



MOBILITY SPEED LIFESTYLE

MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG



6

100 Jahre
Brookland

22

Brabus Luxus Yacht

16

Motorworld Köln
Abarth Treffen

34

JCB Hydromax

38

Dodge Charger
Super Bee

76

Breitling
Aston Martin DB5
Cronograph

INHALT / CONTENT

FOTO Titelbild: Lamborghini

Event-Tipp: 90 Jahre Käfer

Vom 14. bis 16. August 2026 ist der älteste Käfer der Welt bei der HOME & GARDEN rund um Schloss Solitude in Stuttgart zu sehen. Gemeinsam mit rund 20 historischen Volkswagen – darunter Käfer, Karmann Ghia und VW Busse – präsentiert sich der W 30 im historischen Fahrerlager am hinteren Schlossflügel. Ein besonderes Ziel für Freunde klassischer Automobile!

Event Tip: 90 Years of the Beetle

From August 14 to 16, 2026, the world's oldest Beetle will be on display at HOME & GARDEN around Solitude Palace in Stuttgart. Along with about 20 historic Volkswagen models—including Beetles, Karmann Ghias, and VW buses—the W 30 will be showcased in the historic paddock at the rear wing of the palace. A must-see for fans of classic cars!



IMPRESSUM

MOTORWORLD Bulletin
„Mobility 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 Management 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 Videos nicht mehr verfügbar sind.

EDITORIAL ENQUIRIES

Für Anzeigen | For advertising
Bulletin@motorworld-bulletin.de

BROOKLAND FEIERT 100 JAHRE





Am 7. August 1926 wurde in Brooklands der erste Grand Prix Großbritanniens gestartet. Genau 100 Jahre später kehrten die Rennwagen an diesen historischen Schauplatz zurück. Mehr als 120 Grand-Prix- und Formel-1-Fahrzeuge von über 50 Marken versammelten sich zur Brooklands Centenary Celebration und zeichneten die Entwicklung des internationalen Grand-Prix-Sports von seinen Anfängen bis in die Gegenwart nach.

Bugatti, Delage und Alfa Romeo trafen auf Ferrari, McLaren, Mercedes, Tyrrell, BRM und Brawn. Rennwagen aus den 1920er-Jahren standen neben Weltmeisterautos der modernen Formel 1. Viele der historischen Maschinen blieben dabei nicht im Museum stehen, sondern wurden auf erhaltenen Abschnitten der ursprünglichen Rennstrecke und dem benachbarten Testgelände von Mercedes-Benz World wieder in Bewegung gesetzt.

Im Mittelpunkt des Jubiläums stand jener Grand Prix, mit dem am 7. August 1926 die britische Grand-Prix-Geschichte begann. Brooklands wurde damit für ein Wochenende erneut zu dem Schauplatz, von dem vor einem Jahrhundert eine Entwicklung ausging, die den internationalen Motorsport bis heute prägt.

Der vielleicht eindrucksvollste Moment des Wochenendes benötigte deshalb weder große Inszenierung noch moderne Showeffekte. Am Freitag versammelten sich 100 Grand-Prix-Fahrzeuge auf der historischen Finishing Straight. Punkt 14 Uhr. Exakt zu jener Uhrzeit, zu der 100 Jahre zuvor der erste Grand Prix des Royal Automobile Club gestartet worden war. Eine symbolische Zeitreise, deren Kulisse kaum authentischer hätte sein können.

On August 7, 1926, the first British Grand Prix was held at Brooklands. Exactly 100 years later, the race cars returned to this historic venue. More than 120 Grand Prix and Formula 1 cars from over 50 brands gathered for the Brooklands Centenary Celebration, tracing the evolution of international Grand Prix racing from its beginnings to the present day.

Bugatti, Delage, and Alfa Romeo joined Ferrari, McLaren, Mercedes, Tyrrell, BRM, and Brawn. Race cars from the 1920s stood alongside world champion cars from modern Formula 1. Many of the historic machines did not remain on display in a museum but were put back into action on preserved sections of the original racetrack and the adjacent test track at Mercedes-Benz World.

The anniversary celebration centered on the Grand Prix that marked the beginning of British Grand Prix history on August 7, 1926. For one weekend, Brooklands once again became the setting from which, a century ago, a development began that continues to shape international motorsports to this day.

Perhaps the most impressive moment of the weekend therefore required neither grand staging nor modern special effects. On Friday, 100 Grand Prix cars gathered on the historic finishing straight. At 2:00 p.m. sharp—exactly the same time 100 years earlier when the Royal Automobile Club's first Grand Prix had started. A symbolic journey back in time, the setting for which could hardly have been more authentic.





In der Mitte der ersten Reihe stand ein Delage 15-S-8, identisch mit jenem Typ, mit dem Robert Sénéchal und Louis Wagner 1926 den Sieg errungen hatten. Daneben zwei Fahrzeuge, die tatsächlich beim ersten britischen Grand Prix gemeldet gewesen waren: der Thomas „Flatiron“ Special und der Halford Special. Dahinter spannte sich die Geschichte des Grand-Prix-Sports über Jahrzehnte auf.

Eine Reproduktion des gewaltigen Mercedes W125 repräsentierte die 1930er-Jahre, der Alfa Romeo 158/159 die frühen Jahre der Formel-1-Weltmeisterschaft. Der sechsrädrige Tyrrell P34 erinnerte daran, wie radikal Konstrukteure in den Siebzigern noch experimentierten. Und dann stand dort jener rot-weiße McLaren MP4/6 mit Honda-V12, dessen Silhouette untrennbar mit Ayrton Senna und einer Ära verbunden ist, in der Formel-1-Motoren nicht einfach liefen, sondern akustische Naturereignisse waren. Die Moderne wurde unter anderem durch einen Mercedes-AMG Petronas und den McLaren MCL38 vertreten.

Doch historische Rennwagen entfalten ihre Magie nur bedingt im Stillstand. Brooklands ließ sie deshalb fahren. Auf erhaltenen Abschnitten der weltweit ersten eigens für den Motorsport gebauten permanenten Rennstrecke und auf dem benachbarten Testgelände von Mercedes-Benz World erwachten zahlreiche Fahrzeuge wieder zum Leben. Besonders der V16-BRM und der Honda-V12 des McLaren MP4/6 sorgten dafür, dass Motorsportgeschichte nicht nur betrachtet werden konnte. Man hörte sie.

In the center of the front row stood a Delage 15-S-8, identical to the model in which Robert Sénéchal and Louis Wagner had claimed victory in 1926. Next to it were two cars that had actually been entered in the first British Grand Prix: the Thomas „Flatiron“ Special and the Halford Special. Behind them, the history of Grand Prix racing spanned decades.

A reproduction of the massive Mercedes W125 represented the 1930s, while the Alfa Romeo 158/159 represented the early years of the Formula 1 World Championship. The six-wheeled Tyrrell P34 served as a reminder of just how radically designers were still experimenting in the 1970s. And then there stood that red-and-white McLaren MP4/6 with a Honda V12, whose silhouette is inextricably linked to Ayrton Senna and an era in which Formula 1 engines didn't just run—they were acoustic natural phenomena. The modern era was represented, among others, by a Mercedes-AMG Petronas and the McLaren MCL38.

But historic race cars can only partially unleash their magic when stationary. That's why Brooklands let them drive. On preserved sections of the world's first permanent racetrack built specifically for motorsports and on the adjacent test track at Mercedes-Benz World, numerous vehicles came back to life. In particular, the V16 BRM and the Honda V12 in the McLaren MP4/6 ensured that motorsport history wasn't just something to be looked at—you could hear them.

DEKRA

Oldtimer-Expertise live erleben auf der **ADAC Württemberg Historic** vom **15. – 16.05. in Metzingen!**
DEKRA Classic Services mit Fachbeiträgen zu den wichtigsten Themen der Szene

Unser Anspruch:
**Zeitloses
bewahren**

DEKRA Classic Services
Damit Ihr Klassiker Sie ein Leben lang begleitet, begleiten wir Sie bei allen Fragen rund um Gutachten, Hauptuntersuchung und H-Kennzeichen.

Informieren Sie sich jetzt unter der **Service-Hotline 0800.333 333 3**

dekra.de/oldtimer

Und genau darin liegt der Unterschied zwischen einem Museum und einem Ort wie Brooklands. Ein Rennwagen erklärt sich nicht allein über technische Daten. Erst wenn ein Motor anspringt, wenn Vibrationen durch den Boden wandern und ein historischer Grand-Prix-Wagen beschleunigt, wird verständlich, wie kompromisslos diese Maschinen einmal waren. Sie erzählen von Ingenieurskunst, Mut und von einer Zeit, in der Fortschritt häufig bedeutete, etwas auszuprobieren, von dem niemand genau wusste, ob es funktionieren würde.

Noch stärker verdichtete sich diese Geschichte bei der Rekonstruktion der Startaufstellung von 1926. Auf derselben Stelle des Members' Banking, an der ursprüngliche Grand Prix begonnen hatte, standen erneut neun Fahrzeuge. Zwei Delage, der Halford Special, ein Aston Martin TT1 „Green Pea“, der Thomas Special und zwei Bugatti gehörten zur Formation. Ergänzt wurde sie durch den frontgetriebenen Alvis sowie den außergewöhnlichen Béquet Delage – den ersten Grand-Prix-Rennwagen der Welt mit V12-Motor.

Vor 100 Jahren hatte Brooklands-Starter A.V. „Ebby“ Ebbelwhite die Flagge gesenkt. Beim Jubiläum übernahm David Brabham diese Aufgabe. Der Sohn des dreifachen Formel-1-Weltmeisters Sir Jack Brabham, selbst ehemaliger Formel-1-Pilot und Le-Mans-Sieger, verband damit mehrere Generationen Rennsportgeschichte in einem einzigen Augenblick. Eine zusätzliche Pointe der Geschichte: Jack Brabham wurde ausgerechnet 1926 geboren.

Auch Damon Hill kehrte nach Brooklands zurück. Der Formel-1-Weltmeister von 1996 und Präsident der Brooklands Trust Members besitzt eine besondere Verbindung zum Erhalt des historischen Geländes. Zwischen den ausgestellten Fahrzeugen befanden sich zudem Rennwagen, die mit seiner eigenen Karriere und jener seines zweifachen Weltmeister-Vaters Graham Hill verbunden sind.

Dabei waren es keineswegs nur die berühmtesten Namen, die das Wochenende bemerkenswert machten. Zwischen Ferrari, McLaren und Mercedes fanden sich Konstruktionen, die zeigen, wie vielfältig Grand-Prix-Geschichte tatsächlich war. Der Ferguson P99 etwa brachte bereits 1961 Allradantrieb in die Formel 1 und wurde von Stirling Moss gefahren. Ein Austin Grand Prix von 1908 wiederum war das älteste Fahrzeug des gesamten Treffens. Dazu kamen ein Maserati 8C 3000, ein früher heckmotorisierter Cooper, der legendäre Sharknose-Ferrari 156, ein McLaren MP4/1, der Benetton B198 und der Weltmeisterwagen Brawn BGP 001 von 2009.

And that is precisely the difference between a museum and a place like Brooklands. A race car cannot be fully understood through technical specifications alone. Only when an engine roars to life, when vibrations travel through the ground, and when a historic Grand Prix car accelerates does one grasp just how uncompromising these machines once were. They tell a story of engineering mastery, courage, and a time when progress often meant trying something that no one knew for sure would work.

This history became even more vivid during the reconstruction of the 1926 starting grid. Nine vehicles once again lined up at the exact spot on the Members' Banking where the original Grand Prix had begun. The lineup included two Delages, the Halford Special, an Aston Martin TT1 “Green Pea,” the Thomas Special, and two Bugattis. They were joined by the front-wheel-drive Alvis and the extraordinary Béquet Delage—the world's first Grand Prix race car with a V12 engine.

One hundred years ago, Brooklands starter A.V. “Ebby” Ebbelwhite had lowered the flag. At the anniversary event, David Brabham took on this role. The son of three-time Formula 1 world champion Sir Jack Brabham—himself a former Formula 1 driver and Le Mans winner—thus brought together several generations of racing history in a single moment. An additional twist to the story: Jack Brabham was born in 1926, of all years.

Damon Hill also returned to Brooklands. The 1996 Formula 1 world champion and president of the Brooklands Trust Members has a special connection to the preservation of the historic site. Among the vehicles on display were also race cars linked to his own career and that of his father, two-time world champion Graham Hill.

But it was by no means just the most famous names that made the weekend remarkable. Amid the Ferraris, McLarens, and Mercedes were designs that demonstrated just how diverse Grand Prix history truly was. The Ferguson P99, for example, introduced all-wheel drive to Formula 1 as early as 1961 and was driven by Stirling Moss. An Austin Grand Prix from 1908, on the other hand, was the oldest vehicle at the entire gathering. Also on display were a Maserati 8C 3000, an early rear-engined Cooper, the legendary “Sharknose” Ferrari 156, a McLaren MP4/1, the Benetton B198, and the 2009 world championship-winning Brawn BGP 001.





Am emotionalsten wurde es vielleicht bei einem Rennwagen, dessen Geschichte unmittelbar mit Brooklands verbunden ist. Der restaurierte Thomas Special fuhr erstmals seit mehr als 80 Jahren wieder an seinem ursprünglichen Wirkungsort. Keine Replik, kein digitales Erlebnis, keine Simulation – sondern historische Mechanik zurück auf historischem Asphalt.

Das ausverkaufte Jubiläum zeigte damit eindrucksvoll, warum Orte wie Brooklands wichtig bleiben. Motorsportgeschichte besteht nicht nur aus Siegen, Rundenzeiten und Meisterschaftstabellen. Sie lebt von Maschinen, Menschen und Schauplätzen. Von Ideen, die zunächst absurd erschienen und später selbstverständlich wurden. Von Ingenieuren, die Grenzen verschoben, und Fahrern, die bereit waren, diese Grenzen auszuprobieren. Hundert Jahre Grand-Prix-Geschichte passen eigentlich nicht auf ein Wochenende. In Brooklands kamen sie sich dennoch erstaunlich nahe.

Und vielleicht war genau das die stärkste Botschaft dieser Feier. Die moderne Formel 1 mag heute ein globales Milliardenbusiness sein, geprägt von Simulationen, Datenanalyse und technologischer Präzision. Doch irgendwo unter all den Carbonfasern, Windkanalstunden und Terabytes an Telemetriedaten schlägt noch immer dasselbe mechanische Herz. Wer wissen möchte, wo es in Großbritannien zu schlagen begann, muss nur nach Brooklands fahren.

Perhaps the most emotional moment came with a race car whose history is directly linked to Brooklands. The restored Thomas Special drove at its original venue for the first time in more than 80 years. No replica, no digital experience, no simulation—just historic mechanics back on historic asphalt.

The sold-out anniversary event thus impressively demonstrated why places like Brooklands remain important. Motorsport history isn't just about winners, lap times, and championship standings. It thrives on machines, people, and venues. On ideas that initially seemed absurd but later became second nature. On engineers who pushed boundaries and drivers who were willing to test those limits. A hundred years of Grand Prix history doesn't really fit into a single weekend. Yet at Brooklands, it came surprisingly close.

And perhaps that was precisely the strongest message of this celebration. Modern Formula 1 may be a global billion-dollar business today, shaped by simulations, data analysis, and technological precision. But somewhere beneath all the carbon fiber, wind tunnel hours, and terabytes of telemetry data, the same mechanical heart still beats. If you want to know where it all began in Great Britain, you need only drive to Brooklands.





Motorworld Köln / Rheinland Im Zeichen des Skorpions: Europas Abarth-Community zu Gast in Köln

Motorworld Köln / Rheinland Under the Sign of Scorpio: Europe's Abarth Community Visits Cologne

Mehr als 320 Fahrzeuge verwandelten die Motorworld Köln in einen Treffpunkt der europäischen Abarth-Szene. Fans und Clubmitglieder aus zahlreichen Ländern waren zum Abarth European Meet 2026 angereist, um historische Modelle, aktuelle Baureihen und individuell veredelte Fahrzeuge zu präsentieren – und vor allem, um ihre gemeinsame Leidenschaft zu teilen.

Kaum eine andere Automobilmarke verbindet kompakte Fahrzeuge, Motorsport und Individualisierung so konsequent wie Abarth. Carlo Abarth gründete das Unternehmen 1949 gemeinsam mit dem Rennfahrer Guido Scagliarini. Der Skorpion im Markenlogo geht auf das Sternzeichen des Firmengründers zurück und entwickelte sich schnell zum Symbol für kleine, leichte und außergewöhnlich leistungsstarke Fahrzeuge.

Mit Tuning-Kits und Sportauspuffanlagen machte Abarth leistungsorientierte Technik schon früh einem breiten Publikum zugänglich. Zugleich begründeten zahlreiche Erfolge auf Renn- und Rallyestrecken den Ruf der Marke: Zehn Weltrekorde, 133 internationale Rekorde und mehr als 10.000 Rennsiegge gehören zur historischen Bilanz. Besonders in den 1950er- und 1960er-Jahren prägten Modelle wie der Fiat Abarth 750, der 850 TC und der Fiat Abarth 1000 die Motorsportgeschichte. Später setzten unter anderem der Fiat 124 Abarth und der 131 Abarth diese Tradition im Rallyesport fort.

