem ist der Ferrari 499P Modificata ein auf die Rennstrecke ausgerichtetes, limitiertes Serienmodell, das von einem Rennwagen abgeleitet wurde und nicht durch technische Vorschriften eingeschränkt ist. Er verfügt über fortschrittliche Funktionen wie eine elektrische Achse, Allradantrieb und ein "Push to Pass"-System, das die Leistung und den Fahrspaß steigert. Der Hybrid-Antriebsstrang kombiniert einen V6-Verbrennungsmotor mit einem Elektromotor und liefert eine Gesamtleistung von 640 kW. Das Design des Wagens unterstreicht seine technischen und aerodynamischen Qualitäten und macht ihn zu einer hervorragenden Ergänzung des auf die Rennstrecke ausgerichteten Angebots von Ferrari.



The 499P Modificata features a hybrid powertrain that combines a mid-rear mounted V6 internal combustion engine with an electric motor on the front axle, offering a maximum power output of 640 kW (870 cv). The internal combustion engine shares its architecture with the 296 GT3, but it has been extensively revised to reduce weight.

The car's V6 engine is load-bearing, performing a structural role. It's coupled with a 200 kW (272 cv) electric motor with an Energy Recovery System (ERS) and an 800-volt battery pack developed using Formula 1 expertise. The power unit connects to a seven-speed sequential gearbox.

The 499P Modificata employs an all carbon-fiber monocoque chassis with push-rod suspension and a brake-by-wire system. The mechanical setup, including centrally-mounted shock absorbers and springs, has been designed to maximize driving thrills and predictability. Specific Pirelli tires are used to ensure predictable handling and quick warm-up.

This track-only model introduces new features, including the activation of the front axle at low speeds, providing four-wheel drive. The "Push to Pass" system offers an extra 120 kW of power, temporarily increasing the total maximum power to 640 kW. Drivers can activate it through a button on the steering wheel.

The car's design is a collaboration with the Ferrari Styling Centre, characterized by simple, sinuous forms that highlight its technical and aerodynamic qualities. It features large wheel arch openings and a distinctive tail with a horizontal double wing.

In conclusion, the Ferrari 499P Modificata is a track-focused, limited-series model derived from a racing car, unburdened by technical regulations. It introduces advanced features like an electric axle, four-wheel drive, and a "Push to Pass" system, enhancing its performance and driving thrills. This hybrid powertrain combines a V6 internal combustion engine and an electric motor, providing a total power output of 640 kW. The car's design emphasizes its technical and aerodynamic qualities, making it a standout addition to Ferrari's track-focused offerings.

Welcome to **MOTORWORLD** München



Dr. Jens Thieme
SVP Customer & Brand BMW



Gordon 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



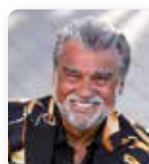
Dr. Christoph Walther
Unternehmer und Präsident
Drivers & Business
Club Munich



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!



Andreas Dünkel
Founder & Vorstandsvorsitzender
MOTORWORLD-Group

„Thank you for these words!“



Ralf Moeller
Schauspieler



Norbert Haug
ehem. Motorsport-Chef
Mercedes-Benz



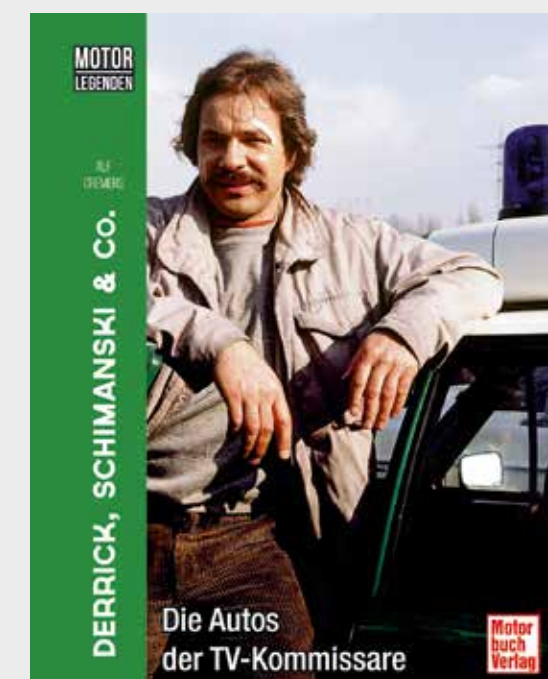
Monisha Kaltenborn
CEO Racing Unleashed Group

JÜRGEN LEWANDOWSKI's BÜCHERECKE

DIE AUTOS DER TV-KOMMISSARE

Vor einigen Jahren hat der Stuttgarter Motorbuch Verlag die kleine Reihe „Motor Legenden“ zum Laufen gebracht – darunter Bände über die Autos von Elvis Presley, James Dean und Steve McQueen. Und der Band über „Cars and Crimes“ gewann sogar den Autobuch-Preis. Nun hat sich Alf Cremers mit den Fahrzeugen beschäftigt, die die TV-Kommissare in den vergangenen Jahrzehnten bewegten. Nun sehe ich mir zwar seit „Kottan ermittelt“ und „Mord mit Aussicht“ keine Krimis mehr an – die Welt besteht ja nicht nur aus Leichen –, aber die über 220 Seiten verteilten 26 Kapitel sind dennoch lesens- und betrachtenswert, weil Alf Cremers hier eine Revue von Automobilen präsentiert, die die vergangenen Jahrzehnte wunderbar widerspiegelt. Horst Tappert („Derrick“) und sein Assistent Fritz Wepper („Harry Klein“) fuhren BMW, sein Kollege „Der Alte“ fuhr Mercedes – und die meisten anderen mussten sich mit diversen VW-Modellen begnügen. Später kam dann Audi ins Spiel – doch die wenigsten Kommissare durften mit Exoten wie Alfa-Romeo oder einem Opel Diplomat (Henning Baum als Mick Brigsau in „Der letzte Bulle“) fahren, zu dem Henning Buam anmerkte: „Ich fahre keine Vertreter-Karre, sondern ein richtiges Auto“.

