MOTORWORLD BULLETIN

217

Edition 217 / 6. November 2026



MOBILITY SPEED LIFESTYLE

MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG













6
Alfa Romeo
Cuorerosso

24
Zoute Grand Prix

16
DeLorean goes Sky

44
Veteran Run
Pall Mall Street

60
Porsche Mission S

64
Villa Massa
Car & Vintage

INHALT/CONTENT

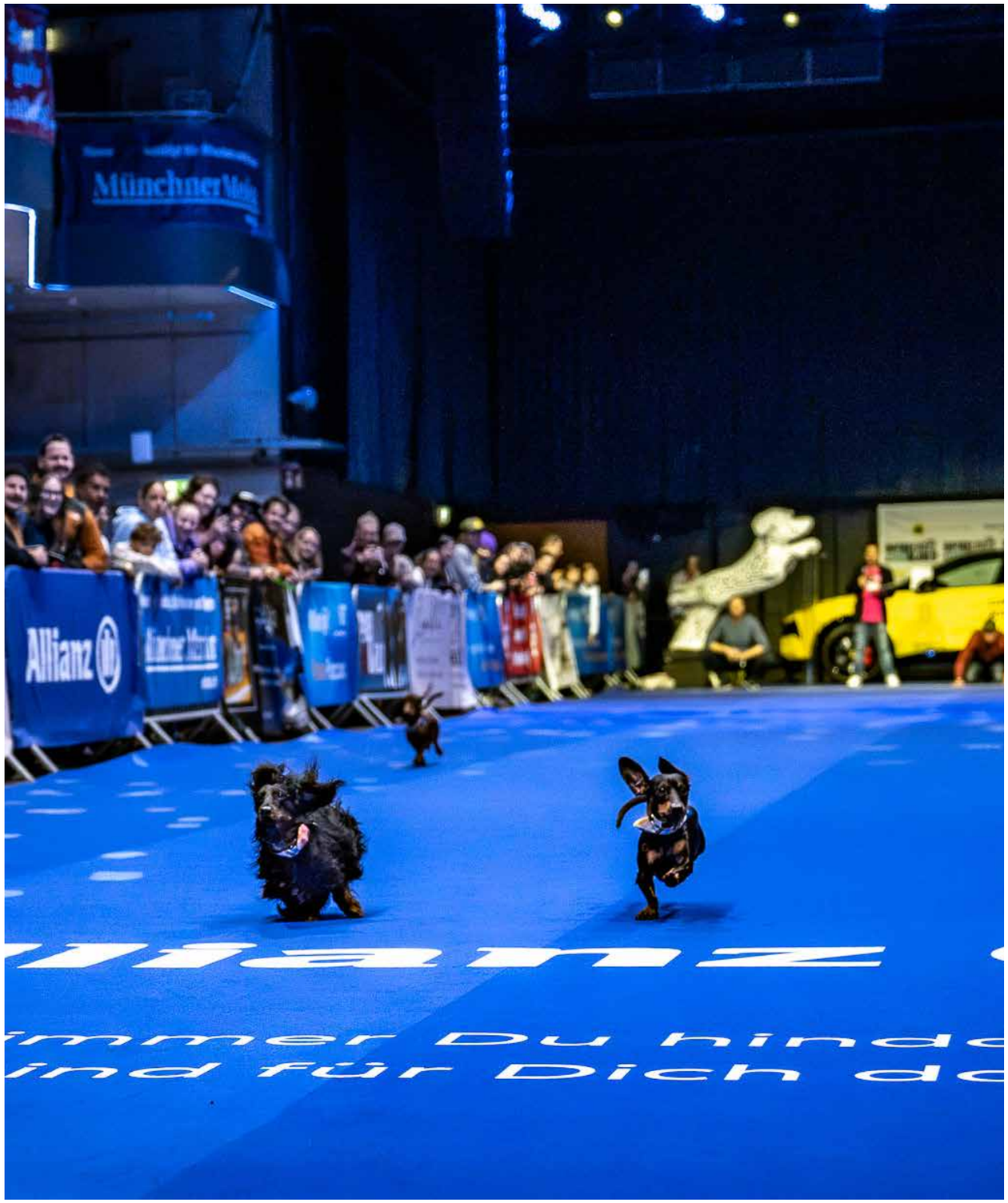
MOTORWORLD
MÜNCHEN

DackelRace & DogWorld zu Gast in der Motorworld München

Kurze Beine, große Leistung: Beim 4. Münchner DackelRace VOM 17. bis 18. Oktober auf der DogWorld wurde der Dampfdom in der Motorworld München zur Rennstrecke. Präsentiert von der Allianz, unterstützt von Timekeeping Partner Lotus München by Autohaus Weeber.

DackelRace & DogWorld Visit Motorworld Munich

Short legs, big performance: At the 4th Munich Dachshund Race from 17. to 18. October at DogWorld, the Dampfdom at Motorworld Munich was transformed into a racetrack. Presented by Allianz, supported by timing partner Lotus Munich by Autohaus Weeber.



IMPRESSUM
IMPRESS

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:
Motorworld Verwaltungs GmbH,
Sitz: Schemmerhofen, Amtsgericht Ulm, HRB 641882
Geschäftsführer: Andreas Dünkel, Felix
Motorworld – eine Marke der Motorworld Trademark Management AG

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

Ressortleitung / Redaktion Motorworld
Sybille Bayer

Redaktion:
Adrian Duncan
Valery Reuter

Erscheinungsweise:
Dreiwöchentlich
Auflage: 35.000
ISSN 2198-3291

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

ZOUTE GRAND PRIX



Der Zoute Grand Prix verwandelte das belgische Knokke-Heist vom 7. bis 11. Oktober 2026 erneut in einen Treffpunkt der internationalen Automobilszene. Historische Rennwagen, seltene Karosseriekreationen, automobile Designikonen und moderne Hypersportwagen bestimmten fünf Tage lang das Bild des mondänen Badeortes an der Nordseeküste. Die 17. Ausgabe der Zoute Grand Prix Car Week verband klassische Rallyes, einen hochkarätigen Concours d'Élégance, internationale Automobilauktionen und ein erweitertes Rahmenprogramm zu einer Veranstaltung, die längst weit über die Grenzen Belgiens hinaus Beachtung findet.

Im Mittelpunkt stand der Zoute Concours d'Élégance, der am 10. und 11. Oktober auf dem Gelände des Approach Golf ausgetragen wurde. 63 ausgewählte Automobile präsentierten sich in neun Klassen, deren Bandbreite von frühen Konstruktionen des vergangenen Jahrhunderts bis zu modernen automobilen Ausnahmeerscheinungen reichte. Besondere Aufmerksamkeit galt den Jubiläen von Lancia, das auf 120 Jahre Markengeschichte zurückblickt, sowie den hundertjährigen Jubiläen von Mercedes-Benz

From October 7 to 11, 2026, the Zoute Grand Prix once again transformed Knokke-Heist, Belgium, into a gathering place for the international automotive scene. Historic race cars, rare bodywork creations, automotive design icons, and modern hypercars dominated the scene for five days in this sophisticated seaside resort on the North Sea coast. The 17th edition of the Zoute Grand Prix Car Week combined classic rallies, a high-caliber Concours d'Élégance, international automotive auctions, and an expanded supporting program into an event that has long attracted attention far beyond Belgium's borders.

The highlight was the Zoute Concours d'Élégance, which took place on October 10 and 11 at the Approach Golf course. Sixty-three selected automobiles were showcased in nine classes, ranging from early designs of the last century to exceptional modern automobiles. Special attention was given to the anniversaries of Lancia, which is celebrating 120 years of brand history, as well as the centennial anniversaries of Mercedes-Benz and the Italian Carrozzeria Touring.



Den begehrten Titel „Best of Show“ sicherte sich ein Lancia Astura Series III 233 C Roadster von 1935 mit einer Karosserie von Pinin Farina. Das außergewöhnliche Fahrzeug aus der Sammlung des Niederländers Piet Janssen erzählt eine Geschichte, die weit über eine gewöhnliche Restaurierung hinausgeht. Ursprünglich hatte der Schweizer Fredy Blaettler 1934 ein kurzes Astura-Chassis erworben und bei Pinin Farina einen zweisitzigen Roadster nach einem Entwurf von Mario Revelli di Beaumont in Auftrag gegeben. Das Ergebnis wurde 1935 beim Concours d’Élégance in Turin präsentiert.

Später veränderte ein neuer Besitzer die elegante Karosserie grundlegend, indem er sie verlängern ließ, um vier Passagieren Platz zu bieten. Als Janssen das Automobil 2010 in der Schweiz erwarb, war von den ursprünglichen Proportionen nur wenig geblieben. Gemeinsam mit Noek Stevens und dem niederländischen Restaurierungsbetrieb Classic Skills begann eine aufwendige Rekonstruktion. Da die ursprünglichen Konstruktionszeichnungen von Pininfarina bei einem Brand verloren gegangen waren, standen lediglich drei historische Fotografien zur Verfügung. Mithilfe digitaler Modellierung gelang es, die ursprüngliche Linienführung und die fehlenden Abmessungen zu rekonstruieren.

2020 wurde die Restaurierung abgeschlossen. Bereits ein Jahr später erreichte der Lancia beim Pebble Beach Concours d’Elegance den zweiten Platz seiner Klasse. Der Gesamtsieg in Knokke-Heist krönte nun eine mehr als zehnjährige Beschäftigung mit einem der ungewöhnlichsten italienischen Karosserieentwürfe der Vorkriegszeit.

The coveted “Best of Show” title went to a 1935 Lancia Astura Series III 233 C Roadster with a body by Pinin Farina. This extraordinary vehicle from the collection of Dutchman Piet Janssen tells a story that goes far beyond a mere restoration. Originally, Swiss collector Fredy Blaettler had purchased a short Astura chassis in 1934 and commissioned Pinin Farina to build a two-seater roadster based on a design by Mario Revelli di Beaumont. The result was presented at the 1935 Concours d’Élégance in Turin.

Later, a new owner fundamentally altered the elegant body by having it lengthened to accommodate four passengers. When Janssen acquired the car in Switzerland in 2010, very little of its original proportions remained. Together with Noek Stevens and the Dutch restoration firm Classic Skills, a painstaking reconstruction began. Since the original design drawings by Pininfarina had been lost in a fire, only three historical photographs were available. Using digital modeling, the team succeeded in reconstructing the original lines and the missing dimensions.

The restoration was completed in 2020. Just one year later, the Lancia took second place in its class at the Pebble Beach Concours d’Elegance. The overall victory at Knokke-Heist now crowned more than a decade of work on one of the most unusual Italian body designs of the pre-war era.



Duftet Nice.
Ist stark bei Eis.

Frostschutz bis -18 °C und streifenfreie Reinigung für deine Wintermission.

WWW.SONAX.DE MADE IN GERMANY

SONAX®
SONAX
SONAX
SONAX

Nicht weniger bemerkenswert präsentierte sich ein Alfa Romeo 6C 2500 SS „Trossi“ von 1942, der seine Klasse gewann. Das von Touring karossierte Coupé war einst für Graf Carlo Felice Trossi entstanden, den ehemaligen Präsidenten der Scuderia Ferrari und erfolgreichen Grand-Prix-Fahrer. Die zurückhaltende graue Lackierung und die eigenwillig in die Front integrierten Zusatzscheinwerfer verliehen dem Alfa Romeo einen unverwechselbaren Charakter. Auch dieses Automobil hatte im Laufe seiner Geschichte tiefgreifende Veränderungen erfahren. Das ursprünglich geschlossene Coupé war später zum offenen Wagen umgebaut worden, bevor eine umfassende Restaurierung seine historische Erscheinung wiederherstellte.

Italienische Karosseriekunst zeigte sich ebenfalls in Gestalt eines Maserati 3500 GT Vignale Spyder von 1959. Der silberne Prototyp, dessen Linien Giovanni Michelotti entworfen hatte, unterscheidet sich in zahlreichen Details von den späteren Serienfahrzeugen. Zwischen 2023 und 2026 wurde das Fahrzeug aufwendig restauriert und erhielt seine ursprüngliche Kombination aus silberner Außenlackierung, elfenbeinfarben-roter Innenausstattung und blauen Teppichen zurück. Nach Klassensiegen in Rom und beim Goodwood Festival of Speed setzte der Maserati seine erfolgreiche Concours-Saison nun auch in Belgien fort.

Die weiteren Auszeichnungen spiegelten die außergewöhnliche Vielfalt des Teilnehmerfeldes wider. Ein Mercedes-Benz 540 K Cabriolet A von 1936, ein BMW 326 Cabriolet mit Drauz-Karosserie, ein Ferrari 275 GTB von 1965 und ein Porsche 930 Turbo gehörten zu den Klassensiegern. Auch jüngere Klassiker fanden ihren Platz im Wettbewerb, darunter ein Ford Escort RS Cosworth von 1995 und ein Ferrari Testarossa von 1989. Für außergewöhnliches Design wurde ein Aston Martin Valkyrie aus dem Jahr 2023 ausgezeichnet.

No less remarkable was a 1942 Alfa Romeo 6C 2500 SS “Trossi,” which won its class. The coupé, bodied by Touring, was originally built for Count Carlo Felice Trossi, the former president of Scuderia Ferrari and a successful Grand Prix driver. The understated gray paint job and the uniquely integrated auxiliary headlights on the front end gave the Alfa Romeo an unmistakable character. This car, too, had undergone profound changes over the course of its history. The originally closed-top coupe had later been converted into a convertible before a comprehensive restoration returned it to its historic appearance.

Italian coachbuilding artistry was also on display in the form of a 1959 Maserati 3500 GT Vignale Spyder. The silver prototype, whose lines were designed by Giovanni Michelotti, differs from later production models in numerous details. Between 2023 and 2026, the vehicle underwent an extensive restoration and was returned to its original combination of silver exterior paint, ivory-and-red interior, and blue carpets. Following class victories in Rome and at the Goodwood Festival of Speed, the Maserati continued its successful concours season in Belgium.

The other awards reflected the extraordinary diversity of the field of participants. A 1936 Mercedes-Benz 540 K Cabriolet A, a BMW 326 Cabriolet with Drauz bodywork, a 1965 Ferrari 275 GTB, and a Porsche 930 Turbo were among the class winners. More recent classics also found their place in the competition, including a 1995 Ford Escort RS Cosworth and a 1989 Ferrari Testarossa. An Aston Martin Valkyrie from 2023 was honored for its exceptional design.













Besonderes Augenmerk legte die Jury auf den Erhalt historischer Originalsubstanz. Ein Mercedes-Benz 300 SL Gullwing von 1956 erhielt die Auszeichnung „Best Preservation“, während ein Bugatti Type 57 Stelvio von 1934 für sein erhaltenes Interieur gewürdigt wurde. Gerade diese Fahrzeuge verdeutlichten, dass automobile Authentizität nicht zwangsläufig mit makelloser Restaurierung gleichzusetzen ist. Originale Materialien, gewachsene Patina und nachvollziehbare Fahrzeuggeschichten besitzen im internationalen Sammlermarkt einen eigenständigen Stellenwert.
Abseits des Concours bestimmten die Rallyes das Geschehen. Den Auftakt bildete die zweite Iconic Rally mit mehr als 100 Automobilen der Baujahre 1976 bis 2005. Die eintägige Veranstaltung führte durch Flandern und verband fahrerische Präzision mit dem besonderen Reiz jüngerer Klassiker. Bei der anschließenden dreitägigen Zoute Classic Rally sicherten sich Patrick Van Remoortel und Bjorn Clauw in einem Apal Coupé von 1951 den Gesamtsieg. Dahinter platzierten sich ein Mercedes-Benz 230 SL von 1964 und ein Jaguar XK120 OTS von 1953.

The jury placed special emphasis on the preservation of original historical features. A 1956 Mercedes-Benz 300 SL Gullwing received the “Best Preservation” award, while a 1934 Bugatti Type 57 Stelvio was honored for its well-preserved interior. These vehicles in particular demonstrated that automotive authenticity is not necessarily synonymous with flawless restoration. Original materials, natural patina, and traceable vehicle histories hold their own unique value in the international collector’s market.
Beyond the Concours, the rallies took center stage. The event kicked off with the second Iconic Rally, featuring more than 100 cars built between 1976 and 2005. The one-day event wound its way through Flanders, combining precision driving with the special appeal of newer classics. At the subsequent three-day Zoute Classic Rally, Patrick Van Remoortel and Bjorn Clauw secured the overall victory in a 1951 Apal Coupé. Behind them were a 1964 Mercedes-Benz 230 SL and a 1953 Jaguar XK120 OTS.









Einen deutlichen Kontrast zu den historischen Fahrzeugen setzte die GT Tour am Samstag. Vier Koenigsegg versammelten sich an der Strandpromenade: One:1, Jesko Attack, Agera R und CC850. Gemeinsam repräsentierten die schwedischen Hypersportwagen mehr als 5.400 PS und einen geschätzten Gesamtwert von über 20 Millionen Euro. Drei der Fahrzeuge nahmen an der Tour teil und demonstrierten eindrucksvoll, welche technische Entwicklung der automobile Hochleistungsbau innerhalb weniger Jahrzehnte genommen hat.

Mit dem neuen 4×4 Village am Strand von Heist erweiterte der Veranstalter das Programm um ein weiteres automobiles Erlebnisfeld. Moderne Geländefahrzeuge konnten auf einem eigens angelegten Parcours ihre Fähigkeiten demonstrieren. Ergänzend wurde erstmals eine 4×4 Rally durchgeführt. Auf dem Albertplein präsentierte die Gallery by EY unter anderem den Ferrari F80 sowie zahlreiche belgische und europäische Premieren, während der Car Boulevard die automobilen Ausstellungen entlang der Küste fortsetzte.

Für zusätzliche Aufmerksamkeit sorgten die beiden internationalen Auktionen. Broad Arrow erzielte bei seiner zweiten Zoute Concours Auction eine Verkaufsquote von 91 Prozent. Ein Ferrari LaFerrari von 2015 wechselte für 5.181.250 Euro den Besitzer und stellte damit einen belgischen Auktionsrekord auf. Bonhams erreichte bei seiner Zoute Sale einen Gesamtumsatz von 10,2 Millionen Euro. Spitzenlos war ein Lamborghini Miura P400S von 1970 aus der Keller Brothers Collection, der 1.725.000 Euro erzielte. Sämtliche zwölf Fahrzeuge dieser Sammlung fanden neue Eigentümer.

The GT Tour on Saturday provided a stark contrast to the historic vehicles. Four Koenigseggs gathered on the beach promenade: the One:1, Jesko Attack, Agera R, and CC850. Together, the Swedish hypercars represented more than 5,400 PS and an estimated total value of over 20 million euros. Three of the vehicles participated in the tour and impressively demonstrated the technical advancements high-performance automotive engineering has made in just a few decades.

