

MOTORWORLD

BULLETIN

Edition 118 / 26. Februar 2021

118



HISTORY SPEED LIFESTYLE



MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG



12



42



36



22



56



48



66

INHALT CONTENT

IMPRESSUM IMPRINT

MATRA DJET

Das 1962 entwickelte Djet Konzept ist auf den Entwickler René Bonnet zurückzuführen. Matra sponsorte das Projekt des ersten serienmäßig hergestellten Sportwagens, betrieben mit einem Mittelmotor.

Developed in 1962, the Djet concept can be attributed to developer René Bonnet. Matra sponsored the project of the first mass-produced sports car, powered by a mid-engine.

12

MOTORWORLD Bulletin
„History Speed Lifestyle“

Publisher:
MOTORWORLD Trademark
Management AG
Marktplatz 4, CH-9004 St. Gallen
Schweiz
Fon: +41 71 227 84 84
E-Mail: info@motorworld.ch

Handelsregister des Kantons St. Gallen
UID: CHE-430.224.658

Production:
Classic-Media-Group Munich

Verantw. i.S.d. Pressegesetzes:
Désirée Rohrer (CMG)
Chefredaktion:
Kay Mackenneth

Ressortleitung / Redaktion Motorworld
Sybille Bayer
Wiebke Deggau
Maren Adrian

Erscheinungsweise:
Dreiwöchentlich
Auflage: 30.000
ISSN 2198-3291

Anzeigen-Kontakt:
strecker@cmg-munich.de
0171/ 15 26 358

Alle Inhalte dieses digitalen E-Papers unterliegen dem Copyright der MOTORWORLD Trademark Managment AG & CMG München 2017. Jegliche Formen der Vervielfältigung, Veröffentlichung oder Vorführungen im öffentlichen Bereich sind untersagt. Das digitale Speichern zu privaten Zwecken ist erlaubt.

- MOTORWORLD Region Stuttgart, ein Projekt der Dunkel Investment GbR
- MOTORWORLD München, ein Projekt der Freimann Besitz GmbH & Co. KG
- MOTORWORLD Köln Rheinland, ein Projekt der Butzweilerhof Nicolaus Otto Park GmbH & Co. KG
- MOTORWORLD Zeche Ewald Ruhr, ein Projekt der Zeche Ewald Entwicklungs GmbH & Co. KG
- MOTORWORLD Classics Berlin, ein Projekt der

STARKE MIETER IN DER MOTORWORLD MÜNCHEN STRONG TENANTS AT MOTORWORLD MÜNCHEN

Derzeit laufen die letzten Ausbaurbeiten in der Motorworld München auf Hochtouren. Starke Mieter wie das Alpine Center München oder die Dörr Group mit McLaren haben ihre Flächen in der denkmalgeschützten Lokhalle bereits fertiggestellt. Wie in den vergangenen vier Ausgaben stellen wir auch in dieser Ausgabe weitere Mieter der automobilen Erlebniswelt vor.

The final expansion work is currently in full swing at Motorworld München. Strong tenants such as the Alpine Center München or the Dörr Group with McLaren have already finished setting up their premises in the listed locomotive hall. Following on from the past four issues, here we present some more tenants of the automotive experience world.

4

NACHRUF BRUCE MEYERS

Ein kleiner Strandwagen prägte eine ganze Surfer-Generation in den 60er und 70er Jahren. Der später Beach Buggy genannte Manx wurde von Bruce Meyers erfunden. Allerdings betonte Bruce Meyers immer wieder, er habe lediglich das Spritzguss-Verfahren für die leichten Karosserien erfunden, um damit die leichten Buggies bauen zu können. Am Freitag, den 19. Februar, verstarb die Legende der Automobilgeschichte im Alter von 94 Jahren in Folge einer Blutkrebserkrankung.

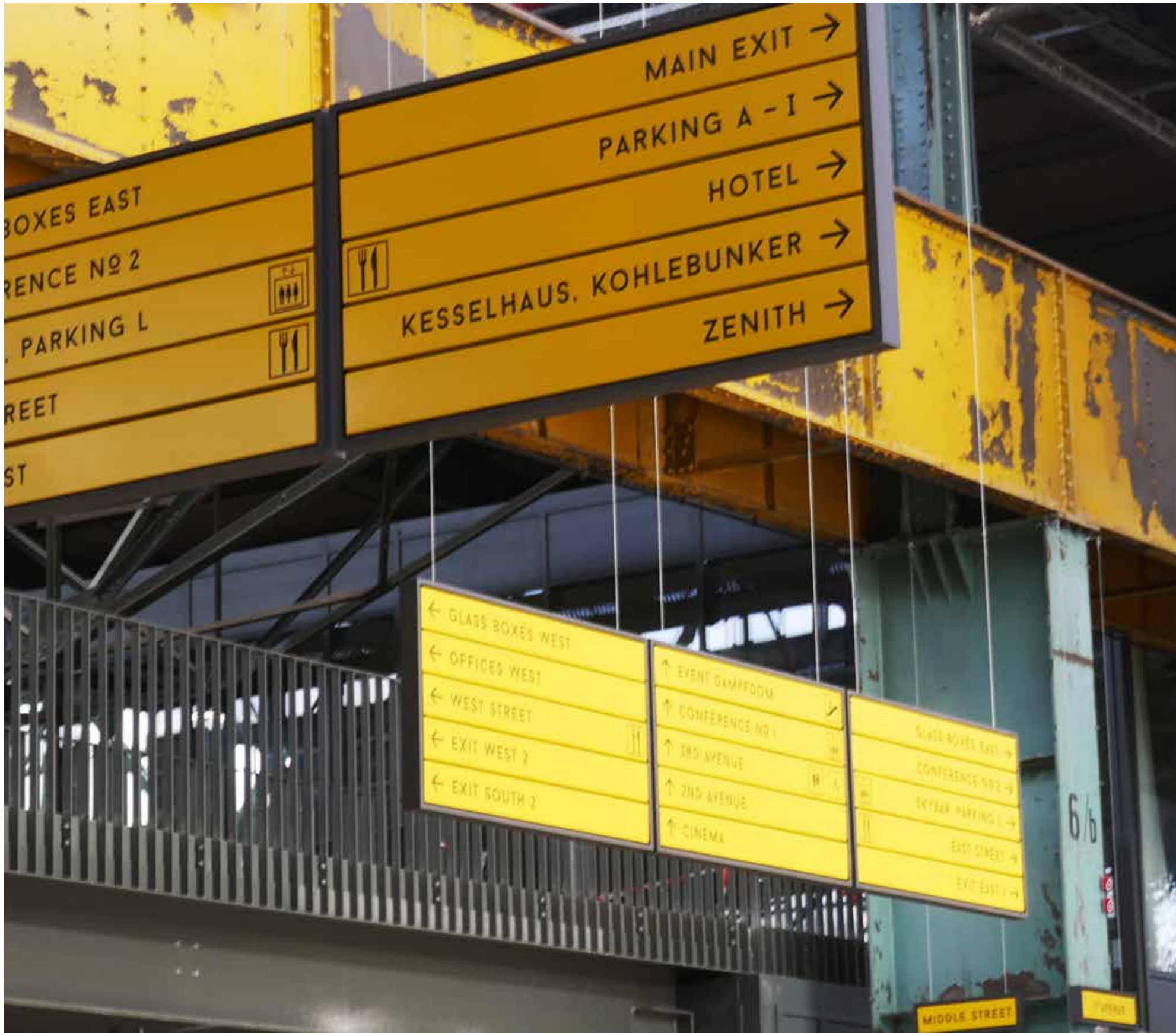
A small beach buggy shaped an entire surfing generation in the 60s and 70s. Later called the Beach Buggy, the Manx was invented by Bruce Meyers. However, Bruce Meyers emphasized again and again that he had only invented the injection molding process for the light bodies so that the light buggies could be built. On Friday, February 19, the legend of automotive history passed away at the age of 94 as a result of blood cancer.