More than 320 vehicles transformed Motorworld Cologne into a gathering place for the European Abarth community. Fans and club members from numerous countries had traveled to the Abarth European Meet 2026 to showcase historic models, current model lines, and custom-tuned vehicles—and, above all, to share their common passion.

Hardly any other automotive brand combines compact cars, motorsports, and customization as consistently as Abarth. Carlo Abarth founded the company in 1949 together with race car driver Guido Scagliarini. The scorpion in the brand's logo is based on the company founder's zodiac sign and quickly became a symbol for small, lightweight, and exceptionally powerful vehicles.

With tuning kits and sports exhaust systems, Abarth made performance-oriented technology accessible to a broad audience from an early stage. At the same time, numerous successes on race and rally tracks established the brand's reputation: Ten world records, 133 international records, and more than 10,000 race victories are part of its historic record. Particularly in the 1950s and 1960s, models such as the Fiat Abarth 750, the 850 TC, and the Fiat Abarth 1000 left their mark on motorsports history. Later, the Fiat 124 Abarth and the 131 Abarth, among others, continued this tradition in rally racing.





Diese Geschichte war beim Treffen in Köln in vielen Facetten zu erleben. Neben klassischen Fiat- und Abarth-Modellen standen moderne 595 und 695 sowie zahlreiche individuell aufgebaute Fahrzeuge. Technische Details, Umbauten und seltene Ausführungen lieferten reichlich Gesprächsstoff. Entscheidend war jedoch die Community: Das Abarth European Meet bringt Menschen verschiedener Generationen und Nationalitäten zusammen, die sich vielfach über Clubs, gemeinsame Ausfahrten und digitale Netzwerke bereits seit Jahren verbunden sind.

Organisiert wurde die Veranstaltung von einem internationalen Team mit Mitgliedern aus Deutschland, Großbritannien, den Niederlanden, Schweden, Belgien und Frankreich. Die Motorworld Köln bot mit ihren historischen Hallen, ihren automobilen Ausstellungen und der Michael Schumacher Private Collection den passenden Rahmen.

This story unfolded in many different ways at the meet in Cologne. Alongside classic Fiat and Abarth models were modern 595s and 695s, as well as numerous custom-built vehicles. Technical details, modifications, and rare variants provided plenty to talk about. But what really mattered was the community: The Abarth European Meet brings together people of different generations and nationalities who, in many cases, have been connected for years through clubs, group drives, and digital networks.

The event was organized by an international team with members from Germany, the United Kingdom, the Netherlands, Sweden, Belgium, and France. Motorworld Cologne provided the perfect setting with its historic halls, automotive exhibitions, and the Michael Schumacher Private Collection.





Die vorherige Ausgabe des Abarth European Meet hatte 2024 im niederländischen Lelystad stattgefunden. Nach dem Treffen in Köln steht auch das nächste Ziel bereits fest: 2027 kommt die Community im Rahmen von Spa-Italia auf der Rennstrecke von Spa-Francorchamps in Belgien zusammen.

Der Dank der Veranstalter gilt allen Teilnehmenden, Ausstellern, Partnern, Sponsoren und Helfern, die das Abarth European Meet 2026 möglich gemacht haben.

The previous edition of the Abarth European Meet took place in Lelystad, the Netherlands, in 2024. Following the event in Cologne, the next destination has already been set: In 2027, the community will gather at the Spa-Francorchamps racetrack in Belgium as part of Spa-Italia.

The organizers would like to thank all participants, exhibitors, partners, sponsors, and volunteers who made the 2026 Abarth European Meet possible.

BRABUS ULTIMA 55

Die BRABUS ULTIMA 55 bringt die Performance-DNA aus Bottrop auf einen 17 Meter langen Luxuskatamaran. Zwei Sechszylinder mit jeweils 725 PS, mehr als 40 Knoten Höchstgeschwindigkeit, ein Foiling-System und großzügige Lebensräume verbinden sich mit der Handschrift von BRABUS. Das gemeinsam mit Sunreef Yachts entwickelte Modell ist das erste exklusive Produkt der neuen Kooperation und markiert für BRABUS den Einstieg in eine neue Kategorie des High-Performance-Yachtbaus.

The BRABUS ULTIMA 55 brings the performance DNA from Bottrop to a 17-meter-long luxury catamaran. Two six-cylinder engines, each producing 725 PS, a top speed of over 40 knots, a foiling system, and spacious living areas all bear the BRABUS signature. Developed in collaboration with Sunreef Yachts, this model is the first exclusive product of the new partnership and marks BRABUS's entry into a new category of high-performance yacht building.





1.450 PS Gesamtleistung sind dabei eine Ansage. Die beiden Sechszylinder leisten jeweils 533 kW und beschleunigen den Katamaran auf über 40 Knoten. Entscheidend ist allerdings nicht allein die Leistung. Unter der Wasseroberfläche arbeitet ein Tragflügelssystem, das bei zunehmender Geschwindigkeit dynamischen Auftrieb erzeugt. Die beiden Rümpfe werden dadurch aus dem Wasser gehoben, der hydrodynamische Widerstand sinkt und die Neigung wird reduziert. Das Ergebnis soll mehr Effizienz, Stabilität und Komfort mit einem agilen Fahrverhalten verbinden.

Mit 17 Metern Länge und 5,60 Metern Breite bleibt die ULTIMA 55 vergleichsweise kompakt, nutzt die Katamaran-Architektur jedoch konsequent für ihr Raumangebot. Seitlich ausklappbare Plattformen am Achterdeck vergrößern die Breite auf stattliche 7,60 Meter. Damit entsteht am Ankerplatz eine großzügige Open-Air-Lounge unmittelbar am Wasser. Große Liegeflächen lassen sich zu Sofas verwandeln, ein ausklappbarer Carbon-Tisch ergänzt den Bereich. Elektrischer Grill und Wetbar machen das Achterdeck zum zentralen Lebensraum unter freiem Himmel.

Optisch lässt BRABUS wenig Zweifel an der Herkunft des Designs. Graphite Black oder optional Phantom Gray bilden die Basis, hinzu kommen zahlreiche Elemente aus Sicht-Carbon. Front- und Heckflügel, Lüftungsblenden, beleuchtete BRABUS Logos sowie LED-Dachleuchten mit Carbon-Gehäusen übertragen bekannte Gestaltungselemente der Marke in die maritime Welt. Selbst bei der Außenpolsterung bleibt die Individualisierung Teil des Konzepts. Zur Wahl stehen unter anderem BRABUS Graphite, BRABUS Red und BRABUS Pearl.

A total output of 1,450 PS makes a bold statement. The two six-cylinder engines each deliver 533 kW and accelerate the catamaran to over 40 knots. However, power alone is not the decisive factor. Beneath the water's surface, a foiling system generates dynamic lift as speed increases. This lifts the two hulls out of the water, reducing hydrodynamic drag and minimizing trim. The result is said to combine greater efficiency, stability, and comfort with agile handling.

At 17 meters long and 5.60 meters wide, the ULTIMA 55 remains comparatively compact, yet makes full use of its catamaran architecture to maximize interior space. Side-folding platforms on the aft deck expand the width to an impressive 7.60 meters. This creates a spacious open-air lounge right at the water's edge when at anchor. Large lounging areas can be converted into sofas, and a fold-out carbon-fiber table complements the space. An electric grill and wet bar transform the aft deck into the central open-air living area.

Visually, BRABUS leaves little doubt as to the design's origins. Graphite Black or the optional Phantom Gray form the base, complemented by numerous elements made of exposed carbon fiber. Front and rear spoilers, air vents, illuminated BRABUS logos, and LED ceiling lights with carbon fiber housings bring the brand's familiar design elements into the maritime world. Even the exterior upholstery reflects this customization. Options include BRABUS Graphite, BRABUS Red, and BRABUS Pearl.





Im Salon setzt sich diese Linie fort. BRABUS Masterpiece Leder in „Moonstone“ mit charakteristischem Triangle-Steppmuster trifft auf Alcantara, Aluminium und Sicht-Carbon. Der Steuerstand erinnert damit bewusst an die Supercars aus Bottrop, ohne seine maritime Funktion zu verstecken. Eine Breitbild-Konsole bündelt Navigation, Schiffssteuerung und weitere Bordfunktionen und erhält ein eigenes BRABUS User Interface.

Auch beim Komfort bleibt die ULTIMA 55 ihrer Positionierung treu. Die Bordküche verfügt über Induktionskochfeld, Elektrobackofen, Spüle, Kühlschränke und Eismaschinen. Ein 43-Zoll-Fernseher verschwindet elektrisch in der Arbeitsfläche, während ein Bowers-&-Wilkins-Marine-Soundsystem für die entsprechende akustische Begleitung sorgt. Höhenverstellbare Tische erlauben es, den Salon je nach Nutzung neu zu konfigurieren.

Zwei Kabinenkonfigurationen stehen zur Verfügung. In der Standardausführung gibt es eine Master Suite, eine VIP-Kabine und eine Crewkabine für vier Gäste und ein Crewmitglied. Alternativ lässt sich die Yacht mit drei Gästekabinen konfigurieren und bietet dann Platz für bis zu sechs Gäste plus Crew. Holzfurniere und Carbon-Akzente führen das moderne Gestaltungskonzept auch unter Deck weiter.

This design language continues in the salon. BRABUS Masterpiece leather in "Moonstone" with its characteristic triangular quilting pattern is paired with Alcantara, aluminum, and exposed carbon fiber. The helm station thus deliberately evokes the supercars from Bottrop, without compromising its maritime function. A widescreen console integrates navigation, vessel control, and other onboard functions and features its own BRABUS user interface.

The ULTIMA 55 also stays true to its positioning when it comes to comfort. The galley features an induction cooktop, electric oven, sink, refrigerators, and ice makers. A 43-inch TV retracts electrically into the countertop, while a Bowers & Wilkins marine sound system provides the appropriate audio accompaniment. Height-adjustable tables allow the salon to be reconfigured depending on usage.

Two cabin configurations are available. In the standard configuration, there is a master suite, a VIP cabin, and a crew cabin, accommodating four guests and one crew member. Alternatively, the yacht can be configured with three guest cabins, offering space for up to six guests plus crew. Wood veneers and carbon fiber accents extend the modern design concept below deck as well.



SONAX XTREME

WWW.SONAX.DE

MADE IN GERMANY

Die High-Performance-Serie für dein Auto.

Extrem wirksam.

Extrem einfach in der Anwendung.

Die XTREME Pflegeserie mit Si-Carbon Technology sorgt für perfekte Ergebnisse – von der Felge bis zum Panoramadach. Hochwertige Inhaltsstoffe, innovative Formulierungen und pure Leidenschaft für Höchstleistung.

SONAX®

SONAX

SONAX



Mit der ULTIMA 55 erweitern beide Partner ihre jeweiligen Welten. Sunreef Yachts bringt seine Erfahrung mit luxuriösen Mehrwrumpfbooten ein, BRABUS seine ausgeprägte Design- und Performance-Philosophie. Herausgekommen ist keine schwimmende Interpretation eines BRABUS Supercars, sondern ein eigenständiges Produkt mit klarer Markenidentität.

Die ULTIMA 55 zeigt zugleich, wie sich moderner Yachtluxus verändert. Geschwindigkeit bleibt faszinierend, reicht als Argument aber nicht mehr aus. Gefragt sind technische Raffinesse, variable Räume, hochwertige Materialien und ein Design mit hohem Wiedererkennungswert. Genau hier setzt dieser Katamaran an: 1.450 PS liefern die Leistung, Foiling die technische Besonderheit und BRABUS den Auftritt. Auf dem Wasser dürfte diese Kombination kaum zu übersehen sein.

With the ULTIMA 55, both partners are expanding their respective worlds. Sunreef Yachts brings its expertise in luxury multihulls, while BRABUS contributes its distinctive design and performance philosophy. The result is not a floating interpretation of a BRABUS supercar, but a standalone product with a clear brand identity.

At the same time, the ULTIMA 55 demonstrates how modern yacht luxury is evolving. Speed remains fascinating, but it is no longer a sufficient selling point on its own. What's in demand now is technical sophistication, versatile spaces, high-quality materials, and a design with high brand recognition. This is exactly where this catamaran comes in: 1,450 PS provide the power, foiling offers the technical innovation, and BRABUS delivers the style. On the water, this combination is sure to turn heads.



v. l. n. r.: Thomas Lukowski/Fachbereichsleiter, Allianz Kunde und Markt GmbH (AKM); Daniel Bahr/Mitglied des Vorstands, Allianz Beratungs- und Vertriebs-AG bei Allianz (ABV); Andreas Dünkel/Geschäftsführer, Motorworld Group; Felix Oberle/Geschäftsführer, Motorworld Group

Allianz und Motorworld verlängern erfolgreiche Partnerschaft

Allianz and Motorworld Extend their successful partnership

Die Allianz und die Motorworld setzen ihre erfolgreiche Zusammenarbeit fort. Damit wird die seit 2021 bestehende strategische Partnerschaft zwischen einem der weltweit führenden Versicherer und Vermögensverwalter und dem führenden Akteur im Bereich der automobilen Erlebniswelten fortgeführt. Grundlage der Zusammenarbeit sind gemeinsame Werte wie Innovationskraft, Mobilitätsleidenschaft und Kundenorientierung, die nachhaltige Mehrwerte und Synergien schaffen.

Die Vertragsverlängerung unterstreicht das gegenseitige Vertrauen und schafft die Basis, die erfolgreiche Zusammenarbeit in den kommenden Jahren fortzusetzen und weiter auszubauen. Die Motorworld Group hat sich mit ihren Erlebniswelten, Events und Community-Formaten als etablierte Plattform für Mobilität, Lifestyle, Business und Networking positioniert. An den nationalen und internationalen Standorten treffen jährlich Millionen Besucher, Unternehmer, Investoren, Mobilitätsbegeisterte sowie Familien und Lifestyle-Interessierte aufeinander. Zahlreiche Veranstaltungen, Messen, Konferenzen und Networking-Events sorgen für eine hohe Sichtbarkeit und vielfältige Kontaktpunkte. Für die Allianz, als Global Partner der Motorworld, bietet dieses Umfeld eine ideale Plattform, um mit einem qualitätsorientierten, mobilitätsaffinen und zielgruppengerechten Publikum in direkten Austausch zu treten. Gleichzeitig profitiert die Motorworld Group von der umfassenden Versicherungs-, Vorsorge- und Finanzexpertise des Partners Allianz.

Allianz and Motorworld are continuing their successful collaboration. This marks the continuation of the strategic partnership—in place since 2021—between one of the world's leading insurers and asset managers and the leading player in the field of automotive experience centers. The collaboration is based on shared values such as innovation, a passion for mobility, and customer focus, which create sustainable added value and synergies.

The contract extension underscores the mutual trust between the two companies and lays the foundation for continuing and further expanding this successful collaboration in the coming years. With its experiential worlds, events, and community formats, the Motorworld Group has positioned itself as an established platform for mobility, lifestyle, business, and networking. Every year, millions of visitors, entrepreneurs, investors, mobility enthusiasts, families, and lifestyle enthusiasts come together at its national and international locations. Numerous events, trade shows, conferences, and networking events ensure high visibility and a wide range of touchpoints. For Allianz, as a Global Partner of Motorworld, this environment offers an ideal platform to engage directly with a quality-oriented, mobility-savvy, and target-group-specific audience. At the same time, the Motorworld Group benefits from the comprehensive insurance, pension, and financial expertise of its partner, Allianz.



v. l. n. r.: Thomas Lukowski/Fachbereichsleiter, Allianz Kunde und Markt GmbH (AKM); Daniel Bahr/Mitglied des Vorstands, Allianz Beratungs- und Vertriebs-AG bei Allianz (ABV); Andreas Dünkel/Geschäftsführer, Motorworld Group; Felix Oberle/Geschäftsführer, Motorworld Group



Daniel Bahr, Leiter Vorstandsressort Süd der Allianz Beratungs- und Vertriebs AG, ist von der weiteren Zusammenarbeit überzeugt: „Gemeinsam wollen wir mit der Motorworld neue Impulse für die Mobilität der Zukunft setzen und Menschen für moderne Mobilitätskonzepte begeistern.“ Andreas Dünkel, Gründer und Vorsitzender der Motorworld Group, ergänzt: „Die Motorworld und die Allianz verbindet ein gemeinsames Verständnis von Mobilität sowie eine inhaltliche Nähe in der Zielsetzung der Partnerschaft. Gerade in unseren Branchen spielen Vertrauen, partnerschaftliche Zusammenarbeit und ein starkes Netzwerk zentrale Rollen. Unsere Standorte entwickeln sich kontinuierlich weiter genauso wie unsere Partnerschaft mit der Allianz.“

Die langfristig angelegte Partnerschaft ermöglicht Mehrwerte auf beiden Seiten. Die Partner wollen ihre Kooperation in den kommenden Jahren mit zukunftsweisenden Konzepten für ein breites Publikum weiter intensivieren. Die Vertragsverlängerung bildet die Grundlage, um gemeinsame Chancen auch künftig aktiv zu gestalten und neue Entwicklungspotenziale zu erschließen.

Daniel Bahr, Head of the Southern Division at Allianz Beratungs- und Vertriebs AG, is confident about the future of this partnership: "Together with Motorworld, we want to provide new impetus for the mobility of the future and inspire people with modern mobility concepts." Andreas Dünkel, founder and chairman of the Motorworld Group, adds: "Motorworld and Allianz share a common understanding of mobility as well as closely aligned objectives for this partnership. Especially in our industries, trust, collaborative partnership, and a strong network play central roles. Our locations are constantly evolving, just as our partnership with Allianz is."