Man sieht, dieses kleine Werk bietet auch für Krimi-Verweigerer eine richtig schöne Lektüre und macht Spaß. Richtige Exoten sind allerdings selten – zwar tauchen hin und wieder ein Cadillac Sedan DeVille von 1960 im Kölner Tatort und eine Corvette C3 im Münsteraner Tatort auf, doch das ist die große Ausnahme. Die letzten Seiten des Buchs sind Markus Zimmermann vorbehalten, der in seinen Hallen weit über 200 Fahrzeuge stehen hat, die für Fernseh- und Filmaufnahmen gemietet werden können. Er ist der Psychologe, der den Drehbuchautoren instinktiv das richtige Auto anbieten kann, dass zur Psyche des Kommissars oder der Kommissarin passt – und das Filmbudget nicht sprengt.



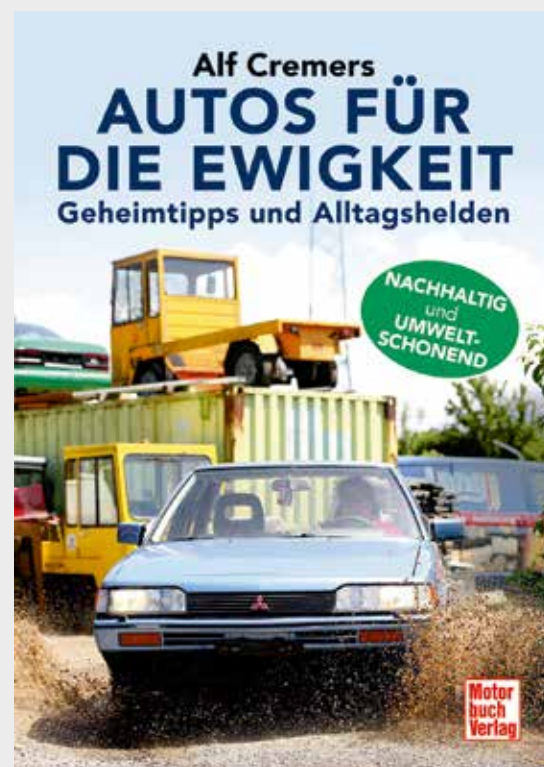
Alf Cremers, Derrick, Schimanski & Co.,
Motorbuch Verlag, Stuttgart,
€ 29,90.
ISBN 978-3-613-04538-5.

AUTOS FÜR DIE EWIGKEIT

Wer sagt denn, dass ein Sammlerauto ein Käfer, Ford Mustang oder – bei entsprechender Kasse – ein Elfer oder ein SL sein muss? Und vor allem: Wer sagt denn, dass man mit älteren Fahrzeugen nicht tagtäglich fahren kann? Mit einem Jaguar E-Type versteht sich das von selber, doch Alf Cremers ist der festen Überzeugung, dass Youngtimer nicht nur im Trend liegen, sondern zugleich auch langlebig, preiswert und ressourcenschonend sein können. Und so präsentiert er in seinem kleinen Werk eine Auswahl ganz persönlicher Lieblings-Autos – vom Klassiker bis zum verkannten Mauerblümchen. Von praktischen Kombis und gediegenen Limousinen bis hin zu quirligen Kleinwagen, Cabriolets und Transportern. Und Cremers ergänzt: „Warum sollte man es nicht einmal mit einem unkaputtbaren Klassiker wie dem legendären Mercedes-Benz W124, dem BMW W34 oder Opel Senator über Exoten wie einem Saab 9-3 oder Mitsubishi Galant versuchen – oder unbeachteten Gefährten wie einem Peugeot 605 oder VW Vento?“

Der Vorteil dieser Modelle liegt auf der Hand: Sie sind meistens wahnsinnig günstig zu erwerben und dabei oft auch sehr gepflegt – der Nachteil ist die Angst vor Rost und Reparaturen. Hier wägt der Autor die Eigenheiten ab und gibt Tipps zum Kauf und den wichtigsten Reparaturen. Dabei steht in diesem Buch die Nachhaltigkeit im Vordergrund, ohne dabei den Spaß am Autofahren und die Funktionalität im Alltag aus den Augen zu verlieren. Alf Cremers sagt zu seinem Werk: „Ein Leitfaden für alle, die nicht bei Erreichen der 150.000 Kilometer-Marke ihr Auto gegen ein neues eintauschen wollen.“

Nun denn: Suchen wir uns – wie Alf Cremers – einen guten Volvo 940 2.0 Kombi Polar für 7.000 Euro im guten Zustand. Und fahren wir mit ihm in wohliger Wärme den Polarlichtern entgegen.



Alf Cremers, Autos für die Ewigkeit, Motorbuch Verlag, Stuttgart, € 29,90.
ISBN 978-3-613-04541-5.

BACK ON TRACK PORSCHE

Man darf Rüdiger Mayer – ohne ihm zu nahe zu treten – als einen heftig vom Porsche-Fieber betroffenen Mann – bezeichnen. Was aber nicht wundert, wenn man weiß, dass er in einem Vorort von Reutlingen aufgewachsen ist, wo das Max Moritz-Rennteam in den 70er Jahren große Spuren hinterlassen hat. Der VW-, Audi- und Porsche-Händler gehörte jahrelang zu den größten Porsche-Händlern der Republik und konnte sich rühmen, zusammen mit dem Stuttgarter-Händler Hahn die erste Porsche-Vertretung überhaupt zu besitzen – beide unterschrieben am 12. März 1950 den Händler-Vertrag.

Die Max Moritz-Rennwagen – besonders natürlich die in orange lackierten Jägermeister-Gefährte – haben es ihm angetan, obwohl Mayer auch eine große Schwäche für den 959 hat, aber zu seinem Bedauern keinen besitzt.