With the new 4×4 Village on Heist Beach, the organizer expanded the program to include another automotive experience area. Modern off-road vehicles were able to demonstrate their capabilities on a specially designed course. In addition, a 4×4 rally was held for the first time. On Albertplein, the Gallery by EY showcased, among other things, the Ferrari F80 as well as numerous Belgian and European premieres, while the Car Boulevard continued the automotive exhibitions along the coast.

The two international auctions drew additional attention. Broad Arrow achieved a 91 percent sell-through rate at its second Zoute Concours Auction. A 2015 Ferrari LaFerrari changed hands for 5,181,250 euros, setting a Belgian auction record. Bonhams achieved total sales of 10.2 million euros at its Zoute Sale. The top lot was a 1970 Lamborghini Miura P400S from the Keller Brothers Collection, which fetched 1,725,000 euros. All twelve vehicles in this collection found new owners.









Auch gesellschaftlich blieb der Zoute Grand Prix seinem Charakter treu. Prinzessin Claire von Belgien besuchte den Zieleinlauf der Classic Rally und die abendliche Gala, bei der eine Benefizauktion 65.000 Euro zugunsten der Queen Paola Foundation einbrachte. Mit der Kids Rally und dem Kids Concours wurden zudem jüngere Besucher in das Veranstaltungskonzept eingebunden.

Der Zoute Grand Prix 2026 zeigte, wie facettenreich sich automobile Kultur heute präsentieren lässt. Zwischen historischen Einzelstücken, aufwendig rekonstruierten Karosserien, spektakulären Auktionsergebnissen und modernster Hochleistungstechnik entstand ein Panorama, das die Entwicklung des Automobils aus unterschiedlichen Perspektiven erlebbar machte. Knokke-Heist bot dafür erneut eine Kulisse, in der technische Faszination, Designgeschichte, Sammlerleidenschaft und gesellschaftliches Lebensgefühl auf bemerkenswerte Weise zusammenfanden.

Socially, too, the Zoute Grand Prix remained true to its character. Princess Claire of Belgium attended the finish line of the Classic Rally and the evening gala, where a charity auction raised 65,000 euros for the Queen Paola Foundation. The Kids Rally and the Kids Concours also involved younger visitors in the event's program.

The 2026 Zoute Grand Prix demonstrated just how multifaceted automotive culture can be today. Amid historic one-of-a-kind vehicles, meticulously restored bodies, spectacular auction results, and state-of-the-art high-performance technology, a panorama emerged that brought the evolution of the automobile to life from various perspectives. Once again, Knokke-Heist provided a setting where technical fascination, design history, the passion of collectors, and a certain social spirit came together in a remarkable way.











MOTORWORLD Köln Rheinland
Saisonausklang: 10.000 Gäste, 700 Autos

MOTORWORLD Köln Rheinland
Season´s Closing: 10.000 Guests, 700 Cars

Bevor es in die Winterpause geht, wurde in Köln noch einmal richtig gefeiert. Am 17. Oktober kamen 10.000 Besucherinnen und Besucher zum Saisonausklang in die Motorworld Köln Rheinland, dazu 700 Fahrzeuge.

Im 4-Takt-Hangar zeigten Mieter und Aussteller, was die Motorworld Köln ausmacht. Mit dabei waren 811 DESIGN, Troy Automotive, BIGSHOP, Kremer Racing und der Ferrari Club, Reiter Racing sorgte mit einem DJ-Set für den passenden Sound. Künstler arbeiteten vor Ort an ihren Werken, an den Rennsimulatoren durften die Gäste selbst ans Steuer, und an den Ständen der Händler wurde ausgiebig gestöbert. Das neue Restaurant Baratie stellte sich mit einem eigenen Foodstand vor.

Before the winter break, Cologne threw one last big party. On 17 October, 10,000 visitors came to Motorworld Köln Rheinland for the season finale, along with 700 vehicles.

In the 4-Takt-Hangar, tenants and exhibitors showed what Motorworld Köln is all about. 811 DESIGN, Troy Automotive, BIGSHOP, Kremer Racing and the Ferrari Club were all there, while Reiter Racing provided the soundtrack with a DJ set. Artists worked on their pieces on site, guests could take the wheel themselves in the racing simulators, and the dealers' stands invited plenty of browsing. The new restaurant Baratie introduced itself with its own food stand.







Die meisten Blicke zogen zwei Hypercars auf sich: der Mercedes-AMG ONE und der Porsche 918 Spyder. Ebenfalls vor Ort war Elias Schäfer, viermaliger Deutscher Meister im MotoGymkhana und einer der zehn besten Fahrer Europas.

Auch draußen war einiges los. Das Felgencenter Oberberg und Sonax präsentierten sich, am Red Bull Jeep legte ein DJ auf, und Allianz und APEX Autovermietung luden zu einem Gewinnspiel ein.

Viele Besucherinnen und Besucher nutzten die Gelegenheit, die kostenfreie Ausstellung der Michael Schumacher Private Collection zu besuchen oder sich in einem der gastronomischen Highlights der Motorworld Köln zu stärken. Die Rückmeldungen der Gäste waren durchweg positiv, ein gelungener Abschluss der Saison.

Fotos: Dirk Behlau

Two hypercars drew most of the attention: the Mercedes-AMG ONE and the Porsche 918 Spyder. Also on site was Elias Schäfer, four-time German MotoGymkhana champion and one of the top ten riders in Europe.

There was plenty going on outside too. Felgencenter Oberberg and Sonax presented themselves, a DJ played at the Red Bull Jeep, and Allianz and APEX Autovermietung hosted a prize draw.

Many visitors took the opportunity to see the Michael Schumacher Private Collection, open free of charge, or to refuel at one of Motorworld Köln's culinary highlights. Feedback from guests was overwhelmingly positive, a fitting end to the season.

Photos: Dirk Behlau

ALFA ROMEO CUOREROSSO

Alfa Romeo präsentiert mit dem Cuorerosso auf dem Pariser Automobilsalon 2026 eine Designstudie, die den künftigen Weg der italienischen Traditionsmarke vorzeichnet. Das 4,70 Meter lange Coupé verbindet die Proportionen eines klassischen Gran Turismo mit der expressiven Formensprache eines Supersportwagens und interpretiert jene gestalterischen Merkmale neu, die seit Jahrzehnten die Identität von Alfa Romeo prägen. Dabei geht es weniger um die Ankündigung eines konkreten Serienmodells als um eine grundlegende Neuausrichtung von Design, Technologie und Fahrerlebnis.

Over 200 American cars transformed Lignano Sabbiadoro into a gathering place for lovers of big-displacement engines, classic muscle cars, and American automotive culture during the third weekend in September. The fifth edition of U.S. Car on the Beach once again served as the spectacular finale to Italian Bike Week. Amid historic street cruisers, elaborately modified pickup trucks, modern pony cars, and powerful V8 engines, it became clear that enthusiasm for American cars in Europe has long since given rise to a vibrant scene of its own.





Der Name Cuorerosso, übersetzt „Rotes Herz“, beschreibt die drei zentralen Elemente des Konzepts: italienische Herkunft, Sportlichkeit und die Farbe Rot. Alfa Romeo versteht die Studie als gestalterisches Manifest für eine Modellgeneration, die unterschiedliche Antriebstechnologien miteinander verbinden soll, ohne den sportlichen Charakter der Marke aufzugeben.

Im Mittelpunkt steht die Designphilosophie „Bellezza Necessaria“, die Schönheit auf das Wesentliche reduzieren möchte. Überflüssige Elemente werden entfernt, während jede Linie und jede Fläche eine gestalterische oder funktionale Aufgabe übernimmt. Das Centro Stile entwickelte den Cuorerosso zunächst als geschlossenen dreidimensionalen Körper, noch ohne Räder, Verglasung oder technische Details. Erst durch die schrittweise Bearbeitung dieses Volumens entstand jene fließende Karosserie, deren Oberflächen beinahe wie aus einem einzigen Stück Metall geformt erscheinen.

Mit 1.980 Millimetern Breite, lediglich 1.331 Millimetern Höhe und einem Radstand von 2.930 Millimetern besitzt das viersitzige Coupé ausgesprochen sportliche Proportionen. Eine ausgeprägte Keillinie zieht sich entlang der Flanken bis zum charakteristischen Kammheck, der sogenannten Coda Tronca. Gemeinsam mit dem tief integrierten Diffusor und den weitgehend geschlossenen Karosserieflächen ermöglicht diese Gestaltung einen angegebenen Luftwiderstandsbeiwert von 0,28.

The name Cuorerosso, which translates to “Red Heart,” describes the three central elements of the concept: Italian heritage, sportiness, and the color red. Alfa Romeo views the concept car as a design manifesto for a new generation of models intended to combine different powertrain technologies without compromising the brand’s sporty character.

At the heart of the concept is the “Bellezza Necessaria” design philosophy, which seeks to reduce beauty to its essentials. Superfluous elements are removed, while every line and every surface serves a design or functional purpose. The Centro Stile initially developed the Cuorerosso as a closed, three-dimensional body, still without wheels, glazing, or technical details. It was only through the gradual refinement of this form that the flowing body emerged, whose surfaces appear almost as if formed from a single piece of metal.

With a width of 1,980 millimeters, a height of just 1,331 millimeters, and a wheelbase of 2,930 millimeters, the four-seat coupe boasts decidedly sporty proportions. A pronounced wedge-shaped line runs along the flanks to the characteristic tapered rear, known as the “Coda Tronca.” Together with the deeply integrated diffuser and the largely closed body surfaces, this design enables a stated drag coefficient of 0.28.





Die Front greift das traditionelle Alfa-Romeo-Gesicht mit dem zentralen Scudetto und der dreiteiligen Trilobo-Gestaltung auf. Das markentypische Kühlerherz wächst unmittelbar aus der Motorhaube heraus, während schmale Scheinwerfer dem Fahrzeug einen konzentrierten Ausdruck verleihen. Kleine, hinterleuchtete Dreieckselemente im Scudetto erzeugen eine pulsierende Lichtsignatur, die den Herzschlag als wiederkehrendes Motiv aufgreift.

Am Heck dominieren zwei kreisrunde Rückleuchten und eine ungewöhnlich geformte Heckscheibe, deren Kontur ebenfalls das Scudetto zitiert. Versenkte Verglasungen, integrierte Embleme und der Verzicht auf konventionelle Türgriffe unterstreichen die geschlossene Formensprache. Geöffnet werden die Türen über berührungsempfindliche Bedienelemente im Dachbereich. Die hinteren Türen sind entgegen der Fahrtrichtung angeschlagen und ermöglichen einen großzügigen Zugang zum Innenraum.

Auch die geschmiedeten Räder interpretieren ein historisches Gestaltungselement neu. Die bekannten Alfa-Romeo-Telefonfelgen werden durch sechs kreisförmige Öffnungen auf drei Speichen zitiert, ergänzt durch aerodynamisch wirksame Aussparungen und dreieckige Details.

The front end echoes the traditional Alfa Romeo face with the central Scudetto and the three-part Trilobo design. The brand's signature grille emerges directly from the hood, while narrow headlights lend the vehicle a focused expression. Small, backlit triangular elements within the Scudetto create a pulsating light signature that echoes the heartbeat as a recurring motif.

The rear is dominated by two circular taillights and an unusually shaped rear window, whose contour also references the Scudetto. Recessed windows, integrated emblems, and the absence of conventional door handles underscore the cohesive design language. The doors are opened via touch-sensitive controls in the roof area. The rear doors hinge against the direction of travel, allowing generous access to the interior.

The forged wheels also reinterpret a historic design element. The iconic Alfa Romeo "telephone" rims are evoked by six circular openings on three spokes, complemented by aerodynamically effective cutouts and triangular details.

Welcome to MOTORWORLD
MALLORCA
MOTORWORLD
MOTORWORLD
MOTORWORLD
Feel the spirit of Mallorca
ESPACIO PARA LA PASIÓN POR LA MOVILIDAD
RAUM FÜR MOBILE LEIDENSCHAFT
SPACE FOR MOBILE PASSION
Allianz
SONAX
DEKRA
VIEROL
IWC SCHAFFHAUSEN
FIVA







Besondere Aufmerksamkeit verdient die Lackierung „Liquid Ink Red“. Über einer feinen Aluminiumbasis liegt eine transparente Farbschicht, die dem Rot eine außergewöhnliche optische Tiefe verleiht. Je nach Lichteinfall verändert sich die Wahrnehmung der Oberfläche von intensivem Rot bis zu nahezu schwarzen Reflexionen. Die Karosserie erhält dadurch eine plastische Wirkung, bei der Licht und Farbe die Konturen zusätzlich betonen.

Im Innenraum setzt Alfa Romeo auf vier Einzelsitze und eine konsequent fahrerorientierte Architektur. Das schlanke Armaturenbrett nimmt gestalterische Anleihen beim legendären 33 Stradale von 1967 und dessen moderner Neuinterpretation. Horizontale Linien verbinden Instrumententräger und Türverkleidungen zu einer durchgehenden Gestaltung, während eine lang gezogene Mittelkonsole die einzelnen Sitzplätze voneinander trennt. Eine zentrale Rolle übernimmt das neu entwickelte „Cannocchiale Vivente“. Die bewegliche Instrumenteneinheit kann zwischen zwei Konfigurationen wechseln. Im Modus „Immersivo“ bleibt die klassische Anordnung mit zwei Rundinstrumenten erhalten. Bei „Concentrato“ verschmelzen beide Elemente mechanisch zu einer einzigen Anzeige, die sich auf fahrrelevante Informationen beschränkt. Je intensiver die Fahrsituation, desto stärker reduziert das System die dargestellten Inhalte.

Ergänzt wird dieses Konzept durch eine elektronisch gesteuerte Steer-by-Wire-Lenkung und das sogenannte „Con-tatto Volante“. Trotz digitaler Steuerung sollen haptische Rückmeldungen und mechanisch wirkende Bedienelemente eine unmittelbare Verbindung zwischen Fahrer und Fahrzeug vermitteln. Auf dem Mitteltunnel befindet sich das „Magma Display“, das eine berührungsempfindliche Oberfläche mit Drehregler, Fahrprogrammwähler und klassischen Kippschaltern kombiniert.

The “Liquid Ink Red” paint finish deserves special attention. A transparent layer of paint sits over a fine aluminum base, lending the red an extraordinary visual depth. Depending on the angle of the light, the surface appears to shift from an intense red to nearly black reflections. This gives the body a three-dimensional effect, with light and color further emphasizing its contours.

Inside, Alfa Romeo features four individual seats and a consistently driver-oriented layout. The sleek dashboard draws design inspiration from the legendary 1967 33 Stradale and its modern reinterpretation. Horizontal lines connect the instrument panel and door panels into a continuous design, while an elongated center console separates the individual seats from one another.

The newly developed “Cannocchiale Vivente” plays a central role. The movable instrument cluster can switch between two configurations. In “Immersivo” mode, the classic layout with two round gauges is retained. In “Concentrato” mode, both elements mechanically merge into a single display that is limited to driving-related information. The more intense the driving situation, the more the system reduces the displayed content.

This concept is complemented by electronically controlled steer-by-wire steering and the so-called “Con-tatto Volante.” Despite digital control, haptic feedback and controls that feel mechanical are designed to convey a direct connection between the driver and the vehicle. Located on the center console is the “Magma Display,” which combines a touch-sensitive surface with a rotary control, a driving mode selector, and classic toggle switches.





Die Materialauswahl verbindet italienische Handwerkskunst mit neuen Fertigungstechnologien. Handverarbeitetes Nubukleder von Poltrona Frau kommt gezielt an den Kontaktflächen der Insassen zum Einsatz. Hinzu kommen regeneriertes Leder mit einem Anteil von 60 Prozent industriellen Restmaterials, Metalle in Titan- und Anthrazittönen sowie technische Textilien, deren Entwicklung von der Zusammenarbeit mit dem Segelteam Luna Rossa inspiriert wurde. Selbst eine herausnehmbare Tasche im Armaturenbrett gehört zum durchdachten Gestaltungskonzept.

Technisch bleibt der Cuorerosso bewusst offen für unterschiedliche Antriebsformen. Alfa Romeo plant künftig mit vollelektrischen, Plug-in-Hybrid-, Mild-Hybrid- und Vollhybridlösungen. Als besonders sportliche Möglichkeit beschreibt die Marke einen 2,9-Liter-V6-Vollhybrid mit Q4-Allradantrieb, Wandlerautomatik und einer Kardanwelle aus Carbon. Eine verbindliche Serienankündigung ist damit allerdings nicht verbunden.

Mit dem Cuorerosso formuliert Alfa Romeo eine Vorstellung davon, wie sich italienische Sportwagenkultur in eine zunehmend elektrifizierte Zukunft übertragen lässt. Die Studie bewahrt vertraute Gestaltungselemente, entwickelt sie jedoch konsequent weiter und rückt die emotionale Verbindung zwischen Mensch und Automobil erneut in den Mittelpunkt. Entscheidend wird sein, wie viel von dieser gestalterischen Eigenständigkeit und technischen Ambition in den kommenden Serienmodellen tatsächlich erhalten bleibt.

The selection of materials blends Italian craftsmanship with new manufacturing technologies. Hand-finished nubuck leather from Poltrona Frau is specifically used on the surfaces that passengers come into contact with. In addition, there is regenerated leather containing 60 percent industrial waste material, metals in titanium and anthracite tones, and technical textiles whose development was inspired by a collaboration with the Luna Rossa sailing team. Even a removable pocket in the dashboard is part of the well-thought-out design concept.

Technically, the Cuorerosso remains deliberately open to different powertrain options. Alfa Romeo plans to offer fully electric, plug-in hybrid, mild hybrid, and full hybrid solutions in the future. The brand describes a 2.9-liter V6 full hybrid with Q4 all-wheel drive, a torque converter automatic transmission, and a carbon fiber driveshaft as a particularly sporty option. However, this does not constitute a binding announcement of series production.

With the Cuorerosso, Alfa Romeo is articulating a vision of how Italian sports car culture can be carried into an increasingly electrified future. The concept car retains familiar design elements while consistently evolving them, once again placing the emotional connection between driver and car at the center. The key question will be how much of this design independence and technical ambition actually remains in the upcoming production models.





Freuen sich über die Fortsetzung der Kooperation (v.l.n.r.): Felix Oberle, Geschäftsführer Motorworld Consulting GmbH & Co. KG; Andreas Dünkel, Gründer u. Vorsitzender, Motorworld Group; Sabine Knaupp, Leiterin Marketing, DEKRA Automobil GmbH; Sandra Kieling, Head of Customer Relations, Motorworld Group; Guido Kutschera, Vorsitzender der Geschäftsführung, DEKRA Automobil GmbH; Friedemann Bausch, Geschäftsführer, DEKRA Automobil GmbH.