22

- MoWo Messe- und Veranstaltungen GmbH & Co. KG
- MOTORWORLD Manufaktur Berlin, ein Projekt der Insel 1 GmbH & Co. KG
- MOTORWORLD Manufaktur Rüsselsheim, ein Projekt der ACTIV-IMMOBILIEN GmbH & Co. KG, Schemmerhofen
- MOTORWORLD Manufaktur Region Zürich, ein Projekt der MA Kempththal Besitz AG
- MOTORWORLD Manufaktur Metzingen, ein Projekt der HAM Besitz GmbH & Co. KG
- MOTORWORLD Classics Bodensee, ein Projekt der: Messe Friedrichshafen GmbH

MOTORWORLD, eine Marke der

MOTORWORLD
BULLETIN



STARKE MIETER IN DER MOTORWORLD MÜNCHEN

STRONG TENANTS AT MOTORWORLD MÜNCHEN

Derzeit laufen die letzten Ausbauarbeiten in der Motorworld München auf Hochtouren. Starke Mieter wie das Alpine Center München oder die Dörr Group mit McLaren haben ihre Flächen in der denkmalgeschützten Lokhalle bereits fertiggestellt. Wie in den vergangenen vier Ausgaben stellen wir auch in dieser Ausgabe weitere Mieter der automobilen Erlebniswelt vor.

The final expansion work is currently in full swing at Motorworld München. Strong tenants such as the Alpine Center München or the Dörr Group with McLaren have already finished setting up their premises in the listed locomotive hall. Following on from the past four issues, here we present some more tenants of the automotive experience world.





**Elvis BMW 507 is back. THE STUDIO by BMW
@ Motorworld München**

Große Marken ziehen in die Motorworld München ein. Eine davon ist BMW. Die Automarke wird zukünftig im THE STUDIO by BMW auf ganz besondere Weise erlebbar: demnächst können Besucher hier BMW-Ikonen aus der Nähe bestaunen, zum Beispiel den BMW M1, den BMW M4 GT4 sowie einen extravaganten BMW M8.

Das Herzstück wird 2021 jedoch Elvis' BMW 507. Nachdem ihn Elvis Presley, der King of Rock 'n' Roll, für ein Jahr während seines Militärdienstes in Deutschland gefahren hatte, galt der Sportwagen jahrzehntelang als verschollen. Dann gelang der Sensationsfund in einer Scheune in Kalifornien. Zurück in München wurde der Roadster von der BMW Group Classic liebevoll restauriert, trägt heute wieder seine originale Farbe – eine Stilikone, die jedem Betrachter den Atem raubt.

Damit aber nicht genug: Auf der interaktiven Bühne können Besucher zeigen, welches Gesangstalent in ihnen schlummert, das Mikro ist „on“. Wie wäre es mit „Love Me Tender“ oder „Jailhouse Rock“? Möglich sind auch Selfies direkt aus THE STUDIO by BMW – mit ein paar tollen Gags und Gadgets.

**Elvis's BMW 507 is back. THE STUDIO by BMW
@ Motorworld München**

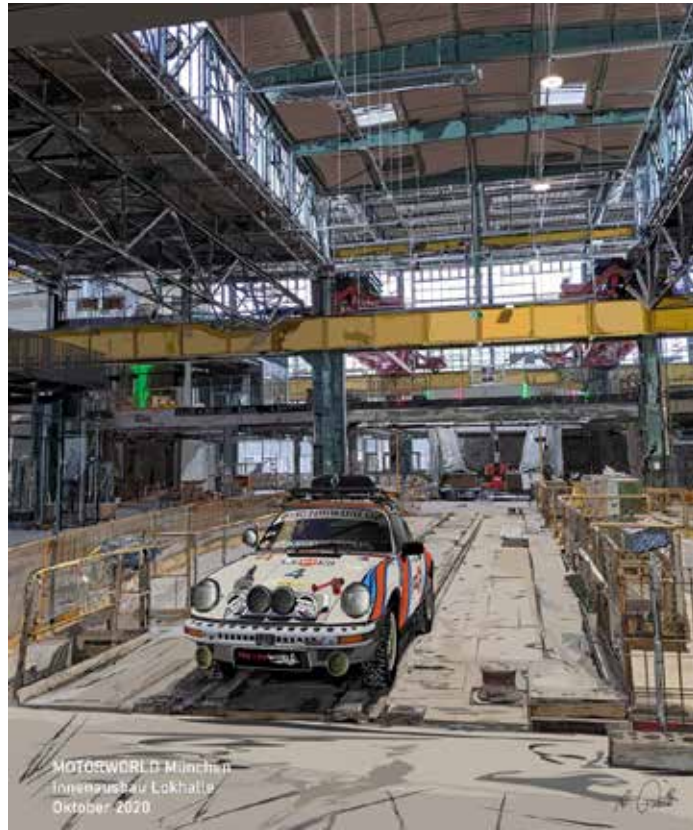
Major brands are moving into Motorworld München. One of them is BMW. The car brand can in future be experienced in a very special way at THE STUDIO by BMW, where visitors will soon be able to marvel at iconic BMWs close up, among them the BMW M1, the BMW M4 GT4, together with an extravagant BMW M8.

The centrepiece in 2021, however, will be Elvis Presley's BMW 507. Having been driven for a year by the king of rock ,n' roll during his military service in Germany, for decades the sports car was thought to have been lost. Then came the sensational find in a barn in California. Back in Munich, the roadster was lovingly restored by BMW Group Classic and now sports its original colour scheme again – a style icon that will take every beholder's breath away.

But that's not all. On the interactive stage, visitors can unleash their slumbering singing talent behind the microphone. How about „Love Me Tender“ or „Jailhouse Rock“? Selfies can also be taken directly from THE STUDIO by BMW – together with some great gags and gadgets.

FOTOS: BMW AG / K. MacKenneth





AutosFineArt

Die schönsten Old- und Youngtimer – der Designer Andreas Ritter bringt sie als extravagante Motive auf Metallbilder, Poster und vieles mehr. Bereits seit über zehn Jahren vereint er mit AutosFineArt Kunst und Automobil – insofern ist seine Galerie in der Motorworld München nicht nur ein Wohlfühlort, sondern auch ein Treffpunkt für Kunstinteressierte, Oldtimerliebhaber und alle anderen Freunde der Mobilität. Die Galerie lädt diese zu einer nostalgischen Entdeckungsreise ein. Die spannenden PS-Motive im besonderen AutosFineArt-Stil finden sich zudem auf Shirts, Hoodies und Geldbörsen. Echte Must-Haves für Automobilfans.

AutosFineArt

Designer Andreas Ritter brings the most beautiful classic cars and classics-to-be as extravagant motifs onto metal pictures, posters, and many other surfaces. He has been combining art and automobiles with AutosFineArt for more than ten years now. His gallery at Motorworld München is not only a feel-good location, but also a meeting place for art lovers, classic car enthusiasts and all other friends of mobility.

The gallery invites visitors to embark on a nostalgic journey of discovery. The fascinating high-powered motifs in the inimitable AutosFineArt style can also be found on shirts, hoodies and purses. True must-haves for automobile fans.

www.autosfineart.ecwid.com



Alte Tanke

Historische Deko Tankstellen der 30er, 50er, 60er und 70er Jahre – das ist das Metier von Arthur H. Piskernik. Er baut historische Deko-Tankstellen, komplett mit allen zeitgenössischen Accessoires. Für den Innen- und Außenbereich. Dank seines modularen Systems sind viele verschiedene Tankhaus-Größen möglich. Einzelne Zapfsäulen, Ölkabinette und vieles mehr sind ebenfalls erhältlich. Die Alte Tanke ist in Kürze nun auch in der Motorworld München präsent.