This long-term partnership creates added value for both sides. The partners intend to further intensify their cooperation in the coming years with forward-looking concepts aimed at a broad audience. The contract extension lays the foundation for actively shaping joint opportunities in the future and tapping into new development potential.



JCB HYDROMAX

Der JCB Hydromax hat auf den Bonneville Salt Flats mit 368,347 mph einen neuen SCTA-Geschwindigkeitsrekord aufgestellt. Umgerechnet sind das knapp 593 km/h – erreicht mit einem 32 Fuß langen Streamliner, dessen zwei Verbrennungsmotoren mit Wasserstoff betrieben werden. Am Steuer saß mit Wing Commander Andy Green jener Mann, der mit 763,035 mph bis heute den absoluten Landgeschwindigkeitsrekord hält und als erster Mensch an Land die Schallmauer durchbrach.

Der Rekord entstand während der legendären Bonneville Speed Week. Nach den Regeln der Southern California Timing Association werden zwei Läufe an aufeinanderfolgenden Tagen gefahren und deren Höchstgeschwindigkeiten gemittelt. Der Hydromax erreichte zunächst 367,141 mph, am zweiten Tag dann maximal 369,554 mph. Daraus ergaben sich die offiziellen 368,347 mph. Der bisherige Klassenrekord des Spectre Streamliner lag seit 2010 bei 348,342 mph – 16 Jahre lang hatte ihn niemand überboten.

Technisch ist der Hydromax besonders interessant, weil JCB nicht auf Brennstoffzellen und Elektromotoren setzt. Im Heck arbeiten zwei von JCB entwickelte, serienbasierte Wasserstoff-Verbrennungsmotoren. Für den nächsten Schritt sollen sie auf ihre volle gemeinsame Leistung von rund 1.600 hp gebracht werden.

The JCB Hydromax set a new SCTA speed record on the Bonneville Salt Flats at 368.347 mph. That's just under 593 km/h—achieved with a 32-foot-long streamliner powered by two hydrogen-fueled internal combustion engines. At the wheel was Wing Commander Andy Green, the man who still holds the absolute land speed record at 763.035 mph and was the first person to break the sound barrier on land.

The record was set during the legendary Bonneville Speed Week. According to the rules of the Southern California Timing Association, two runs are completed on consecutive days, and the top speeds from those runs are averaged. The Hydromax initially reached 367.141 mph, then a maximum of 369.554 mph on the second day. This resulted in the official speed of 368.347 mph. The previous class record, held by the Spectre Streamliner since 2010, stood at 348.342 mph—a mark that had gone unbroken for 16 years.

From a technical standpoint, the Hydromax is particularly interesting because JCB does not rely on fuel cells or electric motors. At the rear are two production-based hydrogen internal combustion engines developed by JCB. For the next step, they are to be tuned to their full combined output of around 1,600 hp.





Denn der SCTA-Rekord ist nur die Generalprobe. JCB bleibt in Bonneville und bereitet sich auf einen offiziellen Rekordversuch unter Aufsicht der FIA vor. 44 Testläufe hat das Team bislang absolviert und dabei Geschwindigkeit, Leistung und Abstimmung kontinuierlich gesteigert. Ganz neu ist die Jagd nach Rekorden für den britischen Baumaschinenhersteller nicht. Bereits 2006 fuhr der JCB Dieselmax in Bonneville mit 350,092 mph zum Diesel-Landgeschwindigkeitsweltrekord. 2019 folgte mit 135,191 mph der schnellste Traktor der Welt. Jetzt soll Wasserstoff das nächste Kapitel schreiben. 368,347 mph sind dabei nicht das Ziel, sondern die Ausgangsposition.

After all, the SCTA record is just a dress rehearsal. JCB is staying in Bonneville and preparing for an official record attempt under FIA supervision. The team has completed 44 test runs so far, continuously improving speed, performance, and tuning.

Chasing records is nothing new for the British construction equipment manufacturer. Back in 2006, the JCB Dieselmax set the world land speed record for diesel vehicles at Bonneville with a speed of 350.092 mph. In 2019, it followed that up by becoming the world's fastest tractor at 135.191 mph. Now, hydrogen is set to write the next chapter. 368.347 mph isn't the goal—it's the starting point.

DODGE CHARGER SUPER BEE





Der Dodge Charger Super Bee kehrt 2027 mit 600 PS zurück. Unter der Haube arbeitet kein HEMI-V8, sondern der 3,0 Liter große SIXPACK-Reihensechszylinder mit zwei Turboladern. Die Launch Edition wird damit zum stärksten Super Bee der bisherigen Modellgeschichte und soll zugleich zeigen, dass Dodge den klassischen amerikanischen Muscle Car nicht nur über Zylinderzahl definiert. 3,6 Sekunden von null auf 60 mph und 11,8 Sekunden für die Viertelmeile liefern dafür ziemlich überzeugende Argumente.

Der Name verpflichtet. 1968 tauchte der Super Bee erstmals auf Basis des Dodge Coronet auf, 1971 wechselte die Bezeichnung zum Charger. Von Beginn an stand die Biene für bezahlbare Leistung, auffällige Grafik und eine gewisse demonstrative Respektlosigkeit. 2007 folgte die Wiederbelebung als Charger Super Bee, 2023 verabschiedete sich die letzte Generation mit einer 485 PS starken „Last Call“-Edition. Jetzt beginnt das nächste Kapitel – ausgerechnet zum 60. Geburtstag des Charger.

Technisch hat Dodge erheblich nachgelegt. Der High-Output-SIXPACK erhält für den Super Bee größere 56-Millimeter-Turbolader von Garrett, die mit mehr als 30 psi Ladedruck arbeiten. Das Ergebnis sind 600 PS und 531 lb-ft Drehmoment, umgerechnet rund 720 Newtonmeter. Mit 200 PS pro Liter Hubraum erreicht der Dreiliter eine Leistungsdichte, die mit den alten Regeln des Muscle Cars nur noch wenig gemeinsam hat.

The Dodge Charger Super Bee is set to return in 2027 with 600 PS. Under the hood is not a HEMI V8, but the 3.0-liter SIXPACK inline-six with two turbochargers. This makes the Launch Edition the most powerful Super Bee in the model's history to date and is also intended to demonstrate that Dodge doesn't define the classic American muscle car solely by the number of cylinders. A 0-60 mph time of 3.6 seconds and a quarter-mile time of 11.8 seconds provide pretty convincing evidence of that.

The name carries weight. The Super Bee first appeared in 1968 based on the Dodge Coronet; in 1971, the name changed to Charger. From the very beginning, the Super Bee stood for affordable performance, eye-catching graphics, and a certain defiant irreverence. A revival followed in 2007 as the Charger Super Bee, and in 2023, the last generation bid farewell with a 485 PS "Last Call" edition. Now the next chapter begins—coinciding, of all times, with the Charger's 60th anniversary.

Technically, Dodge has stepped up its game considerably. For the Super Bee, the High-Output SIXPACK is equipped with larger 56-millimeter turbochargers from Garrett, operating at more than 30 psi of boost pressure. The result is 600 PS and 531 lb-ft of torque, equivalent to around 720 Newton meters. With 200 PS per liter of displacement, the three-liter engine achieves a power-to-displacement ratio that has little in common with the old rules of the muscle car era.



Interessanter ist jedoch, wie Dodge diese Leistung nutzbar machen will. Die Super Bee Launch Edition wurde nicht auf einen möglichst spektakulären Sprintwert reduziert. Größere Turbolader, optimierte Luftführung, eine neue Motorabstimmung und ein umfassend überarbeitetes Thermomanagement sollen dafür sorgen, dass die Leistung auch bei wiederholter Belastung erhalten bleibt. Die Kühlleistung des Hochtemperaturkreislaufs steigt um mehr als 50 Prozent, jene des Niedertemperaturkreislaufs wird mehr als verdoppelt. Eine neue Frontschürze erhöht den Luftstrom zum zentralen Kühlerpaket um 30 Prozent und erzeugt bei 150 mph gleichzeitig über 100 Pfund zusätzlichen Abtrieb.

Damit entwickelt sich der Super Bee vom klassischen Geradeaus-Held zum ernsthaft abgestimmten Performance-Car. An allen vier Rädern sitzen 16 Zoll große, innenbelüftete Brembo-Scheiben mit Sechskolben-Festsätteln vorn und Vierkolben-Sätteln hinten. Dodge spricht von dreimal höherer Fading-Resistenz gegenüber anderen SIXPACK-Chargern. Geschmiedete 20-Zoll-Räder in 11 Zoll Breite tragen rundum Goodyear Eagle F1 Supercar 3 im Format 305/35 ZR20. Hinzu kommt ein adaptives Fahrwerk mit neuen Dual-Valve-Dämpfern. Das System passt die Dämpfung alle zehn Millisekunden an. Straffere Federn und Lager sowie ein um 20 Prozent steiferer hinterer Stabilisator sollen Einlenkverhalten und Karosseriekontrolle verbessern und Untersteuern reduzieren. Das klingt weniger nach Burnout auf dem Parkplatz und deutlich mehr nach ernsthafter Rundstreckenarbeit.

More interesting, however, is how Dodge plans to make this power usable. The Super Bee Launch Edition was not designed solely to achieve the most spectacular sprint time possible. Larger turbochargers, optimized airflow, a new engine calibration, and a comprehensively revised thermal management system are intended to ensure that power is maintained even under repeated stress. The cooling capacity of the high-temperature circuit increases by more than 50 percent, while that of the low-temperature circuit is more than doubled. A new front splitter increases airflow to the central radiator assembly by 30 percent and simultaneously generates over 100 pounds of additional downforce at 150 mph.

As a result, the Super Bee evolves from a classic straight-line hero into a seriously tuned performance car. All four wheels are equipped with 16-inch, internally ventilated Brembo discs with six-piston fixed calipers in the front and four-piston calipers in the rear. Dodge claims three times the fade resistance compared to other SIXPACK chargers. Forged 20-inch wheels, 11 inches wide, are fitted with Goodyear Eagle F1 Supercar 3 tires in the 305/35 ZR20 size. Added to this is an adaptive suspension system with new dual-valve dampers. The system adjusts the damping every ten milliseconds. Stiffer springs and bushings, along with a rear stabilizer bar that's 20 percent stiffer, are designed to improve steering response and body control while reducing understeer. That sounds less like burning rubber in a parking lot and much more like serious track work.



Innen gibt es erstmals im modernen Charger hoch geschnittene Performance-Sitze mit Stoffbezug. Super-Bee-Stickereien, Citrus-Peel-Einsätze sowie Kontrastnähte in Silver und Sour Lemon bringen genau jene Portion Extravaganz ins Cockpit, die man von einem Auto mit einer aggressiven Biene als Markenzeichen erwarten darf. Der neue Super Bee ist damit ein interessantes Statement zur Zukunft des amerikanischen Muscle Cars. Der V8 fehlt, der Charakter soll bleiben. Dodge ersetzt Hubraum durch Ladedruck und ergänzt die traditionelle Viertelmeilen-Kompetenz um Kühlung, Aerodynamik, adaptive Dämpfer und digitale Fahrdatenanalyse.

Gebaut wird die 2027 Dodge Charger Super Bee Launch Edition in Windsor, Kanada, und nur in limitierter Stückzahl. Preise, Bestellstart und genaue Verfügbarkeit will Dodge später bekannt geben.

Die Biene ist also zurück. Diesmal summt sie nicht mit acht Zylindern, sondern pfeift mit zwei Turbos – und fliegt schneller als je zuvor.

Inside, the modern Charger features high-back performance seats with fabric upholstery for the first time. Super Bee embroidery, Citrus Peel inserts, and contrast stitching in Silver and Sour Lemon bring just the right touch of extravagance to the cockpit—exactly what you'd expect from a car with an aggressive bee as its emblem.

The new Super Bee thus makes an interesting statement about the future of the American muscle car. The V8 is gone, but the character remains. Dodge is replacing displacement with boost pressure and complementing its traditional quarter-mile prowess with advanced cooling, aerodynamics, adaptive dampers, and digital driving data analysis.

The 2027 Dodge Charger Super Bee Launch Edition will be built in Windsor, Canada, and produced in limited quantities. Dodge plans to announce pricing, order start dates, and exact availability at a later time.

So the bee is back. This time, it's not buzzing with eight cylinders, but whistling with two turbos—and flying faster than ever before.

Ganz vergessen hat Dodge die alten Tugenden allerdings nicht. Serienmäßig fährt der Super Bee mit Allradantrieb, per Taste am Lenkrad lässt sich jedoch während der Fahrt ein reiner Hinterradantriebsmodus aktivieren. Dann gehen 100 Prozent des verfügbaren Drehmoments an die Hinterachse. Dazu kommen spezielle Track- und Drag-Modi, Launch Control, Line Lock und Torque Reserve. Letzteres baut bereits vor dem Start Ladedruck auf und soll damit das Turboloch beim Beschleunigen minimieren.

Sogar die digitale Zeitenjagd gehört inzwischen zum Muscle-Car-Erlebnis. Der erstmals in einem SIXPACK-Charger angebotene Drive Experience Recorder von Cosworth kombiniert Video, Ton und Fahrzeugtelemetrie. Eine 1080p-Kamera zeichnet mit 60 Bildern pro Sekunde auf; anschließend lassen sich Runden, Linien und Fahrereingaben analysieren.

Optisch darf die Super Bee natürlich nicht unauffällig werden. Für die Launch Edition stehen Sucker Punch, Shady und Diamond Black zur Wahl. Die grelle gelbgrüne Sucker-Punch-Lackierung kombiniert Dodge mit schwarzen „Stinger“-Grafiken. Hyper-Lime-Bremssättel leuchten hinter schwarzen Rädern hervor, während das traditionelle Bienen-Logo für die Turbo-Ära neu gestaltet wurde: Seine Form orientiert sich nun am Verdichterrad eines Turboladers.

Dodge hasn't completely forgotten its old virtues, though. The Super Bee comes standard with all-wheel drive, but a button on the steering wheel allows you to activate a pure rear-wheel-drive mode while driving. In this mode, 100 percent of the available torque is sent to the rear axle. Added to this are special track and drag modes, Launch Control, Line Lock, and Torque Reserve. The latter builds up boost pressure even before the start, thereby minimizing turbo lag during acceleration.

Even digital lap timing is now part of the muscle car experience. The Drive Experience Recorder from Cosworth, offered for the first time in a SIXPACK Charger, combines video, audio, and vehicle telemetry. A 1080p camera records at 60 frames per second; laps, lines, and driver inputs can then be analyzed.

Visually, of course, the Super Bee is anything but inconspicuous. For the Launch Edition, Sucker Punch, Shady, and Diamond Black are available. Dodge pairs the bright yellow-green Sucker Punch paint scheme with black "Stinger" graphics. Hyper-Lime brake calipers stand out behind black wheels, while the traditional bee logo has been redesigned for the turbo era: its shape is now modeled after the impeller of a turbocharger.





MOTORWORLD Mallorca

Wenn Menschen, Musik und automobiler Leidenschaft zusammenkommen

When People, Music, and a passion for cars come together

„Humanos“ bringt internationale Clubkultur in die Motorworld Mallorca

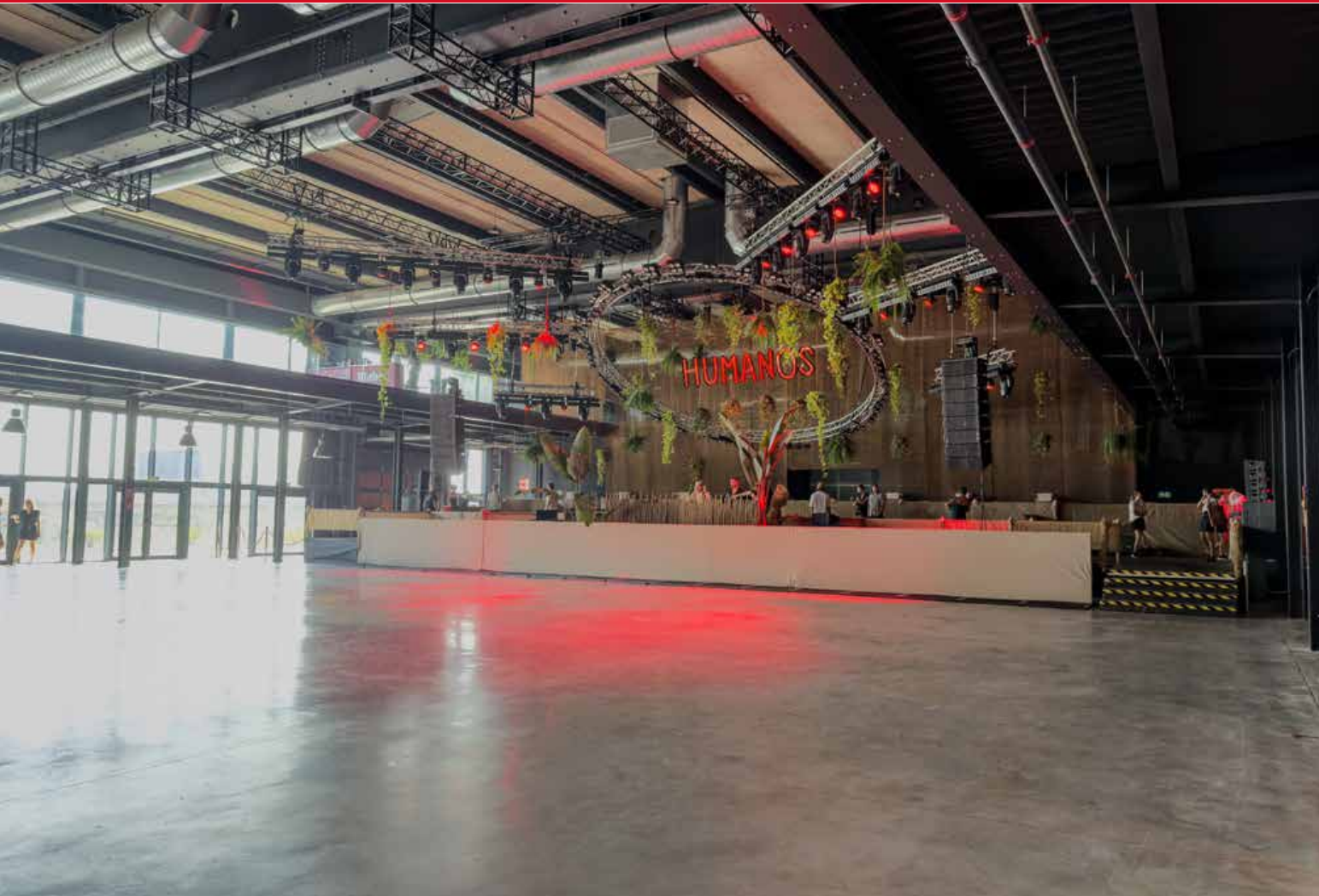
Atmosphärische Klänge, sommerliches Inselflair und automobiler Faszination: Am 2. August 2026 verwandelte das Veranstaltungsformat „Humanos“ die Motorworld Mallorca in einen pulsierenden Treffpunkt für Fans elektronischer Musik. Vom frühen Abend bis tief in die Nacht stand die außergewöhnliche Location ganz im Zeichen gemeinsamer Erlebnisse und jener besonderen Energie, die entsteht, wenn Musik Menschen verbindet.