Delighted about the continuation of the partnership (from left to right): Felix Oberle, Managing Director, Motorworld Consulting GmbH & Co. KG; Andreas Dünkel, Founder and Chairman, Motorworld Group; Sabine Knaupp, Head of Marketing, DEKRA Automobil GmbH; Sandra Kieling, Head of Customer Relations, Motorworld Group; Guido Kutschera, Chairman of the Management Board, DEKRA Automobil GmbH; Friedemann Bausch, Managing Director, DEKRA Automobil GmbH.

MOTORWORLD Group
und DEKRA beschließen Fortsetzung ihrer Kooperation

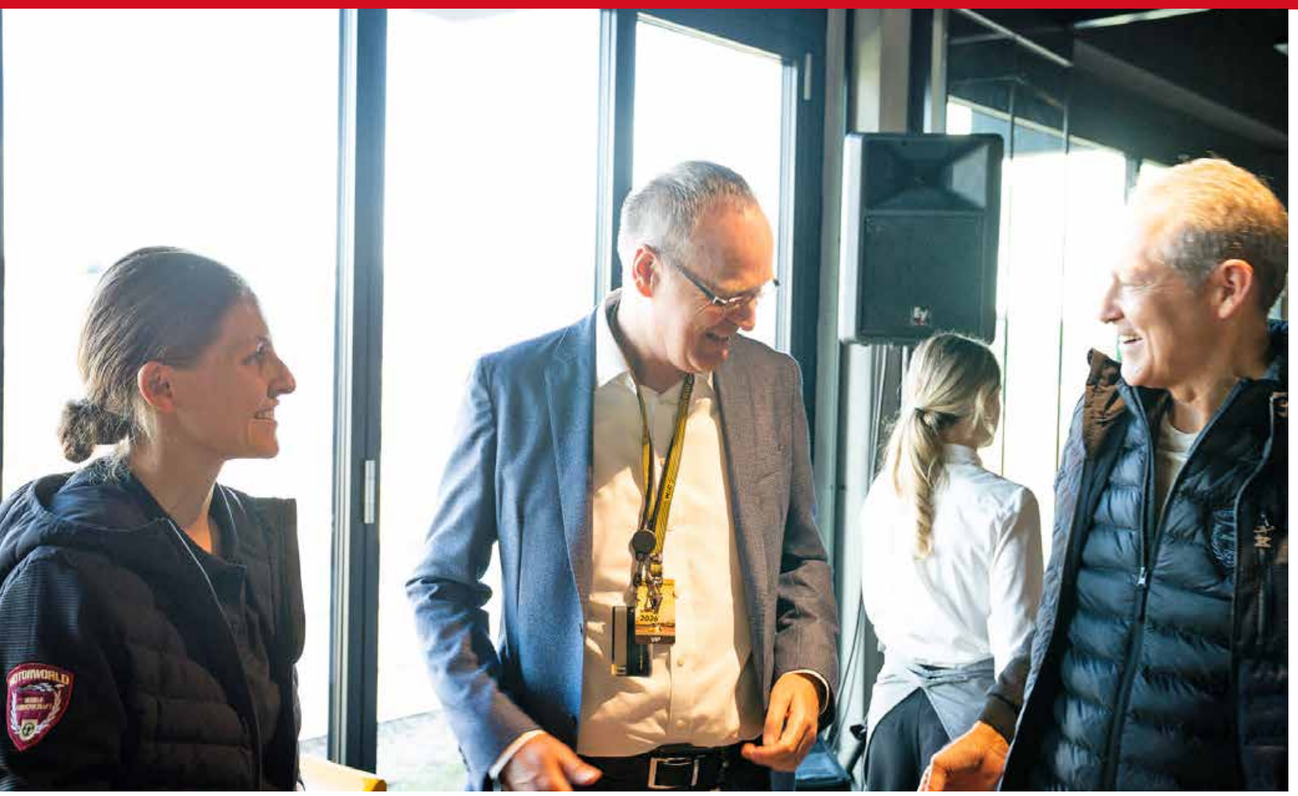
MOTORWORLD Group
and DEKRA decide to continue their partnership

Die Motorworld Group und DEKRA haben die Fortsetzung ihrer Kooperation beschlossen. Damit bekräftigen beide Unternehmen den gemeinsamen Anspruch, automobile Leidenschaft, Sachverstand und Sicherheit miteinander zu verbinden. Die seit 2021 bestehende enge Zusammenarbeit hat sich als vertrauensvolle und erfolgreiche Verbindung etabliert und bietet beste Perspektiven für eine weitere gemeinsame Zukunft.

Als „Global Partner“ ist die DEKRA an ausgewählten Motorworld-Standorten sowie bei Veranstaltungen der Motorworld Group präsent und fest im Motorworld-Netzwerk verankert. An den nationalen und internationalen Standorten treffen jährlich Millionen Besucher, Unternehmer, Investoren, Mobilitätsbegeisterte sowie Familien und Lifestyle-Interessierte aufeinander.

The Motorworld Group and DEKRA have decided to continue their partnership. In doing so, both companies reaffirm their shared commitment to combining a passion for automobiles with expertise and safety. The close collaboration, which has been in place since 2021, has established itself as a trusting and successful partnership and offers excellent prospects for a continued future together.

As a “Global Partner,” DEKRA maintains a presence at select Motorworld locations and at Motorworld Group events, and is firmly anchored in the Motorworld network. Every year, millions of visitors, entrepreneurs, investors, mobility enthusiasts, families, and lifestyle enthusiasts come together at these national and international locations.





Die sichtbare Präsenz in diesem hochwertigen Umfeld stärkt die Wahrnehmung von DEKRA bei relevanten Zielgruppen und erhöht die Reichweite der Marke innerhalb einer vielfältigen mobilitätsaffinen Community. Die langjährige Zusammenarbeit verbindet die einzigartige Erlebniswelt der Motorworld mit der umfassenden Expertise von DEKRA als einer der weltweit führenden Sachverständigenorganisationen.

„Seit dem Start unserer Partnerschaft im Jahr 2021 hat sich DEKRA innerhalb der Motorworld Family bestens etabliert“, sagt Andreas Dünkel, Gründer und Vorsitzender der Motorworld Group. „Die Fortsetzung der Kooperation ist ein klares Bekenntnis für eine gemeinsame Zukunft. DEKRA steht für höchste Kompetenz, Vertrauen und Sicherheit. Das sind Werte, die auch für die Motorworld Group von zentraler Bedeutung sind. Wir freuen uns darauf, die Erfolgsgeschichte fortzusetzen.“

Die Wertschätzung für die Zusammenarbeit teilen beide Unternehmen gleichermaßen. „Motorworld und DEKRA verbindet weit mehr als die Begeisterung für das Automobil“, erklärt Guido Kutschera, Vorsitzender der Geschäftsführung der DEKRA Automobil GmbH. „In den vergangenen Jahren haben wir zahlreiche Projekte gemeinsam umgesetzt und wertvolle Impulse für die automobilen Communities geschaffen.“
Die Fortsetzung der Kooperation unterstreicht den gemeinsamen Willen, die Partnerschaft langfristig fortzuführen und die automobilen Erlebniswelten der Motorworld mit der Expertise von DEKRA zu stärken. Die Vereinbarung wurde im Rahmen des DTM-Finales am Hockenheimring förmlich unterzeichnet. Dort entsteht aktuell mit der Motorworld Hockenheimring ein neues Home of Mobility.

Über DEKRA
Seit mehr als 100 Jahren steht DEKRA für Sicherheit. 1925 mit dem ursprünglichen Ziel gegründet, die Verkehrssicherheit durch Fahrzeugprüfungen zu gewährleisten, hat sich DEKRA zur weltweit größten unabhängigen nicht börsennotierten Sachverständigenorganisation im Bereich Prüfung, Inspektion und Zertifizierung entwickelt. Heute begleitet das Unternehmen als globaler Partner seine Kunden mit umfassenden Dienstleistungen und Lösungen, um Sicherheit und Nachhaltigkeit weiter voranzutreiben. Im Jahr 2025 hat DEKRA einen Umsatz von 4,4 Milliarden Euro erzielt. Mehr als 48.000 Mitarbeitende sind in etwa 60 Ländern auf fünf Kontinenten mit qualifizierten und unabhängigen Expertendienstleistungen im Einsatz. DEKRA gehört mit dem Platinum-Nachhaltigkeits-Rating von EcoVadis zum besten 1% der weltweit bewerteten Unternehmen.

This visible presence in this high-end setting strengthens DEKRA's brand image among relevant target groups and expands the brand's reach within a diverse community of mobility enthusiasts. This long-standing partnership combines Motorworld's unique experiential environment with DEKRA's comprehensive expertise as one of the world's leading expert organizations.

"Since the start of our partnership in 2021, DEKRA has established itself very well within the Motorworld Family," says Andreas Dünkel, founder and chairman of the Motorworld Group. "The continuation of this partnership is a clear commitment to a shared future. DEKRA stands for the highest level of expertise, trust, and safety. These are values that are also of central importance to the Motorworld Group. We look forward to continuing this success story."

Both companies equally value this collaboration. "Motorworld and DEKRA are connected by far more than just a passion for automobiles," explains Guido Kutschera, Chairman of the Management Board of DEKRA Automobil GmbH. "In recent years, we have implemented numerous projects together and generated valuable momentum for the automotive communities."
The continuation of this cooperation underscores the shared commitment to maintaining the partnership over the long term and to strengthening Motorworld's automotive experience worlds with DEKRA's expertise. The agreement was formally signed during the DTM finale at the Hockenheimring. A new "Home of Mobility" is

About DEKRA
For more than 100 years, DEKRA has stood for safety. Founded in 1925 with the original goal of ensuring road safety through vehicle inspections, DEKRA has grown into the world's largest independent, privately held expert organization in the field of testing, inspection, and certification. Today, as a global partner, the company supports its customers with comprehensive services and solutions to further advance safety and sustainability. In 2025, DEKRA generated revenue of 4.4 billion euros. More than 48,000 employees provide qualified and independent expert services in approximately 60 countries across five continents. With a Platinum sustainability rating from EcoVadis, DEKRA ranks among the top 1% of companies evaluated worldwide.

140 JAHRE Pall Mall Str.



Die Londoner Pall Mall verwandelte sich am 31. Oktober in eine automobile Zeitreise durch 140 Jahre Mobilitätsgeschichte. Mehr als 160 historische Automobile, legendäre Rennwagen, moderne Hypercars und zukunftsweisende Antriebstechnologien präsentierten sich beim dritten St James's Motoring Spectacle des Royal Automobile Club. Rund 15.000 Besucher nutzten die Gelegenheit, auf einer der traditionsreichsten Straßen der britischen Hauptstadt die Entwicklung des Automobils von seinen ersten mechanischen Gehversuchen bis zu den technologischen Visionen der Gegenwart zu erleben.

Im Mittelpunkt stand das 140-jährige Jubiläum des Benz Patent-Motorwagens von 1886, jenes dreirädrigen Gefährts, mit dem Carl Benz die Grundlage für die motorisierte individuelle Mobilität schuf. Ein Exemplar des historischen Fahrzeugs markierte den Anfang einer außergewöhnlichen Ausstellung, die sich über die gesamte Pall Mall erstreckte. Das andere Ende der Zeitachse bildeten aktuelle Formel-1-Boliden, erfolgreiche Rallye- und Langstreckenrennwagen sowie eine Auswahl exklusiver Supersportwagen.

Den historischen Schwerpunkt setzte der St James's Concours, der traditionell als Auftakt zum London to Brighton Veteran Car Run veranstaltet wird. Mehr als 100 Automobile aus der Zeit vor 1905 standen dicht an dicht, begleitet von ihren teilweise stilecht gekleideten Besatzungen. Die Sammlung vereinte bedeutende Zeugnisse früher Automobiltechnik, darunter den ältesten erhaltenen Daimler, ein fahrbereites Mercedes-Benz-Nutzfahrzeug von 1899 und den ältesten noch existierenden Rolls-Royce.

Letzterer wurde zum Gesamtsieger des Concours gekürt. Der Rolls-Royce von 1904 aus dem Besitz von Terry Brammall hatte eine aufwendige Restaurierung durchlaufen und präsentierte sich wieder in jenem Zustand, in dem er vor mehr als 120 Jahren die Cooke Street Factory von Henry Royce verlassen hatte. Das Fahrzeug gilt zugleich als einziger erhaltener Rolls-Royce, der aufgrund seines Baujahrs am London to Brighton Veteran Car Run teilnehmen darf.

Weitere Auszeichnungen gingen an einen De Dion-Bouton Imperial von 1900, einen Panhard et Levassor von 1902 und einen Benz aus dem Jahr 1899. Die Bandbreite der Fahrzeuge verdeutlichte, wie unterschiedlich die technischen Ansätze während der Pionierzeit des Automobils waren und mit welcher Experimentierfreude Konstrukteure damals nach zuverlässigen Lösungen suchten.

Ein weiterer Schwerpunkt widmete sich der britischen Grand-Prix-Geschichte. Genau 100 Jahre zuvor hatte der Royal Automobile Club 1926 in Brooklands den ersten britischen Grand Prix organisiert. An dieses Jubiläum erinnerten ein Williams FW48 aus der Saison 2026 und ein BAR-Honda von 2004. Ergänzt wurde die Präsentation durch die berühmte goldene Trophäe des britischen Grand Prix, mit der sich Besucher fotografieren lassen konnten.

On October 31, London's Pall Mall was transformed into an automotive journey through 140 years of mobility history. More than 160 historic automobiles, legendary race cars, modern hypercars, and cutting-edge propulsion technologies were on display at the Royal Automobile Club's third St. James's Motoring Spectacle. Around 15,000 visitors took the opportunity to experience the evolution of the automobile—from its first mechanical steps to today's technological visions—on one of the British capital's most historic streets.

The focus was on the 140th anniversary of the 1886 Benz Patent Motor Car, the three-wheeled vehicle with which Carl Benz laid the foundation for motorized personal mobility. An example of this historic vehicle marked the beginning of an extraordinary exhibition that stretched the entire length of Pall Mall. At the other end of the timeline were current Formula 1 race cars, successful rally and endurance race cars, as well as a selection of exclusive supercars.

The St. James's Concours, traditionally held as the kickoff to the London to Brighton Veteran Car Run, provided the historical highlight. More than 100 automobiles from before 1905 were lined up side by side, accompanied by their crews, some of whom were dressed in period attire. The collection brought together significant examples of early automotive engineering, including the oldest surviving Daimler, a roadworthy Mercedes-Benz commercial vehicle from 1899, and the oldest surviving Rolls-Royce.

The latter was crowned the overall winner of the concours. The 1904 Rolls-Royce, owned by Terry Brammall, had undergone an extensive restoration and was once again presented in the same condition in which it had left Henry Royce's Cooke Street Factory more than 120 years ago. The vehicle is also considered the only surviving Rolls-Royce eligible to participate in the London to Brighton Veteran Car Run due to its year of manufacture.

Additional awards went to a 1900 De Dion-Bouton Imperial, a 1902 Panhard et Levassor, and an 1899 Benz. The range of vehicles highlighted just how diverse the technical approaches were during the pioneering era of the automobile and the enthusiasm with which designers of that time experimented in their search for reliable solutions.

Another focal point was dedicated to British Grand Prix history. Exactly 100 years earlier, in 1926, the Royal Automobile Club had organized the first British Grand Prix at Brooklands. A Williams FW48 from the 2026 season and a 2004 BAR-Honda commemorated this anniversary. The presentation was complemented by the famous golden British Grand Prix trophy, with which visitors could have their photos taken.







Auch die Rallyegeschichte Großbritanniens erhielt ihren eigenen Auftritt. Fahrzeuge der Weltmeister Colin McRae, Richard Burns und Elfyn Evans standen gemeinsam mit einem aktuellen Ford Puma Rally1 von M-Sport im Mittelpunkt. Hinzu kamen ein Jaguar-Formel-E-Rennwagen, der erfolgreiche Dakar-Defender D7X-R von Land Rover sowie der Ford Focus ST, mit dem Ash Sutton seinen fünften Titel in der British Touring Car Championship errang.

Die Langstreckenszene war mit dem Aston Martin Valkyrie AMR-LMH und dem Cadillac V-Series.R vertreten. Beide Fahrzeuge verwiesen zugleich auf die Rückkehr der Le-Mans-Rennwagen nach Großbritannien im Jahr 2027. Der traditionsreiche Tourist Trophy Cup des Royal Automobile Club ergänzte die Präsentation.

In der Modern Design Zone wechselte die Perspektive vom historischen Motorsport zur automobilen Gegenwart. Aston Martin Valhalla, Bugatti Chiron, Ferrari SF90 XX, Maserati MCPura Cielo und Koenigsegg CCX demonstrierten unterschiedliche Interpretationen moderner Hochleistungstechnik. Gerade bei den jüngeren Besuchern stießen diese Fahrzeuge auf großes Interesse.
Zwei weitere Jubiläen schlugen eine Brücke zwischen Vergangenheit und Gegenwart. Zum 50. Geburtstag des Volkswagen Golf GTI standen das älteste erhaltene Exemplar und der aktuelle Golf GTI Edition 50 nebeneinander. Gleichzeitig erinnerte eine Sonderausstellung an 60 Jahre Mittelmotor-Supersportwagen. Lamborghini Miura, Countach, Lotus Europa und Unipower GT dokumentierten jene Konstruktionsphilosophie, die das Erscheinungsbild leistungsstarker Sportwagen nachhaltig veränderte.

Auch die urbane Mobilität fand ihren Platz. Goggomobil, Trojan und der elektrische Microlino zeigten unterschiedliche Konzepte kompakter Fortbewegung. Die Vespa feierte ihren 80. Geburtstag mit sechs Generationen ihrer Modellgeschichte, während Honda-Rennmaschinen aus MotoGP und Tourist Trophy die sportliche Seite der Zweiradwelt repräsentierten

.

The history of rallying in Great Britain also received its own spotlight. Cars driven by world champions Colin McRae, Richard Burns, and Elfyn Evans took center stage alongside a current Ford Puma Rally1 from M-Sport. Also on display were a Jaguar Formula E race car, Land Rover's successful Dakar Defender D7X-R, and the Ford Focus ST, in which Ash Sutton won his fifth title in the British Touring Car Championship.

The endurance racing scene was represented by the Aston Martin Valkyrie AMR-LMH and the Cadillac V-Series.R. Both vehicles also signaled the return of Le Mans race cars to Great Britain in 2027. The Royal Automobile Club's historic Tourist Trophy Cup rounded out the presentation.