Diese Leidenschaft führt der Manager eines Medien-Hauses seit Jahren auf die Rennstrecken der Welt, wo er die mittlerweile in Pension gegangenen Rennwagen fotografiert und ihren weiteren Lebensweg verfolgt – das Ergebnis ist ein liebevoll gestalteter Band voller beeindruckender Bilder jener Rennwagen, die die älteren unter den Lesern noch in Aktion gesehen haben, und die nun bei historischen Rennen zu bewundern sind. Rüdiger Mayer schreibt in seinem Vorwort: „Aus Siegern wurden bei Porsche Legenden und diese Historie gilt es zu bewahren. Und das geschieht am besten mit fahrenden Rennwagen in ihrem natürlichen Element, der Rennstrecke. Begleiten Sie uns zu historischen Rennen und Porsche-Treffen rund um die Welt“.

Ein etwas anderes Buch zum Porsche-Jubiläum – neben der normalen Ausgabe gibt es auch eine von Jürgen Barth, Roland Kussmaul und Norbert Singer signierte Version in einer Auflage von 75 Exemplaren (198 Euro).



Rüdiger Mayer, Back on the Track – Das Rennen geht weiter, Motorbuch-Verlag, Stuttgart, € 59,--.
ISBN 978-3-613-04590-3.

FÄHRT DER ALTE LORD FORT....

Fährt der alte Lord fort, fährt er nur im Ford fort
Und die gute Misses, gibt ihm ein paar Kisses
Wenn er dann so flitzt
Lacht er ganz verschwitzt

Mit diesem Text unterhielt Heinz Erhardt 1963 die ganze Republik – das Lied war ein Bombenerfolg, und ist heute ein wunderbares Beispiel für den Humor der 60er Jahre. Halwart Schrader, der Doyen der deutschen Automobil-Literatur, hat diesen Titel seinem neuen Werk mit auf den Weg gegeben. Das vergnüglich zu lesende Buch vereinigt kurze, amüsante, staunenswerte Anekdoten, in den Schrader weise Berühmtheiten, prophetisch unbegabte Persönlichkeiten und nachhaltige Fehleinschätzungen zusammenfasst. Sei es König Wilhelm II. von Hohenzollern, der stets an das Pferd glaubte und das Auto für eine vorübergehende Modeerscheinung hielt oder der britische Automobil-Produzent Sir Reginald Rootes, der 1945 meinte, dass die Volkswagen-Fabrik bereits zwei Jahre später völlig bedeutungslos sein würde.

Wer einmal den ganzen automobilen Wahnsinn auf knapp 240 Seiten zusammengefasst betrachten und lesen möchte, kann sich auf dieser Zeitreise durch die Automobil-Geschichte in Kapitel mit den schönen Titeln „Bezwingerinnen des Asphalts“, „Die Hupe hupt schon wieder nicht“ oder „Die Zukunft fand schon gestern statt“ verlieren. Ergänzt mit vielen bislang unveröffentlichten Schwarz-Weiß-Fotos kann der Band zu vielen erheiternden Momenten verhelfen – wobei mancher Prophet auch bereits vor Jahrzehnten Wahres schrieb, so der Journalist Richard de Valbreuze im Jahr 1908: „Der Explosionsmotor wird von der Elektrizität bald gänzlich aus dem Feld geschlagen werden“.



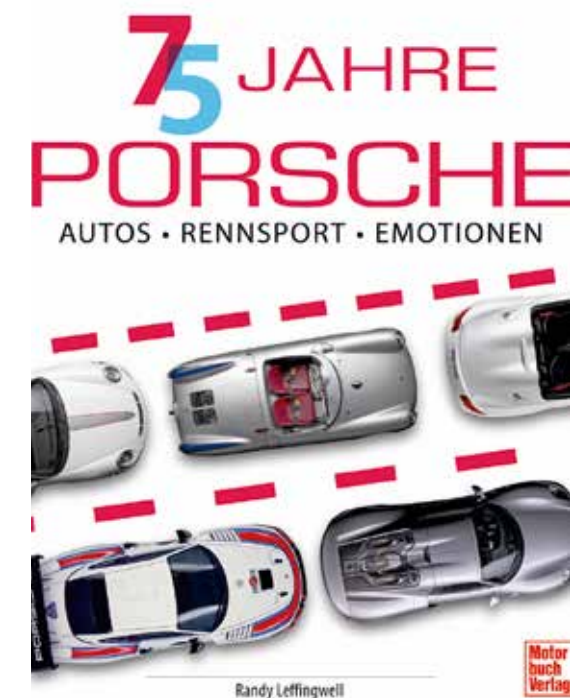
Halwart Schrader,
Fährt der alte Lord fort...,
Motorbuch Verlag, Stuttgart,
€ 49,90.
ISBN 978-3-613-04545-3.

Keine Frage: Wir können uns dem Thema 75 Jahre Porsche in diesem Jahr nicht entziehen – dafür hat einer der wichtigsten Sportwagen-Produzenten und einer der erfolgreichsten Rennwagen-Hersteller zu viele Liebhaber, die sich gerne mit Lektüre zu ihrem Traum-Label eindecken. Interessant ist der unterschiedliche Ansatz – und die dafür investierte Zeit. Der renommierte Motorbuch-Verlag in Stuttgart hat für seine Jubiläumsausgabe auf den Amerikaner Randy Leffingwell gesetzt, der seit vielen Jahren viele Bücher über das Haus Porsche und deren Gefährte verfasst hat – und so eigentlich nur in sein großes Archiv greifen musste, um mit den richtigen Versatzstücken auf knapp 260 Seiten eine umfassende Übersicht über die Straßen- und Rennfahrzeuge und deren Technik bereitzustellen.