Musikalischer Mittelpunkt des Abends war der argentinische DJ Hernán Cattáneo. Der international renommierte Vertreter des Progressive House ist für seine atmosphärischen, dramaturgisch aufgebauten Sets bekannt. Gemeinsam mit NonCitizens, Simón Vuarambon sowie Gatsby b2b Nico Moon nahm er das Publikum mit auf eine musikalische Reise zwischen facettenreichen Klangwelten und treibenden Rhythmen. Von 18 Uhr bis 5 Uhr am folgenden Morgen wurde getanzt und gefeiert. Hinter „Humanos“ steht die Idee, Menschen durch Musik miteinander zu verbinden und einen Raum für Begegnung, gemeinsames Erleben und ausgelassenes Feiern zu schaffen.

“Humanos” Brings International Club Culture to Motorworld Mallorca

Atmospheric sounds, summery island flair, and a passion for cars: On August 2, 2026, the “Humanos” event transformed Motorworld Mallorca into a vibrant gathering place for fans of electronic music. From early evening until late into the night, this extraordinary venue was all about shared experiences and that special energy that arises when music brings people together.

The musical highlight of the evening was Argentine DJ Hernán Cattáneo. The internationally renowned progressive house artist is known for his atmospheric, dramatically structured sets. Together with NonCitizens, Simón Vuarambon, and Gatsby b2b Nico Moon, he took the audience on a musical journey through multifaceted soundscapes and driving rhythms. From 6 p.m. until 5 a.m. the following morning, people danced and celebrated. The idea behind “Humanos” is to connect people through music and create a space for encounters, shared experiences, and exuberant celebration.



Dabei traf Clubkultur auf automobile Erlebniswelten. Eine Porsche Experience ergänzte das Backstage-Angebot und setzte einen besonderen Akzent zwischen sportlicher Dynamik, Design und Lifestyle. Die Verbindung mit der emotionalen Kraft elektronischer Musik fand in der Motorworld Mallorca einen ebenso außergewöhnlichen wie authentischen Rahmen.

Unter den Gästen befanden sich auch zahlreiche bekannte Persönlichkeiten aus dem gesellschaftlichen und unternehmerischen Leben der Insel. Gemeinsam mit internationalen Musikfans und der mallorquinischen Szene machten sie den Abend zu einem Treffpunkt, der weit über ein klassisches Clubevent hinausging.

Für „Humanos“ markierte die Veranstaltung die Fortsetzung einer Erfolgsgeschichte: Das international ausgerichtete Format gastierte 2026 bereits zum vierten Mal in Folge auf Mallorca. Der Abend war dabei keine Eigenveranstaltung der Motorworld Mallorca, sondern ein Gastspiel der etablierten Reihe. Als Gastgeberin bot die Motorworld den passenden Schauplatz für ein Format, das Musik, Begegnung und Lifestyle auf besondere Weise miteinander verbindet.

The event brought together club culture and the world of automotive experiences. A Porsche Experience complemented the backstage offerings and added a special touch that blended sporty dynamism, design, and lifestyle. The fusion with the emotional power of electronic music found an extraordinary and authentic setting at Motorworld Mallorca.

Among the guests were numerous well-known figures from the island's social and business circles. Together with international music fans and the Mallorcan scene, they turned the evening into a gathering that went far beyond a traditional club event.

For "Humanos," the event marked the continuation of a success story: the internationally oriented series made its fourth consecutive appearance in Mallorca in 2026. The evening was not an event organized by Motorworld Mallorca itself, but rather a guest appearance by the established series. As the host, Motorworld provided the perfect setting for a series that uniquely combines music, social interaction, and lifestyle.



LAMBORGHINI REVUELTO MIURA 60°





Der Lamborghini Miura wird 60 Jahre alt. Zum Jubiläum überträgt Lamborghini einige seiner charakteristischen Designmerkmale auf das aktuelle V12-Flaggschiff und präsentiert den Revuelto Miura 60° Homage. Nur 99 Exemplare entstehen im Ad-Personam-Programm in Zusammenarbeit mit dem Centro Stile. Seine Weltpremiere feiert das Sondermodell während der Monterey Car Week in der Lamborghini Lounge Monterey.

1966 vorgestellt, veränderte der Miura die Vorstellung davon, wie ein schneller Sportwagen aussehen und konstruiert sein konnte. Lamborghini bezeichnet ihn heute als ersten Supersportwagen der Welt. In seiner stärksten Ausführung leistete der Miura 385 CV und erreichte mehr als 290 km/h. Entscheidend war allerdings nicht allein die Geschwindigkeit. Seine flache Silhouette, der quer hinter den Passagieren montierte V12 und das außergewöhnliche Design machten ihn zu einem automobilen Symbol der 1960er-Jahre.

Sechs Jahrzehnte später übernimmt der Revuelto die Rolle des technologischen Speerspitzenmodells in Sant'Agata Bolognese. Der Unterschied zwischen beiden Fahrzeugen könnte technisch kaum größer sein. Aus dem puristischen Zwölfzylinder-Supersportwagen ist ein High Performance Electrified Vehicle geworden. Der Revuelto kombiniert einen 6,5-Liter-V12-Saugmotor mit drei Elektromotoren und einer Lithium-Ionen-Batterie. Zusammen stehen 1.015 CV bereit. Der Miura 60° Homage versucht deshalb nicht, aus dem Revuelto einen Retro-Lamborghini zu machen. Stattdessen zitiert er gezielt Farben, Materialien und Details seines berühmten Vorfahren.

Besonders deutlich wird das bei den Lackierungen. Neun Außenfarben stehen zur Wahl, allesamt inspiriert von Farbtönen, die historisch für den Miura angeboten wurden. Darunter befinden sich Rosso Arancio, Giallo, das intensive Verde Scandal, Blu Tahiti und Blu Notte. Zwei spezielle Livery-Konzepte greifen zudem die für zahlreiche klassische Miura typische Zweifarbigkeit auf, bei der sich die unteren Karosseriebereiche deutlich vom Hauptfarbton absetzen.

Zur Wahl stehen Oro Elios in Kombination mit glänzend goldenen Altanero-Rädern sowie Grigio Nimbus mit Altanero Matt Titanium Diamond Wheels. Dazu kommen schwarze Bremssättel und mattschwarze Endrohre. Ein eigenes Miura-60-Logo sitzt oberhalb des Revuelto-Schriftzugs am Seitenschweller vor dem hinteren Radlauf. Selbst das Lamborghini-Logo am Heck ist in glänzendem Schwarz ausgeführt – eine kleine Reminiszenz an ein charakteristisches Detail des Originals. Lamborghini führt das historische Thema auch im Innenraum weiter. Die Sitze erhalten mit dem Classica Trim eine Neuinterpretation des charakteristischen „Cannelloni“-Musters des Miura. Leder zieht sich über Mitteltunnel, Türverkleidungen und die Trennwand zwischen Passagierraum und Motorabteil. Zwischen den Sitzen sitzt eine „Miura 60“-Stickerei. Eine Carbonplakette auf der Fahrerseite trägt die Aufschrift „Miura 60° – Serie Speciale 1 di 99“ und macht unmissverständlich klar, wie knapp das Angebot gehalten ist.

The Lamborghini Miura is turning 60. To mark the anniversary, Lamborghini is incorporating some of its iconic design features into its current V12 flagship and unveiling the Revuelto Miura 60° Homage. Only 99 units will be produced through the Ad Personam program in collaboration with the Centro Stile. The special-edition model will celebrate its world premiere during Monterey Car Week at the Lamborghini Lounge Monterey.

Unveiled in 1966, the Miura revolutionized the concept of what a fast sports car could look like and how it could be engineered. Lamborghini now refers to it as the world's first supercar. In its most powerful configuration, the Miura produced 385 CV and reached speeds of over 290 km/h. However, speed alone was not the decisive factor. Its low-slung silhouette, the V12 engine mounted transversely behind the passengers, and its extraordinary design made it an automotive icon of the 1960s.

Six decades later, the Revuelto has taken on the role of the technological flagship model in Sant'Agata Bolognese. Technically speaking, the difference between the two vehicles could hardly be greater. The purist twelve-cylinder supercar has evolved into a high-performance electrified vehicle. The Revuelto combines a 6.5-liter naturally aspirated V12 engine with three electric motors and a lithium-ion battery. Together, they deliver 1,015 CV. The Miura 60° Homage therefore does not attempt to turn the Revuelto into a retro Lamborghini. Instead, it deliberately references the colors, materials, and details of its famous predecessor.

This is particularly evident in the paint finishes. There are nine exterior colors to choose from, all inspired by shades historically offered for the Miura. These include Rosso Arancio, Giallo, the intense Verde Scandal, Blu Tahiti, and Blu Notte. Two special livery concepts also draw on the two-tone scheme typical of many classic Miuras, in which the lower body sections contrast sharply with the main color.

Options include Oro Elios paired with glossy gold Altanero wheels, as well as Grigio Nimbus with Altanero Matt Titanium Diamond Wheels. These are complemented by black brake calipers and matte black exhaust tips. A distinctive Miura 60 logo is positioned above the "Revuelto" lettering on the side sill in front of the rear wheel arch. Even the Lamborghini logo on the rear is finished in glossy black—a subtle nod to a distinctive detail of the original.

Lamborghini continues the historic theme in the interior as well. The seats feature the Classica Trim, a reinterpretation of the Miura's characteristic "Cannelloni" pattern. Leather covers the center console, door panels, and the partition between the passenger compartment and the engine bay. An "Miura 60" embroidery is placed between the seats. A carbon fiber plaque on the driver's side bears the inscription "Miura 60° – Serie Speciale 1 di 99," making it unmistakably clear just how limited the production run is.





Interessant ist dabei ein Detail, das insbesondere Sammler ansprechen dürfte. Wer bereits einen historischen Miura besitzt, kann gemeinsam mit Ad Personam dessen ursprüngliche Farbkombination für den Revuelto rekonstruieren lassen – auch wenn sie nicht zu den neun regulär angebotenen Jubiläumsfarben gehört. Damit wird aus dem Sondermodell im Idealfall ein moderner Begleiter zum eigenen Klassiker.

Technisch bleibt der Homage ein Revuelto. Und das bedeutet 1.015 CV Systemleistung und 807 Newtonmeter Drehmoment. Von null auf 100 km/h vergehen 2,5 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit liegt jenseits von 350 km/h.

Zwischen Miura und Revuelto liegen damit 60 Jahre Entwicklung und rund 630 zusätzliche Pferdestärken. Trotzdem verbindet beide ein wesentlich interessanterer Gedanke als reine Leistung: Lamborghini betrachtet den Zwölfzylinder weiterhin als emotionales Zentrum seines Spitzenmodells. Im Revuelto bekommt der V12 elektrische Unterstützung, verschwindet aber nicht hinter ihr.

One interesting detail is likely to appeal to collectors in particular. Anyone who already owns a historic Miura can work with Ad Personam to have its original color combination recreated for the Revuelto—even if it isn't one of the nine anniversary colors offered as standard. Ideally, this turns the special edition model into a modern companion to one's own classic car.

Technically, the Homage remains a Revuelto. And that means 1,015 CV of system power and 807 Newtonmeters of torque. It accelerates from zero to 100 km/h in 2.5 seconds, and its top speed exceeds 350 km/h.

Between the Miura and the Revuelto lie 60 years of development and roughly 630 additional horsepower. Nevertheless, the two are connected by a far more interesting concept than sheer power: Lamborghini continues to regard the twelve-cylinder engine as the emotional heart of its flagship model. In the Revuelto, the V12 receives electric assistance, but it does not fade into the background.

Der Miura 60° Homage funktioniert deshalb vor allem als Brücke zwischen zwei sehr unterschiedlichen Epochen. Er kopiert weder die berühmten „Wimpern“ um die Scheinwerfer noch versucht er, die Form des Miura auf ein modernes Chassis zu zwingen. Die Vergangenheit findet sich stattdessen in Farben, Polstern, Kontrasten und kleinen Details.

Das ist die elegantere Form des Jubiläums. Denn einen Miura kann man nicht neu erfinden. Man kann sich nur daran erinnern, warum er vor 60 Jahren eine ganze Fahrzeuggattung veränderte – und zeigen, wie Lamborghini diese Geschichte heute weitererzählt.

The Miura 60° Homage therefore serves primarily as a bridge between two very different eras. It neither copies the famous "eyelashes" around the headlights nor attempts to force the Miura's shape onto a modern chassis. Instead, the past is reflected in colors, upholstery, contrasts, and small details.

This is the more elegant way to celebrate the anniversary. After all, you can't reinvent a Miura. You can only remember why it transformed an entire class of vehicles 60 years ago—and show how Lamborghini is continuing that story today.

FOTOS: Lamborghini



vitra.
Mathes



YOUR PRIVATE BUSINESS & COWORKING SPACE

WELCOME



MEMBERS



SEDE
OFICIAL
DE SU
EMPRESA

OFFICIAL
REGISTRATION
ADDRESS OF
YOUR COMPANY

OFFIZIELLER
FIRMENSITZ
IHRER
GESELLSCHAFT



Direkt an der Flughafenautobahn MA 19, zwischen dem Airport und Palma ist die Motorworld Mallorca gestartet. In der exklusiven Drivers Lounge befinden sich moderne Business- und Coworking-Spaces – perfekt für alle, die in privater Atmosphäre konzentriert arbeiten, Meetings abhalten oder einfach produktiv sein wollen. Großzügige 300 m² mit flexiblen Arbeitsplätzen, stylischen Lounges und voll ausgestatteten Meetingräumen – ideal für das daily Business, spontane Ideenpower beim Stopp-Over oder ein kurzes Update vor dem Abflug. Hier trifft top Lage auf inspirierendes Ambiente. Ideal für Macher und Professionals, die Wert auf eine zentrale und repräsentative Lage, exzellente Ausstattung, moderne Infrastruktur und maximale Flexibilität legen. Die Location bietet perfekte Voraussetzungen für internationale Geschäftsreisende, kurzfristige Meetings und produktives Arbeiten im stilvollen Ambiente.



Motorworld Mallorca has opened right next to the MA 19 airport motorway, between the airport and Palma. The exclusive Drivers Lounge offers modern business and coworking spaces – perfect for anyone who wants to concentrate on their work, hold meetings or simply be productive in a private atmosphere. A generous 300 sqm with flexible workspaces, stylish lounges and fully equipped meeting rooms – ideal for daily business, spontaneous brainstorming during a stopover or a quick update before departure. Here, a prime location meets an inspiring atmosphere. Ideal for doers and professionals who value a central and prestigious location, excellent facilities, modern infrastructure and maximum flexibility. The location offers perfect conditions for international business travellers, short-term meetings and productive work in a stylish atmosphere.



Motorworld Mallorca ha abierto sus puertas junto a la autopista MA-19, entre el aeropuerto y Palma. En la exclusiva Drivers Lounge encontrarás modernos espacios de negocios y coworking, perfectos para quienes buscan trabajar con concentración en un entorno privado, celebrar reuniones o, simplemente, ser productivos. Con 300 m² de espacios de trabajo amplios y flexibles, elegantes salones y salas de reuniones totalmente equipadas, es el lugar ideal tanto para el trabajo diario como para desarrollar ideas espontáneas durante una escala o ponerse al día rápidamente antes de un vuelo. Aquí se combina una ubicación inmejorable con un ambiente inspirador. Es la opción perfecta para emprendedores y profesionales que valoran una localización céntrica y representativa, un equipamiento de primer nivel, una infraestructura moderna y la máxima flexibilidad. Una ubicación pensada especialmente para viajeros de negocios internacionales, reuniones de última hora y para trabajar de forma productiva en un entorno elegante.