Alte Tanke

Historical decorative petrol stations from the 1930s through to the 1970s – that's the speciality of Arthur H. Piskernik. He builds historical decorative petrol stations complete with all contemporary accessories. For indoor and outdoor use. Thanks to its modular system, the petrol station building can be made in many different sizes. Individual petrol pumps, oil cabinets and many other accessories are also available. The Alte Tanke will soon be present at Motorworld München as well.

www.alte-tanke.com



SONDERAKTION

MOTORWORLD
MEMBERCARD



Die MOTORWORLD-Membercard ist das exklusive Highlight für Fans! Sie verbindet Automobil-Enthusiasten und Freunde der MOTORWORLD. Außerdem ist sie Ihre Eintrittskarte zu zahlreichen exklusiven Vorteilen, wie unter anderem: **10 % Nachlass in Restaurants, Hotels und Shops, Clubtreffen, Messe-Eintritte, Welcome-Package und vieles mehr!**

Bestellen Sie gleich jetzt und erhalten Sie 6 Monate geschenkt. Sie zahlen nur 99,- Euro und Ihre Karte gilt statt für die nächsten 12 Monate für 1 1/2 Jahre!

Sie nutzen nicht nur unzählige Vorteile bei ausgesuchten Partnern der MOTORWORLD, sondern tun auch noch Gutes dabei! **Wir werden 5,- Euro Ihres Jahresbeitrags an die Laureus Sport for Good Foundation spenden.**

**JETZT BESTELLEN,
6 MONATE
GRATIS NUTZEN!**

€ 99,00

limitiert bis 28.02.2021



Hutkönig

Der Hutkönig kommt in die Motorworld München und bringt seine exklusiven Kopfbedeckungen in die bayerische Landeshauptstadt. Zu den berühmtesten Werken des Hutmakers Andreas Nuslan, dem weltweit einzigen Hutmacher- und Modistenmeister, gehört wohl Johnny Depps Zylinder aus dem Kinofilm „Alice im Wunderland“. Doch Walt Disney ist nur ein großer Name in der Kundenkartei des Hutkönigs. Auch Königs- und Fürstenhäuser, Präsidenten mit ihren Gattinnen, Adlige aus ganz Europa und sogar der Papst vertrauen auf die Qualität des Hutmakers. Doch nicht nur prominente Persönlichkeiten, auch Normalsterbliche werden im Hause Nuslan fündig.

Im Store der Motorworld München werden ausgewählte Hüte, Mützen & Caps präsentiert. Ob einen lässigen Panama oder die Schieberkappe für die brutzelnde Sonne beim Fahren im Cabrio – im „Hutkönigreich“ gibt es die passende Kopfbedeckung für die nächste Ausfahrt.

Hutkönig

The Hutkönig, or Hat King, is coming to Motorworld München and will be bringing his exclusive headgear to the Bavarian capital. One of the most famous works by hatter Andreas Nuslan, the world's only master hat-maker and milliner, is probably Johnny Depp's top hat from the film „Alice in Wonderland“. But Walt Disney is just one of the well-known names in the Hat King's customer register. Royal houses, presidents with their wives, aristocrats from all over Europe, and even the Pope trust in the milliner's quality. Not only prominent personalities, but also ordinary people find their way to Nuslan as well.

Selected hats & caps are on display in the store at Motorworld München. Be it a casual Panama or a flat cap against the sizzling sun when driving a convertible – the „Hutkönigreich“ has the matching headgear for the next road trip.

www.hutkoenig.de

<https://membercard.motorworld.de>

MOTORWORLD
BULLETIN

MATRA DJET VS

Das 1962 entwickelte Djet Konzept ist auf den Entwickler René Bonnet zurückzuführen. Matra sponsorte das Projekt des ersten serienmäßig hergestellten Sportwagens, betrieben mit einem Mittelmotor.

Im Zuge der Entwicklung nach dem Krieg, sich auf Kleinwagen zu konzentrieren, schloss sich René Bonnet in den Anfängen der 50er Jahre mit Charles Deutsch zusammen, um eine kleine Firma zu gründen, die sich darauf spezialisierte, leichte Sportwagen auf einer Panhard-Basis aufzubauen.

Developed in 1962, the Djet concept can be attributed to developer René Bonnet. Matra sponsored the project of the first mass-produced sports car, powered by a mid-engine.

As part of the post-war move to focus on small cars, René Bonnet teamed up with Charles Deutsch in the early 1950s to form a small company that specialized in building lightweight sports cars on a Panhard base.



Klicken Sie das
Symbol, um das
Video zu sehen.

Tap the symbol to
see the video



Im Mittelpunkt stand die Entwicklung aerodynamischer und gewichtsarmer Renn- und Sportwagen. Aufgrund des auslaufenden Vertrages mit Panhard entstand in den Anfängen der 60er Jahre eine wirtschaftliche Krise in der gemeinsamen Firma Deutsch & Bonnet und Charles Deutsch stieg 1962 aus.

Da Deutsch zu Panhard wechselte, musste sich Bonnet einen neuen Basislieferanten suchen, um sein Unternehmen weiter zu führen. Nach Verhandlungen mit Renault war dieser Partner gefunden und Bonnet gründete die Firma Automobiles René Bonnet & Cie. So lieferte Renault Motoren für die neuen Modelle Missile und Le Mans. Die Rahmenkonstruktion und das Prinzip des Vorderradantriebes wie bei den Panhard-Modellen wurde beibehalten.

The focus was on developing aerodynamic and low-weight racing and sports cars. Due to the expiring contract with Panhard, an economic crisis arose in the joint Deutsch & Bonnet company in the early 1960s, and Charles Deutsch dropped out in 1962.

As Deutsch moved to Panhard, Bonnet had to look for a new basic supplier to continue his business. After negotiations with Renault, this partner was found and Bonnet founded the company Automobiles René Bonnet & Cie. Renault supplied engines for the new Missile and Le Mans models. The frame design and the principle of front wheel drive as in the Panhard models were retained.





1962 wurde in Paris auf dem Automobilsalon der Matra Bonnet Djet vorgestellt. Für Bonnet ein völlig neuartiges Konzept. Die Außenhaut war nun aus Kunststoff und wurde in einer Tochterfirma von Matra hergestellt. Die Seitenlinie des Djet erinnert sehr an die Alpine-Fahrzeuge von Renault und den Jaguar E-Type. Ein schlankes Heck und eine langgezogene Front bilden eine harmonische Einheit. Die Frontlampen sind mit Glas verkleidet. Ein Zentralrohrrahmen mit einer Konstruktion aus Vierkantrohren dient als Basis.

In der Mitte des kleinen Sportwagens sitzt der kraftvolle Mittelmotor. Bei dem hier gezeigten Model V S handelt es sich um einen leistungsstarken Renault-8- Gordini 4-Zylinder Reihen-Motor mit 94 SAE PS. So erreicht der V S eine Spitzengeschwindigkeit von ca. 190 km/h. Für die Kraftstoff Versorgung stehen zwei Solex C 40 PHH Doppelvergaser bereit.

In 1962, the Matra Bonnet Djet was presented at the Paris Motor Show. This was a completely new concept for Bonnet. The outer skin was now made of plastic and was manufactured by a Matra subsidiary. The Djet's side line was very reminiscent of Renault's Alpine cars and the Jaguar E-Type. A slim rear and an elongated front form a harmonious unit. The front lights are clad in glass.

A central tubular frame with a construction of square tubes serves as the base.

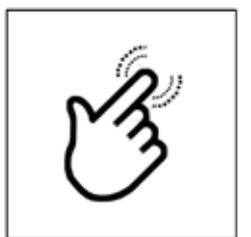
In the center of the small sports car sits the powerful mid-engine. The Model V S shown here is a powerful Renault 8- Gordini 4 cylinder in-line engine with 94 SAE horsepower. Thus the V S reaches a top speed of approx. 190 km/h. Two Solex C 40 PHH twin carburetors are provided for the fuel supply.



Der Motor ist durch die große Heckklappe zugänglich und sitzt direkt hinter den Sitzen der Fahrgastzelle. Bei steilen Bergfahrten kann es im Innenraum sehr warm werden. Der Antrieb erfolgt über ein synchronisiertes Viergang-Getriebe. An Vorder- und Hinterachse sind die Räder einzeln an Dreieckslenkern mit je zwei Schraubenfedern und zwei Stoßdämpfern aufgehängt. Lockheed- Scheibenbremsen sorgen für einen sportlichen Stillstand.