Man merkt, dass sich Leffingwell in der Vergangenheit und Gegenwart des Zuffenhausener Unternehmens gut auskennt – in 30 Kapiteln werden die Schritte und Entwicklungen nachvollzogen, mit denen das Unternehmen von 1938 bis 1940 mit den ersten Überlegungen des Typ 60 und dem dann gebauten Typ 64 an der geplanten Fernfahrt Berlin – Rom teilnehmen wollte. Er diente 1947 als Anregung für den ersten „echten“ Porsche Typ 356/1, dem von 1948 an der Serien-356 folgen sollte. In den folgenden Kapiteln wird die Porsche-Story stringent, aber nicht allzu ausführlich, weiter verfolgt und endet bei den „flüsterleisen“ Porsche-Elektromodellen der Jetzt-Zeit. Natürlich wird die immense Bedeutung des Motorsports für die Marke entsprechend gewürdigt – dafür sorgt auch das Vorwort des amerikanischen Rennfahrers Hurley Haywood.

Der Band bietet eine gute Übersicht über die Entwicklung der Marke, angereichert mit sehr vielen Bildern, wer detaillierte Erläuterungen erwartet, stößt hin und wieder an Grenzen. Aber als erste große Übersicht ist der Band empfehlenswert – er öffnet das Tor zum großen Thema Porsche.

75 JAHRE PORSCHE

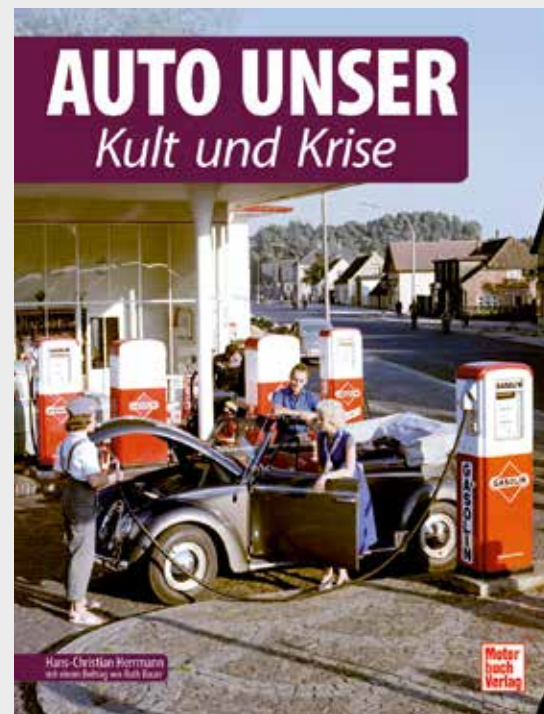


Randy Leffingwell, *75 Jahre Porsche – Autos • Rennsport • Emotionen*,
Motorbuch Verlag Stuttgart,
€ 49,90.
ISBN 978-3-613-04577-4.

AUTO UNSER – KULT UND KRISE

Der Titel verrät es bereits, hinter diesem Werk steht ein Museum, das den programmatischen Titel Auto Unser – Kult und Krise für eine Reise in die „faszinierende Geschichte des Automobils“, so das Historische Museum Saar, gewählt hat. Die von Hans-Christian Herrmann erarbeitete Fleißarbeit versucht denn auch, auf knapp 400 Seiten den großen Bogen über nahezu 130 Jahre Automobil-Geschichte zu schlagen. Keine leichte Aufgabe, denn das große und schwere Werk, das zum erfreulichen Preis von 39,90 Euro angeboten wird, will „von Emotionen und Faszination, von Krisen und Widersprüchen, von nationalen Befindlichkeiten und globalen Ansprüchen“ erzählen. Und dabei „eröffnen sich bisher nicht wahrgenommene Sichtweisen über die in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts herausragende Rolle Europas für Verbrauchsreduktion, Sicherheit und Umweltschutz und den Verlust dieser Position zur Jahrtausendwende“. Wobei zumindest der letzte Punkt diskussionswürdig ist. Und natürlich fehlt auch nicht die bedeutende Rolle, die die zahlreichen Frauen bei der Entwicklung des Autos spielen.

Das ist ein großer Ansatz, den das Historische Museum Saar da angegangen ist und mit einer Vielzahl teilweise bislang unbekannter Bilder illustriert. Wer sich für die große Automobilgeschichte interessiert, wird hier manches Neue lesen und betrachten – wobei die Optik (was in dem mit Frankreich so eng verbundenen Saarland nicht wundert) überdurchschnittlich viel französische Automobile präsentiert. Was aber auch damit zu tun haben dürfte, dass Peugeot in Saarbrücken und Citroën und Renault im nahe gelegenen Köln zu Hause waren und sind. Herrmann hat ein großen Bogen geschlagen, der lesenswert ist und manch` neue Erkenntnis vermittelt – eine absolut lesenswerte Fleißarbeit, die natürlich nicht den kompletten Überblick vermitteln kann. Dafür ist das Thema mittlerweile zu groß, zu überbordend und eigentlich auch nicht mehr in einem Band vermittelbar.



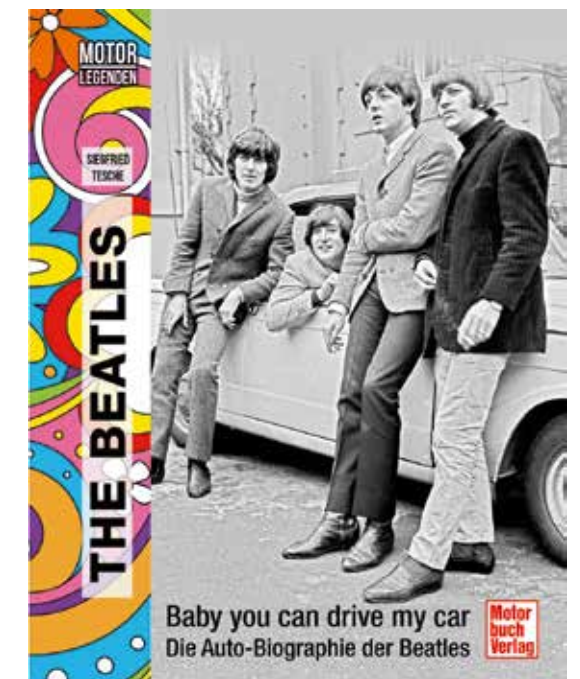
Hans-Christian Herrmann,
Auto Unser – Kult und Krise,
Motorbuch-Verlag, Stuttgart,
€ 39,90. ISBN 978-3-613-04616-0.