BUSINESS BASE



 Motorworld Mallorca S. L. U.
Cami Vell de Llucmajor, 110-112
07007 Palma de Mallorca, Illes Balears, Spain

 drivers-lounge@motorworld.de
motorworld.de/mallorca/drivers-lounge
+ 34 971 599 449



<https://motorworld.de/mallorca/drivers-lounge>





Motorworld Mallorca Amphicar macht Lust auf Mallorca

**Amphicar makes you want to visit
Mallorca**

Ein außergewöhnlicher Blickfang begrüßt derzeit die Reisenden am Flughafen Stuttgart: Vor der Sicherheitskontrolle in Terminal 3 wirbt ein türkisfarbenes Amphicar 770 für die Motorworld Mallorca. Mit farbenfrohen Inselmotiven wird das seltene Amphibienfahrzeug zum charmannten Botschafter zwischen der Motorworld Region Stuttgart und dem jüngsten Standort der Motorworld Group.

Das Amphicar kann sowohl auf der Straße als auch im Wasser fahren. Das zwischen 1961 und 1968 gebaute Amphibienfahrzeug zählt bis heute zu den ungewöhnlichsten Klassikern der Automobilgeschichte.

An extraordinary eye-catcher is currently welcoming travelers at Stuttgart Airport: In front of the security checkpoint in Terminal 3, a turquoise Amphicar 770 is promoting Motorworld Mallorca. With its colorful island motifs, this rare amphibious vehicle serves as a charming ambassador between Motorworld Region Stuttgart and the Motorworld Group's newest location.

The Amphicar can travel both on land and in water. Built between 1961 and 1968, this amphibious vehicle remains one of the most unusual classic cars in automotive history.



An Land von einem 1,1 Liter Triumph Herald -Vierzylindermotor auf die Hinterräder angetrieben, verwandelt es sich im Wasser dank zweier zuschaltbarer Heck-Propeller in ein kleines Motorboot. Mit seinem charmanten Design und der außergewöhnlichen Technik ist das Amphicar heute ein begehrtes Sammlerstück.

Entwickelt wurde der schwimmfähige Wagen vom deutschen Konstrukteur Hans Trippel, produziert wurde er in Deutschland. Rund 3.900 Exemplare entstanden, ein großer Teil davon ging in die USA. Mit knapp 115 km/h auf der Straße und etwa sieben Knoten im Wasser war das Amphicar weder Sportwagen noch Schnellboot – dafür bot es ein Fahrerlebnis, das bis heute seinesgleichen sucht. Besonders spektakulär ist der Moment, wenn der Wagen über eine Rampe direkt ins Wasser fährt und seine Reise einfach schwimmend fortsetzt.

So verbindet das außergewöhnliche Fahrzeug Technikgeschichte mit Sommer-, Urlaubs- und Fernwehgefühl – und macht bereits vor dem Abflug Lust auf automobiler Erlebnisse auf Mallorca.

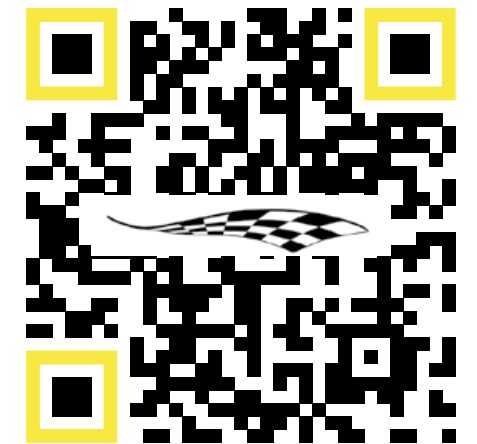
Driven on land by a 1.1-liter Triumph Herald four-cylinder engine that powers the rear wheels, it transforms into a small motorboat in the water thanks to two engageable rear propellers. With its charming design and extraordinary technology, the Amphicar is now a sought-after collector's item.

The amphibious car was developed by German engineer Hans Trippel and produced in Germany. Approximately 3,900 units were built, a large portion of which were exported to the U.S. With a top speed of just under 115 km/h on the road and about seven knots in the water, the Amphicar was neither a sports car nor a speedboat—but it offered a driving experience that remains unmatched to this day. Particularly spectacular is the moment when the car drives directly into the water via a ramp and simply continues its journey by floating.

In this way, this extraordinary vehicle combines the history of technology with the feeling of summer, vacation, and wanderlust—and gets you in the mood for automotive adventures in Mallorca even before you take off.

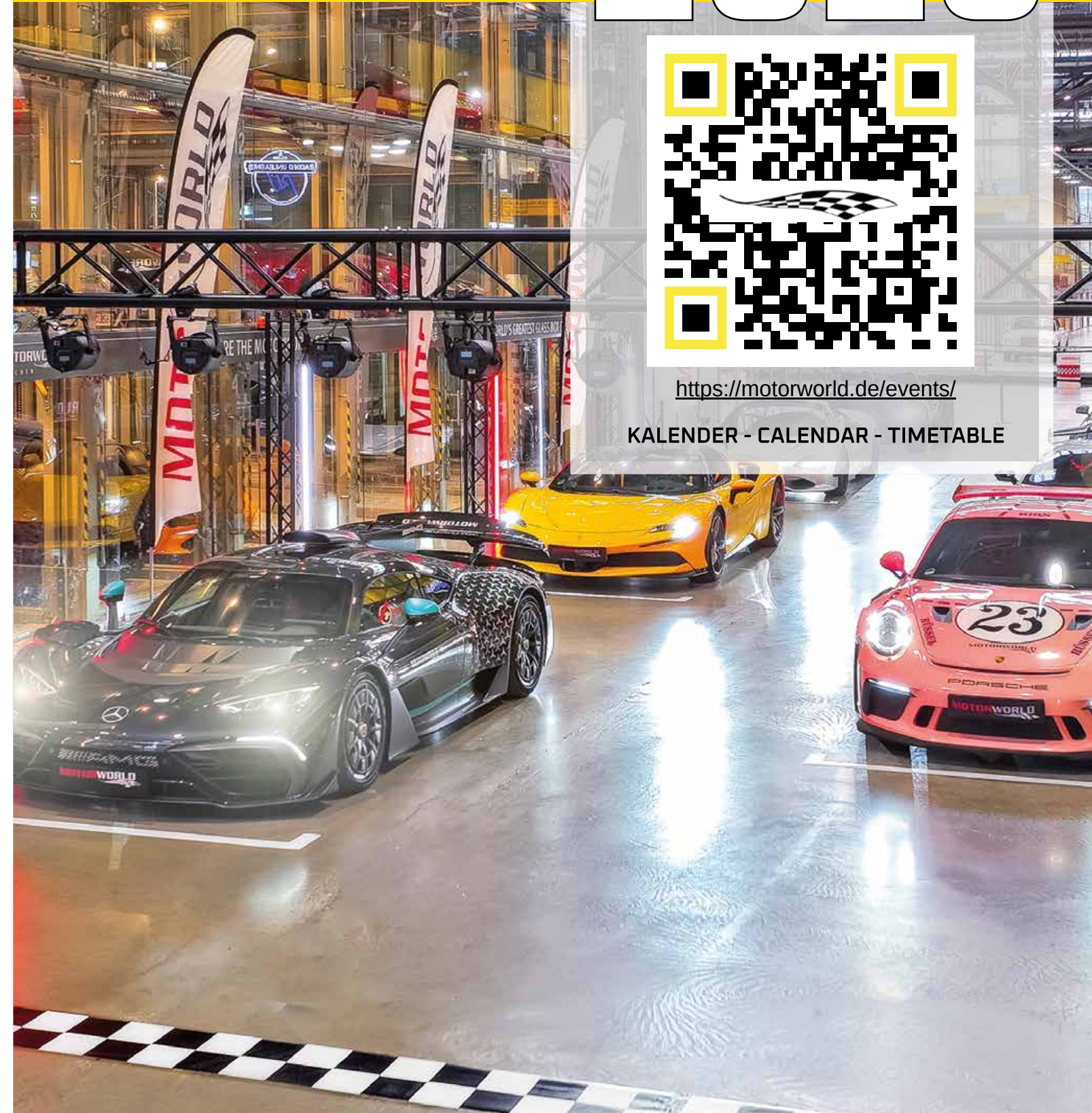
EVENTS+ VERANSTALTUNGEN

2026



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

KALENDER - CALENDAR - TIMETABLE



STUTTGART

KÖLN

MÜNCHEN

BERLIN

RÜSSELSHEIM

HERTEN

METZINGEN

ZÜRICH

MALLORCA

BULGARIA

BUGATTI DESTRIER

Der Bugatti Destrier verwandelt die kompromisslose Technik des Bolide in ein automobiles Einzelstück, bei dem nicht Rundenzeiten oder maximaler Abtrieb im Mittelpunkt stehen, sondern Proportion, Material und Form. Als drittes One-off des Programme Solitaire zeigt der Destrier, was entsteht, wenn Bugattis extremste technische Plattform von Flügeln, Luftleitwerken und aerodynamischen Zwängen befreit wird. Das Resultat ist ein nur einen Meter hoher Bugatti mit 1.600 PS – geschaffen als rollende Skulptur.

Schon der Name formuliert den Anspruch. „Destrier“ bezeichnete im Mittelalter besonders kraftvolle und wertvolle Ritterpferde. Diese Assoziation findet sich in der Haltung des Fahrzeugs wieder. Die Kabine sitzt extrem tief zwischen den vorderen Kotflügeln, die Karosserie zieht sich hinter den Türen zu einer schmalen Taille zusammen und baut über den Hinterrädern enorme Spannung auf. 20-Zoll-Räder vorn und 21-Zöller hinten verstärken die ungewöhnlichen Proportionen zusätzlich.

The Bugatti Destrier transforms the Bolide's uncompromising technology into a one-of-a-kind automobile where the focus is not on lap times or maximum downforce, but on proportion, materials, and form. As the third one-off in the Solitaire program, the Destrier demonstrates what happens when Bugatti's most extreme technical platform is freed from wings, airfoils, and aerodynamic constraints. The result is a Bugatti just one meter tall with 1,600 PS—created as a rolling sculpture.

The name itself conveys its ambition. In the Middle Ages, "Destrier" referred to particularly powerful and valuable knight's steeds. This association is reflected in the vehicle's stance. The cockpit sits extremely low between the front fenders; the body tapers behind the doors to a narrow waist and builds enormous tension over the rear wheels. Twenty-inch wheels in the front and 21-inch wheels in the rear further emphasize the unusual proportions.





Historisch betrachtet folgt Bugatti damit einem bekannten Prinzip. In den 1930er-Jahren bildete das Chassis des Type 57 sowohl die Basis für die erfolgreichen Type 57G und 57C „Tank“-Rennwagen als auch für den Type 57SC Atlantic. Rennmaschine und Kunstobjekt entstanden aus derselben technischen Grundlage. Bolide und Destrier interpretieren diese Idee neu: eine Plattform, zwei völlig unterschiedliche Charaktere. Eine lasergravierte Plakette oberhalb der Windschutzscheibe mit Darstellungen des Type 57G Tank und des Type 57SC Atlantic erinnert an diese Verbindung.

Auch klassische Bugatti-Merkmale werden neu interpretiert. Die charakteristische C-Linie wird erstmals optisch unterbrochen, bevor sie sich in Richtung des breiteren Hufeisen-Kühlergrills fortsetzt. Am Heck integriert sich ein zurückhaltend gezeichneter Flügel in die Karosserie und erinnert an den Chiron Profilée. Das Design verzichtet bewusst auf die aggressive Funktionalität des Bolide.

Die Lackierung „Sapphire Celeste“ wurde ausschließlich für dieses Fahrzeug und seinen Besitzer entwickelt. Mehrschichtiger Lack mit diamantartigem Schimmer trifft auf poliertes Aluminium. Sichtbares Carbon beschränkt sich auf Frontsplitter und Heckdiffusor und wurde farblich an das tiefe Blau angepasst. Selbst Details im Motorraum besitzen gehämmerte Metalloberflächen – eine dezente Referenz an handgefertigte Ritterrüstungen.

Im Innenraum entfernt sich der Destrier endgültig vom Rennstreckencharakter seines technischen Spenders. Bugatti beschreibt die Atmosphäre als Atelier eines Maßschneiders. Leder und Nubuk in warmem „Ambre Voyageur“ werden mit einem dreidimensional gestrickten Textil kombiniert. Feine Kupferfäden ziehen sich als Akzente durch das Material und bilden eine umlaufende Halo-Struktur. Gehämmerte Metalloberflächen tauchen an Türöffnern, Luftausströmern, Lenkradnabe und Einstiegsleiste erneut auf.

From a historical perspective, Bugatti is thus following a well-known principle. In the 1930s, the Type 57 chassis served as the basis for both the successful Type 57G and 57C “Tank” race cars and the Type 57SC Atlantic. The race car and the work of art were born from the same technical foundation. The race car and the road car reinterpret this idea: one platform, two completely different characters. A laser-engraved plaque above the windshield, featuring depictions of the Type 57G Tank and the Type 57SC Atlantic, serves as a reminder of this connection.

Classic Bugatti features are also reinterpreted. The characteristic C-line is visually interrupted for the first time before continuing toward the wider horseshoe-shaped radiator grille. At the rear, a subtly contoured wing integrates into the bodywork, evoking the Chiron Profilée. The design deliberately eschews the aggressive functionality of the Bolide.

The “Sapphire Celeste” paint finish was developed exclusively for this vehicle and its owner. A multi-layer paint with a diamond-like sheen meets polished aluminum. Visible carbon fiber is limited to the front splitter and rear diffuser and has been color-matched to the deep blue. Even details in the engine compartment feature hammered metal surfaces—a subtle reference to handcrafted suits of armor.

Inside, the Destrier definitively breaks away from the racetrack character of its technical predecessor. Bugatti describes the atmosphere as that of a tailor’s atelier. Leather and nubuck in warm “Ambre Voyageur” are combined with a three-dimensionally knitted fabric. Fine copper threads run through the material as accents, forming a wraparound halo structure. Hammered metal surfaces reappear on the door handles, air vents, steering wheel hub, and door sills.





Und dann wäre da noch der Motor. Unter der skulpturalen Karosserie arbeitet tatsächlich der komplette Antriebsstrang des Bolide: Bugattis 8,0-Liter-W16 mit vier Turboladern und 1.600 PS. Ein Triebwerk, das den Höhepunkt einer inzwischen legendären Motorenära markiert. Doch beim Destrier wird selbst diese Zahl beinahe beiläufig erwähnt.

Genau darin liegt der Reiz dieses Einzelstücks. Der Destrier muss seine technische Gewalt nicht sichtbar vor sich hertragen. Seine Leistung steckt unter einer Karosserie, die vielmehr an die große Tradition der französischen Karossiers erinnert.

Bugatti präsentiert den Destrier während der Monterey Car Week 2026, deren Höhepunkt der Pebble Beach Concours d'Elegance am 16. August bildet. Dort dürfte er genau dort angekommen sein, wofür er geschaffen wurde: nicht auf der Jagd nach der letzten Zehntelsekunde, sondern als automobiler Skulptur, deren stärkstes Argument nicht 1.600 PS sind – sondern ihre Form.

And then there's the engine. Beneath the sculptural bodywork lies the Bolide's complete powertrain: Bugatti's 8.0-liter W16 with four turbochargers and 1,600 PS. An engine that marks the pinnacle of what has since become a legendary era of motoring. Yet with the Destrier, even this figure is mentioned almost in passing.

That is precisely what makes this one-of-a-kind car so appealing. The Destrier does not need to flaunt its technical prowess. Its power is concealed beneath a body that instead evokes the grand tradition of French coachbuilders.

Bugatti will unveil the Destrier during Monterey Car Week 2026, which culminates in the Pebble Beach Concours d'Elegance on August 16. There, it should have arrived exactly where it was meant to be: not in pursuit of the last tenth of a second, but as an automotive sculpture whose strongest selling point is not 1,600 PS—but its form.



McMURTY SPEIRLING PURE 1000 HP

Der McMurtry Spéirling PURE geht in Serie. Während der Monterey Car Week zeigt der britische Hersteller erstmals die endgültige Produktionsversion seines elektrischen Hyper-Trackcars öffentlich. Am 14. August steht der Spéirling bei „The Quail, A Motorsports Gathering“, einen Tag später folgt ein Auftritt beim Monterey Motorsports Reunion in Laguna Seca. Damit beginnt für eines der ungewöhnlichsten Performance-Autos der Gegenwart der Übergang vom spektakulären Rekordfahrzeug zum Kundenauto.

Ungewöhnlich ist dabei fast noch untertrieben. Der Spéirling PURE leistet 1.000 bhp, wiegt rund 1.350 Kilogramm und beschleunigt mit einem Fuß Rollout in 1,55 Sekunden von null auf 60 mph. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 190 mph, entsprechend 305 km/h. In Kurven und beim Bremsen sollen bis zu 3 g möglich sein. Zahlen, die selbst im exklusiven Kreis moderner Hypercars außergewöhnlich sind.