The engine is accessible through the large tailgate and sits directly behind the passenger seats. During steep hill climbs, the interior can get very warm. Drive is via a synchronized four-speed transmission. At the front and rear axles, the wheels are individually suspended on wishbones, each with two coil springs and two shock absorbers. Lockheed disc brakes provide sporty braking power.

**Lesen Sie mehr | Read more
on Luxury-Cars.TV**



18. - 20. JUNI 2021

MESSE FRIEDRICHSHAFEN



WWW.MOTORWORLD-CLASSICS-BODENSEE.DE

QUARTETT-TRUMPFF

präsentiert
von



BENTLEY SILVER CLOUD 1

In den dreißiger Jahren übernahm Rolls-Royce das Patronat für Bentley. Auch äußerlich zeigte sich das enge Verhältnis der beiden Marken, denn der Bentley S1 unterschied sich nur unwesentlich vom Rolls-Royce Silver Cloud 1. Vorgestellt wurde der Bentley S-Type, später als S1 geläufig, 1955 auf der Earls Court Motor Show in London. Er löste den kleineren R-Type ab, der mit dem Design und der Technik aus den 1940er Jahren so langsam aus der Mode kam. Angetrieben wird der S1 durch einen Sechszylinder-Reihenmotor mit 4887 ccm von Rolls-Royce. Eine Weiterentwicklung des Motors aus der R-Type Serie. Typisch für diesen Motor ist die Anordnung der Ventile. Das Einlassventil hängt im Zylinderkopf und die Auslassventile sind im Motorblock stehend angeordnet. Da die Karosserie des S1 auf einen festen Rahmen aufgesetzt war, bot sich die Möglichkeit, maßgeschneiderte Karosserien anfertigen zu lassen. Bereits sechs Monaten nach Erstauslieferung des S1 Modells kam eine leistungsstärkere Variante, der Bentley S1 Continental auf den Markt. Allerdings ohne Karosserie. Diese ließ man sich standesgemäß bei einem Karossier eigener Wahl anfertigen.

Motor	6-Zylinder-Reihen-Motor
Leistung	150 PS / 110,3 KW
Vmax	171 km/h
0-100 km/h	12 Sek
ccm	4.887 ccm
kg / Leergewicht	1.950 kg
Auktionspreise aktuell (je nach Historie & Zustand)	€ 25.000 - € 50.000
Baujahr	1955- 1959

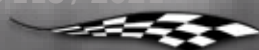
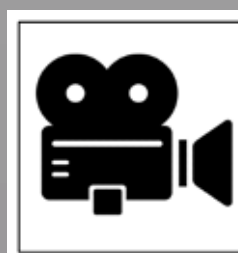
NACHRUF BRUCE MEYERS

Ein kleiner Strandwagen prägte eine ganze Surfer-Generation in den 60er und 70er Jahren. Der später Beach Buggy genannte Manx wurde von Bruce Meyers erfunden. Allerdings betonte Bruce Meyers immer wieder, er habe lediglich das Spritzguss-Verfahren für die leichten Karosserien erfunden - wodurch die leichten Buggies erst gebaut werden konnten. Am Freitag, den 19. Februar, verstarb die Legende der Automobilgeschichte im Alter von 94 Jahren in Folge einer Blutkrebserkrankung.

A small beach buggy shaped an entire surfing generation in the 60s and 70s. Later called the Beach Buggy, the Manx was invented by Bruce Meyers. However, Bruce Meyers emphasized again and again that he had only invented the injection molding process for the light bodies so that the light buggies could be built. On Friday, February 19, the legend of automotive history passed away at the age of 94 as a result of blood cancer.

Klicken Sie das
Symbol, um das
Video zu sehen.

**Tap the symbol to
see the video**



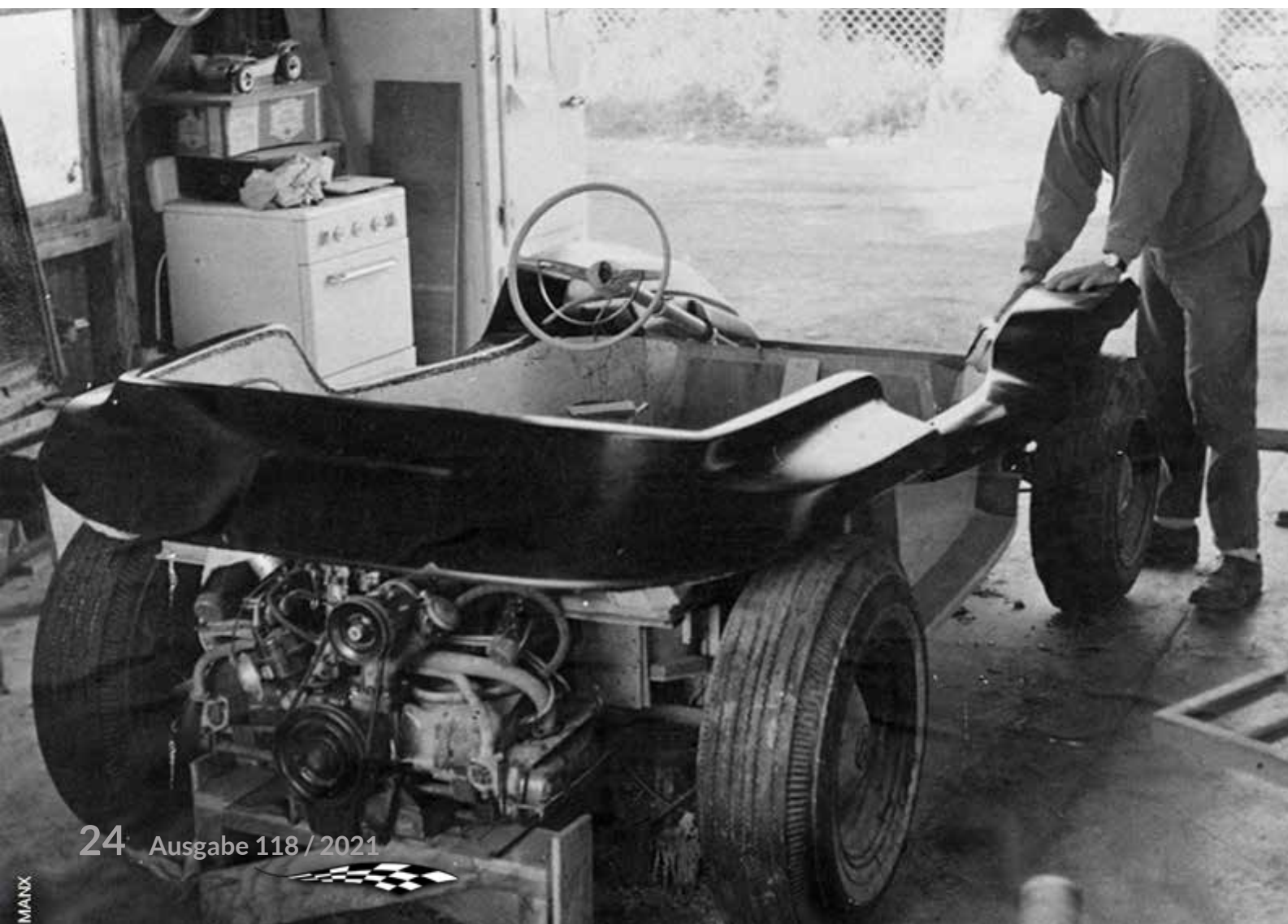


Die Geschichte von Bruce Meyers Manx begann 1964, mit dem Bau des Old Red (Alter Roter), dem ersten jemals gebauten Beach-Buggy aus Fiberglas. In einer kleinen Garage in Newport Beach, Kalifornien, baute Bruce Meyers eine eher wannenartige Kunststoff-Karosserie, die er auf dem stark modifizierten Chassis eines VW Käfers aufsetzte. Seine Erklärung für diese einfache Bauweise war kurz und prägnant. „Wer schnell fährt, will die Straße direkt vor sich sehen und nicht über eine lange Front hinwegsehen und eine Frau, die durch eine große Pfütze läuft, hebt in jedem Fall ihr Kleid an“. Der Fahrer sitzt durch diese Konstruktion in der Karosserie weit vorne und die Seitenlinie liegt weit oben. Motor und Getriebe wurden am Heck der Wanne befestigt und die Vorderachse an der Front der Wanne.