DIE AUTOS DER BEATLES

Vor ein paar Jahren hat der Motorbuch-Verlag in Stuttgart eine kleine, unterhaltsame Buch-Reihe angefangen, die mit Themen wie Die Autos von James Bond, Elvis Presley, James Dean, Steve McQueen und – besonders skurril – Cars and Crimes beim Lesen Interesse und Neugierde geweckt haben. Kein Wunder, dass der zumeist für die Texte zuständige Siegfried Tesche nach weiteren Themen gesucht und sich bei seinem neuesten Band mit den Autos der Beatles beschäftigt hat. Ergänzt mit den entsprechenden Song-Titeln – „Baby you can drive my car“ oder „The long and winding road“ – hat Tesche auf 240 Seiten eine Vielzahl von Automobilen zusammengetragen, die weit über den MINI oder den psychodelisch bemalten Rolls-Royce Phantom V hinausgehen, die jedem Beatles-Fan geläufig sind.

Und natürlich ist auch der schnee-weiße Mercedes-Benz 600 mit dem Schallplattenspieler im Fond erwähnt, der vor ein paar Jahren in Deutschland perfekt restauriert wurde – oder der Aston Martin DB 5 von Paul McCartney. Aber in Wirklichkeit waren es natürlich bedeutend mehr Autos, die Tesche hier zusammengetragen hat – vom ersten Transporter für das Equipment bis hin zu den Aston Martin-, Ferrari-, Lamborghini- und Iso Rivolta-Modellen, mit denen die Musiker ihre Garagen schmückten. Da war wirklich alles dabei, was damals richtig Spaß machte: Ferrari 275 GTB, 330 GT, Iso Fidia, Facel-Vega II, Lamborghini 400 GT, Espada und später kamen diverse Mercedes-Benz AMG-Modelle dazu. Dass das eine oder andere Auto auch bei Unfällen zerstört wurde, bleibt ebenfalls nicht unerwähnt.

Eine beeindruckende Fleißarbeit, deren Lektüre Spaß macht und so The best of both Worlds – Musik und Autos der wahrscheinlich wichtigsten Band der Welt – zusammenfasst. Schade nur, dass der Verlag mittlerweile auf den sympathischen und originellen Leinen-Buchrücken der frühen Bände verzichtet. Aber es muss ja an allem gespart werden...



Siegfried Tesche,
Motor Legenden – The Beatles,
Motorbuch Verlag, Stuttgart,
€ 29,90.
ISBN 978-3-613-04578-1.

IM VAN ELEKTRISCH DURCH EUROPA

1948 zeichnete der holländische VW-Importeur Ben Pon auf einer Serviette ein Nutzfahrzeug auf der Basis des ersten Käfer-Modells, das dann zwei Jahre später als VW-Bus in Serie gehen sollte. Damit begann eine bis heute währende Erfolgsgeschichte, die – besonders für abenteuerlustige Käufer – mit der Einführung von Fahrzeugen mit einem Innenausbau als Camping-Fahrzeuge eine weitere Erfolgsgeschichte begründete. Die Camping-Busse haben seitdem die Welt erobert und sich auf allen Kontinenten durchgesetzt – und es war nur eine Frage der Zeit, bis sich auch die ersten Besitzer des elektrischen ID. BUZZ daran machten, mit ihnen auf Camping-Tour zu fahren.

Nun sind die Reisen, die Christian Schlüter mit seinem ID. BUZZ in einem Jahr zurücklegte weit mehr als nur eine Camping-Tour. Er fuhr durch 33 Länder und legte dabei nicht weniger als 55.000 Kilometer zurück – und verbrachte 120 Nächte in seinem Elektro-Bus. Klar, dass das ein spannendes Reisebuch ergibt, in dem Schlüter nicht nur die vielen Treffen mit Bulli-Fans in ganz Europa schildert, sondern auch die Tücken, immer an der richtigen Stelle Strom aufzutreiben beschreibt. Faszinierend sind seine Geschichten allemal, denn wer war schon mit einem „normalen“ Camping-Bus auf den Faröer-Inseln, in Island und durchquerte Europa vom Nordkap bis nach Rumänien und Griechenland? Und als Zugabe gibt es noch eine Fahrt im ID.BUZZ von Los Angeles nach San Franzisko in drei Tagen – wobei die Suche nach Strom hier eine besondere Herausforderung darstellte. Doch Schlüter erreichte seine Zielorte immer rechtzeitig – und so musste auch das Flugzeug in San Franzisko nicht auf ihn warten. Das Ergebnis sind interessante Reisegeschichten mit einem ungewöhnlichen Camper – angereichert mit tollen Fotos.



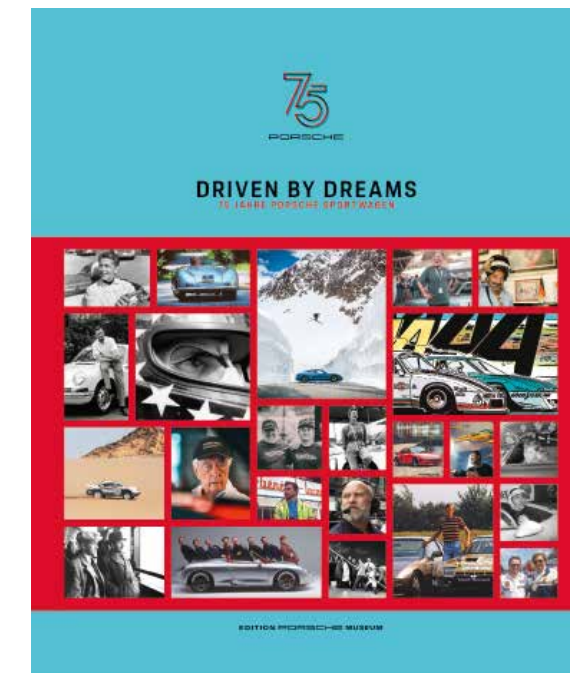
Christian Schlüter,
Europa Elektrisch – Vanlife im ID.BUZZ,
Delius Klasing-Verlag, Bielefeld,
€ 49,90. ISBN 978-3-67-12751-8.