The McMurtry Spéirling PURE is going into production. During Monterey Car Week, the British manufacturer will publicly unveil the final production version of its electric hyper-track car for the first time. On August 14, the Spéirling will be on display at “The Quail, A Motorsports Gathering,” followed a day later by an appearance at the Monterey Motorsports Reunion in Laguna Seca. This marks the beginning of the transition from spectacular record-breaking vehicle to production car for one of the most unusual performance cars of our time.

To call it “unusual” is almost an understatement. The Spéirling PURE delivers 1,000 bhp, weighs around 1,350 kilograms, and accelerates from zero to 60 mph in 1.55 seconds with a one-foot rollout. Its top speed is 190 mph, or 305 km/h. Up to 3 g are said to be possible in corners and during braking. These figures are extraordinary even among the exclusive circle of modern hypercars.





Das eigentliche Geheimnis liegt allerdings nicht in der elektrischen Leistung, sondern unter dem Auto. McMurtry setzt auf sein aktives Downforce-on-Demand-System. Ventilatoren erzeugen einen Unterdruck unter dem Fahrzeug und ermöglichen damit bis zu 2.000 Kilogramm Abtrieb – und zwar bereits bei 0 km/h. Der Spéirling ist also nicht darauf angewiesen, zunächst hohe Geschwindigkeiten aufzubauen, damit Flügel und Unterboden ihre aerodynamische Wirkung entfalten. Das Konzept hat seine Fähigkeiten längst eindrucksvoll bewiesen. Prototypen stellten unter anderem Rekorde beim Goodwood Festival of Speed Hillclimb und auf der Top-Gear-Teststrecke auf. Noch spektakulärer war eine Demonstration, bei der ein Spéirling allein durch den vom Ventilatorsystem erzeugten Anpressdruck kopfüber fuhr. Die nun vorgestellte Serienversion ist jedoch weit mehr als eine leicht modifizierte Ausgabe dieser Versuchsträger. Nach Angaben von McMurtry bestehen 95 Prozent des Spéirling PURE aus neuen Komponenten. Dabei ging es nicht nur um Geschwindigkeit, sondern vor allem darum, die extreme Technik für Kunden beherrschbar und im Trackday-Alltag nutzbar zu machen. Besonders deutlich wird das beim Energiespeicher. Statt der bisherigen 60-kWh-Batterie erhält der PURE einen 100-kWh-Akku mit Molicel-Zellen. Die Rekuperationsleistung steigt auf bis zu 200 kW. Neue Helix-Elektromotoren liefern mehr Drehmoment, das Kühlsystem des Antriebs wandert vom Heck an die Front. Trotz der größeren Batterie soll dadurch die Luftführung durch die hinteren Tunnel sauberer werden. Bei LMP2-Rennwagentempo nennt McMurtry eine mögliche Fahrdistanz von 40 bis 50 Kilometern.

The real secret, however, lies not in the electric power but beneath the car. McMurtry relies on his active "Downforce-on-Demand" system. Fans create negative pressure beneath the vehicle, generating up to 2,000 kilograms of downforce—even at 0 km/h. The Spéirling therefore does not need to build up high speeds first for the wings and underbody to exert their aerodynamic effect.

The concept has long since impressively demonstrated its capabilities. Prototypes have set records at the Goodwood Festival of Speed Hillclimb and on the Top Gear test track, among other places. Even more spectacular was a demonstration in which a Spéirling drove upside down solely due to the downforce generated by the fan system.

The production version now being unveiled, however, is far more than a slightly modified version of these test vehicles. According to McMurtry, 95 percent of the Spéirling PURE consists of new components. The focus was not only on speed, but above all on making this extreme technology manageable for customers and usable in everyday track day scenarios.

This is particularly evident in the energy storage system. Instead of the previous 60-kWh battery, the PURE is equipped with a 100-kWh battery pack featuring Molicel cells. Regenerative braking capacity increases to up to 200 kW. New Helix electric motors deliver more torque, and the drive's cooling system has been moved from the rear to the front. Despite the larger battery, this is intended to improve airflow through the rear tunnels. At LMP2 race car speeds, McMurtry cites a potential driving range of 40 to 50 kilometers.





Auch das Carbon-Monocoque wurde komplett neu entwickelt. Der Radstand wächst von zwei auf 2,20 Meter, im Cockpit gibt es mehr Platz für Beine und Ellenbogen. Eine größere Türöffnung und eine versetzte A-Säule verbessern Einstieg und Sicht. Selbst Fahrer bis 2,01 Meter Körpergröße sollen Platz finden. Hinter dem neuen Schwanenhals-Heckflügel befindet sich zudem ein Stauraum für Helm und HANS-System. Scheinwerfer, Blinker, Warnblinkanlage und Bremsleuchten machen längere Trackdays bis in die Abendstunden praktikabler. Überarbeitet wurde auch das Fan-System selbst. Neue Lüfterblätter und Motoren sollen haltbarer sein, die Position der Einheit wurde zugunsten eines besseren Schwerpunkts verändert. Besonders praxisnah ist der neue bordeigene Kompressor für die beweglichen Schürzen unter dem Auto. Sie lassen sich zum Verladen auf einen Trailer oder für langsame Fahrten durch die Boxengasse einziehen. Bei den Prototypen war dafür noch eine externe Druckluftflasche erforderlich. Beim Fahrwerk setzt McMurtry ebenfalls auf mehr Nutzbarkeit. Die Michelin-Slicks werden breiter und erhalten höhere Flanken. Die elektrische Servolenkung weicht einer hydraulischen Unterstützung mit Formel-1-artiger Ventiltechnik, die mehr Rückmeldung liefern soll. Elektronisch verstellbare Dämpfer stehen optional zur Verfügung. Gebremst wird mit 390 Millimeter großen Carbon-Keramik-Scheiben und Sechskolben-Brembo-Sätteln. Zwei Elektromotoren treiben ausschließlich die Hinterräder an, ein elektronisches Differenzial verteilt die Kräfte. ABS und Traktionskontrolle gehören ebenfalls zum Paket.

The carbon-fiber monocoque has also been completely redesigned. The wheelbase has increased from two to 2.20 meters, and there is more legroom and elbow room in the cockpit. A larger door opening and an offset A-pillar improve entry and visibility. Even drivers up to 2.01 meters tall should be able to fit comfortably. Behind the new gooseneck rear wing, there is also storage space for a helmet and HANS system. Headlights, turn signals, hazard lights, and brake lights make longer track days extending into the evening hours more feasible. The fan system itself has also been redesigned. New fan blades and motors are said to be more durable, and the unit's position has been adjusted to improve the center of gravity. Particularly practical is the new onboard compressor for the movable skirts under the car. These can be retracted for loading onto a trailer or for slow drives through the pit lane. In the prototypes, an external compressed-air cylinder was still required for this purpose. McMurtry is also focusing on greater practicality for the suspension. The Michelin slicks are wider and feature higher sidewalls. The electric power steering has been replaced by a hydraulic system with Formula 1-style valve technology, which is designed to provide more feedback. Electronically adjustable dampers are available as an option. Braking is handled by 390-millimeter carbon-ceramic discs and six-piston Brembo calipers. Two electric motors drive the rear wheels exclusively, while an electronic differential distributes the torque. ABS and traction control are also included.



VIEROL

OFFIZIELLER PARTNER



**MAXIMALE
GETRIEBE
PERFORMANCE**

MADE IN GERMANY

RUCKELT'S BEIM FAHREN? GETRIEBESCHADEN VERMEIDEN!

JETZT VAICO GETRIEBEÖL-WECHSEL!



Erhältlich im Fachhandel oder in den VAICO Partner-Werkstätten.

ALLIANCE
AUTOMOTIVE GROUP
GERMANY



Kfz-Teile

Autoteilevertrieb
HEISE u. KLATTE

**KRAFT
AUTOTEILE**

Wacker-Dobler
Lösungen für die Baubranche

LKQ
STAHLAGRUBER
PV AUTOMOTIVE





PROF
PARTS
FAHRZEUGTEILE





WÜTSCHNER
Fahrzeugteile





Das vielleicht Bemerkenswerteste am Spéirling PURE ist jedoch seine Größe. Mit 3,815 Metern Länge, 1,795 Metern Breite und gerade einmal 1,056 Metern Höhe wirkt er neben vielen heutigen Hypercars beinahe winzig. McMurtry kombiniert diese Dimensionen mit geschlossenem Einsitzer-Cockpit und einer Technik, deren Ziel nicht repräsentativer Luxus, sondern maximale fahrdynamische Intensität ist.

Maximal 100 Exemplare sollen entstehen, die ersten Kundenfahrzeuge werden noch 2026 ausgeliefert. Der Preis liegt bei 995.000 britischen Pfund beziehungsweise rund 1,15 Millionen Euro vor Steuern, Transport und Optionen.

Der Spéirling PURE ist damit eine sehr britische Interpretation des Hypercars: klein, technisch radikal und vollständig darauf konzentriert, physikalische Grenzen zu verschieben. 1.000 PS sind beeindruckend. Zwei Tonnen Abtrieb im Stillstand erzählen allerdings die interessantere Geschichte.

Perhaps the most remarkable thing about the Spéirling PURE, however, is its size. At 3.815 meters long, 1.795 meters wide, and just 1.056 meters tall, it looks almost tiny next to many of today's hypercars. McMurtry combines these dimensions with a closed single-seater cockpit and technology designed not for prestige and luxury, but for maximum driving intensity.

A maximum of 100 units are to be produced, with the first customer vehicles set to be delivered in 2026. The price is 995,000 British pounds, or approximately 1.15 million euros, before taxes, shipping, and options.

The Spéirling PURE is thus a very British interpretation of the hypercar: small, technically radical, and entirely focused on pushing the limits of physics. 1,000 PS is impressive. However, two metric tons of downforce at a standstill tells the more interesting story.





32,90 €
PRO PERSON



BREAKFAST CLUB

JEDEN SONNTAG
10.00 BIS 14.00 UHR

JETZT
RESERVIEREN!



HIGHLIGHTS

Der BREAKFAST CLUB im Motorworld Inn Mallorca ist Erlebnis für alle, die mehr wollen als nur frühstücken – freut Euch auf DJ Chris Marina, prickelnde Drinks und einen Ort, an dem man gerne ist. Unser exklusives Brunch-Buffet bietet eine köstliche Auswahl an Frühstücks- und Brunchklassikern in einem einzigartigen Ambiente.

Beginnt Euer Frühstück mit einem Glas Mimosa, gefolgt von einer Vielfalt an liebevoll arrangierten Frühstücksvariationen und Live-Cooking-Stationen. Genießt Kaffeespezialitäten, frische Säfte aus der Saftbar, aromatischen Tee und hausgemachte Smoothies.



BREAKFAST CLUB



BREITLING ASTON MARTIN DB5





Breitling und Aston Martin bringen mit der Top Time B01 Chronograph 41 Tribute to Aston Martin DB5 ihre Anfang 2026 geschlossene Partnerschaft erstmals in eine gemeinsame Uhr. Der auf drei limitierte Editionen verteilte Chronograph greift Formen, Materialien und Details des legendären Aston Martin DB5 auf und verbindet sie mit der charakteristischen Modern-Retro-Ästhetik der Breitling Top Time.

Die Verbindung besitzt historischen Charme. In den 1960er-Jahren richtete sich die Top Time an ein junges, von Geschwindigkeit und modernem Design geprägtes Publikum. 1965 tauchte eine Top Time Ref. 2002 in „Thunderball“ am Handgelenk von Sean Connery auf – gemeinsam mit dem Aston Martin DB5. Mehr als sechs Jahrzehnte später greifen die beiden Marken diese Begegnung wieder auf.

Dabei bleibt es nicht bei Logos oder einer speziellen Farbgebung. Die Designer orientierten sich unmittelbar am Interieur des 1963 vorgestellten britischen Grand Tourers. Ein hölzerner Innenring des Zifferblatts erinnert an das Lenkrad des DB5, handkolorierte Lederarmbänder mit Farbverlauf nehmen die Anmutung klassischer Automobilpolster auf. Die als „Squircle“ ausgeführten Hilfszifferblätter zitieren wiederum die Instrumente historischer Armaturenbretter. Kissenförmiges Gehäuse, geriffelte Ecken und pilzförmige Drücker führen gleichzeitig zurück zur Designsprache der Top-Time-Chronographen der Sechziger.

With the Top Time B01 Chronograph 41 Tribute to Aston Martin DB5, Breitling and Aston Martin are bringing their partnership—formed in early 2026—to life in a joint watch for the first time. Available in three limited editions, the chronograph draws on the shapes, materials, and details of the legendary Aston Martin DB5 and combines them with the distinctive modern-retro aesthetic of the Breitling Top Time.

The collaboration exudes historic charm. In the 1960s, the Top Time was aimed at a young audience drawn to speed and modern design. In 1965, a Top Time Ref. 2002 appeared on Sean Connery's wrist in "Thunderball"—alongside the Aston Martin DB5. More than six decades later, the two brands are revisiting this encounter.

But it's not just about logos or a special color scheme. The designers drew direct inspiration from the interior of the British grand tourer introduced in 1963. A wooden inner ring on the dial evokes the DB5's steering wheel, while hand-colored leather straps with a color gradient echo the look of classic automotive upholstery. The sub-dials, designed as "squircles," in turn evoke the instruments found on historic dashboards. A cushion-shaped case, fluted corners, and mushroom-shaped pushers simultaneously hark back to the design language of the Top Time chronographs from the 1960s.





Drei Varianten setzen das Thema unterschiedlich um. Den Einstieg bildet eine Edelstahlversion mit silbernem Zifferblatt, die auf 1.022 Exemplare limitiert ist und sich gestalterisch am stärksten an der historischen Top Time Ref. 2002 orientiert. Darüber rangiert eine Kombination aus Stahl und Platin mit schwarz lackiertem Zifferblatt. Von ihr entstehen 315 Exemplare. Die exklusivste Ausführung besitzt ein Gehäuse aus 18-karätigem Rotgold und ein Zifferblatt aus natürlichem Onyx – ein Material, das Breitling hier erstmals für ein Zifferblatt verwendet. Diese Variante wird in 250 einzeln nummerierten Exemplaren gefertigt.

Unter der automobil inspirierten Oberfläche arbeitet bewährte Breitling-Technik. Das Manufakturkaliber B01 ist als COSC-zertifiziertes Chronographenwerk mit Säulenrad und vertikaler Kupplung ausgeführt und bietet eine Gangreserve von rund 70 Stunden. Durch den Saphirglasboden bleibt das Werk sichtbar. Ein speziell mit Aston Martin gravierter Rotor, je nach Modell rhodiniert oder aus 18-karätigem Rotgold gefertigt, setzt die Kooperation auch auf der Rückseite fort.

Gerade diese Zurückhaltung macht die Top Time Tribute interessant. Aston Martin versucht nicht, einen DB5 im Miniaturformat ans Handgelenk zu bringen. Breitling baut keine automobilen Spielereien mit Zeigern. Stattdessen werden einzelne Elemente eines der bekanntesten britischen Sportwagen in die Sprache klassischer Uhrmacherei übersetzt.

Three variants interpret the theme in different ways. The entry-level model is a stainless steel version with a silver dial, limited to 1,022 pieces, whose design is most closely inspired by the historic Top Time Ref. 2002. Above that is a combination of steel and platinum with a black lacquered dial. Only 315 pieces of this model will be produced. The most exclusive version features an 18-karat red gold case and a dial made of natural onyx—a material Breitling is using for a dial for the first time. This variant is produced in a limited edition of 250 individually numbered pieces.

Beneath the automotive-inspired exterior lies proven Breitling technology. The in-house Caliber B01 is a COSC-certified chronograph movement with a column wheel and vertical clutch, offering a power reserve of approximately 70 hours. The movement remains visible through the sapphire crystal case back. A rotor specially engraved with the Aston Martin logo—rhodium-plated or crafted from 18-karat red gold, depending on the model—continues the collaboration on the back of the watch.

It is precisely this understated approach that makes the Top Time Tribute so intriguing. Aston Martin does not attempt to bring a miniature DB5 to the wrist. Breitling does not create an automotive gimmick with hands. Instead, individual elements of one of Britain's most iconic sports cars are translated into the language of classic watchmaking.

JAPANESE CAR MEET

**06. September
09 - 15 Uhr**

GERMAN CAR MEET

**04. Oktober
09 - 15 Uhr**

ALLE TERMINE IMMER ONLINE UNTER
www.motorworld.ch



Der DB5 eignet sich dafür besonders gut. Seit seiner Vorstellung 1963 steht er für eine Form britischer Eleganz, bei der Leistung und Luxus nicht demonstrativ voneinander getrennt werden. Seine Proportionen, Materialien und sein Auftritt funktionieren bis heute.

Mit der Top Time B01 Chronograph 41 Tribute to Aston Martin DB5 treffen deshalb zwei Designwelten zusammen, deren gemeinsame Geschichte bereits 1965 auf der Kinoleinwand sichtbar wurde. Jetzt wird daraus eine Uhr – mit Holz, Leder, mechanischem Chronographenwerk und gerade genug DB5, um die Verbindung auf den ersten Blick zu verstehen.

The DB5 is particularly well-suited for this. Since its debut in 1963, it has epitomized a form of British elegance in which performance and luxury are not ostentatiously separated. Its proportions, materials, and appearance remain timeless to this day.