In the Modern Design Zone, the focus shifted from historic motorsports to the automotive present. The Aston Martin Valhalla, Bugatti Chiron, Ferrari SF90 XX, Maserati MCPura Cielo, and Koenigsegg CCX showcased different interpretations of modern high-performance technology. These vehicles generated particular interest among younger visitors.
Two additional anniversaries bridged the gap between the past and the present. To mark the 50th anniversary of the Volkswagen Golf GTI, the oldest surviving model was displayed side by side with the current Golf GTI Edition 50. At the same time, a special exhibition commemorated 60 years of mid-engine supercars. The Lamborghini Miura, Countach, Lotus Europa, and Unipower GT exemplified the design philosophy that permanently transformed the look of high-performance sports cars.

Urban mobility was also featured. The Goggomobil, Trojan, and the electric Microlino showcased different concepts for compact transportation. The Vespa celebrated its 80th anniversary with six generations of its model history, while Honda race bikes from MotoGP and the Tourist Trophy represented the sporting side of the two-wheeled world.











Das St James's Motoring Spectacle bildete damit den öffentlichen Höhepunkt der London Motor Week. Den Abschluss der Feierlichkeiten markiert am 1. November der traditionsreiche London to Brighton Veteran Car Run, bei dem mehr als 400 historische Automobile ihre Fahrt vom Hyde Park zur englischen Südküste antreten. Ein lebendiges Stück Automobilgeschichte, das auch nach 140 Jahren nichts von seiner Faszination verloren hat.

Mehr yu dem Veteran Run lesen Sie in unserer n'chsten Ausgabe 218 des Motorworl Bulletins

.

The St James's Motoring Spectacle thus served as the public highlight of London Motor Week. The festivities will conclude on November 1 with the time-honored London to Brighton Veteran Car Run, in which more than 400 historic automobiles will set out on their journey from Hyde Park to the English south coast. A living piece of automotive history that, even after 140 years, has lost none of its fascination.

Read more about the Veteran Run in our next issue, No. 218, of the Motorworl Bulletin.

10 JAHRE McMURTY





McMurtry Automotive feiert sein zehnjähriges Bestehen und blickt auf eine bemerkenswerte Entwicklung zurück. Was 2016 mit sechs Ingenieuren in der englischen Grafschaft Gloucestershire begann, hat sich zu einem Unternehmen entwickelt, das mit dem elektrischen Spéirling PURE die Grenzen fahrdynamischer Möglichkeiten verschiebt. Ein Fahrzeug, das Rennstreckenrekorde bricht, enorme Querbeschleunigungen ermöglicht und sogar kopfüber fahren kann.

Die Geschichte beginnt allerdings nicht im Automobilbau, sondern in der Luftfahrt. Sir David McMurtry arbeitete in den 1970er-Jahren bei Rolls-Royce an den Olympus-Triebwerken der Concorde. Weil vorhandene Messinstrumente seinen Anforderungen nicht genügten, entwickelte er einen hochpräzisen Messtaster und gründete später gemeinsam mit John Deer das Technologieunternehmen Renishaw. Seine Begeisterung für technische Herausforderungen führte ihn schließlich zum Automobil.

2015 überzeugte McMurtry den damaligen Formel-1-Ingenieur Thomas Yates, seine Position bei Mercedes AMG High Performance Powertrains aufzugeben. Gemeinsam mit Kevin Ukoko-Rongione entstand die Idee eines kompromisslos leichten, kompakten Sportwagens. Das erste Ergebnis war der D01, ein elektrischer Allradprototyp mit 400 PS, einer 40-kWh-Batterie und einem maßgeschneiderten Kohlefaserchassis. Bei lediglich 660 Kilogramm Fahrzeuggewicht versprach die Konstruktion außergewöhnliche Fahrleistungen.

McMurtry Automotive is celebrating its tenth anniversary and looking back on a remarkable journey. What began in 2016 with six engineers in the English county of Gloucestershire has evolved into a company that is pushing the boundaries of driving dynamics with the electric Spéirling PURE. A vehicle that breaks racetrack records, achieves enormous lateral acceleration, and can even drive upside down.

The story, however, does not begin in automotive engineering, but in aviation. Sir David McMurtry worked at Rolls-Royce in the 1970s on the Concorde's Olympus engines. Because existing measuring instruments did not meet his requirements, he developed a high-precision probe and later founded the technology company Renishaw together with John Deer. His enthusiasm for technical challenges eventually led him to the automotive industry.

In 2015, McMurtry convinced Thomas Yates, then a Formula 1 engineer, to leave his position at Mercedes AMG High Performance Powertrains. Together with Kevin Ukoko-Rongione, they conceived the idea of an uncompromisingly lightweight, compact sports car. The first result was the D01, an electric all-wheel-drive prototype with 400 PS, a 40-kWh battery, and a custom-built carbon-fiber chassis. Weighing just 660 kilograms, the design promised exceptional driving performance.





Doch wirtschaftlich erwies sich das Konzept als schwierig. McMurtry wollte mehr als einen schnellen Sportwagen. Das Fahrzeug sollte fahrdynamisch sogar einen Formel-1-Rennwagen herausfordern können. Seine verblüffend einfache Lösung bestand darin, den Wagen mittels Unterdruck auf die Fahrbahn zu saugen.
Die Idee war keineswegs neu. Bereits 1970 experimentierte Chaparral beim 2J mit ventilatorgestütztem Abtrieb. Acht Jahre später gewann der Brabham BT46B mit einem ähnlichen Konzept den Großen Preis von Schweden, bevor er aus dem Rennsport zurückgezogen wurde. McMurtry griff dieses Prinzip auf und entwickelte es mit moderner Elektrotechnik weiter.

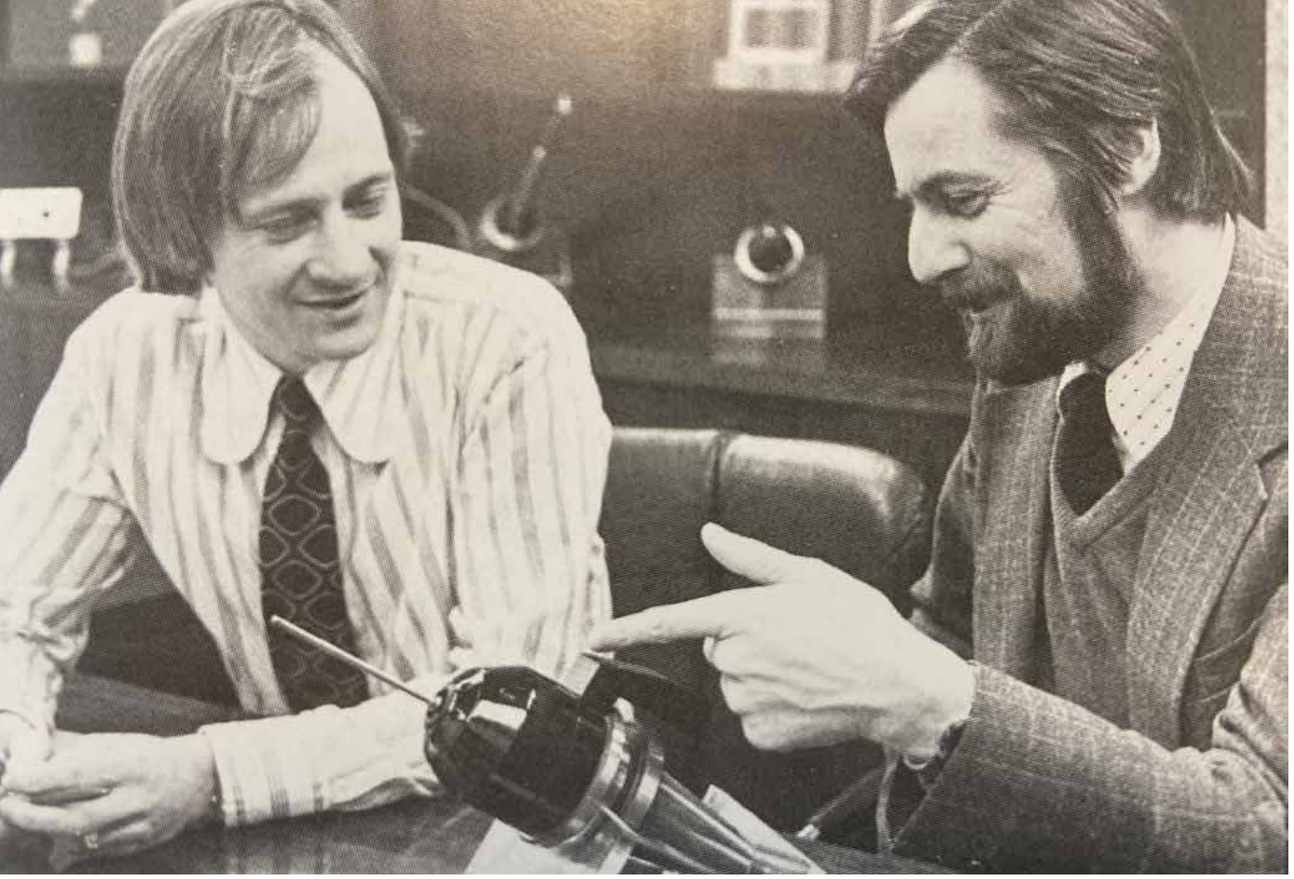
Zwischen 2018 und 2021 entstand daraus der Spéirling, dessen elektrisch angetriebene Ventilatoren einen Anpressdruck von bis zu 2.000 Kilogramm erzeugen können – unabhängig von der Fahrgeschwindigkeit. Während konventionelle aerodynamische Systeme erst mit zunehmendem Tempo wirksam werden, steht beim McMurtry der volle Abtrieb bereits im Stillstand zur Verfügung.
2022 demonstrierte der Prototyp seine Fähigkeiten beim Goodwood Festival of Speed und stellte einen neuen Streckenrekord beim berühmten Hillclimb auf. Weitere Bestzeiten folgten auf dem Hockenheimring, in Castle Combe und auf dem Laguna Seca Raceway.

2025 sorgte der weiterentwickelte Spéirling PURE erneut für Aufsehen. Mit dem Stig am Steuer unterbot er den bisherigen Rekord auf der Top-Gear-Teststrecke, den zuvor ein Renault-Formel-1-Rennwagen aus dem Jahr 2004 gehalten hatte. Wenig später gelang Thomas Yates ein technisch spektakuläres Experiment: Er fuhr den Spéirling kopfüber und demonstrierte damit eindrucksvoll die Leistungsfähigkeit des Unterdrucksystems.

However, the concept proved difficult to realize economically. McMurtry wanted more than just a fast sports car. The vehicle was even supposed to be able to challenge a Formula 1 race car in terms of driving dynamics. His astonishingly simple solution was to use negative pressure to suction the car to the road.
The idea was by no means new. As early as 1970, Chaparral experimented with fan-assisted downforce on the 2J. Eight years later, the Brabham BT46B, featuring a similar concept, won the Swedish Grand Prix before being withdrawn from racing. McMurtry took up this principle and further developed it using modern electrical engineering.

Between 2018 and 2021, this led to the creation of the Spéirling, whose electrically powered fans can generate downforce of up to 2,000 kilograms—regardless of driving speed. While conventional aerodynamic systems only become effective as speed increases, the McMurtry delivers full downforce even when stationary.
In 2022, the prototype demonstrated its capabilities at the Goodwood Festival of Speed and set a new track record on the famous Hillclimb. Further record-breaking times followed at the Hockenheimring, Castle Combe, and Laguna Seca Raceway.
In 2025, the further-developed Spéirling PURE once again caused a sensation. With The Stig at the wheel, it beat the previous record on the Top Gear test track, which had previously been held by a 2004 Renault Formula 1 race car. Shortly thereafter, Thomas Yates pulled off a technically spectacular experiment: he drove the Spéirling upside down, thereby impressively demonstrating the capabilities of the underpressure system.

MOTORWORLD
GROUP
EVENTS+ VERANSTALTUNGEN
2026
https://motorworld.de/events/
KALENDER - CALENDAR - TIMETABLE
STUTTGART KÖLN MÜNCHEN BERLIN RÜSSELSHEIM HERTEN METZINGEN ZÜRICH MALLORCA BULGARIA
Allianz SONAX DEKRA VIEROL IWC SCHAFFHAUSEN FIVA







Die inzwischen vorgestellte Serienversion des einsitzigen Spéirling PURE verfügt über rund 1.000 PS, eine 100-kWh-Batterie und erreicht aus dem Stand innerhalb von 1,55 Sekunden 60 mph, entsprechend knapp 97 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei rund 306 km/h. In Kurven und beim Bremsen sollen Beschleunigungskräfte von bis zu 3 g möglich sein.

Zum zehnjährigen Jubiläum eröffnet McMurtry ein neues Produktionswerk in den Cotswolds. Dort beginnt nun die Fertigung des Spéirling PURE für internationale Kunden. Parallel vermarktet die eigenständige Technologiesparte McMurtry Technology ihre patentierten Abtriebssysteme, Batterien und elektrischen Antriebslösungen an andere Hersteller.

Aus einer kleinen Ingenieursmannschaft ist mittlerweile ein Unternehmen mit nahezu 100 Mitarbeitern geworden. Der Spéirling PURE steht dabei für eine Entwicklungsphilosophie, die technische Konventionen konsequent hinterfragt. Nach zehn Jahren voller Rekorde beginnt für McMurtry nun die Herausforderung, aus außergewöhnlicher Ingenieurskunst eine dauerhaft erfolgreiche Automobilmanufaktur zu formen.
.

The production version of the single-seater Spéirling PURE, which has since been unveiled, boasts approximately 1,000 PS, a 100-kWh battery, and accelerates from a standstill to 60 mph—just under 97 km/h—in 1.55 seconds. Its top speed is around 306 km/h. Acceleration forces of up to 3 g are said to be possible in corners and during braking.

To mark its tenth anniversary, McMurtry is opening a new production facility in the Cotswolds. Production of the Spéirling PURE for international customers is now beginning there. At the same time, the independent technology division McMurtry Technology is marketing its patented power take-off systems, batteries, and electric drive solutions to other manufacturers.

What began as a small team of engineers has since grown into a company with nearly 100 employees. The Spéirling PURE embodies a development philosophy that consistently challenges technical conventions. After ten years of breaking records, McMurtry now faces the challenge of transforming its extraordinary engineering expertise into a sustainably successful automotive manufacturer.



Hans Herrmann / Stern Center Sindelfingen

Spektakuläre Kunstwerke im Stern Center Sindelfingen enthüllt

Hans Herrmann / Stern Center Sindelfingen

Spectacular Works of Art Unveiled at the Stern Center in Sindelfingen

Hommage an Motorsport-Legende Hans Herrmann als neues Besucherhighlight

Das Stern Center Sindelfingen in der Mercedesstraße 12 setzt ein beeindruckendes Zeichen für Kultur, Automobilgeschichte und die Zukunft des Centers. Im Beisein zahlreicher Gäste aus Kommunalpolitik, Wirtschaft, Automobilindustrie, Motorsport und Familie Herrmann wurden am Mittwoch, 14. Oktober 2026, zwei außergewöhnliche Kunstwerke zu Ehren der Rennfahrerlegende enthüllt. Unter den Gästen waren auch prominente Weggefährten Hans Herrmanns, Vertreter der Stadt Sindelfingen sowie von Mercedes-Benz und Porsche.

Mit den eindrucksvollen Installationen bereichern außergewöhnliche künstlerische Highlights das Stern Center und machen Sindelfingens bedeutende Rolle in der Automobil- und Motorsportgeschichte anschaulich erlebbar. Im Mittelpunkt steht dabei ein spektakulär in mehr als 19 Metern Höhe montierter Porsche 917, jenes Fahrzeug, mit dem Hans Herrmann und Richard Attwood 1970 den ersten Porsche-Gesamtsieg bei den 24 Stunden von Le Mans errangen. Als weiteres Motiv ist der Mercedes-Benz W 196 R Stromlinienwagen verewigt, das legendäre Formel-1-Fahrzeug der Silberpfeil-Ära, mit dem Hans Herrmann 1954 beim Großen Preis von Frankreich in Reims die schnellste Rennrunde fuhr.

A tribute to motorsport legend Hans Herrmann as a new visitor highlight

Stern Center Sindelfingen, at Mercedesstraße 12, is making an impressive statement for culture, automotive history and the future of the centre. On Wednesday,14. October 2026, in the presence of numerous guests from local politics, business, the automotive industry, motorsport and the Herrmann family, two extraordinary artworks were unveiled in honour of the racing legend. Among the guests were prominent companions of Hans Herrmann as well as representatives of the City of Sindelfingen, Mercedes-Benz and Porsche.

With these impressive installations, exceptional artistic highlights enrich the Stern Center and bring Sindelfingen's important role in automotive and motorsport history vividly to life. The centrepiece is a Porsche 917, spectacularly mounted at a height of more than 19 metres – the very car in which Hans Herrmann and Richard Attwood secured Porsche's first overall victory at the 24 Hours of Le Mans in 1970. A further motif immortalises the Mercedes-Benz W 196 R streamliner, the legendary Formula 1 car of the Silver Arrow era, in which Hans Herrmann set the fastest race lap at the 1954 French Grand Prix in Reims.



v.l.n.r.: Marcus Breitschwerdt/Vorsitzender der Geschäftsführung Mercedes -Benz Heritage GmbH, Kai Herrmann, Magdalena Herrmann, Dario Vukasovic/Künstler, Ralf Schmied/Künstler, Bernd Luz/Künstler, Andreas und Barbara Dünkel/ACTIV-Group + MOTORWORLD-Group, Markus Kleemann/Oberbürgermeister Sindelfingen, Frank Jung/Leiter historisches Archiv Porsche AG

From left to right: Marcus Breitschwerdt/Chairman of the Management Board of Mercedes-Benz Heritage GmbH, Kai Herrmann, Magdalena Herrmann, Dario Vukasovic/artist, Ralf Schmied/artist, Bernd Luz/artist, Andreas and Barbara Dünkel/ACTIV Group + MOTORWORLD Group, Markus Kleemann/Mayor of Sindelfingen, Frank Jung/Head of the Historical Archive at Porsche AG

Die Werke der Künstler Ralf Schmied und Dario Vukasovic würdigen die Karriere des in Maichingen, einem Ortsteil Sindelfingens, geborenen Rennfahrers, der als Fahrer der Mercedes-Benz Silberpfeile und später als Porsche-Werksfahrer Motorsportgeschichte schrieb.
„Mit den einzigartigen Inszenierungen möchten wir die Erinnerung an Hans Herrmann bewahren und gleichzeitig einen neuen Anziehungspunkt schaffen, der Besucherinnen und Besucher aus der gesamten Region begeistert“, betonte Andreas Dünkel, Gründer und CEO der MOTORWORLD-Group sowie der ACTIV-Group, der Eigentümerin und Betreiberin des Stern Centers, in seiner emotionalen Laudatio.