Bruce Meyers hatte ein bewegtes Leben. Er galt im zweiten Weltkrieg als Kriegsheld. Als US-Marine diente er auf einem Kriegsschiff. Als dieses Schiff vor Okinawa durch zwei Kamikaze-Jäger zum Sinken gebracht wurde, gab er einem Kameraden seine Rettungsweste, griff einen schwer verletzten Kameraden und schwamm mit ihm zwei Stunden lang durch einen brennenden Ölteppich. Diese Geschichte klingt wie aus einem Hollywood-Film. Doch sein ganzes Leben war ebenso. Nach dem Krieg wurde Bruce Meyers zu einem Surfer-Helden auf einem der hohlen Holzsurfbretter. Gearbeitet hatte er als Seemann. Er begann Schiffe aus Spritz-Kunststoff herzustellen und baute zugleich auch die ersten Glasfaser-Surfbretter.

The story of Bruce Meyer's Manx began in 1964, with the construction of the Old Red, the first fiberglass beach buggy ever built. In a small garage in Newport Beach, California, Bruce Meyers built a rather tub-like plastic body that he mounted on a heavily modified chassis from a VW Beetle. His explanation for this simple design was short and to the point. „People who drive fast want to see the road directly in front of them, not look across a long front end, and a woman walking through a large puddle will lift her dress in any case.“ This resulted in the driver sitting very far forward in the body and the side line being very high up. The engine and transmission were attached to the rear of the hull and the front axle to the front of the hull.

Bruce Meyers had an eventful life. He was considered a war hero during World War II. As a U.S. Marine, he served on a warship. When that ship was sunk off Okinawa by two kamikaze fighters, he gave his life jacket to a comrade, grabbed a badly injured comrade and swam with him for two hours through a burning oil slick. This story sounds like something out of a Hollywood movie. But his whole life sounds like it. After the war, Bruce Meyers became a surfing hero on one of those hollow wooden surfboards. He had worked as a sailor. He began to manufacture ships from spray plastic and at the same time built the first fiberglass surfboards.





Raum für mobile Leidenschaft

ZU VERMIETEN: Gewerbe-/Büroflächen

Büroflächen | Denkmal

335 m² im OG

Bezugsfertig ab sofort

Showroom | Werkstattflächen

von 265 bis 1.500 m²

Neubau bezugsfertig ab September 2021

- Umfeld mit hoher Mobilitätsaffinität
- Eingebettet in Hotel-, Gastro- und Eventkonzept
- Verkehrsgünstige Lage neben BMW Motorradwerk



Daniel Rest
Fon + 49 7356 933508
rest@motorworld.de

Casandra Vollmer
Fon + 49 7356 933582
vollmer@motorworld.de



In seiner Freizeit war er leidenschaftlicher Offroad-Rennfahrer und er wollte bei dem berühmten Baja-Rennen an der Küste Mexikos teilnehmen. Das Fahrzeug für dieses Rennen sollte schnell und günstig sein. Auf einem Holzmodell hatte Bruce Meyers eine erste Wanne für seinen Manx aus Spritzkunststoff gebaut. Dabei hatte er nur an den leichten Aufbau des Offroad-Rennwagens gedacht, keineswegs aber daran, dass er damit den kultigen Dünen-Buggy erschaffen würde. Er baute für sich und seine Freunde zwölf Exemplare dieses leichten Baja-Rennwagens. Während der Rennpausen sollten die Spaßmobile die Piloten mit ihren Surfbrettern auf kürzestem Weg zum Wasser bringen. Am Anfang fuhr Bruce Meyers immer mit etwa vier Litern Epoxyid-Harz und ein paar Metern Glasfaserstoff im Auto, da er seiner Konstruktion noch nicht ganz traute. Doch die noch überlebenden und originalen „Red Old“ Manx, hatten bis heute keine Schäden oder Reparaturen an der Kunststoffkarosserie. Die „Wannen“ hielten perfekt. Selbst unter den harten Strapazen des Baja-Rennens.

In his spare time he was a passionate off-road racer and he wanted to participate in the famous Baja race on the coast of Mexico. The vehicle for this race had to be fast and inexpensive. On a wooden model, Bruce Meyers had built an initial hull for his Manx out of injection molded plastic. He had only thought about the light body of the off-road racing car, but not at all about the fact that he had created the most iconic dune buggy with it. He built twelve copies of this lightweight Baja race car for himself and his friends. During race breaks, the funmobiles were supposed to take the pilots and their surfboards to the water in the shortest way possible. In the beginning, Bruce Meyers raced with about four liters of epoxy resin and a few yards of fiberglass in the car, because he didn't quite trust his design yet. But the surviving and original „Red Old“ Manx that survives today had no damage or repairs to the plastic body to date. The „tubs“ held up perfectly. Even under the rigors of the Baja race.

Lesen Sie mehr | Read more
on **Luxury-Cars.TV**





ALLES außer gewöhnlich

Bentley Stuttgart ist seit 2010 offizieller Vertragspartner für Bentley Neu- & Gebrauchtwagen und einer der größten Bentley Händler in Europa. Das familiengeführte Autohaus Gohm hat seit 1988 langjährige Erfahrung mit der Marke Bentley und gibt als kompetenter und persönlicher Partner die Leidenschaft weiter, mit welcher jeder Bentley in der Manufaktur in Crewe, England mit Liebe zum Detail von Hand gefertigt wird.



Um die Fahrzeuge der britischen Luxusmarke in Zukunft noch besser präsentieren zu können, wurde der Bentley Showroom in der Motorworld Region Stuttgart im Jahr 2020 umfangreich modernisiert und um über 110 Quadratmeter auf nun knapp 450 Quadratmeter vergrößert. „Die Maßnahmen sind eine große finanzielle Investition in die Zukunft“, betont Inhaber Thorsten Gohm.

EVERYTHING but ordinary

Since 2010 Bentley Stuttgart has been the official contract partner for Bentley new and used vehicles and is one of the largest Bentley dealers in Europe. The family-run Autohaus Gohm has many years of experience with the Bentley brand since 1988 and, as a competent and personal partner, passes on the passion and attention to detail with which every Bentley is handcrafted in the factory in Crewe, England.



Bentley stands for superior luxury, dynamic performance, attention to detail, exquisite materials, precise craftsmanship and absolute individuality. There are almost no limits to the personalization of the interior and exterior of the cars. In the Bentley factory in Crewe, UK, the Mulliner special department fulfills even the most exclusive and unusual customer requests. In the Continental GT and GT Convertible, Flying Spur or Bentayga there is hardly anything that the customer cannot have implemented according to his wishes - from the car color to match the nail polish, to the family crest embroidered on the headrest, to completely custom-made specifications. „Anyone who treats themselves to a car from the luxury segment does not want an off-the-shelf vehicle“, says Christian Wild, Brand Manager for the Bentley brand.

In 2019 Bentley Motors celebrated its 100th anniversary and even in 2020, a year full of challenges - despite a worldwide lockdown and production stop - Bentley achieved an absolute record turnover since the beginning of the company's history. Bentley has big plans for the future too. With the "Beyond 100" strategy, Bentley presents the company's plans to become a global leader in sustainable luxury mobility. At the beginning of the second century of its corporate history, Bentley intends to become a fully carbon neutral organization. "Bentley has defined luxury grand touring since 1919. Being a pioneer in terms of progress is in our genes - even the first Bentley Boys were pioneers and leaders," says Adrian Hallmark, Chairman and Chief Executive of BentleyMotors. "Within a decade, Bentley will now evolve from a 100-year-old luxury vehicle manufacturer develop into a new, sustainable, holistic ethical model for luxury."