DRIVEN BY DREAMS

In diesen Tagen erscheinen etliche Porsche-Bücher – was nicht weiter wundert, feiert das Unternehmen doch gleich zwei Jubiläen: 75 Jahre Porsche und 60 Jahre Porsche 911. Und so füllt sich das Regal mit Reprints wichtiger Bücher, überarbeiteten Neuauflagen bekannter Bücher und mit neu geschaffenen Werken. Nun kann man sich einem Jubiläum wie dem 75. Geburtstag auf verschiedenen Weisen nähern – Porsche selbst hat in seiner Festschrift 75 Protagonisten zu Wort und zu Bild kommen lassen. Da sind natürlich die üblichen Verdächtigen der Familie dabei, die diversen Vorstandsvorsitzenden und Technik-Chefs werden gewürdigt und die wenigen – Porsche hat in diesen 75 Jahren nur eine Handvoll Design-Chefs gehabt – Designer erfahren ebenfalls ihre Würdigung.

Doch mindestens genauso spannend sind die restlichen Protagonisten: Rennfahrer, Sammler, Sportler und Design-Gurus wie Lord Norman Forster oder Hartmut Esslinger – und natürlich fehlt auch Herbert von Karajan nicht, der überzeugte Porsche-Fahrer, der nur das Beste vom Besten besaß. Es ist also eine illustre Auswahl von prominenten und weniger prominenten Männern und Frauen zusammengekommen, die alle – jeder auf seine Weise – den Traum Porsche geschaffen, gefahren und so zum Ruhm der Marke beigetragen haben. Erfreulich auch, dass Männer wie Ottomar Domnick (der Käufer des ersten in Deutschland gebauten 356) und Walter Glöckler, dessen 356-Spyder-Eigenbauten Porsche zum Bau des legendären 550 Spyder inspirierten, erwähnt sind – so schließt sich der Kreis mit Doug Chiang, dem Design-Chef des Star Wars Universum, der seine Inspiration für ein Porsche-Raumschiff bei den Fahrten mit seinem Porsche sammelt.

Natürlich gibt es auch zu Beginn und zum Ende des monumentalen Werks – 400 Seiten! – ein paar erläuternde Zeilen zum Unternehmen, doch letztlich ist „Driven by Dreams“ keine Werks-Biografie, sondern ein beeindruckender Marsch durch Porsche-Welt aus der Sicht der Macher und Kunden. Die perfekte Basis, um Porsche zu verstehen.



Driven by Dreams,
75 Jahre Porsche Sportwagen,
Delius Klasing-Verlag, Bielefeld,
€ 75,-. ISBN 978-3-667-12650-4.

MOTORWORLD
MEMBERCARD



-50%
auf unsere

MOTORWORLD
MEMBERCARD

gültig für Neuanmeldungen
und das Jahr 2024

Aktion vom 22. – 30.11.23

DEUVET Kolumne



DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. startet auf seiner Beiratssitzung in Köln neue Initiativen in Richtung Politik und Öffentlichkeit

Wie in den vergangenen Jahren war die Michael Schumacher Lounge in der MOTORWORLD in Köln ein passender Ort für die diesjährige Beiratssitzung des DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. In diesen unruhigen Zeiten legte der Vorstand mit seinen Fachbeiräten die Themen für die Verbandsarbeit des kommenden Jahres fest.

Nach einzelnen Berichten der Beiräte wurden aktuelle Probleme aus allen Bereichen vorgestellt und Lösungsvorschläge erarbeitet, denn der DEUVET vertritt ja auch Zweiräder, Nutzfahrzeuge, Campingfahrzeuge und andere Bereiche der individuellen Mobilität. Sogar die vergleichsweise kleine Gruppe der schwimmfähigen Amphicars spürt zunehmend Hindernisse bei der Ausübung ihres Hobbys durch Verbote für Verbrennerantriebe auf öffentlichen Gewässern.

Daher wird einer der Hauptschwerpunkte der kommenden DEUVET Arbeit eine verstärkte Aktivität im politischen Bereich sein. Der gerade vorgestellte neue Beirat Politik Dr. Ekehard Pott wird mit seiner aus über 30 Jahren gewonnenen Erfahrung in der Automobilindustrie hier neue Akzente setzen. Der DEUVET als unabhängiger Verband, der sich nur um die Belange der Old- und Youngtimerfreunde kümmert und daher nicht auf andere Einflüsse Rücksicht nehmen muss, kann jederzeit schneller und zielgenauer argumentieren.



Neben den bereits im Jahr 2022 vorgestellten und sehr positiv bewerteten 12 DEUVET Thesenpapieren zur historischen Mobilität werden laufend einzelne Positionspapiere, Prognosen mit statistischen Entwicklungen und politische Forderungen erarbeitet und zeitnah der Öffentlichkeit vorgestellt.

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



MASERATI QUATTROPORTE



Der 60. Geburtstag des Maserati Quattroporte ist ein Anlass, die Reise dieser kultigen Luxuslimousine über sechs Generationen hinweg zu feiern. Seit seinem Debüt auf dem Turiner Autosalon 1963 ist der Quattroporte ein Symbol für Exzellenz, das Stil, Innovation und Leistung miteinander verbindet. In seiner über einhundertjährigen Geschichte und mit mehr als 75.000 produzierten Quattroporte Modellen hat Maserati dieses automobile Meisterwerk immer wieder neu definiert und ist dabei seinen Grundwerten treu geblieben.