The works by artists Ralf Schmied and Dario Vukasovic pay tribute to the career of the native of Maichingen, a district of Sindelfingen, who wrote motorsport history as a driver of the Mercedes-Benz Silver Arrows and later as a Porsche works driver.
“With these unique installations, we want to preserve the memory of Hans Herrmann while creating a new attraction that will delight visitors from across the entire region,” emphasised Andreas Dünkel, founder and CEO of the MOTORWORLD Group and of the ACTIV Group, the owner and operator of the Stern Center, in his moving tribute.

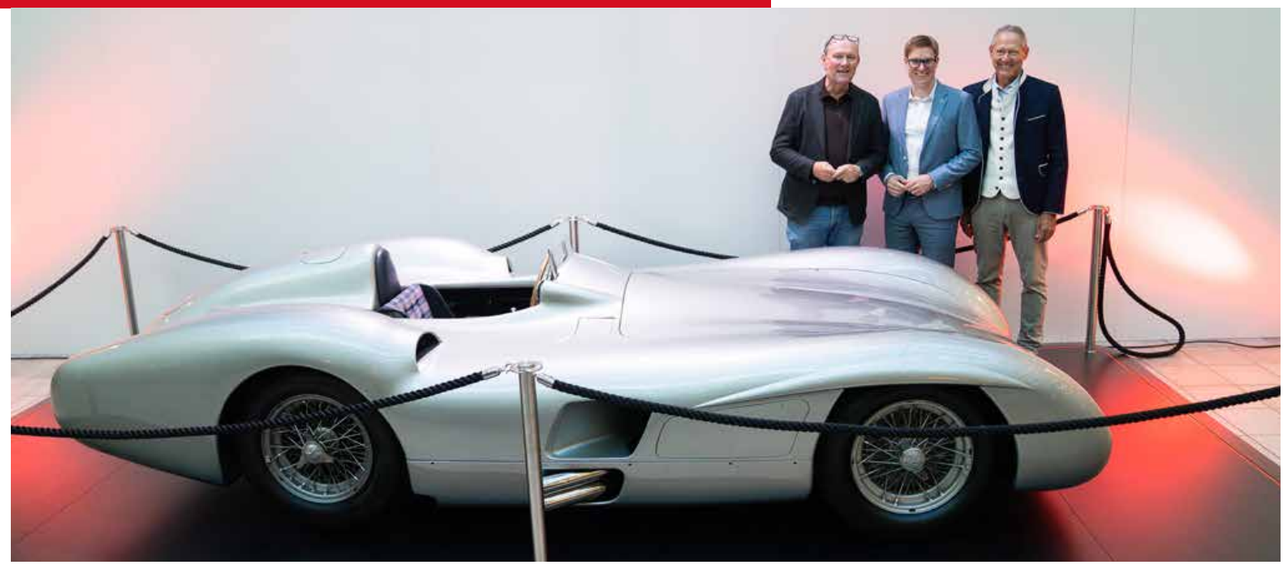
Erinnerung an eine der größten Persönlichkeiten des Motorsports
Hans Herrmann, der Anfang des Jahres verstorben ist, galt als einer der größten deutschen Rennfahrer des 20. Jahrhunderts. In seiner aktiven Zeit zählten die Solitude-Rennen bei Stuttgart in den 1950er- und 1960er-Jahren zu den Höhepunkten des deutschen Motorsports. Bis zu 435.000 Zuschauer besuchten die Veranstaltungen an einem Wochenende, insgesamt kamen mehr als 4,5 Millionen Besucher an die Strecke. Die Kunstwerke sollen dazu beitragen, die Erinnerung an sein außergewöhnliches Lebenswerk lebendig zu halten. Dafür bietet das Stern Center mit jährlich mehr als drei Millionen Besuchern eine ideale Bühne.

Remembering one of motorsport’s greatest personalities
Hans Herrmann, who passed away at the beginning of the year, was regarded as one of the greatest German racing drivers of the 20th century. During his active career, the Solitude races near Stuttgart in the 1950s and 1960s were among the highlights of German motorsport. Up to 435,000 spectators attended the events over a single weekend, and in total more than 4.5 million visitors came to the circuit. The artworks are intended to help keep the memory of his extraordinary life’s work alive. With more than three million visitors a year, the Stern Center offers an ideal stage for this.









Starkes Zeichen für Sindelfingen

Zu den Ehrengästen der Veranstaltung zählten Magdalena Herrmann und Kai Herrmann, die Witwe und der Sohn der Rennfahrerlegende, die früheren Rennfahrer Manfred Schurti und auch Rudi Lins. Gedenkreden hielten Frank Jung, Leiter des Historischen Archivs der Porsche AG, Marcus Breitschwerdt, Vorsitzender der Geschäftsführung der Mercedes-Benz Heritage GmbH, sowie Sindelfingens Oberbürgermeister Markus Kleemann. Die Rennfahrerlegende wurde als eine der prägenden Persönlichkeiten der deutschen Motorsportgeschichte gewürdigt. Mit seinen außergewöhnlichen Erfolgen verkörperte er die Tradition von Porsche und Mercedes-Benz gleichermaßen und wurde zum Botschafter zweier weltweit renommierter Marken. Eng mit der Region verbunden bleibt er zudem ein bedeutender Teil der Sindelfinger Identität.

Die Enthüllung markiert einen Meilenstein in der Neupositionierung des Stern Centers. Seit der Übernahme durch die ACTIV-Group wird der Standort mit einer klaren Zukunftsvision weiterentwickelt. Bereits in den vergangenen Monaten konnten zahlreiche Vermietungserfolge erzielt werden. Erst kürzlich wurde zudem die Ansiedlung der städtischen Bibliothek und Galerie im Stern Center vertraglich besiegelt. Ziel ist es, das Stern Center als lebendigen Mittelpunkt für Sindelfingen und die gesamte Region zu entwickeln, um Handel, Kultur, Freizeit und Begegnung miteinander zu verbinden.
Darüber hinaus sind im Stern Center weitere Werke des renommierten Automotive-Art-Künstlers Bernd Luz zu sehen, die automobile Ikonen und prägende Persönlichkeiten der Mobilitätsgeschichte in Szene setzen. Damit unterstreicht der Standort seinen Anspruch, Handel, Kultur und Begegnung auf besondere Weise miteinander zu verknüpfen.

A strong statement for Sindelfingen

The guests of honour included Magdalena Herrmann and Kai Herrmann, the widow and son of the racing legend, as well as former racing drivers Manfred Schurti and Rudi Lins. Memorial speeches were given by Frank Jung, Head of the Historical Archive of Porsche AG, Marcus Breitschwerdt, Chairman of the Management Board of Mercedes-Benz Heritage GmbH, and Sindelfingen's Lord Mayor Markus Kleemann. The racing legend was honoured as one of the defining personalities of German motorsport history. With his extraordinary successes, he embodied the traditions of Porsche and Mercedes-Benz alike and became an ambassador for two world-renowned brands. Closely connected to the region, he also remains an important part of Sindelfingen's identity.

The unveiling marks a milestone in the repositioning of the Stern Center. Since its acquisition by the ACTIV Group, the site has been developed further with a clear vision for the future. Numerous new lettings have already been secured in recent months. In addition, the relocation of the municipal library and gallery to the Stern Center was recently signed. The aim is to develop the Stern Center into a lively hub for Sindelfingen and the entire region, bringing together retail, culture, leisure and encounters.
In addition, further works by renowned automotive artist Bernd Luz can be seen at the Stern Center, showcasing automotive icons and defining figures in the history of mobility. The site thus underlines its ambition to combine retail, culture and encounters in a special way.

vitra.
Mathes

Drivers Lounge
MOTORWORLD MALLORCA





WELCOME



MEMBERS



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 Loungeencontrarás modernos espacios de negocios y coworking, perfectos para quienes buscan trabajar con concentración en un entornoprivado, 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 perfectapara 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

Drivers Lounge
MOTORWORLD MALLORCA

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

Become a member now!

SCAN ME!

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

Stand 9/2025

MOTORWORLD



MOTORWORLD München

Münchens Weihnachtszeit startet in der Motorworld: Motorworld Winterworld eröffnet am 7. November als erster Weihnachtsmarkt der Stadt

MOTORWORLD München

Munich‘s holiday season kicks off at Motorworld: Motorworld Winterworld opens on November 7 as the city‘s first Christmas market

FOTOS: Frame by Frame / Motorworld

Vom 7. November bis 20. Dezember 2026 verwandelt sich die Motorworld München erneut in eine einzigartige Wintererlebniswelt. Als erster Weihnachtsmarkt in München und der Region eröffnet die Motorworld Winterworld die vorweihnachtliche Saison und lädt unter dem Motto „Winterworld. Wo München Weihnachten zuerst erlebt“ zu sechs Wochen voller Lichterglanz, Genuss und besonderer Erlebnisse ein.

In der außergewöhnlichen Kulisse der Motorworld verbindet die Winterworld Weihnachtsmarkt, Wintervillage, Lifestyle, Mobilitätskultur und Event-Atmosphäre zu einem unverwechselbaren Wintererlebnis. Besucherinnen und Besucher dürfen sich auf eine festlich inszenierte Weihnachtsthemenwelt, winterliche Spezialitäten, Live-Musik, ein abwechslungsreiches Bühnen- und Familienprogramm sowie zahlreiche Attraktionen freuen.

From 7 November to 20 December 2026, Motorworld München will once again be transformed into a unique winterworld of experiences. As the first Christmas market in Munich and the region, Motorworld Winterworld opens the pre-Christmas season and, under the motto “Winterworld. Where Munich experiences Christmas first”, invites visitors to six weeks full of sparkling lights, culinary delights and special experiences.

Against the extraordinary backdrop of Motorworld, Winterworld combines Christmas market, winter village, lifestyle, mobility culture and event atmosphere into an unmistakable winter experience. Visitors can look forward to a festively staged Christmas theme world, winter specialities, live music, a varied stage and family programme and numerous attractions.







Zu den weithin sichtbaren Wahrzeichen der Winterworld gehören das leuchtende Riesenrad und Münchens größte Weihnachtspyramide. Ein nostalgisches Kinderkarussell, eine Kindereisenbahn, die Weihnachtswerkstatt, der größte sprechende Elch der Welt sowie der tägliche Besuch des Weihnachtsmannes sind vor allem bei den kleinen Gästen echte Höhepunkte.
Die Motorworld Winterworld hat sich aber auch als Freizeit, After-Work- und Business-Treffpunkt etabliert. In stimmungsvoller Winteratmosphäre bietet sie den idealen Rahmen für den gemeinsamen Jahresausklang, Networking, Kundenevents oder Firmen-Jahresabschlussfeiern.
Besucherinnen und Besucher können sich zudem auf vier Eisstockbahnen freuen, die sportlichen Freizeitspaß mit geselligem Miteinander verbinden. Jede Bahn verfügt über eine eigene Hütte mit Platz für Kleidung, Ausrüstung und gemütliche Glühweinrunden. Ob Firmen-Event, Teamabend oder Familienausflug – das Eisstockschießen zählt zu den beliebtesten Attraktionen.
Für Weihnachtsfeiern und Firmenevents: Motorworld Winterworld Alm powered by Meckatzer und Chalets
Die Motorworld Winterworld Alm powered by Meckatzer präsentiert sich in diesem Jahr in erweiterter Form und bietet Platz für bis zu 200 Gäste. Ergänzend dazu stehen beheizte Chalets in verschiedenen Größen für Firmenveranstaltungen, Weihnachtsfeiern und private Zusammenkünfte zur Verfügung. Für die kulinarische Betreuung sorgt erneut das Team von Rauschenberger Event Catering. Ein fester Bestandteil des Programms sind zudem die sonntäglichen Adventsbrunches ab 11:00 Uhr.

The far-visible landmarks of Winterworld include the illuminated Ferris wheel and Munich's largest Christmas pyramid. A nostalgic children's carousel, a children's railway, the Christmas workshop, the world's largest talking moose and the daily visit from Father Christmas are real highlights, especially for the youngest guests.
Motorworld Winterworld has also established itself as a meeting place for leisure, after-work and business. In its atmospheric winter setting, it offers the ideal backdrop for celebrating the end of the year together, networking, customer events or company year-end parties.
Visitors can also look forward to four curling lanes that combine sporty fun with good company. Each lane has its own hut with space for clothing, equipment and cosy mulled-wine rounds. Whether for a company event, a team evening or a family outing – curling is one of the most popular attractions.
For Christmas parties and company events: Motorworld Winterworld Alm powered by Meckatzer and chalets
This year, the Motorworld Winterworld Alm powered by Meckatzer has been expanded and offers space for up to 200 guests. In addition, heated chalets of various sizes are available for corporate events, Christmas parties and private gatherings. Catering is once again provided by the team from Rauschenberger Event Catering. The Sunday Advent brunches from 11:00 a.m. are also a fixed part of the programme.





Winterliche Genussmomente und kulinarische Highlights
Neben zahlreichen Publikumsmagneten gehört auch das sogenannte Wintervillage zu den Anziehungspunkten der Motorworld Winterworld. Rund um die Meckatzer Alm erwartet Besucherinnen und Besucher eine stimmungsvoll inszenierte Genusswelt mit Glühwein und anderen winterlichen Getränkespezialitäten sowie vielfältigen traditionellen Weihnachtsköstlichkeiten. Ergänzt wird das Angebot durch regionale Spezialitäten und genussvolle Klassiker der weihnachtlichen Küche. Ein besonderer kulinarischer Leckerbissen ist in diesem Jahr der frisch zubereitete Flammlachs.

Perfekt angebunden an U-Bahn, Bus und Autobahn
Ob mit U-Bahn, Bus oder Auto, dank ihrer verkehrsgünstigen Lage in München-Freimann ist die Motorworld besonders gut erreichbar. Von der U-Bahn-Linie U6, Station Freimann und der Bushaltestelle Edmund-Rumpler-Straße (Linien 178 und 140) sind es nur wenige Gehminuten. Die direkte Anbindung an die A9 macht die Anreise auch mit dem Auto besonders komfortabel. Vor Ort stehen ausreichend Parkplätze im Parkhaus zur Verfügung.

Programm am Eröffnungswochenende
Am Samstag, 7. November 2026 (11:00 bis 23:00 Uhr), kommt der Weihnachtsmann von 17:45 bis 18:30 Uhr und von 18:45 bis 19:30 Uhr zu Besuch. Von 18:30 bis 20:30 Uhr spielt Tom Withe – Live Musik mit Herz. Von 14:00 bis 18:00 Uhr gibt es Kinderschminken „Farbenzauber“ sowie Keramik bemalen in der Töpferwelt – hier kann jeder seiner Kreativität freien Lauf lassen und Kunstwerke erschaffen.
Am Sonntag, 8. November 2026 (11:00 bis 22:00 Uhr), kommt der Weihnachtsmann ebenfalls von 17:45 bis 18:30 Uhr und von 18:45 bis 19:30 Uhr. Bei SCHLEICHWEGE – Märchen voller Magie erweckt Claudia Schleich von 15:00 bis 15:30 Uhr und von 16:00 bis 16:30 Uhr Märchen und Figuren zum Leben. Von 19:00 bis 21:00 Uhr folgt Gisele Abramoff – Live Musik, Energie & Passion.

Winter moments of indulgence and culinary highlights
Alongside numerous crowd-pullers, the so-called winter village is one of the attractions of Motorworld Winterworld. Around the Meckatzer Alm, visitors can expect an atmospherically staged world of indulgence with mulled wine and other winter drink specialities as well as a wide range of traditional Christmas treats. The offer is complemented by regional specialities and delicious classics of Christmas cuisine. A special culinary treat this year is freshly prepared flame-grilled salmon.

Perfectly connected by underground, bus and motorway
Whether by underground, bus or car, Motorworld is particularly easy to reach thanks to its convenient location in Munich-Freimann. It is only a few minutes' walk from the U6 underground line, Freimann station, and the Edmund-Rumpler-Straße bus stop (lines 178 and 140). The direct connection to the A9 also makes arriving by car particularly convenient. Ample parking is available on site in the multi-storey car park.

Programme on the opening weekend
On Saturday, 7 November 2026 (11:00 a.m. to 11:00 p.m.), Father Christmas visits from 5:45 to 6:30 p.m. and from 6:45 to 7:30 p.m. From 6:30 to 8:30 p.m., Tom Withe plays live music with heart. From 2:00 to 6:00 p.m., there is face painting "Farbenzauber" as well as ceramic painting in the pottery world – where everyone can let their creativity run free and create works of art.
On Sunday, 8 November 2026 (11:00 a.m. to 10:00 p.m.), Father Christmas also visits from 5:45 to 6:30 p.m. and from 6:45 to 7:30 p.m. In SCHLEICHWEGE – fairy tales full of magic, Claudia Schleich brings fairy tales and characters to life from 3:00 to 3:30 p.m. and from 4:00 to 4:30 p.m. From 7:00 to 9:00 p.m., Gisele Abramoff follows with live music, energy & passion.

Öffnungszeiten
Motorworld Winterworld 2026
7. November bis 20. Dezember 2026

Montag: Ruhetag
Dienstag bis Donnerstag: 15:00 – 22:00 Uhr
Freitag: 15:00 – 23:00 Uhr
Samstag: 11:00 – 23:00 Uhr
Sonn- und Feiertage: 11:00 – 22:00 Uhr

Geschlossen an folgenden Tagen:

15. November – Volkstrauertag
18. November – Buß- und Bettag
22. November – Totensonntag

Veranstaltungsort:
Motorworld München
Am Ausbesserungswerk 8
80939 München

Website: www.winterworld-motorworld.de
Instagram: @winterworld.motorworld

Hours of Operation
Motorworld Winterworld 2026
November 7 through December 20, 2026

Monday: Closed
Tuesday through Thursday: 3:00 PM – 10:00 PM
Friday: 3:00 PM – 11:00 PM
Saturday: 11:00 a.m. – 11:00 p.m.
Sundays and holidays: 11:00 a.m. – 10:00 p.m.

Closed on the following days:

November 15 – Remembrance Day
November 18 – Day of Repentance and Prayer
November 22 – All Souls' Day

Venue:
Motorworld Munich
Am Ausbesserungswerk 8
80939 Munich

Website: www.winterworld-motorworld.de
Instagram: @winterworld.motorworld

PORSCHE MISSION S

Mit dem Mission S präsentiert Porsche nicht nur eine neue Designstudie, sondern kündigt eine grundlegende Erweiterung seiner Sportwagenfamilie an. Ein Mittelmotor-Supersportwagen oberhalb des 911 soll künftig dauerhaft zum Modellprogramm gehören. Gleichzeitig zeigt das Konzeptfahrzeug, wie sich Porsche die eigene gestalterische Zukunft vorstellt – mit deutlichen Anleihen an die Vergangenheit und einer bemerkenswert konsequenten Rückbesinnung auf das Fahrerlebnis.