In order to present the vehicles of the British luxury brand even better in the future, the Bentley showroom in the 'Motorworld Region Stuttgart' was extensively modernized in 2020 and enlarged by over 110 square meters to just under 450 square meters. „The measures are a major financial investment in the future“, emphasizes owner Thorsten Gohm.

BENTLEY STUTTGART

Gohm Sportwagen GmbH
Graf-Zeppelin-Platz 1 • 71034 Böblingen
Telefon: +49 7031 2055-516
stuttgart.bentleymotors.com

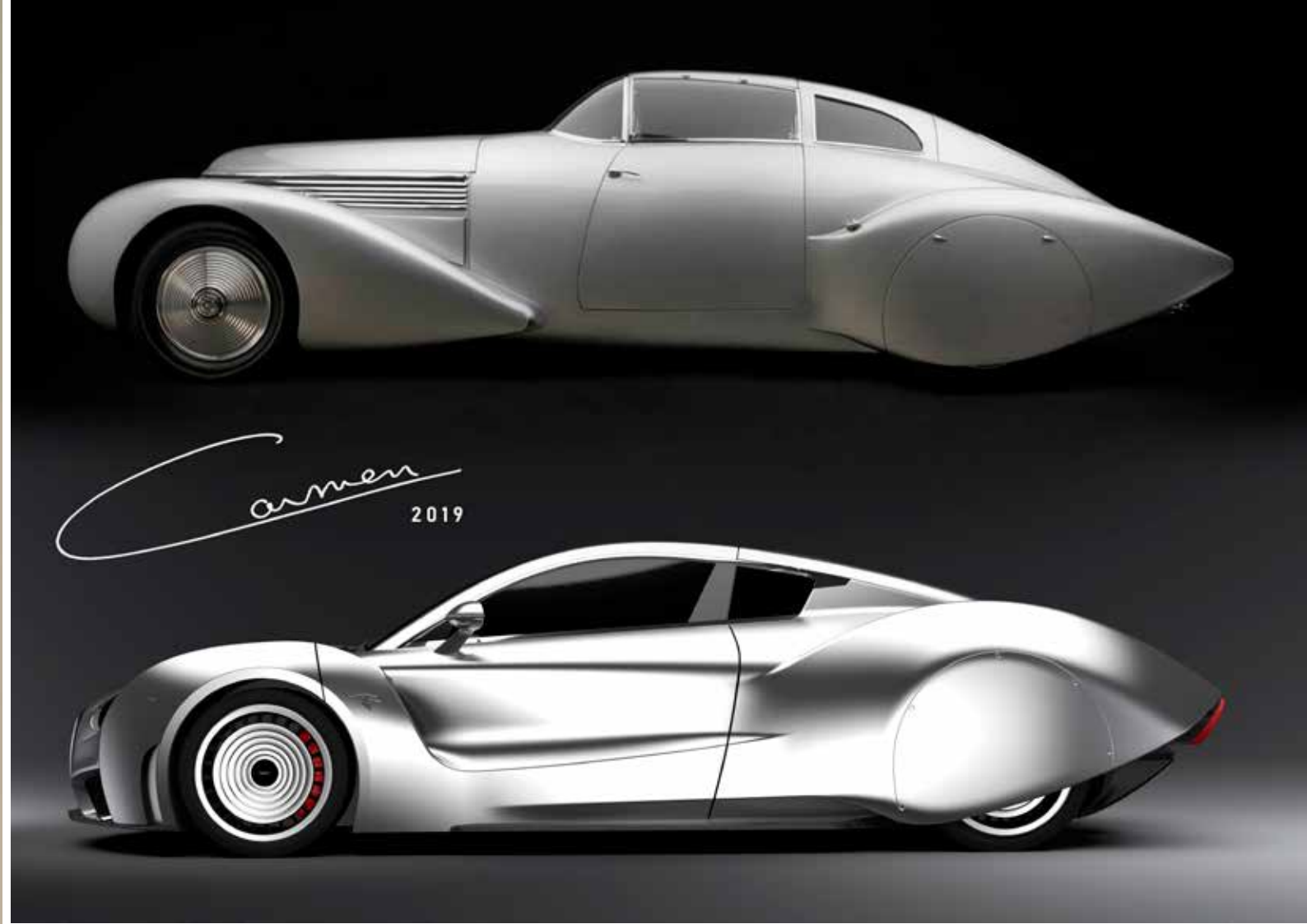
Verbrauchs- und Emissionswerte (NEFZ Fahrzyklus): New Flying Spur V8 - Kraftstoffverbrauch in l/100 km: Kombiniert 11,6; CO₂-Ausstoß (kombiniert) 270 g/km, Continental GT Convertible W12 - Kraftstoffverbrauch in l/100 km: Kombiniert 12,4; CO₂-Ausstoß (kombiniert) 284 g/km, Bentayga V8 - Kraftstoffverbrauch in l/100 km: Kombiniert 11,6; CO₂-Ausstoß (kombiniert) 265 g/km, Mulsanne - Kraftstoffverbrauch in l/100 km: Kombiniert 15,9; CO₂-Ausstoß (kombiniert) 350 g/km

HISPANO SUIZA FROM LEGEND TO REALITY

Die Renaissance der Marke Hispano Suiza startete im März 2019: Auf dem Genfer Autosalon wurde „Carmen“ vorgestellt. Das Luxus-Hypercar, das das „Hyperlux“-Segment definiert, wurde zu einer der Attraktionen der Schweizer Messe. Carmen teilt die DNA, die Hispano Suiza zu einer Legende machte.

The Hispano Suiza brand renaissance dates back to March 2019 when it unveiled the Carmen at the Geneva Motor Show. The luxury hypercar, which defines the “hyperlux” segment, instantly became one of the most coveted attractions of the Swiss exhibition. The Carmen shares the same DNA that turned Hispano Suiza into a legend.





Hispano Suiza wurde am 14. Juni 1904 von Damián Mateu gegründet, mit Unterstützung des Ingenieurs Marc Birkigt, einem Schweizer, der nach Spanien gekommen war, um die Automobilindustrie zu revolutionieren, und der an den beiden Vorgängern von Hispano Suiza gearbeitet hatte: La Cuadra und J. Castro. Seit Anfang des Jahrhunderts hatte Birkigt an der Entwicklung von 10- und 14-PS-Fahrzeugen gearbeitet, die den Grundstein des Unternehmens bildeten und Ende desselben Jahres ausgeliefert wurden.

Wenige Monate später, im Jahr 1905, produzierte Hispano Suiza sein erstes Fahrzeug, den gepanzerten Typ System Birkigt, der mit einem Vierzylindermotor ausgestattet war und 20 CV Leistung lieferte, bei einer Höchstgeschwindigkeit von 87 km/h. Ein Jahr später folgte das erste in Spanien gebaute Auto mit einem Sechszylindermotor, ein Modell mit 75 PS Leistung, das die Strecke Perpignan-Paris in 22 Stunden bewältigte. Eine Leistung, die in den Medien große Beachtung fand.

Hispano Suiza was founded on June 14, 1904 by Damián Mateu, with the support of engineer Marc Birkigt, a Swiss who had come to Spain to revolutionise the automobile industry, and who had worked on the two predecessors of Hispano Suiza: La Cuadra and J. Castro. Since the beginning of the century, Birkigt had worked on the development of 10 and 14 hp vehicles, which formed the foundations of the company and were delivered at the end of the same year.

A few months later, in 1905, Hispano Suiza produced its first vehicle, the armored type Birkigt system, which was equipped with a four-cylinder engine and delivered 20 CV of power, with a top speed of 87 km/h. It was followed, a year later, by what would be the first car with a six-cylinder engine built in Spain, a model delivering 75 HP of power that came to complete the Perpignan-Paris route in 22 hours, a feat that received a great deal of media attention.