The 60th anniversary of the Maserati Quattroporte marks a celebration of this iconic luxury saloon's journey through six generations. Since its debut at the 1963 Turin Motor Show, the Quattroporte has been a symbol of excellence, blending style, innovation, and performance. With over a century of history and more than 75,000 Quattroporte models produced, Maserati has continuously redefined this automotive masterpiece while staying true to its core values.



Die erste Generation des Quattroporte war ein bahnbrechendes Wunderwerk mit einem aus dem Rennsport stammenden 8-Zylinder-Motor, der sowohl Leistung als auch Eleganz bot. Er wurde oft als "fahrendes Wohnzimmer" oder als "Limousine mit Rennsportcharakter" bezeichnet und erreichte eine Geschwindigkeit von 230 km/h. Der Quattro wurde von einer Reihe von Meisterkonstrukteuren wie Frua, Bertone, Giugiaro, Gandini und Pininfarina sowie dem Maserati Centro Stile entworfen und wurde zu einem zeitlosen Symbol automobiler Exzellenz, das von der Leidenschaft und dem Engagement unzähliger Fachleute zeugt.

Die nachfolgenden Generationen des Quattroporte haben die Grenzen immer weiter verschoben. Die zweite Generation war gewagter, aber weniger einprägsam, während der Quattroporte III unter der Leitung von De Tomaso zu einem durchschlagenden Erfolg wurde. Die 1990er Jahre brachten neue Herausforderungen, und das Modell passte sich erfolgreich der Zeit an. Die mehrfach preisgekrönte Generation von 2003 setzte die Erfolgsformel fort, und die sechste Generation des Quattroporte, die modernste Version, ist weiterhin auf der Bühne zu sehen. Die sechste Generation des Quattroporte ist die modernste Version, die bis heute auf der Bühne steht. Durch Umgestaltungen, technische Weiterentwicklungen, Änderungen in der Unternehmensstruktur und die Schaffung zahlreicher Modelle hat der Quattroporte seinen Anspruch auf Exklusivität beibehalten.

The first-generation Quattroporte was a pioneering marvel, featuring an 8-cylinder racing-derived engine that delivered both power and elegance. Often referred to as a "living room on the move" or a "limousine with a racing spirit," it could reach speeds of 230 km/h. Designed by a series of automotive maestros, including Frua, Bertone, Giugiaro, Gandini, and Pininfarina, as well as Maserati's own Centro Stile, it became a timeless symbol of automotive excellence, a testament to the passion and dedication of countless professionals.

Subsequent generations of the Quattroporte continued to push boundaries. The second generation was more daring but less memorable, while the Quattroporte III, under the guidance of De Tomaso, was a resounding success. The 1990s brought new challenges, and the model successfully adapted to the times. The multi-award-winning 2003 generation carried forward the winning formula, and the sixth-generation Quattroporte, with its most modern version, continues to grace the stage. Through restyling, engineering advancements, changes in corporate structure, and the creation of countless models, the Quattroporte has maintained its approach to exclusivity.





The Quattroporte has graced the garages of discerning motorists, royalty, and even the silver screen. It has been featured in over 60 films, walked red carpets, and accompanied high-ranking officials at prestigious events. It has been beloved by VIPs across various industries, becoming a timeless symbol of luxury in the 20th century and beyond.

Davide Grasso, Maserati CEO, acknowledges the significance of the Quattroporte in Maserati's history. He describes it as a car that has represented Maserati for over half a century, chronicling the evolution of one of their most beloved and appreciated models. It pioneered a segment that was previously uncharted and has consistently reinvented itself without losing its identity. Adapting to changing times, society, technology, and trends, the Quattroporte has remained the choice of a select clientele and a symbol of Italian character. As Maserati's flagship, it continues to embody unique luxury, appreciated for its refinement, attention to detail, superior performance, quality, spaciousness, and timeless style. The Quattroporte stands as a testament to Maserati's unwavering commitment to excellence.

Der Quattroporte zierte die Garagen anspruchsvoller Autofahrer, königlicher Persönlichkeiten und sogar die Leinwand. Er war in über 60 Filmen zu sehen, lief über rote Teppiche und begleitete hochrangige Beamte bei prestigeträchtigen Veranstaltungen. Er wurde von VIPs aus verschiedenen Branchen geliebt und wurde zu einem zeitlosen Symbol für Luxus im 20. Jahrhundert und darüber hinaus.

Davide Grasso, CEO von Maserati, würdigt die Bedeutung des Quattroporte in der Geschichte von Maserati. Er beschreibt ihn als ein Auto, das Maserati seit mehr als einem halben Jahrhundert repräsentiert und die Entwicklung eines der beliebtesten und am meisten geschätzten Modelle des Unternehmens dokumentiert. Er war ein Pionier in einem bis dahin unerforschten Segment und hat sich immer wieder neu erfunden, ohne seine Identität zu verlieren. Der Quattroporte passte sich dem Wandel der Zeit, der Gesellschaft, der Technologie und den Trends an und ist bis heute die erste Wahl eines ausgewählten Kundenkreises und ein Symbol für den italienischen Charakter. Als Flaggschiff von Maserati verkörpert er nach wie vor einzigartigen Luxus, der für seine Raffinesse, seine Liebe zum Detail, seine überlegene Leistung, seine Qualität, sein Platzangebot und seinen zeitlosen Stil geschätzt wird. Der Quattroporte ist der Beweis für das unermüdliche Engagement von Maserati für Spitzenleistungen.