Der Porsche Mission S feierte seine Weltpremiere am 15. Oktober 2026 in New York, an einem Ort, der eng mit der Geschichte der Marke verbunden ist. Auf einem Pier im Stadtteil Queens, mit Blick auf die Skyline von Manhattan, entstanden bereits 1953 jene Aufnahmen des Porsche 550 Spyder, die den damals jungen Sportwagenhersteller international bekannt machten. Mehr als sieben Jahrzehnte später nutzt Porsche dieselbe Kulisse, um eine neue Generation von Mittelmotor-Sportwagen anzukündigen.

With the Mission S, Porsche is not only presenting a new design concept but also announcing a fundamental expansion of its sports car family. A mid-engine super sports car positioned above the 911 will become a permanent fixture in the model lineup. At the same time, the concept car showcases how Porsche envisions its own design future—with clear nods to the past and a remarkably consistent focus on the driving experience.

The Porsche Mission S celebrated its world premiere on October 15, 2026, in New York, at a location closely tied to the brand's history. It was on a pier in Queens, overlooking the Manhattan skyline, that the photographs of the Porsche 550 Spyder were taken back in 1953—images that brought international fame to the then-young sports car manufacturer. More than seven decades later, Porsche is using the same backdrop to announce a new generation of mid-engine sports cars.







Der Mission S ist Bestandteil der strategischen Neuausrichtung „Sportwagenschmiede ’35“ und soll die künftige Designsprache der Marke prägen. Vorstandsvorsitzender Michael Leiters verbindet damit einen klaren Anspruch: Ein Porsche müsse bereits auf den ersten Blick als solcher erkennbar sein. Gleichzeitig kündigt er eine eigenständige Supersportwagen-Plattform an, die oberhalb des 911 positioniert wird und nicht auf ein exklusives Einzelmodell beschränkt bleiben soll.
Gestalterisch verfolgt Porsche einen Ansatz, der historische Elemente aufgreift, ohne sich auf eine nostalgische Interpretation zu beschränken. Die flache Frontpartie erinnert an den 911 GT1, während die ausgeprägten Kotflügel und runden Scheinwerfer klassische Porsche-Merkmale zitieren. Die dynamisch nach hinten gezogene Dachlinie nimmt Anleihen beim 959, die Gestaltung der Räder wiederum orientiert sich am charakteristischen Scheibendesign des 928.
Entscheidend sind jedoch die Proportionen. Die Mittelmotor-Architektur ermöglicht eine extrem flache Silhouette mit breiter Spur und einer ausgeprägten Betonung der Fahrzeugmitte. Fließende Karosserieflächen treffen auf technisch geprägte Bereiche, deren Gestaltung aerodynamische und funktionale Aufgaben sichtbar macht. Porsche bezeichnet dieses Zusammenspiel als „Floating Volumes“, bei denen einzelne Karosserieelemente optisch beinahe schwebend ineinander übergehen.
Eine umlaufende Gestaltungslinie verbindet die Lichtsignaturen an Front und Heck. Oberhalb dominieren kraftvoll modellierte Flächen, darunter treten technische Komponenten stärker hervor. Am Heck integriert Porsche einen aktiven Flügel vollständig in die Karosserie. Auch die Kühlluftführung greift historische Motive auf, darunter die markante Lüfteranordnung des legendären Porsche 917.

The Mission S is part of the “Sportwagenschmiede ’35” strategic realignment and is intended to shape the brand’s future design language. CEO Michael Leiters associates this with a clear goal: A Porsche must be recognizable as such at first glance. At the same time, he announces a standalone supercar platform that will be positioned above the 911 and is not intended to be limited to a single exclusive model.
In terms of design, Porsche is taking an approach that draws on historical elements without limiting itself to a nostalgic interpretation. The flat front end is reminiscent of the 911 GT1, while the pronounced fenders and round headlights evoke classic Porsche features. The dynamically sloping roofline takes cues from the 959, and the wheel design, in turn, is inspired by the characteristic disc design of the 928.
However, the proportions are what really matter. The mid-engine architecture enables an extremely low silhouette with a wide track and a pronounced emphasis on the vehicle’s center. Flowing body surfaces meet technically defined areas whose design visibly highlights aerodynamic and functional elements. Porsche refers to this interplay as “Floating Volumes,” in which individual body elements visually merge into one another as if they were almost floating.
A wraparound design line connects the lighting signatures at the front and rear. Above, powerfully sculpted surfaces dominate, while technical components stand out more prominently below. At the rear, Porsche has fully integrated an active wing into the body. The cooling air ducts also draw on historical motifs, including the distinctive fan arrangement of the legendary Porsche 917.









Die eigentliche Überraschung wartet allerdings im Innenraum. Während zahlreiche Hersteller ihre Cockpits zunehmend mit großformatigen Displays ausstatten, entscheidet sich Porsche beim Mission S bewusst für eine andere Richtung. Das Interieur konzentriert sich auf den Fahrer und verbindet klassische Bedienelemente mit gezielt eingesetzter digitaler Technik.

Fünf Rundinstrumente bilden das Zentrum des Cockpits. Im Mittelpunkt steht ein Drehzahlmesser mit analogem Zeiger und dahinterliegendem Display. Abhängig vom gewählten Fahrmodus bewegt sich das Instrument näher zum Fahrer. Auch die übrigen Anzeigen verändern ihre räumliche Anordnung und können nebeneinander oder hintereinander positioniert werden.

Klassische Schalter, mechanisch wirkende Bedienelemente und neu entwickelte Zug-Druck-Taster übernehmen wichtige Funktionen. Selbst das Zündschloss beziehungsweise die Aufnahme für den Fahrzeugschlüssel bleibt traditionell links vom Lenkrad angeordnet. Das neu interpretierte Sport-Chrono-Element verbindet ebenfalls analoge Gestaltung mit digitaler Präzision.

Bemerkenswert ist der vollständige Verzicht auf einen fest installierten zentralen Bildschirm. Stattdessen sieht Porsche eine versenkbare, MagSafe-kompatible Smartphone-Halterung vor. Das persönliche Mobiltelefon übernimmt bei Bedarf Navigations- und Informationsfunktionen. Über die My Porsche App lassen sich außerdem historisch inspirierte Instrumentendarstellungen auswählen.

The real surprise, however, lies in the interior. While numerous manufacturers are increasingly equipping their cockpits with large-format displays, Porsche has deliberately chosen a different direction for the Mission S. The interior focuses on the driver and combines classic controls with strategically integrated digital technology.

Five round instruments form the center of the cockpit. At the heart of it all is a tachometer with an analog needle and a display behind it. Depending on the selected driving mode, the instrument moves closer to the driver. The other displays also change their spatial arrangement and can be positioned side by side or one behind the other.

Classic switches, mechanical-feeling controls, and newly developed push-pull buttons handle key functions. Even the ignition switch—or rather, the slot for the car key—remains traditionally positioned to the left of the steering wheel. The reimagined Sport Chrono element also combines analog design with digital precision.

Notably, there is no permanently installed central screen at all. Instead, Porsche provides a retractable, MagSafe-compatible smartphone mount. The driver's personal smartphone handles navigation and information functions as needed. The My Porsche app also allows users to select historically inspired instrument cluster displays.

Auch die Innenraumarchitektur orientiert sich an historischen Sportwagen wie dem 356 und dem 550 Spyder. Zwei prägnante Linien ziehen sich durch Armaturentafel und Türen und verstärken das Gefühl, tief im Fahrzeug zu sitzen. Die Farbgestaltung aus Weiß, Grau und Rot verweist auf die Motorsporttradition. Speziell entwickelte Farbtöne wie Firn White Metallic, Light Red Metallic und Black Chrome unterstreichen diese Verbindung.
Über Motorisierung, Leistung oder konkrete Fahrleistungen macht Porsche bislang keine Angaben. Auch ein Termin für die Serienumsetzung bleibt offen. Dennoch besitzt der Mission S eine Bedeutung, die über eine gewöhnliche Designstudie hinausgeht. Er formuliert die Absicht, das Sportwagenportfolio dauerhaft um eine eigenständige Mittelmotor-Baureihe zu erweitern.
Für Porsche bedeutet dies zugleich eine gestalterische Standortbestimmung. Der Mission S verbindet die technische Entwicklung künftiger Supersportwagen mit einer Philosophie, die das unmittelbare Verhältnis zwischen Mensch und Maschine wieder stärker betont. Weniger digitale Ablenkung, mehr Konzentration auf das Fahren und eine Formensprache, deren Herkunft unverkennbar bleibt. Damit könnte der Mission S nicht nur die Grundlage einer neuen Modellfamilie bilden, sondern auch die Richtung vorgeben, in die sich Porsche in den kommenden Jahren entwickeln möchte.

The interior architecture is also inspired by historic sports cars such as the 356 and the 550 Spyder. Two distinctive lines run through the dashboard and doors, reinforcing the feeling of sitting deep within the vehicle. The color scheme of white, gray, and red pays homage to the brand's motorsport tradition. Specially developed shades such as Firn White Metallic, Light Red Metallic, and Black Chrome underscore this connection.
Porsche has not yet provided any details regarding the powertrain, output, or specific performance figures. A timeline for series production also remains to be determined. Nevertheless, the Mission S holds significance that goes beyond that of a typical design study. It articulates the intention to permanently expand the sports car portfolio with a distinct mid-engine model series.
For Porsche, this also represents a statement of its design direction. The Mission S combines the technical development of future supercars with a philosophy that places greater emphasis once again on the direct relationship between driver and machine. Less digital distraction, more focus on driving, and a design language whose origins remain unmistakable. As such, the Mission S could not only form the basis for a new model family but also set the direction in which Porsche intends to evolve in the coming years.









MOTORWORLD München
RM Sotheby´s -
Wenn in München der Hammer fällt

MOTORWORLD München
RM Sotheby‘s -
When the hammer falls in Munich



Am 20. November kommt eines der wichtigsten Auktionshäuser der Welt zum fünften Mal in die Motorworld München. Mit dabei: ein Spa-Sieger der Tourenwagen, Porsche-Raritäten und ganz viel Herzklopfen.

Wo im ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerk früher Lokomotiven repariert wurden, wechseln heute Millionenwerte den Besitzer. Seit 2022 versteigert RM Sotheby's jeden Herbst Sammlerfahrzeuge in der Motorworld München, und jedes Jahr ist das Ergebnis besser. Die erste Auktion brachte 23,5 Mio. € ein. Im vergangenen Jahr waren es 26 Mio. €, das beste Münchner Ergebnis bisher. Damals war ein Ferrari F50 mit 4,8 Mio. € das teuerste Los.

Auch 2026 setzt RM auf das, wofür München steht: BMW, Mercedes-Benz und Porsche. Ein Star ist der BMW 635CSi Gruppe A von 1986. Schnitzer hat ihn eingesetzt, und er gewann die 24 Stunden von Spa. Gefahren sind ihn unter anderem die späteren Formel-1-Piloten Gerhard Berger und Emanuele Pirro. Geschätzt wird er auf 500.000 bis 700.000 €. Erreicht er die Mitte der Schätzung, wäre das Weltrekord für einen 635CSi.

On 20 November, one of the world's leading auction houses returns to Motorworld Munich for the fifth time, bringing a Spa-winning touring car, Porsche rarities and plenty of excitement.

In a former railway repair works where locomotives were once overhauled, cars worth millions now change hands. RM Sotheby's has held an autumn sale at Motorworld Munich every year since 2022, and every year the result has grown. The first auction raised €23.5 million. Last year it reached €26 million, Munich's best result yet, led by a Ferrari F50 at €4.8 million.

This year, RM again focuses on what Munich does best: BMW, Mercedes-Benz and Porsche. One of the stars is a 1986 BMW 635CSi Group A. It was run by Schnitzer and won the Spa 24 Hours, with future Formula 1 drivers Gerhard Berger and Emanuele Pirro among those at the wheel. It is estimated at €500,000 to €700,000. At its mid-estimate, it would set a world record for a 635CSi.







Die Porsche-Fans können sich auf einen 911 Carrera RS 3.8 von 1993 freuen (1,1–1,3 Mio. €) und auf einen 911 Turbo S Lightweight aus demselben Jahr (0,8–1 Mio. €). Aus der DTM kommt ein Mercedes-AMG C-Coupé von 2014 (400.000–600.000 €). Wer kleiner einsteigen will, findet Lose ohne Mindestpreis, etwa einen 911 Turbo von 2002.

Gut zu wissen: Am Auktionstag gibt es von 10 bis 14 Uhr eine öffentliche Vorbesichtigung. Um 16 Uhr beginnt die Versteigerung. Der Katalog kostet 50 € und gilt als Eintritt für zwei Personen. Wer mitbieten will, muss sich vorher online registrieren.

Fotos: RM Sotheby's

Porsche fans can look forward to a 1993 911 Carrera RS 3.8 (€1.1–1.3 million) and a 911 Turbo S Lightweight from the same year (€0.8–1 million). From the DTM comes a 2014 Mercedes-AMG C-Coupé (€400,000–600,000). For a more accessible entry point, there are lots offered without reserve, such as a 2002 911 Turbo.

Good to know: On auction day, a public preview runs from 10 am to 2 pm. The sale begins at 4 pm. The catalogue costs €50 and admits two people. Bidders must register online in advance.

Photos: RM Sotheby's







MOTORWORLD Inn MALLORCA

32,90 €
PRO PERSON

BREAKFAST CLUB

JEDEN SONNTAG
10.00 BIS 14.00 UHR

JETZT
RESERVIEREN!

BREAKFAST CLUB

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.







VILLA MASSA EXELLENCE

Die Villa La Massa vor den Toren von Florenz wurde im Oktober 2026 erneut zum Schauplatz eines außergewöhnlichen Concours d'Élégance. 43 ausgewählte Automobile, darunter seltene Supersportwagen, Hypercars, Einzelanfertigungen, Restomods und historische Rennsportikonen der jüngeren Vergangenheit, versammelten sich zur vierten Ausgabe der Villa La Massa Excellence. Im Mittelpunkt standen diesmal nicht die klassischen Vorkriegsautomobile, sondern jene Fahrzeuge, die in den vergangenen Jahrzehnten die Entwicklung des modernen Sportwa-

Villa La Massa, just outside Florence, once again served as the venue for an extraordinary Concours d'Élégance in October 2026. Forty-three select automobiles—including rare supercars, hypercars, one-off builds, restomods, and historic racing icons from the recent past—gathered for the fourth edition of Villa La Massa Excellence. The focus this time was not on classic pre-war automobiles, but rather on those vehicles that have shaped the evolution of modern sports car design over the past decades.





Das Fünf-Sterne-Hotel am Ufer des Arno bot mit seinen Renaissancegärten und der weitläufigen Parkanlage eine Kulisse, die den automobilen Exponaten einen besonderen Rahmen verlieh. Organisiert wurde die Veranstaltung von Villa La Massa, einem Haus der Villa d'Este La Collezione, gemeinsam mit dem auf exklusive Automobilveranstaltungen spezialisierten Unternehmen Canossa. Die Idee knüpft an die ursprüngliche Tradition des 1929 gegründeten Concorso d'Eleganza Villa d'Este an, bei dem zunächst zeitgenössische Automobile im Mittelpunkt standen. In Florenz wird dieses Konzept nun auf die Sportwagen der modernen Ära übertragen.

Den begehrten Titel „Best of Show" und damit die Coppa d'Oro Villa La Massa sicherte sich ein Dallara Stradale aus dem Jahr 2025. Der italienische Sportwagen verkörpert die jahrzehntelange Erfahrung seines Konstrukteurs Giampaolo Dallara, dessen Unternehmen vor allem durch die Entwicklung hochleistungsfähiger Rennfahrzeuge internationale Bekanntheit erlangte. Mit dem Stradale verwirklichte sich Dallara anlässlich seines 80. Geburtstags den Wunsch nach einem eigenen straßenzugelassenen Sportwagen. Das Ergebnis verbindet konsequenten Leichtbau mit ausgefeilter Aerodynamik und einer Konstruktion, deren technische Herkunft unverkennbar im Motorsport liegt.

Die Jury unter dem Vorsitz des Automobilhistorikers und Cavallino-Chefredakteurs Massimo Delbò würdigte insbesondere die Innovationskraft des Fahrzeugs und seine individuelle Fertigung. Jeder Dallara Stradale entsteht nach persönlichen Vorgaben seines Besitzers, wodurch sich die einzelnen Exemplare in zahlreichen Details unterscheiden. Neben dem Gesamtsieg gewann der Dallara auch die Kategorie „Innovation". Die Coppa d'Oro wurde während des Galaabends im historischen Palazzo Portinari Salviati in Florenz überreicht.

The five-star hotel on the banks of the Arno, with its Renaissance gardens and sprawling grounds, provided a setting that lent the automotive exhibits a special ambiance. The event was organized by Villa La Massa, part of Villa d'Este La Collezione, in collaboration with Canossa, a company specializing in exclusive automotive events. The concept builds on the original tradition of the Concorso d'Eleganza Villa d'Este, founded in 1929, which initially focused on contemporary automobiles. In Florence, this concept is now being applied to sports cars of the modern era.

A 2025 Dallara Stradale secured the coveted "Best of Show" title and, with it, the Coppa d'Oro Villa La Massa. The Italian sports car embodies the decades of experience of its designer, Giampaolo Dallara, whose company gained international renown primarily through the development of high-performance race cars. With the Stradale, Dallara fulfilled his wish for his own street-legal sports car on the occasion of his 80th birthday. The result combines rigorous lightweight construction with sophisticated aerodynamics and a design whose technical roots are unmistakably in motorsports.

The jury, chaired by automotive historian and Cavallino editor-in-chief Massimo Delbò, particularly praised the vehicle's innovative spirit and its bespoke manufacturing. Each Dallara Stradale is built according to the owner's personal specifications, which means that individual examples differ in numerous details. In addition to the overall victory, the Dallara also won the "Innovation" category. The Coppa d'Oro was presented during the gala evening at the historic Palazzo Portinari Salviati in Florence.

Auf dem zweiten Platz dieser Klasse folgte ein Ferrari Daytona SP3, der zugleich die Publikumsauszeichnung „People's Choice" erhielt. Der 2024 gebaute Ferrari steht mit seiner eigenständigen Karosseriegestaltung und seinen gestalterischen Anleihen an historische Rennsportprototypen für eine andere Interpretation moderner Sportwagenkultur. Den dritten Platz belegte ein Bentley Continental R Mulliner von 2002, dessen luxuriöse Ausrichtung einen bemerkenswerten Kontrast zu den kompromisslosen Sportwagen bildete.