With the Top Time B01 Chronograph 41 Tribute to Aston Martin DB5, two design worlds therefore come together—a shared history that first appeared on the big screen back in 1965. Now it has been transformed into a watch—featuring wood, leather, a mechanical chronograph movement, and just enough DB5 to make the connection clear at first glance.






PRIME BEEF
HOT STONE EXPERIENCE



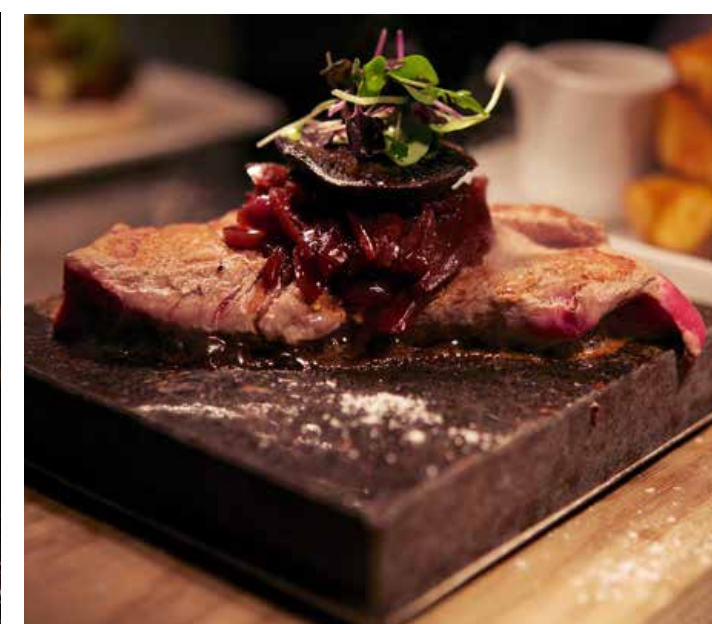
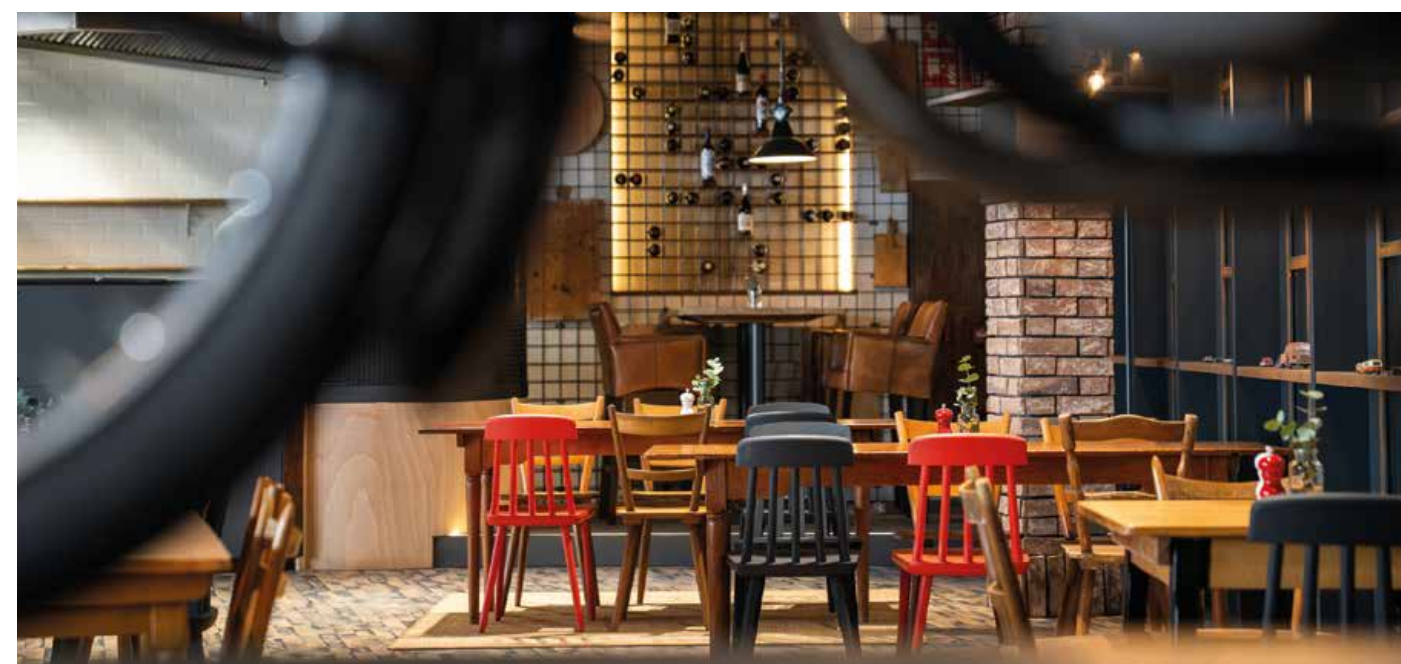

PRIME BEEF
HOT STONE EXPERIENCE

HOT STONE EXPERIENCE

Ihr Steak. Ihr Gargrad. Ihre Entscheidung.

Auf heißem Lavastein serviert, entfaltet Euer ausgewählter Cut sein volles Aroma direkt am Tisch. Ihr bestimmt selbst den perfekten Gargrad und kombiniert Euer Steak mit Euren Lieblingsbeilagen.

New York Flank. Pluma Ibérico. Angus Filet. Chuletón.
Bereit für Dein Steak-Erlebnis – Choose your Cut!
Täglich von 12.00 – 22.00 Uhr



DACKELRACE & DOGWORLD

Event & Messe
für Mensch & Hund

17. - 18. OKTOBER 2026
dogworld-muenchen.de

MOTORWORLD
MÜNCHEN

MOTOR
TREFF
BELLA ITALIA

Sonntag, 26. Juli 2026

10 – 16 Uhr

Belle Macchine

Sonderausstellung

Hallendurchfahrt

Während der Veranstaltung



Zur Hallendurchfahrt
bitte hier anmelden

Eintritt frei

Am Ausbesserungswerk 8 · 80939 München



SONAX

DEKRA

VIEROL



IWC
SCHAFFHAUSEN



laureus





MCLAREN M6GT RESTO



VARIABLE FLÄCHEN FÜR:

- **EVENTS**
- **CONFERENCE**
- **SEMINAR**
- **ROADSHOWS**
- **MESSEN**



Der restaurierte McLaren M6GT feierte beim Goodwood Festival of Speed seinen ersten öffentlichen Auftritt. McLaren Special Operations hatte das Einzelstück anhand historischer Zeichnungen, Fotografien und originaler Karosserieformen neu aufgebaut. Das Projekt erinnert an Bruce McLaren's frühen Plan, einen Straßensportwagen unter seinem eigenen Namen zu produzieren.

Die Geschichte des M6GT begann Ende der 1960er-Jahre mit dem Rennwagen M6A. Bruce McLaren wollte dessen leichte Konstruktion, aerodynamische Karosserie und Mittelmotorarchitektur für ein straßenzugelassenes Fahrzeug nutzen. Als technische Basis diente ein Chassis aus dem damaligen Rennprogramm. Die geplante Kleinserie kam jedoch nicht zustande. Ein früher Prototyp wurde zu Bruce McLaren's persönlichem Fahrzeug, mit dem er zu Geschäftsterminen und Rennveranstaltungen fuhr.

Erst 25 Jahre später wurden wesentliche Elemente dieser Idee mit dem McLaren F1 in einem Serienmodell umgesetzt: ein leistungsstarker Mittelmotor, geringes Gewicht, eine aerodynamisch entwickelte Karosserie und nach oben öffnende Türen. Der M6GT markiert damit den Ausgangspunkt der McLaren-Straßenfahrzeuge, obwohl das Unternehmen damals noch vollständig vom Motorsport geprägt war.

The restored McLaren M6GT made its first public appearance at the Goodwood Festival of Speed. McLaren Special Operations had rebuilt this one-of-a-kind car based on historical drawings, photographs, and original body molds. The project pays homage to Bruce McLaren's early plan to produce a road sports car under his own name.

The history of the M6GT began in the late 1960s with the M6A race car. Bruce McLaren wanted to use its lightweight construction, aerodynamic body, and mid-engine layout for a road-legal vehicle. A chassis from the racing program of that era served as the technical basis. However, the planned small-scale production run never materialized. An early prototype became Bruce McLaren's personal vehicle, which he used to drive to business meetings and racing events.

It wasn't until 25 years later that key elements of this concept were realized in a production model—the McLaren F1: a powerful mid-engine, low weight, an aerodynamically engineered body, and upward-opening doors. The M6GT thus marks the starting point for McLaren's road cars, even though the company was still entirely focused on motorsports at the time.



10 - 5.000 qm Indoor
bis 4.500 qm Outdoor
2 - 10.000 Personen
Catering, Technik
Gastro, Hotel, Parkbereiche
top Verkehrsanbindung



Die MOTORWORLD Standorte bieten Eventlocations in allen Größen und für jeden Anlass: Kunden- und Mitarbeitererevents, Business und private Feiern, Kongresse, Präsentationen, Meetings, Galas, Parties - Indoor und Outdoor.

Mehr dazu erfahren Sie über den QR-Code oder auf www.motorworld.de/eventlocations/



STUTTGART

KÖLN

MÜNCHEN

BERLIN

RÜSSELSHEIM

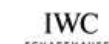
HERTEN

METZINGEN

ZÜRICH

MALLORCA

BULGARIA





Für die nun vorgestellte Rekonstruktion verwendete MSO ein zeitgenössisches M6A-Rennchassis. Dessen Herkunft und Ausführung wurden mit historischen Referenzfahrzeugen aus dem McLaren-Archiv abgeglichen. Die Karosserie entstand mithilfe originaler Formen, die in Großbritannien gefunden worden waren. In diesen Werkzeugen ließen sich noch Änderungen erkennen, die während der damaligen Entwicklungsphase vorgenommen wurden. Sie wurden beim Neuaufbau berücksichtigt.

Das Cockpit stammt aus einem M6GT-Rennwagen der 1970er-Jahre und bildet den historischen Kern des Fahrzeugs. Zahlreiche nicht sichtbare Strukturen mussten neu angefertigt werden. Dazu gehören der Überrollbügel, Verstärkungen der hinteren Rahmenkonstruktion, innere Halterungen der Karosserie und der Kabelbaum. Auch die Windschutzscheibe erforderte eine individuelle Lösung. Ihre Form wurde digital erfasst und anschließend von einem spezialisierten Zulieferer reproduziert.

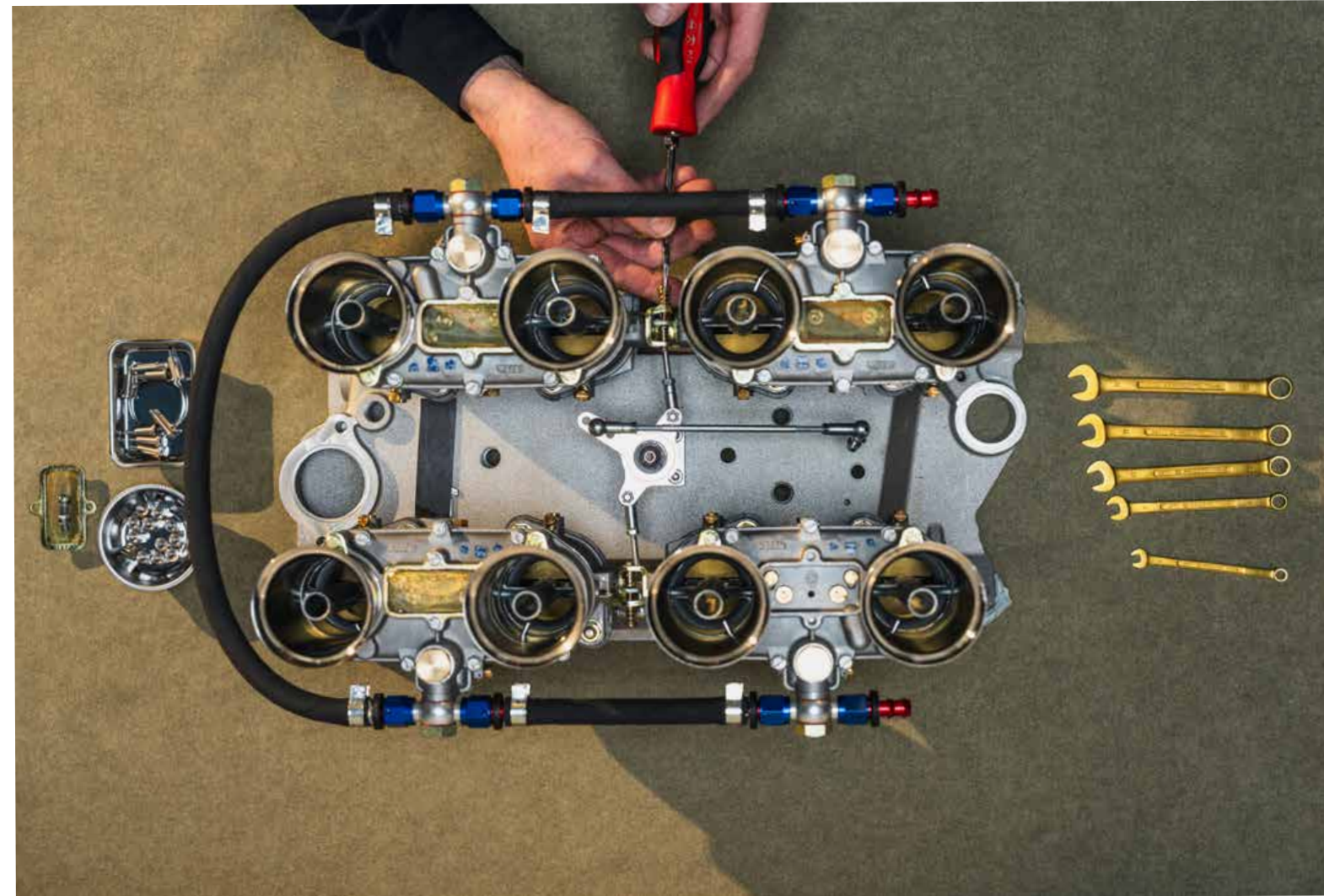
Die originale M6GT-Radaufhängung wurde zerlegt, restauriert und neu aufgebaut. Einige Lager entsprachen alten britischen Zollmaßen und werden heute nicht mehr regulär gefertigt. Selbst bei den Verbindungselementen orientierte sich MSO an der damaligen Bauweise. Geschlossene Aluminium-Nieten wurden von Fachleuten aus der Luftfahrtindustrie eingesetzt.

For the reconstruction now being unveiled, MSO used a contemporary M6A racing chassis. Its origin and specifications were cross-referenced with historical reference vehicles from the McLaren archive. The body was built using original molds that had been found in the United Kingdom. These molds still revealed modifications made during the original development phase, which were taken into account during the reconstruction.

The cockpit comes from a 1970s M6GT race car and forms the historic core of the vehicle. Numerous hidden structural components had to be remade. These include the roll bar, reinforcements for the rear frame structure, internal body mounts, and the wiring harness. The windshield also required a custom solution. Its shape was digitally captured and then reproduced by a specialized supplier.

The original M6GT suspension was disassembled, restored, and rebuilt. Some bearings were based on old British imperial dimensions and are no longer manufactured as standard today. Even for the fasteners, MSO followed the construction methods of that era. Solid aluminum rivets were installed by experts from the aerospace industry.





Motor und Getriebe entsprechen ebenfalls der zeitgenössischen Spezifikation. Der Small-Block-V8 erhielt sogenannte „Camel Hump“-Zylinderköpfe, wie sie beim ursprünglichen Fahrzeug verwendet wurden. Damit ging es MSO nicht um eine moderne Interpretation mit aktueller Technik, sondern um eine möglichst genaue Rekonstruktion des damaligen Konzepts.