ASTON MARTIN TITAN BICYCLE

Aston Martin und der britische Titan-Fahrradhersteller J.Laverack haben gemeinsam ein bemerkenswertes Rennrad entwickelt: das J.Laverack Aston Martin .1R. Das Fahrrad ist das Ergebnis eines innovativen Design- und Konstruktionsprozesses, der die Werte beider Marken in einem visuell beeindruckenden und nahtlos integrierten Design vereint. Das .1R präsentiert eine einzigartige Kombination aus parametrisch konstruierten, 3D-gedruckten Titanösen und geformten Kohlefaserrohren, die neue Maßstäbe für Leistung und Ästhetik in der Welt des Radsports setzen.

Aston Martin and British titanium bicycle leader J.Laverack have collaborated to create a remarkable road bicycle, the J.Laverack Aston Martin .1R. This bicycle is the result of innovative design and engineering processes that merge the values of both brands, producing a visually striking and seamlessly integrated design. The .1R showcases a unique combination of parametrically designed, 3D printed titanium lugs and sculpted carbon fiber tubes, setting new standards for both performance and aesthetics in the world of cycling.





Die Verschmelzung dieser Hochleistungsmaterialien bietet nicht nur ein perfektes Gleichgewicht zwischen Reaktionsfähigkeit und Komfort, sondern strahlt auch Eleganz und Schönheit aus. Die nahtlose Integration von Spikes und Rohren sowie das makellose Fischgrätgeflecht der Carbonfasern zeugen von höchster Handwerkskunst.

Oliver Laverack, Mitbegründer von J.Laverack Bicycles, hebt die Zusammenarbeit mit Aston Martin als Quelle frischer Ideen und Innovationen hervor, die das Design und die Technik des Fahrrads aufgewertet haben. Das Ergebnis ist ein Fahrrad, das außergewöhnliche Handwerkskunst und Leistung verkörpert.

Das J.Laverack Aston Martin .1R zeichnet sich durch klare Linien aus, die ohne sichtbare Befestigungen an Vorbau oder Sattelstütze auskommen. Die Vierkolben-Bremssättel sind eine reine Blechkonstruktion, die die Entwicklung spezieller Testgeräte erfordert. Daher gibt es keine sichtbaren Kabel oder Schläuche am Fahrrad.

Durch die Integration von Innovationen aus der Hochleistungsautomobilindustrie bietet das .1R eine einzigartige Mischung aus Design und Technologie, inspiriert von den Super- und Hypercar-Programmen von Aston Martin.

The fusion of these high-performance materials not only offers a perfect balance of responsiveness and comfort but also exudes elegance and beauty. The seamless integration of lugs and tubes, along with the impeccable herringbone weave of carbon fiber, demonstrates a high level of craftsmanship. Oliver Laverack, Co-founder of J.Laverack Bicycles, highlights the collaboration with Aston Martin as a source of fresh ideas and innovations that have elevated the bicycle's design and engineering. The result is a bicycle that embodies exceptional craftsmanship and performance.

The J.Laverack Aston Martin .1R boasts clean lines that eliminate the need for visible fixings at the stem or seat post. The four-piston brake calipers are a clean sheet design, demanding the creation of specialized testing equipment. As a result, there are no exposed cables or hoses visible on the bicycle.

Incorporating innovations from the high-performance automotive industry, the .1R offers a unique blend of design and engineering, drawing inspiration from Aston Martin's supercar and hypercar programs.



Marek Reichman, Executive Vice President und Chief Creative Officer bei Aston Martin, beschreibt den .1R als ein Titan-Hypercar auf zwei Rädern, das technischen Fortschritt und Performance-Design zu einem aufregenden Fahrerlebnis verbindet. Es ist eine Verschmelzung von Tradition und Technologie, hergestellt aus fortschrittlichen Materialien, die den zukunftsorientierten Charakter der beiden britischen Unternehmen widerspiegeln.

Besitzerinnen und Besitzer des J.Laverack Aston Martin .1R sind eingeladen, den Hauptsitz von Aston Martin in Gaydon zu besuchen, um mit den Gründern von J.Laverack eine Anprobe durchzuführen, die eine umfassende Personalisierung ermöglicht. Die Kundinnen und Kunden können aus Farbpaletten und Ausstattungsoptionen wählen, die mit denen der Aston Martin Fahrzeuge identisch sind, und haben so die Möglichkeit, ihr Auto und ihr Fahrrad aufeinander abzustimmen.

Das Fahrrad kann mit Hilfe des Online-Konfigurators von Aston Martin weiter individualisiert werden, der es dem Nutzer ermöglicht, die Farbe verschiedener Komponenten wie Rohre, Nasen, Gabeln, Vorbau, Sattelstütze und Lenkerhörnchen zu wählen. Die Carbonfaser kann auch unbehandelt bleiben, um die Schönheit des Materials hervorzuheben. Besondere Akzente wie Tretlagerschalen, Bremssättel und Bremsscheiben können mit einer Keramikbeschichtung in Bronze oder Schwarz versehen werden.

Marek Reichman, Executive Vice President and Chief Creative Officer at Aston Martin, describes the .1R as a titanium hypercar on two wheels, combining engineering advancements with performance design to provide an exhilarating riding experience. The bicycle is a fusion of tradition and technology, crafted with advanced materials, reflecting the forward-thinking nature of both British companies.

Owners of the J.Laverack Aston Martin .1R are invited to visit Aston Martin's headquarters in Gaydon for a fitting session with J.Laverack's founders, allowing for extensive customization. Customers can select color palettes and trim options identical to those available for Aston Martin cars, offering the possibility of matching their car and bike.

The bicycle can be further customized using Aston Martin's online configurator, which enables users to specify the color of various components, including the tubes, lugs, forks, stem, seat post, and handlebar drops. The carbon fiber can also be left bare to showcase its material beauty. Special accents, such as the bottom bracket cups, brake calipers, and brake disc centers, can feature a ceramic coating in bronze or black.

Welcome to **MOTORWORLD** MÜNCHEN
WINTERWORLD

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



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

<https://motorworld.de>



STUTTGART KÖLN MÜNCHEN BERLIN RÜSSELSHEIM HERTEN METZINGEN LUXEMBOURG ZÜRICH MALLORCA