Eine besondere Auszeichnung erhielt auch ein Ferrari F80, der von Ferraris Individualisierungsabteilung Tailor Made vollständig nach Kundenwünschen gestaltet worden war. Das Fahrzeug wurde mit dem Preis „Villa La Massa's Choice" geehrt, den die Veranstalter unabhängig von der regulären Jurywertung vergeben. Damit rückte neben der technischen Leistungsfähigkeit auch die zunehmende Bedeutung individueller Gestaltung im exklusiven Automobilsegment in den Mittelpunkt.

In der Kategorie „Evolution" setzte sich ein Ferrari 599 GTB Fiorano von 2006 durch. Das ausgestellte Fahrzeug besitzt eine bemerkenswerte Geschichte, denn genau dieses Exemplar feierte auf dem Genfer Automobilsalon 2006 seine Weltpremiere. Anschließend gehörte es bis 2009 zum persönlichen Fuhrpark des damaligen Ferrari-Präsidenten Luca Cordero di Montezemolo. Der Zwölfzylinder-Gran-Turismo repräsentiert eine Entwicklungsphase, in der Ferrari traditionelle Frontmotorarchitektur mit moderner Fahrdynamik und elektronischer Regelungstechnik verband. Hinter ihm platzierten sich ein Ferrari F12tdf von 2017 und ein Bentley Continental GT Number 9 Edition by Mulliner aus dem Jahr 2019.

Second place in this class went to a Ferrari Daytona SP3, which also received the "People's Choice" award. Built in 2024, the Ferrari represents a different interpretation of modern sports car culture with its distinctive body design and stylistic references to historic racing prototypes. Third place went to a 2002 Bentley Continental R Mulliner, whose luxurious character provided a striking contrast to the uncompromising sports cars.

A special award was also presented to a Ferrari F80, which had been designed entirely according to the customer's specifications by Ferrari's Tailor Made customization department. The vehicle was honored with the "Villa La Massa's Choice" award, which the organizers bestow independently of the regular jury's evaluation. This highlighted not only technical performance but also the growing importance of individual customization in the exclusive automotive segment.

In the "Evolution" category, a 2006 Ferrari 599 GTB Fiorano took top honors. The vehicle on display has a remarkable history, as this very model celebrated its world premiere at the 2006 Geneva Motor Show. It subsequently remained part of the personal fleet of then-Ferrari President Luca Cordero di Montezemolo until 2009. The twelve-cylinder Gran Turismo represents a phase of development in which Ferrari combined traditional front-engine architecture with modern driving dynamics and electronic control technology. It was followed by a 2017 Ferrari F12tdf and a 2019 Bentley Continental GT Number 9 Edition by Mulliner.



135.000 Besucher, mehr als 2.000 Probefahrten und vier Tage Motorradkultur machten die Italian Bike Week 2026 in Lignano Sabbiadoro zu einem der größten europäischen Motorradtreffen. Vom 17. bis 20. September verwandelte sich der italienische Badeort an der nördlichen Adria erneut in einen internationalen Treffpunkt für Customizer, Endurofahrer, Motorradhersteller und Liebhaber amerikanischer V2-Motoren. Die fünfte Ausgabe des Festivals bestätigte damit ihre Position als drittgrößtes Motorradfestival Europas, hinter der Biker Fest International und der European Bike Week in Österreich.

Die Erfolgsgeschichte begann während der Corona-Pandemie. Als die traditionsreiche Biker Fest International 2020 und 2021 in den Spätsommer verschoben werden musste, entstand die Idee eines zweiten Festivals zum Saisonabschluss. Aus dem zunächst ungewöhnlichen Konzept entwickelte sich innerhalb weniger Jahre eine eigenständige Großveranstaltung. Während die Biker Fest traditionell den Beginn der Motorradsaison markiert, übernimmt die Italian Bike Week inzwischen deren spätsommerlichen Abschluss.

Die Dimensionen sind bemerkenswert. Die Biker Fest International erreichte 2026 rund 275.000 Besucher. Ihre jüngere Schwester benötigte lediglich fünf Jahre, um die Marke von 135.000 Gästen zu erreichen. Für Lignano Sabbiadoro besitzt diese Entwicklung auch wirtschaftliche Bedeutung. Das Festival verlängert die touristische Saison und lockt Besucher aus zahlreichen europäischen Ländern an die Adriaküste. Neben Gästen aus Deutschland und Österreich kamen Motorradfahrer sogar aus Australien, den Vereinigten Staaten, Kanada, Russland und der Türkei.

With 135,000 visitors, more than 2,000 test rides, and four days of motorcycle culture, Italian Bike Week 2026 in Lignano Sabbiadoro was one of Europe's largest motorcycle gatherings. From September 17 to 20, the Italian seaside resort on the northern Adriatic once again transformed into an international gathering place for customizers, enduro riders, motorcycle manufacturers, and enthusiasts of American V2 engines. The fifth edition of the festival thus confirmed its position as the third-largest motorcycle festival in Europe, behind Biker Fest International and European Bike Week in Austria.

The success story began during the COVID-19 pandemic. When the long-standing Biker Fest International had to be postponed to late summer in 2020 and 2021, the idea arose for a second festival to mark the end of the season. Within just a few years, what was initially an unusual concept evolved into a major event in its own right. While Biker Fest traditionally marks the start of the motorcycle season, Italian Bike Week has since taken over as its late-summer finale.

The scale is remarkable. Biker Fest International attracted around 275,000 visitors in 2026. Its younger sister event took just five years to reach the 135,000-guest mark. For Lignano Sabbiadoro, this development also has economic significance. The festival extends the tourist season and attracts visitors from numerous European countries to the Adriatic coast. In addition to guests from Germany and Austria, motorcyclists even came from Australia, the United States, Canada, Russia, and Turkey.





Mit den beiden neuen Wettbewerbsklassen „Racing Heritage“ und „Restomod“ erweiterten die Veranstalter das bisherige Konzept. Besonders eindrucksvoll präsentierte sich ein Porsche 959 Evo Dakar von 1989, der die Motorsportklasse gewann. Das außergewöhnliche Einzelstück hatte noch 2026 an der Rallye Dakar teilgenommen und verband damit historische Motorsporttechnik mit einem bemerkenswert aktuellen Einsatz. Dahinter folgten ein Porsche 911 Carrera RS Club Sport der Baureihe 993 und ein Maserati MC12, der die erfolgreiche Verbindung zwischen italienischem Supersportwagenbau und internationalem Langstreckenrennsport verkörpert.
Die Restomod-Kategorie bot eine eigenständige Perspektive auf den Umgang mit automobilen Klassikern. Den Klassensieg holte sich ein Touring Superleggera Sciàdipersia Cabriolet von 2020, dessen Gestaltung an den legendären Maserati 5000 GT erinnert, der einst für den Schah von Persien entstand. Der italienische Karosseriebauer überträgt historische Designmerkmale auf eine moderne technische Grundlage und bewahrt dabei die Eleganz traditioneller italienischer Handwerkskunst.

Für besondere Aufmerksamkeit sorgte Jeremy Clarkson, der in Florenz ein ungewöhnliches Einzelstück auf Basis eines Jaguar F-Type V6S präsentierte. Gemeinsam mit dem ursprünglichen F-Type-Designer Ian Callum hatte Clarkson das Fahrzeug umfassend überarbeiten lassen. Neben einer individuellen Lederausstattung und Wollteppichen kam ein neuartiger Verbundwerkstoff aus Flachsfasern zum Einsatz. Die dafür benötigten Pflanzen hatte Clarkson selbst angebaut. Das Projekt versteht sich als experimenteller Ansatz für alternative Materialien im Automobilbau und verbindet traditionelle Handwerksarbeit mit neuen Überlegungen zur Nachhaltigkeit.

Auf dem dritten Platz der Restomod-Klasse landete der Ares Panther ProgettoUno, eine moderne Hommage an den De Tomaso Pantera. Die unterschiedlichen Interpretationen verdeutlichten, wie vielfältig sich historische Designideen in zeitgenössische Fahrzeugkonzepte übertragen lassen.

The organizers expanded the existing concept with two new competition classes: “Racing Heritage” and “Restomod.” Particularly impressive was a 1989 Porsche 959 Evo Dakar, which won the motorsports class. This extraordinary one-of-a-kind car had competed in the 2026 Dakar Rally, thus combining historic motorsports technology with a remarkably recent competitive outing. It was followed by a Porsche 911 Carrera RS Club Sport from the 993 series and a Maserati MC12, which embodies the successful fusion of Italian supercar engineering and international endurance racing.

The Restomod category offered a unique perspective on the treatment of classic cars. The class victory went to a 2020 Touring Superleggera Sciàdipersia Cabriolet, whose design is reminiscent of the legendary Maserati 5000 GT, which was once built for the Shah of Persia. The Italian coachbuilder transfers historic design features to a modern technical foundation while preserving the elegance of traditional Italian craftsmanship.

Jeremy Clarkson drew particular attention when he presented an unusual one-off vehicle in Florence based on a Jaguar F-Type V6S. Together with the original F-Type designer, Ian Callum, Clarkson had the vehicle extensively reworked. In addition to custom leather upholstery and wool carpets, a novel composite material made from flax fibers was used. Clarkson had grown the plants needed for this himself. The project is intended as an experimental approach to alternative materials in automotive engineering and combines traditional craftsmanship with new ideas about sustainability.
Third place in the Restomod class went to the Ares Panther ProgettoUno, a modern homage to the De Tomaso Pantera. The diverse interpretations highlighted just how flexibly historic design ideas can be translated into contemporary vehicle concepts.

Additional special awards went to a Spyker C8 for the longest period of ownership, to the Bentley Continental GT Number 9 Edition for the highest mileage, and to a Maserati 3200 GT Assetto Corsa for the longest journey. The children’s jury selected a Ferrari F8 Tributo and presented it with the “Children’s Choice Award.”





Den Abschluss der Veranstaltung bildete eine gemeinsame Ausfahrt am Sonntag. Die Route führte zunächst über die kurvenreichen Straßen des toskanisch-emilianischen Apennins und anschließend auf die Rennstrecke von Mugello. Damit erhielten die Teilnehmer Gelegenheit, ihre Fahrzeuge nicht ausschließlich als Ausstellungsstücke zu präsentieren, sondern auch jene fahrdynamischen Eigenschaften zu erleben, für die sie ursprünglich entwickelt wurden.
Die vierte Villa La Massa Excellence zeigte, dass sich die Idee eines Concours d'Élégance längst nicht mehr ausschließlich auf historische Automobile beschränken muss. Moderne Supersportwagen, seltene Einzelanfertigungen und technisch anspruchsvolle Restomods besitzen inzwischen eine eigene Sammlerkultur, in der Design, Herkunft, Individualität und technische Innovation gleichermaßen geschätzt werden. Mit ihrer Verbindung aus italienischer Gastlichkeit, automobiler Exklusivität und ausgewählten Fahrerlebnissen hat sich die Veranstaltung innerhalb weniger Jahre ein unverwechselbares Profil geschaffen.

The event concluded with a group drive on Sunday. The route first took participants along the winding roads of the Tuscan-Emilian Apennines and then on to the Mugello racetrack. This gave participants the opportunity not only to showcase their vehicles as exhibits but also to experience the dynamic driving characteristics for which they were originally designed.
The fourth Villa La Massa Excellence demonstrated that the concept of a Concours d'Élégance is no longer limited exclusively to historic automobiles. Modern supercars, rare one-off builds, and technically sophisticated restomods now have their own collector's culture, in which design, provenance, individuality, and technical innovation are valued equally. With its blend of Italian hospitality, automotive exclusivity, and select driving experiences, the event has established a distinctive profile within just a few years.

120 JAHRE ROLLS-ROYCE SILVER GHOST

Der Rolls-Royce Silver Ghost begründete 1906 einen Qualitätsanspruch, der die britische Luxusmarke bis heute prägt.Mit seiner außergewöhnlichen Laufruhe, technischen Zuverlässigkeit und einer für damalige Verhältnisse bemerkenswerten Leistungsfähigkeit entwickelte sich der ursprünglich als 40/50 H.P. vorgestellte Wagen zum Inbegriff anspruchsvoller Automobilbaukunst. Zum 120-jährigen Jubiläum erinnert Rolls-Royce an jenes Modell, das den Ruf der Marke nachhaltig formte.

In 1906, the Rolls-Royce Silver Ghost established a standard of quality that continues to define the British luxury brand to this day. With its exceptional smoothness, technical reliability, and performance that was remarkable for its time, the car—originally introduced as the 40/50 H.P.—became the epitome of sophisticated automotive engineering. To mark its 120th anniversary, Rolls-Royce is commemorating the model that shaped the brand's reputation for the long term.





Seine Premiere feierte der 40/50 H.P. im November 1906 auf der Olympia Motor Show in London. Henry Royce hatte einen Sechszylindermotor entwickelt, dessen kultivierter Lauf und mechanische Präzision die Unzulänglichkeiten früher Automobile weitgehend überwanden. Dabei beschränkte sich sein Perfektionsanspruch keineswegs auf den Antrieb. Fahrwerk, Bedienbarkeit, Verarbeitung und Komfort folgten einer konsequenten technischen Philosophie, die Zuverlässigkeit ebenso hoch bewertete wie Leistung.

Den entscheidenden Impuls zur Legendenbildung lieferte Claude Johnson, der erste kaufmännische Geschäftsführer des Unternehmens. Er erkannte früh, dass technische Überlegenheit öffentlich demonstriert werden musste. Ein silbern lackierter 40/50 H.P. mit der Fahrgestellnummer 60551 erhielt deshalb den Namen „The Silver Ghost“. Seine silberplattierten Beschläge unterstrichen die außergewöhnliche Erscheinung. Die Bezeichnung wurde bald auf sämtliche Fahrzeuge dieser Baureihe übertragen.

Johnson setzte gezielt auf anspruchsvolle Zuverlässigkeitsfahrten und Wettbewerbe. Besonders eindrucksvoll verlief die London-Edinburgh Trial von 1911. Ein Silver Ghost mit der Fahrgestellnummer 1701 absolvierte die Strecke mit dauerhaft im höchsten Gang fixiertem Getriebe. Trotz dieser Einschränkung erreichte der Wagen bemerkenswerte Verbrauchs- und Geschwindigkeitswerte. Noch im selben Jahr durchbrach er auf der Rennstrecke von Brooklands mit 101,8 Meilen pro Stunde, umgerechnet rund 164 km/h, erstmals für Rolls-Royce die Marke von 100 mph.

Die technischen Leistungen überzeugten eine internationale Kundschaft aus Wirtschaft, Adel und Kultur. Zu den Besitzern gehörten Winston Churchill, Howard Hughes, Baron Alfred de Rothschild und der Luftfahrtpionier Tommy Sopwith. Die australische Opernsängerin Dame Nellie Melba übernahm ihren Silver Ghost 1911 im Londoner Ritz und nutzte ihn anschließend auf ausgedehnten Reisen durch Europa und Australien.

The 40/50 H.P. made its debut in November 1906 at the Olympia Motor Show in London. Henry Royce had developed a six-cylinder engine whose refined operation and mechanical precision largely overcame the shortcomings of early automobiles. Yet his pursuit of perfection was by no means limited to the powertrain. The chassis, handling, craftsmanship, and comfort all followed a consistent technical philosophy that valued reliability just as highly as performance.

The decisive impetus for creating the legend came from Claude Johnson, the company's first commercial managing director. He recognized early on that technical superiority had to be demonstrated publicly. A silver-painted 40/50 H.P. with chassis number 60551 was therefore given the name "The Silver Ghost." Its silver-plated fittings underscored its extraordinary appearance. The name was soon applied to all vehicles in this series.

Johnson deliberately focused on demanding endurance runs and competitions. The 1911 London-Edinburgh Trial was particularly impressive. A Silver Ghost with chassis number 1701 completed the route with the transmission permanently locked in top gear. Despite this limitation, the car achieved remarkable fuel economy and speed figures. That same year, at the Brooklands race track, it broke the 100 mph barrier for the first time for Rolls-Royce, reaching 101.8 miles per hour—equivalent to approximately 164 km/h.

These technical achievements won over an international clientele from the worlds of business, aristocracy, and culture. Among its owners were Winston Churchill, Howard Hughes, Baron Alfred de Rothschild, and aviation pioneer Tommy Sopwith. The Australian opera singer Dame Nellie Melba took delivery of her Silver Ghost in 1911 at the Ritz in London and subsequently used it on extensive journeys through Europe and Australia.









Auch die Entstehung der berühmten Kühlerfigur Spirit of Ecstasy ist eng mit dem Silver Ghost verbunden. Der Wagen von Lord Montagu of Beaulieu trug als erstes Automobil jene von Charles Sykes geschaffene Figur, die 1911 zum offiziellen Markenzeichen wurde.
Zwischen 1906 und 1925 entstanden 6.173 Exemplare in Großbritannien sowie weitere 1.703 Fahrzeuge im amerikanischen Springfield. Die Bandbreite der Karosserien reichte von repräsentativen Limousinen bis zu offenen Reisewagen. Selbst militärische Einsätze während des Ersten Weltkriegs dokumentierten die außergewöhnliche Belastbarkeit der Konstruktion.
Wie nachhaltig Henry Royces Ingenieurskunst war, zeigte sich noch ein Jahrhundert später. 2013 absolvierten 47 Silver Ghosts erneut die rund 2.900 Kilometer lange Strecke der historischen Alpenfahrt von 1913. Fahrgestell 1701 wiederholte 2021 sogar seine London-Edinburgh-Fahrt mit gesperrtem Getriebe im höchsten Gang.
Heute ist dieser Wagen am Rolls-Royce-Stammsitz in Goodwood ausgestellt. Er verkörpert ein automobiles Selbstverständnis, das bereits vor 120 Jahren entstand: Luxus definiert sich nicht allein durch Materialien und Repräsentation, sondern vor allem durch technische Souveränität, Beständigkeit und die kompromisslose Qualität seiner Ausführung.

.

The creation of the famous Spirit of Ecstasy hood ornament is also closely linked to the Silver Ghost. Lord Montagu of Beaulieu's car was the first automobile to feature the figure created by Charles Sykes, which became the official emblem in 1911.
Between 1906 and 1925, 6,173 units were produced in Great Britain, along with an additional 1,703 vehicles in Springfield, Missouri. The range of body styles extended from prestigious sedans to open touring cars. Even military service during World War I demonstrated the design's extraordinary durability.
Just how enduring Henry Royce's engineering genius was became evident even a century later. In 2013, 47 Silver Ghosts once again completed the approximately 2,900-kilometer route of the historic 1913 Alpine Run. In 2021, chassis 1701 even repeated its London-to-Edinburgh journey with the transmission locked in top gear.
Today, this car is on display at Rolls-Royce's headquarters in Goodwood. It embodies an automotive philosophy that took shape 120 years ago: luxury is defined not solely by materials and prestige, but above all by technical mastery, durability, and the uncompromising quality of its craftsmanship.