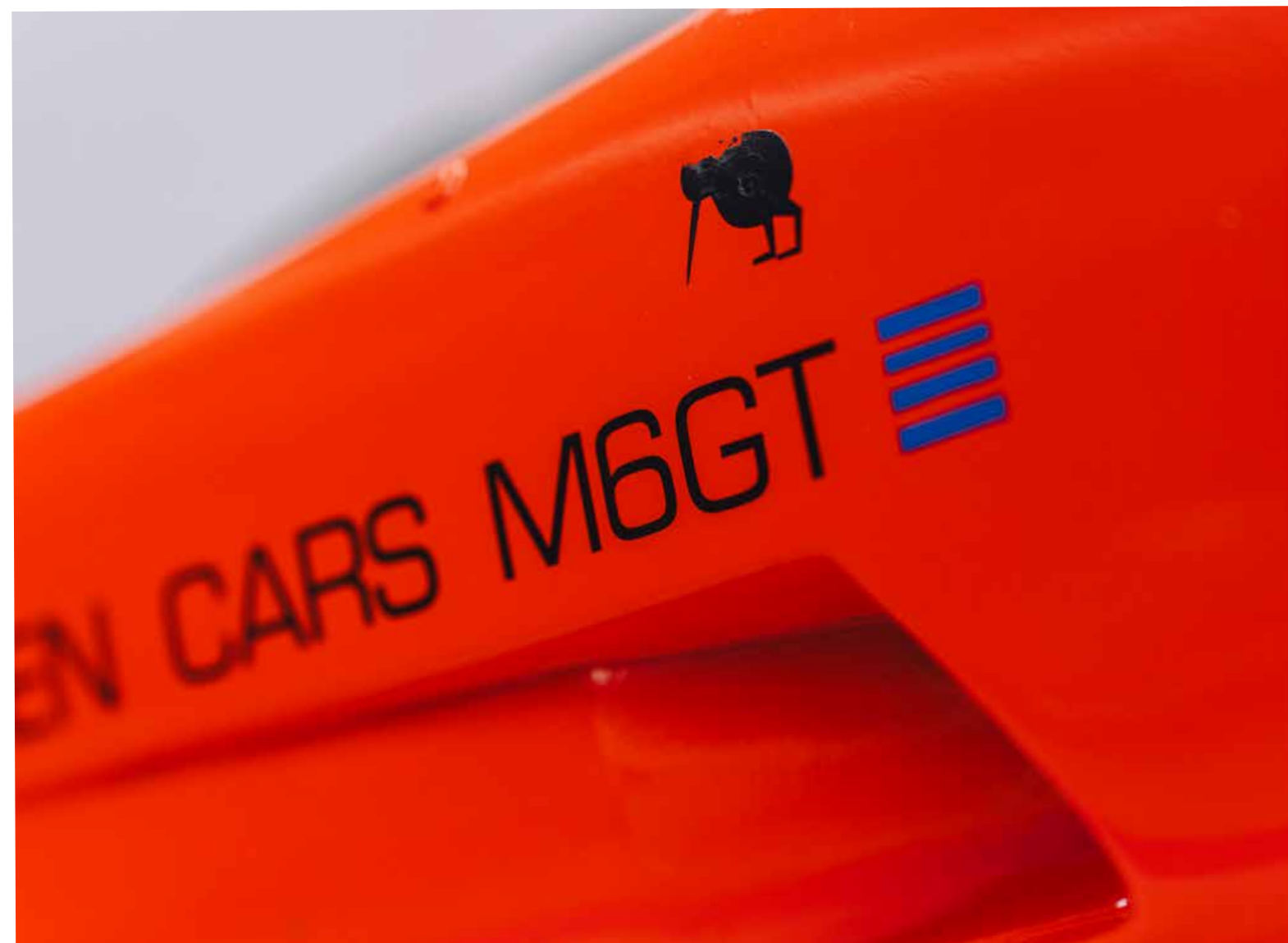
Im Innenraum setzt sich dieser Ansatz fort. Der Schaltknopf wurde aus massivem Walnussholz gedrechselt. Die Sitze tragen eine eigens angefertigte Vinylpolsterung mit verschweißten Nähten in einem passenden Grün. Das reduzierte Cockpit lässt erkennen, wie nah der M6GT konstruktiv am Rennwagen blieb. Komfortausstattung spielte nur eine untergeordnete Rolle.

Die Lackierung trägt den Namen „Colnbrook White“. Sie erinnert an den damaligen McLaren-Standort nahe dem heutigen Flughafen Heathrow, an dem Bruce McLaren seine Pläne für den Straßenwagen entwickelte. Weiß und Grün greifen zudem die Farbgebung des Formel-1-Rennwagens M2B von 1966 auf. Damit nimmt die Gestaltung direkten Bezug auf die Anfangsjahre des Unternehmens.

The engine and transmission also conform to the original specifications. The small-block V8 was fitted with so-called “Camel Hump” cylinder heads, as used in the original vehicle. MSO’s goal was not to create a modern interpretation using current technology, but rather to reconstruct the original concept as faithfully as possible.

This approach continues in the interior. The shift knob was turned from solid walnut. The seats feature custom-made vinyl upholstery with welded seams in a matching shade of green. The minimalist cockpit reveals just how closely the M6GT’s design remained true to the race car. Comfort features played only a secondary role.

The paint finish is called “Colnbrook White.” It pays homage to McLaren’s former location near what is now Heathrow Airport, where Bruce McLaren developed his plans for the road car. White and green also echo the color scheme of the 1966 M2B Formula 1 race car. In this way, the design makes a direct reference to the company’s early years.



In Goodwood stand der M6GT im McLaren House gemeinsam mit weiteren Fahrzeugen aus unterschiedlichen Epochen der Marke. Dazu gehörten der Can-Am-Rennwagen M8A, Bruce McLaren's Austin 7 Ulster, der McLaren F1 GTR sowie aktuelle Modelle wie Artura, 750S und W1. Ein Artura in Colnbrook White und Atlantic Blue übernahm die Farbgebung des restaurierten M6GT.

Die Präsentation zeigte zugleich, welche Rolle historische Fahrzeuge künftig innerhalb von McLaren Special Operations spielen sollen. Der Neuaufbau des M6GT bildet den Ausgangspunkt einer eigenen Heritage Collection. Dabei dient das Archiv nicht nur zur Dokumentation, sondern als technische Grundlage für Restaurierungen und Rekonstruktionen.

Der M6GT schließt eine Lücke in der sichtbaren Unternehmensgeschichte. Er dokumentiert, dass Bruce McLaren's Interesse an Straßenfahrzeugen lange vor dem F1 vorhanden war. Aus dem nie realisierten Serienprojekt entstand eine technische Idee, die McLaren später weiterverfolgte. Der Auftritt in Goodwood brachte dieses frühe Kapitel nun erstmals einem größeren Publikum nahe.

At Goodwood, the M6GT was displayed in McLaren House alongside other vehicles from various eras of the brand. These included the M8A Can-Am race car, Bruce McLaren's Austin 7 Ulster, the McLaren F1 GTR, and current models such as the Artura, 750S, and W1. An Artura in Colnbrook White and Atlantic Blue mirrored the color scheme of the restored M6GT.

The presentation also highlighted the role that historic vehicles are set to play within McLaren Special Operations in the future. The reconstruction of the M6GT marks the starting point for a dedicated Heritage Collection. The archive serves not only as a record but also as a technical foundation for restorations and reconstructions.

The M6GT fills a gap in the company's visible history. It demonstrates that Bruce McLaren's interest in road cars existed long before the F1. What began as a production project that was never realized evolved into a technical concept that McLaren later pursued. The appearance at Goodwood brought this early chapter to a wider audience for the first time.



LEGO RENAULT 5 TURBO 3E



44 Tage. Mehr Zeit brauchte ein leidenschaftlicher Renault-Fan nicht, um aus einer Idee ein internationales Gemeinschaftsprojekt zu machen. Das detailgetreue LEGO-Modell des neuen Renault 5 Turbo 3E erreichte auf der LEGO-Ideas-Plattform die magische Marke von 10.000 Unterstützern und qualifizierte sich damit für die offizielle Prüfung durch LEGO. Aus einem privaten Bauprojekt wurde innerhalb weniger Wochen ein weltweites Symbol dafür, welche Begeisterung der legendäre Renault 5 auch mehr als vier Jahrzehnte nach seinem Debüt noch immer auslöst.

Entwickelt wurde das Modell vom britischen Ingenieur Dave Collins, der seine Leidenschaft für den vollelektrischen Renault 5 Turbo 3E Stein für Stein in ein außergewöhnlich detailliertes Modell verwandelte. Was ursprünglich im heimischen Bastelzimmer begann, entwickelte sich dank der Unterstützung tausender Fans zu einer internationalen Erfolgsgeschichte. Besonders bemerkenswert: Die erforderlichen 10.000 Stimmen wurden in nur 44 Tagen erreicht – ein Bruchteil der normalerweise zur Verfügung stehenden Zeit.

44 days. That's all it took for a passionate Renault fan to turn an idea into an international community project. The highly detailed LEGO model of the new Renault 5 Turbo 3E reached the magic number of 10,000 supporters on the LEGO Ideas platform, thereby qualifying for official review by LEGO. Within just a few weeks, a private building project became a global symbol of the enthusiasm that the legendary Renault 5 still inspires, even more than four decades after its debut.

The model was developed by British engineer Dave Collins, who transformed his passion for the all-electric Renault 5 Turbo 3E, brick by brick, into an exceptionally detailed model. What originally began in a home workshop evolved into an international success story thanks to the support of thousands of fans. Particularly noteworthy: The required 10,000 votes were reached in just 44 days—a fraction of the time normally available.

MEMBER ME

<https://membercard.motorworld.de>

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

MOTORWORLD
MEMBERCARD

ME AND MY CARD



Der Erfolg überrascht dabei kaum. Der Renault 5 Turbo zählt seit den wilden Rallye-Jahren der 1980er-Jahre zu den großen Kultautos Europas. Mit dem neuen vollelektrischen Renault 5 Turbo 3E interpretiert Renault diese Legende vollkommen neu. 555 PS, eine Beschleunigung auf 100 km/h in unter 3,5 Sekunden und eine auf lediglich 1.980 Exemplare limitierte Produktion machen den kompakten Elektro-Sportler bereits heute zu einem der spannendsten Automobile seiner Generation. Genau diese Mischung aus Nostalgie und Zukunft spiegelt auch das LEGO-Modell eindrucksvoll wider.

Wie es weitergeht, entscheidet nun das LEGO-Ideas-Team. Besteht das Modell die offizielle Prüfung, könnte aus dem Fanprojekt tatsächlich ein Serienbausatz werden. Einen ersten Vorgeschmack erhalten Besucher bereits beim Goodwood Festival of Speed, wo das LEGO-Modell gemeinsam mit dem echten Renault 5 Turbo 3E ausgestellt wird. Manchmal beginnt automobiler Begeisterung eben nicht auf der Straße, sondern mit einem einzigen Stein.

The success comes as little surprise. Since the wild rally years of the 1980s, the Renault 5 Turbo has been one of Europe's greatest cult cars. With the new all-electric Renault 5 Turbo 3E, Renault is completely reimagining this legend. With 555 PS, acceleration to 100 km/h in under 3.5 seconds, and production limited to just 1,980 units, this compact electric sports car is already one of the most exciting cars of its generation. It is precisely this blend of nostalgia and the future that the LEGO model so impressively captures.

What happens next is now up to the LEGO Ideas team. If the model passes the official review, this fan project could actually become a production kit. Visitors can get a first glimpse of it at the Goodwood Festival of Speed, where the LEGO model will be on display alongside the real Renault 5 Turbo 3E. Sometimes, a passion for cars doesn't start on the road, but with a single brick.



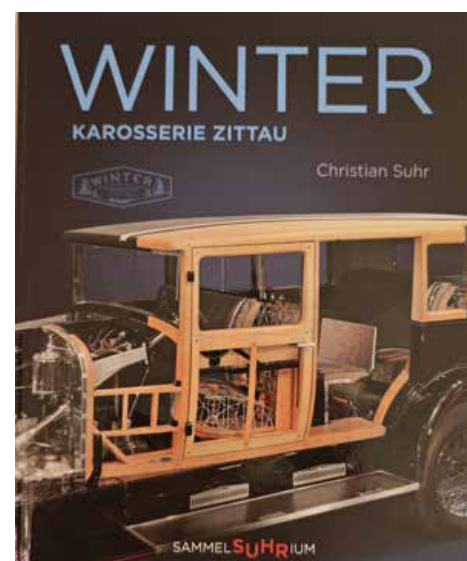
JÜRGEN LEWANDOWSKI's BÜCHERECKE

DER VERGANGENHEIT ENTRISSEN

Seit einigen Jahren schafft es Christian Suhr immer wieder, uns mit liebevoll recherchierten und gestalteten Büchern Teile einer längst vergangenen Ära von Firmen und Karosseriebauern im Osten Deutschlands dem Vergessen zu entreißen. Christian Suhr hat dafür auch bereits den einen oder anderen Autobuch-Preis erhalten – und er veröffentlicht immer wieder Bücher, die einen staunen lassen. So hat er nun auch einen Band über die Karosserie- und Wagenfabrik Gustav Winter aus Zittau veröffentlicht – eine Firma, die längst dem Vergessen anheimgefallen war, obwohl die kleine Firma einst zu den feinsten Adressen Sachsens gehörte.

Christian Suhr schreibt: „Manch gutes Buchprojekt muss erst reifen: Als ich im Sommer 2007 an die Adresse eines Nachfahren der Karosserie- und Wagenfabrik Gustav Winter gelangte, nahm ich sofort Kontakt auf: Bernd Franke, der Enkel von Arthur Winter, eines der beiden letzten Firmeninhaber vor der Verstaatlichung, hütete zwei Kartons mit Bildern und Fotoalben, die er nach der gescheiterten Reprivatisierung noch aufhob. Nach mehreren Gesprächen war er bereit, mir diesen Fundus zu übereignen.“ Das war der Beginn einer jahrzehntelangen Recherche, die ihn zu ehemaligen Mitarbeitern und Geschäftsführern der Nachfolge-Firmen, zu Sammlern von Artefakten zur Heimatgeschichte und letztlich zum letzten Fahrer von Ferdinand Winter führte.

Doch die knapp 20 Jahre Recherche haben sich gelohnt: Christian Suhr hat die Geschichte einer renommierten Firma nachgezeichnet, die neben Lastwagen auch Mercedes-Kompressor-Modelle, Austro-Daimler, Horch und Bugatti einkleidete. Großartige Modelle mit bemerkenswerter Eleganz und bester Qualität. Schade, dass so viele Modelle verschwunden sind. Die Nachkriegszeit ist weniger erfreulich – die übliche Enteignung; der Versuch, wieder als Karosserie-Firma zu bestehen und ein erneutes Scheitern. Was für eine Firmengeschichte – und wie gut, dass Christian Suhr sie vor dem Vergessen gerettet hat.



Christian Suhr, Winter –
Karosserie Zittau,
Sammelsuhrium, € 58,-.
www.sammelsuhrium.de

Save the Date:
10. September 2026
in der
Motorworld München

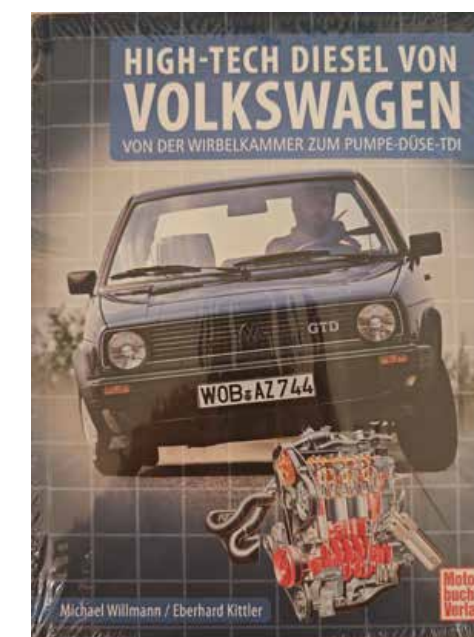


EINE TECHNIK WIE KEINE ANDERE

Man kennt das Diesel-Elend, mit dem sich das Haus Volkswagen vor rund zehn Jahren selbst in die – teure – und bis heute noch nicht wirklich ausgestandene Krise brachte. Und bis heute ist auch noch nicht wirklich klar, warum sich das blühend dastehende Unternehmen mit den Diesel-Betrügereien in ein milliarden-schweres Unglück stürzte. War es Hybris? War es Leichtsinn? Und wer wusste tatsächlich über die Mauseheilen Bescheid? Ein bis heute ungeklärter Stoff für einen zünftigen Krimiroman.

Doch darüber sollte nicht vergessen werden, dass Volkswagen zu den Pionieren gehörte, die von 1976 an sparsame und dennoch drehmomentstarke Dieselmotoren in nahezu alle Bau-reihen brachten – und diese Entwicklung mit dem Golf GTD begannen. Eine Entwicklung, die sich peu à peu im gesamten VW-Imperium mit all seinen Tochter-Gesellschaften und deren Modellen durchsetzen konnte. Denn eines war klar: Diese Triebwerke benötigten deutlich weniger Treibstoff bei mehr als ausreichendem Temperament – schlagartig waren die lauten, mit schwarzen Rauchfahnen gestraften und nur wenig Fahr-freude vermittelnden Diesel-Motoren vergessen. Am automobilen Horizont erschien eine neue Motorengeneration, auf die viele Kunden lange gewartet hatten.

Michael Willmann hat zusammen mit Eberhard Kittler, der seit etlichen Jahren zu den besten Kennern der VW-Geschichte gehört, die Geschichte der direkteinspritzenden, aufgeladenen Diesel-Triebwerke geschrieben – doch Achtung: Das ist ein Buch für Techniker und technik-affine Leser, die tiefer in das spannende Thema einsteigen wollen. Aber es bietet – neben der reinen Technik – auch Einblicke in bislang unveröffentlichte Projekte, die in Wort und Bild präsentiert werden. Spannende Technik, ausführlich erläutert und spannend erzählt. Aber wie gesagt: Ein erfolgreich absolviertes Maschinenbau-Studium erleichtert die Lektüre sicherlich.



Michael Willmann / Eberhard Kittler,
High-Tech Diesel von Volkswagen,
Motorbuch-Verlag, Stuttgart,
€ 39,90.
ISBN 978-3-613-04840-9.

Welcome to **MOTORWORLD** open daily, free entry

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



STUTTGART

KÖLN

MÜNCHEN

BERLIN

RÜSSELSHEIM

HERTEN

METZINGEN

ZÜRICH

MALLORCA

BULGARIA



SONAX



VIEROL



IWC
SCHAFFHAUSEN