Hispano Suiza begann zu wachsen, errichtete eine Fabrik in Frankreich und verkaufte die Herstellungslizenz an andere Produzenten in Großbritannien, Italien und der ehemaligen Tschechoslowakei, was zur weltweiten Expansion beitrug. Nach und nach begann das Unternehmen, mit den großen Herstellern der Zeit zu konkurrieren und wurde zum Synonym für Luxus und High Society.

Die Autos erregten die Aufmerksamkeit von König Alfons XIII, einem Autoliebhaber. Der Monarch verhalf Hispano Suiza zu bemerkenswerter nationaler und internationaler Sichtbarkeit und spielte eine wichtige Rolle innerhalb der Marke. So sehr, dass ein Auto nach ihm benannt wurde: der T45, oder „Alfonso XIII“.

Hispano Suiza began to grow, set up a factory in France and sold the manufacturing license to other manufacturers in the United Kingdom, Italy and the former Czechoslovakia, which contributed to its expansion throughout the world. Little by little it began to rival the great manufacturers of the time and became synonymous with luxury and high society.

Its cars caught the attention of King Alfonso XIII, a car enthusiast. The monarch gave notable national and international visibility to Hispano Suiza, and came to play an important role within the brand. So much so that a car was named after him, the T45, or „Alfonso XIII“.

Hispano Suiza wird ein Teil des Modellangebotes im neuen Showroom der MOHR GROUP in der Motorworld München. Auf einer Fläche von 1.600 Quadratmetern präsentiert die MOHR GROUP unter der Leitung der Gebrüder Luis und Lorenz Mohr eine beeindruckende Auswahl an Luxusfahrzeugen, Hypercars und Oldtimern.

Hispano Suiza will be part of the range of models in the new MOHR GROUP showroom in Motorworld Munich. On an area of 1,600 square meters, the MOHR GROUP, headed by the brothers Luis and Lorenz Mohr, presents an impressive selection of luxury vehicles, hypercars and vintage cars.

MOTORWORLD
M Ü N C H E N

**Lesen Sie mehr | Read more
on Luxury-Cars.TV**



CARS THAT MATTER

LANCIA B52 PF200

Da Lancias immer als technisch fortschrittlich und zuverlässig galten, waren die Modelle in den 50er und 60er Jahren sehr begehrte Basismodelle für ausgesuchte Sonderaufbauten. Kunden kauften das Chassis mit Motor und Getriebe und ließen die Karosserie bei dem Karossier ihrer Wahl aufbauen. Nur 52 Lancia B52 Modelle wurden produziert und alle Fahrzeuge trugen maßgeschneiderte und limitierte Karosserien.

Because Lancias were always considered technically advanced and reliable, the models were highly sought-after base models for select custom bodies in the 1950s and 1960s. Customers bought the chassis with engine and transmission and had the body built by the coachbuilder of their choice. Only fifty-two Lancia B52 models were produced and all cars wore custom and limited edition bodies.

FOTOS: Kay MacKenneth





So auch der hier gezeigte Lancia B52 PF200, der mit einer ganz besonderen Pininfarina-Karosserie ausgestattet ist. Eigentlich war Pininfarina für seine ganz klare und reduzierte Linieneinführung bekannt, aber der Lancia 52 PF200 wurde von der Sensation inspiriert, dass Anfang der 50er Jahre ein Flugzeug die Schallmauer durchbrach und das sogenannte „Jet Age“ einleitete. Vor allem in den USA war jegliches Design plötzlich von der Luft- und Raumfahrt inspiriert. Die große ovale Kühleröffnung an der Front des Cabriolets mit der breiten verchromten LUNETTE ähnelt dem großen Lufteinlass für die Düsen des herausragenden US-Kampffliegers F-86 Sabre. Die kleinen Kotflügelschwerter an den Kotflügelenden und die querliegende Hutze auf der Motorhaube deuten auf das Design eines Kampffjets hin.

This is also the case with the Lancia B52 PF200 shown here, which is equipped with a very special Pininfarina body. Pininfarina was actually known for its very clear and reduced lines, but the Lancia 52 PF200 was inspired by the sensation of an airplane breaking the sound barrier in the early 1950s and ushering in the so-called „Jet Age“. Especially in the U.S., all design was suddenly inspired by aerospace. The large oval radiator opening at the front of the convertible with its wide chrome bezel resembles the large air intake for the jets of the outstanding U.S. F-86 Sabre fighter plane. The small fender swords at the ends of the fenders and the transverse cowl on the hood hint at the design of a fighter jet.

Insgesamt wurden bei Pininfarina von dem Lancia PF200 nur drei Cabriolets und drei oder vier Coupés gebaut. Die genaue Zahl ist nicht verlässlich überliefert.

Die von der Luftfahrt inspirierten Modelle und auch alle weiteren B52-Fahrzeuge waren auch technisch betrachtet wegweisend. Vom Rennsport inspiriert, besitzen sie alle einen Zweiliter-V6-Motor mit Doppelnockenwelle und Doppelvergaser. Die Räder sind sowohl vorne als auch hinten unabhängig aufgehängt. Zum Stillstand brachten den Sportwagen ausgereifte Innenbordtrommelbremsen.

Lancia wollte auf dem Turiner Automobilsalon diese technischen Attribute ganz besonders hervorheben und stellte daher eines der Pininfarina Lancia B52 PF200 Fahrzeuge auf den Stand.

In all, Pininfarina built only three convertibles and three or four coupes of the Lancia PF200. The exact number has not been reliably handed down.

The aviation-inspired models, as well as all other B52 cars, also have a technical edge. Inspired by racing, they all have a two-liter V6 engine with double camshaft and double carburetor. The wheels are independently suspended both front and rear. To stop the sports car brought sophisticated inboard drum brakes.

Lancia wanted to emphasize these technical attributes at the Turin Motor Show quite particularly and therefore put one of the Pininfarina Lancia B52 PF200 cars on the stand.





DER MYTHOS FERRARI

Bei Ferrari gibt es einen wesentlichen Grundsatz: Die Marke steht niemals still!
„Es ist eine Geschichte der kontinuierlichen Weiterentwicklung“, bestätigt Emanuele Carando, Leiter des Produktmarketing im Hause Ferrari.

„Wir hören nie auf, Fortschritte zu machen. Wir streben immer nach Spitzenleistungen.“

garantieren. Dieser ständige Dialog zwischen der Kreativität der Kunden, dem technischen Können und der Forschung der Ferrari-Designer hat das Tailor Made-Programm zu einem solchen Erfolg gemacht. Das Programm ermöglicht ein bisher unerreichtes Maß an Individualität, einschließlich neuer Lösungen und innovativer Materialien, die von Branchen außerhalb der Automobilindustrie kommen.

Diese Entwicklung der Marke Ferrari erreichte 2019 mit der Einführung von nicht weniger als fünf neuen Ferrari-Modellen, die eine neue Ära der Designsprache einläuten, ihren absoluten Höhepunkt.

Letztes Jahr feierte man in der Formel 1 die 1000. Grand Prix Teilnahme. Mit fünfzehn Fahrer-Titeln und sechzehn Konstrukteurs-Titeln erlangt die Scuderia über Jahrzehnte weltweit Kultstatus - nicht zuletzt, da Ferrari als einziger Rennstall bereits am ersten Formel 1 Grand Prix teilnahm. „Was hinter dir ist, ist egal. Niemand erinnert sich daran, wer Zweiter wurde.“ – Enzo Ferrari

Im Autohaus Gohm wird diese automobile Leidenschaft und das Streben nach Perfektion fortgeführt. Mehr als 35 Jahre der über 100-jährigen Unternehmensgeschichte widmet sich das Autohaus Gohm nun bereits den Sportwagen der Marke Ferrari. 2013 folgte die spektakuläre Eröffnung des Ferrari Neubaus bei der Motorworld Region Stuttgart, der im Jahre 2020 erneut aufwändig umgebaut und der neuen Ferrari CI angepasst wurde. Begeisterung, Professionalität, Zuverlässigkeit und bedingungslose Hingabe sind Leitsätze der Unternehmenskultur. Dies zeigt sich auch in den sehr persönlichen, wertschätzenden, ja freundschaftlichen Beziehungen zu den Kunden, auf deren Bedürfnisse und Wünsche individuell eingegangen wird. Erleben Sie die faszinierende automobile Welt und spüren Sie den Mythos Ferrari und die nahezu magische Aura, die das „aufbäumende Pferd“ umgibt.