DeLOREAN HEBT AB!

DeLorean kehrt auf die internationale Motorsportbühne zurück – allerdings nicht auf vier Rädern, sondern mit elektrisch angetriebenen Rennfluggeräten. Die amerikanische Marke wird als Konstrukteur in der Airspeeder International Series antreten, einer neuen Rennserie für elektrisch betriebene Flugfahrzeuge. Unter dem Namen DeLorean Airspeeder Team soll die amerikanische Mannschaft bereits im November 2026 beim Auftakt der Saison 2026/27 an den Start gehen. Bekannt gegeben wurde das Engagement Mitte Oktober auf der Technologiekonferenz TechCrunch Disrupt in San Francisco.

Die Verbindung zwischen DeLorean und fliegenden Automobilen besitzt durchaus eine gewisse Ironie. Seit der DMC-12 durch die Filmtrilogie „Zurück in die Zukunft“ zur automobilen Popikone wurde, gehört die Vorstellung eines fliegenden DeLorean zur kollektiven Fantasie. Vier Jahrzehnte später könnte aus dieser filmischen Vision zumindest im Motorsport eine technische Realität werden. Allerdings erinnert das neue Rennfluggerät konstruktiv kaum noch an den legendären Sportwagen mit seiner Edelstahlkarosserie und den markanten Flügeltüren.

DeLorean is returning to the international motorsports scene—not on four wheels, however, but with electric-powered racing aircraft. The American brand will compete as a manufacturer in the Airspeeder International Series, a new racing series for electric-powered flying vehicles. Under the name DeLorean Airspeeder Team, the American team is set to take the field as early as November 2026 at the season opener for the 2026–27 season. The announcement was made in mid-October at the TechCrunch Disrupt technology conference in San Francisco.

There is certainly a certain irony to the connection between DeLorean and flying cars. Ever since the DMC-12 became an automotive pop icon thanks to the “Back to the Future” film trilogy, the idea of a flying DeLorean has been part of the collective imagination. Four decades later, this cinematic vision could become a technical reality—at least in motorsports. However, the design of the new racing aircraft bears little resemblance to the legendary sports car with its stainless-steel body and distinctive gull-wing doors.





Die Airspeeder International Series verfolgt ein ungewöhnliches Motorsportkonzept. Statt auf klassischen Rundstrecken bewegen sich elektrisch angetriebene Fluggeräte mit senkrechter Start- und Landefähigkeit, sogenannte eVTOLs, durch dreidimensionale Rennkurse. Elektronisch definierte Streckenbegrenzungen ersetzen dabei herkömmliche Leitplanken und Asphaltbänder. Fortschrittliche Flugsteuerungen, elektrische Antriebssysteme und KI-gestützte Sicherheitstechnologien sollen die Grundlage dieser neuen Rennsportdisziplin bilden.

Für seine erste Saison setzt das amerikanische Team auf den Airspeeder Mk3C. DeLorean übernimmt zunächst die gestalterische Identität des Fluggeräts, während die technische Eigenentwicklung schrittweise ausgebaut werden soll. Bereits für die Saison 2027/28 ist ein eigenständiger DeLorean Airspeeder vorgesehen. An dessen Entwicklung werden auch amerikanische Universitäten beteiligt, darunter die University of California mit Partnern in Berkeley sowie das Georgia Institute of Technology.

Damit verfolgt DeLorean eine Strategie, die weit über den sportlichen Wettbewerb hinausgeht. Die Rennserie soll als technologisches Versuchsfeld dienen, in dem elektrische Antriebssysteme, Flugsteuerung, Kommunikation und Sicherheitskonzepte unter Wettbewerbsbedingungen erprobt werden. Gleichzeitig möchte das Unternehmen Erfahrungen bei regulatorischen Anforderungen und künftigen Zulassungsverfahren sammeln.

The Airspeeder International Series follows an unusual motorsports concept. Instead of racing on traditional circuits, electrically powered aircraft with vertical takeoff and landing capabilities—so-called eVTOLs—navigate three-dimensional race courses. Electronically defined course boundaries replace conventional guardrails and asphalt lanes. Advanced flight controls, electric propulsion systems, and AI-supported safety technologies are set to form the foundation of this new racing discipline.

For its first season, the American team is relying on the Airspeeder Mk3C. DeLorean will initially be responsible for the aircraft's design, while the company plans to gradually expand its in-house technical development. A standalone DeLorean Airspeeder is already planned for the 2027–28 season. American universities are also involved in its development, including the University of California with partners in Berkeley and the Georgia Institute of Technology.

In doing so, DeLorean is pursuing a strategy that extends far beyond mere sporting competition. The racing series is intended to serve as a technological testing ground where electric propulsion systems, flight control, communication, and safety concepts are tested under competitive conditions. At the same time, the company aims to gain experience with regulatory requirements and future certification procedures.

Airspeeder-Gründer Matt Pearson sieht im Einstieg der amerikanischen Marke einen wichtigen Schritt für die internationale Entwicklung seiner Rennserie. Auch für DeLorean bietet das Engagement eine Möglichkeit, den traditionsreichen Namen mit einer neuen technologischen Perspektive zu verbinden.

Wie das endgültige Rennfluggerät aussehen wird und welche Piloten das amerikanische Team vertreten, soll noch vor dem Saisonauftakt bekannt gegeben werden. Konkrete technische Leistungsdaten wurden bislang nicht veröffentlicht.

Der Einstieg in den elektrischen Flugrennsport markiert für DeLorean damit einen bemerkenswerten Richtungswechsel. Aus einer Marke, deren Bekanntheit bis heute wesentlich auf einem einzigen Sportwagen und dessen Filmgeschichte beruht, soll ein Akteur zukünftiger Mobilität werden. Ob sich daraus eines Tages tatsächlich alltagstaugliche Flugfahrzeuge entwickeln, bleibt offen. Der Weg dorthin führt für DeLorean zunächst über die Rennstrecke – einige Meter über dem Boden.

Airspeeder founder Matt Pearson sees the American brand's entry as an important step for the international development of his racing series. For DeLorean, too, this involvement offers an opportunity to combine its storied name with a new technological perspective.

The final design of the racing aircraft and the pilots representing the American team are set to be announced before the season opener. Specific technical performance data has not yet been released.

For DeLorean, the entry into electric air racing thus marks a remarkable shift in direction. The brand—whose fame to this day is based largely on a single sports car and its cinematic history—is set to become a key player in the future of mobility. Whether this will one day actually lead to the development of flying vehicles suitable for everyday use remains to be seen. For DeLorean, the path to that goal begins on the racetrack—a few meters above the ground.



MOTORWORLD Inn MALLORCA

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









DIE RETRO CLASSICS BAVARIA IN NÜRNBERG VOM 6. BIS ZUM 8. NOVEMBER IST DIE LETZTE MESSE DES JAHRES MIT DEUVET BETEILIGUNG



Auf zum Endspurt: die Retro Classics Bavaria in Nürnberg ist die letzte Messe des durchaus anstrengenden Jahres 2026 mit Beteiligung des DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. Vom 6. bis zum 8. November freut sich der DEUVET auf die Besucher in Halle 4 am Stand D 28.

Auch für die Familien wird einiges geboten, denn parallel zur Retro Classics findet mit der Consumenta eine traditionell gut besuchte Verbrauchermesse statt. In der Vergangenheit hat die Messe in Nürnberg zahlreiche Besucher, aber auch Anbieter von Fahrzeugen oder Dienstleistungen gehabt, die aufgrund der weiten Anreise zu anderen Oldtimermessen sonst kein Angebot für den Großraum Franken, aber auch über die östlichen Landesgrenzen hinaus gefunden hätten.

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



JÜRGEN LEWANDOWSKI´s BÜCHERECKE

PORSCHE 911 S (ST) VON MYSTERIEN UMGEBEN

Es dürfte – neben Ferrari – keinen zweiten Autoproduzenten geben, über den derart viele Bücher erschienen sind, wie Porsche. Jedes Jahr erscheinen Dutzende von Büchern, viele davon sind langweilige Aufgüsse bekannter Themen – andere hingegen suchen in der Geschichte des Hauses nach ungelösten Rätseln, die dann in aufwändiger Recherche angegangen und gelöst werden. Eines dieser Themen waren die sogenannten 911 S (ST)-Modelle – die, um die Verwirrung noch weiter anzuheizen – gerne auch als 911 S/T-Varianten bezeichnet wurden.

Dahinter verbergen sich sehr spezielle 911-Derivate, die für den Motorsport entwickelt und in kleinsten Stückzahlen gebaut wurden – das erste Modell war der sagenumwobene 911 R, von dem nur 19 Exemplare entstanden. Die kryptische Bezeichnung ST steht für eine Mischung aus 911 S und 911 T – also die Leistung eines S-Modelles mit der Karosserie des deutlich leichteren 911 T. Aber das ist nur ein Teil der Wahrheit, wie Peter Weidenhammer in einem absolut lesenswerten Buch mit der Hilfe des Porsche-Archivs und dessen Leiter Frank Jung herausgefunden hat.

Der Grund für dieses Modell war die Entscheidung von Porsche, sich in den 60er Jahren mehr auf die Rennsportwagen der Typen 906, 910, 907 und 908 zu konzentrieren – und den neuen Elfer etwas zu vernachlässigen. Prompt kamen die Tuner und versorgten die vielen Privat-Rennfahrer mit leistungssteigernden Maßnahmen, was bei Porsche zu der Überlegung führte, dieses Geschäft selbst in die Hand zu nehmen. Wieso sich das als komplizierter als gedacht erwies und warum der Name 911 S/T eingeführt und wieder von den Typlisten gestrichen wurde – und wann die Triebwerke von 2,2 auf 2,3 und letztlich 2,5 Liter Hubraum wuchsen und wie damit die Rallye Monte Carlo mehrfach gewonnen werden konnte, hat Weidenhammer minutiös erkundet. Ein wichtiges Buch zur Porsche-Renngeschichte – nur eine Frage bleibt unbeantwortet: Wie viele Autos wurden gebaut?

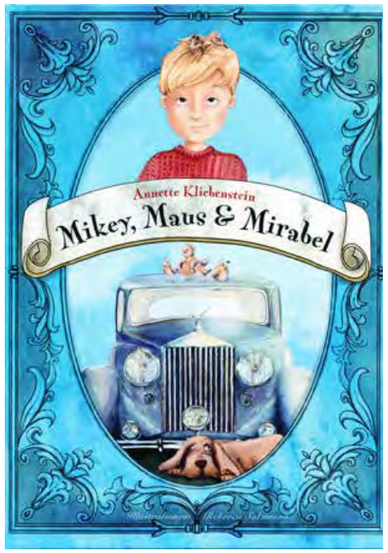


Peter Weidenhammer,
Porsche 911 S (ST),
Delius Klasing Verlag,
€ 49,90.
ISBN 978-3-667-13289-5.

IRGENDWIE MUSS DER ROLLS-ROYCE IN DER FAMILIE BLEIBEN

Warum ist eigentlich auf diesen Seiten bislang kein Kinderbuch besprochen worden? Gute Frage – aber bislang sind einfach noch keine in der Post gewesen. Und nun sendete Annette Kliebenstein ein Exemplar ihres zauberhaften Buchs Mikey, Maus und Mirabel – von ihr geschrieben und von Rebecca Salzmann illustriert. Nun wundert es einen – wenn man weiß, dass ihr Gatte Michael Kliebenstein nicht nur Kriminalromane schreibt, sondern auch mit den feinsten Oldtimern handelt – nicht weiter, dass ein alter Rolls-Royce mit dem schönen Namen Mirabel eine wichtige Rolle spielt. Nun soll der Rolls-Royce – ein Phantom I aus dem Jahr 1925 – seit Jahrzehnten im Familienbesitz – verkauft werden. Was dem Sohn Mikey, der übrigens mit Tieren sprechen kann, überhaupt nicht gefällt – und da Buster Maus (natürlich eine Maus) entspannt in dem Rolls-Royce lebt – ebenfalls den Verkauf um jeden Preis verhindern möchte, entwickelt sich eine wunderbare Geschichte, in die natürlich auch andere Tiere des Hofs – Mikey kann ja mit allen sprechen – mit eingreifen, um jeden Interessenten zu vergraulen.

Wir wollen hier nicht allzu tief in die Geschichte einsteigen und zu viel erzählen, aber die Abenteuer, die Mikey mit seinen Freunden erlebt, um den Verkauf zu verhindern, sind schon herzerwärmend. Und man leidet – auch im fortgeschrittenen Alter – mit dem Zehnjährigen und seinen Freunden, bis der Rolls-Royce natürlich am Ende der Geschichte nicht verkauft wird. Klar, dass die Geschichte so enden muss – es ist schließlich ein Kinderbuch. Aber wie die Tiere des Bauernhofs zusammen mit Mikey die Interessenten austricksen, macht schon großen Spaß zu lesen. Dazu kommen die wunderbaren Illustrationen von Rebecca Salzmann. Ein leicht zu lesender und spannender Kriminalroman rund um einen Jungen, der mit Tieren sprechen kann und dabei dafür sorgt, dass ein Oldtimer nach Jahrzehnten im Familienbesitz bleibt. Was für eine Geschichte – und eine erste Saat für die Liebe zu Oldtimern wird da auch gelegt.



Annette Kliebenstein,
Mikey, Maus und Mirabel,
€ 25,95 (eBook € 9,99).
Books on Demand.
ISBN 978-3-8391-2800-8.
www.annette-kliebenstein.de

AUFERSTANDEN AUS RUINEN

Im Laufe der letzten Jahre und Jahrzehnte hat sich ja die Erkenntnis durchgesetzt, dass einige Automobile Kunstwerke sind – Objekte, die mehr als nur ein Fortbewegungsmittel darstellen. Gebaut von Ingenieuren, die ihrer Zeit voraus waren und eingekleidet von Künstlern, die einzigartige Objekte schufen, bei denen alles passte: Proportionen, Materialien, Verarbeitung auf höchstem Niveau – und Design, das die Zeiten und Moden überdauert.

Zu diesen Ausnahme-Erscheinungen gehören auch einige Modelle des Hauses Talbot-Lago – es ist hier nicht der Platz, die komplizierte Geschichte des Hauses komplett nachzuvollziehen, deshalb kurz: 1935 erwarb der Ingenieur Antonio Lago den britisch-französischen Hersteller Automobiles Talbot und nannte die Firma Talbot-Lago. Um den Verkauf anzukurbeln, trat man auch bei Rennen an und war auf Anhieb erfolgreich: So kam ein Talbot-Lago T150SS Coupé bei den 24 Stunden von Le Mans 1938 auf Rang 3 ins Ziel. Die große Zeit begann jedoch nach dem Krieg, als Talbot-Lago 1950 unter anderem bei den 24 Stunden von Le Mans die Plätze 1 und 2 eroberte. Der von Vater und Sohn Rossier eingesetzte Talbot T26 GS basierte auf einem bei GP-Rennen eingesetzten Modell mit zwei Sitzen. Parallel dazu lieferte das Unternehmen aber auch Fahrgestelle des Grand Sport-Modells (GS) mit dem 4,5-Liter-GS-Reihensechszylinder an sehr reiche Kunden – der Preis betrug astronomische 1.851.000 Francs, das damals teuerste Modell Frankreichs – damit sie bei den besten Firmen ihre eigene Karosserie bauen lassen konnten. Kein Wunder, dass zwischen 1948 und 1952 nur 32 oder 33 Chassis verkauft werden konnten. Etwas mehr als 20 Fahrgestelle blieben in Frankreich – der Rest waren rechtsgelenkte Modelle für den Export.

Der Großteil der in Frankreich ausgelieferten Talbot-Lago T26 GS wurde von Jacques Saoutchik eingekleidet, dem Inhaber der Firma Carrosserie de Luxe Jacques Saoutchik – eine von ihm nach dem 1. Weltkrieg in Paris gegründete Firma, die für ihre außergewöhnliche Qualität und innovativen Formen bekannt war. So auch die Chassis-Nummer 110109, die Robert Plantier, ein erfolgreicher Pharmazie-Unternehmer, am 5. Mai 1950 erwarb. Mit seinen 190 PS, einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h und seiner flamboyanten Form muss der Wagen für Aufmerksamkeit gesorgt haben – nach dem Verkauf ging der GS durch mehrere Hände, bis er von dem Sammler Roger Baillon erworben und in dessen große Sammlung integriert wurde.







Baillon war der Besitzer eines großen Fuhrunternehmens mit rund 200 Angestellten und er sammelte in ganz Frankreich alte Automobile – allerdings lief das Unternehmen irgendwann nicht mehr so gut und die stattliche Sammlung verschwand hinter hohen Mauern. Und im Laufe der Jahrzehnte verstärkten sich Gerüchte, dass irgendwo im Westen Frankreichs eine faszinierende Sammlung dem Verfall preisgegeben sei. Dazu trug auch das Buch „Schlafende Schätze“ bei, dessen Fotos von rostenden Ferrari-, Maserati-, Delage-, Alfa-Romeo-Modellen und dem Talbot-Lago die Szene faszinierten.

Es sollte bis zum Jahr 2015 dauern, bis die Baillon-Sammlung – darunter auch der Talbot-Lago – bei einer Auktion in Paris versteigert wurde. Der Preis: 1.450.000 Euro. Und man sollte das Buch der beiden Dänen Peter M. Larsen und Ben Erickson gesehen und gelesen haben, um die unglaubliche Geschichte, wie dieses jahrzehntelang halb im Freien stehende Kunstwerk entstanden, nahezu verloren, gerettet und unfassbar aufwändig restauriert wieder zum Leben gebracht wurde, zu erfahren. Wer diesen zerbeulten, verrosteten Wagen sieht, kann sich nicht vorstellen, dass er heute wieder wie 1949 aussieht und fährt – und dass die Restauration mehr als 60 Prozent des originalen Blechs retten konnte. Ein großartiges Buch – auf 300 Exemplare limitiert. Für den Aufwand, der für die Produktion und die Begleitung der zehnjährigen Restaurierung nötig war, ist der Preis von 225 Euro eigentlich geschenkt.



Peter M. Larsen / Ben Erickson,
Talbot-Lago T26 GS Chassis 110109 –
the Baillon-Car, Moteurs!,
€ 225,--.
ISBN: 978-87-972882-2-1.
Zu bestellen über www.moteurs.sk

Welcome to MOTORWORLD open daily, free entry

Be the MOTOR
change the WORLD



STUTTGART KÖLN MÜNCHEN BERLIN RÜSSELSHEIM HERTEN METZINGEN ZÜRICH MALLORCA BULGARIA

Allianz SONAX DEKRA VIEROL IWC SCHAFFHAUSEN Laureus TIVA