The Ferrari Myth

At Ferrari there is an essential principle: the brand never stands still! “It’s a story of continuous development,” confirms Emanuele Carando, Head of Product Marketing. “We never stop making progress. We always strive for top performance.”

Ferrari has always embodied the exclusivity of Italian craftsmanship and has set itself the mission to make dreams come true, both on the racetracks and on the roads of the world. This concept is firmly anchored in the company’s principles as ‘Ferrari DNA’ and continues to drive the team towards the realization of

excellent vehicles, successes and exceptional experiences. Ferrari sees the greatest challenge in combining the rich history with visionary, technological innovations and thus preserving traditional craftsmanship.

A great wish of the visionary Enzo Ferrari was to guarantee customers an almost infinite number of options for personalizing their cars. This constant dialogue between the creativity of the customers, the technical ability and the research of the Ferrari designers has made the Tailor Made program such a success. The program enables an unprecedented level of customization, including new solutions and innovative materials coming from industries outside the automotive industry.

This evolution of the Ferrari brand culminated in 2019 with the introduction of no fewer than five new Ferrari models heralding a new era in design language.

Last year, Ferrari celebrated the 1000th Formula 1 Grand Prix participation. With fifteen drivers’ titles and sixteen constructors’ titles, the Scuderia achieved worldwide cult status over decades - not least because Ferrari was the only racing team to take part in the first Formula 1 Grand Prix. “What is behind you doesn’t matter. Nobody remembers who was second.” – Enzo Ferrari

This passion for automobiles and the pursuit of perfection are continued at the Gohm dealership. For more than 35 years in the company’s 100-year history, ‘Autohaus Gohm’ has now dedicated itself to Ferrari sports cars. In 2013, the spectacular opening of the new Ferrari building at Motorworld Region Stuttgart followed, which was again extensively renovated in 2020 and adapted to the new Ferrari CI. Enthusiasm, professionalism, reliability and unconditional dedication are the guiding principles of the corporate culture. This is also reflected in the very personal, appreciative, even friendly relationships with customers, whose needs and wishes are individually addressed. Experience the fascinating automotive world and the Ferrari myth and feel the almost magical aura that surrounds the “prancing horse”.



OFFICIAL FERRARI DEALER

Gohm Böblingen

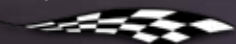
Autohaus Alfred Gohm GmbH
Graf-Zeppelin-Platz 4
71034 Böblingen
Telefon +49 (0)7031 2055-0
www.stuttgart.ferraridealers.com

Verbrauchs- und Emissionswerte: 812 Superfast – Kraftstoffverbrauch in l/100 km: Kombiniert 14,9 ; CO₂-Ausstoß (kombiniert) 340 g/km, Omologata – Kraftstoffverbrauch in l/100 km: Kombiniert 14,9 ; CO₂-Ausstoß (kombiniert) 340g/km, F12 TDF – Kraftstoffverbrauch in l/100 km: Kombiniert 15,4 ; CO₂-Ausstoß (kombiniert) 380g/km, 488 Pista – Kraftstoffverbrauch in l/100 km: Kombiniert 11,5 ; CO₂-Ausstoß (kombiniert) 263 g/km,

AUCTION SWALLOW DORETTI

Der Swallow Doretti wurde von der Swallow Coachbuilding Company von 1954 bis 1955 produziert. Er war von Frank Rainbow entworfen worden, der sich wohl von den schönen italienischen Designs der damaligen Zeit, insbesondere dem Ferrari 166 MM Barchetta, inspirieren ließ. Der italienisch klingende Name sollte die Vermarktung dieser neuen Sportwagen in den Vereinigten Staaten unterstützen, obwohl das Fahrwerk weitgehend auf dem Triumph TR2 basierte. In der kurzen Produktionszeit des Doretti wurden nur 276 Exemplare gebaut.

The Swallow Doretti was produced by The Swallow Coachbuilding Company from 1954 to 1955. Penned by Frank Rainbow, it drew inspiration from the handsome Italian designs of the day, namely the Ferrari 166 MM Barchetta. Its Italian-sounding name was thought to assist in the marketing of these new sports cars in the United States, though the running gear was based largely on the Triumph TR2. In the Doretti's short production run, just 276 examples were built.





Laut dem Doretti Owners' Registry wurde dieses Exemplar 1954 an seinen ersten Besitzer in Torrance, einem Dorf außerhalb von Glasgow, Schottland, ausgeliefert. Später wurde es nach Ostkanada exportiert und wechselte auf seiner Reise nach Westen alle paar Jahre den Besitzer. Um 1999 wurde es von einem Sammler in Vancouver erworben. Anschließend wurde er von dem Markenspezialisten Lynn Martin von Forever Healeys in Post Falls, Idaho, von Grund auf restauriert. Dieser Doretti, der Ende 2008 vom Einlieferer erworben wurde, ist eines der attraktivsten und am häufigsten ausgestellten Exemplare des Modells im Originalzustand.

Chassis 1208 wurde erstmals auf dem Amelia Island Concours d'Elegance 2009 ausgestellt. Weitere Highlights sind ein 1. Preis in der Klasse „Rare English Marques“ beim Hilton Head Island Concours d'Elegance 2013 und eine Auszeichnung in der Klasse „Sports and GT Cars 1951-1954“ beim Amelia Island Concours 2019, sowie mehrere weitere Best-in-Class-Auszeichnungen.

According to the Doretti Owners' Registry, this 1954 example was delivered to its first owner in Torrance, a village outside Glasgow, Scotland. Later exported to Eastern Canada, it changed hands every few years on a westward journey; circa 1999, it was purchased from a collector in Vancouver. It was subsequently subject to a frame-off, nut-and-bolt restoration by marque specialist Lynn Martin of Forever Healeys in Post Falls, Idaho. Acquired hence by the consignor in late 2008, this Doretti is one of the most attractive, "as-manufactured," and regularly exhibited examples of the model.

Chassis 1208 was first shown by the consignor at the 2009 Amelia Island Concours d'Elegance. Additional exhibition highlights include a 1st Prize in the "Rare English Marques" class at the 2013 Hilton Head Island Concours d'Elegance and a "Sports and GT Cars 1951-1954" class award at Amelia Island in 2019, as well as several other best-in-class awards.





KINDER BRAUCHEN UNSERE UNTERSTÜTZUNG. MANCHE MEHR ALS ANDERE.

Laureus Sport for Good Germany wurde 2001 als erste nationale Laureus Stiftung gegründet und nutzt die Kraft des Sports mit dem Ziel, benachteiligte Kinder und Jugendliche in ihrer persönlichen Entwicklung zu unterstützen und dadurch einen positiven Einfluss auf die Gesellschaft zu nehmen. Seit 2009 gehört auch Österreich zum Aktionsbereich der Stiftung.

Bisher leisteten die deutschen und österreichischen Laureus Förderprojekte für mehr als 50.000 Kinder und Jugendliche aus sozialen Brennpunkten Hilfe, Beratung und Förderung. Laureus Sport for Good vermittelt Werte wie Teamgeist, Respekt, Disziplin und Fairplay – Werte, die den Kindern und Jugendlichen auch im Alltag, in der Schule und bei der Berufsausbildung helfen. Die Kinder und Jugendlichen mit

Behinderung oder aus sozialen Brennpunkten lernen über die Kraft des Sports, an sich zu glauben, ihre Ziele zu verfolgen, Rückschläge zu überwinden und ihr Leben selbst in die Hand zu nehmen. Ob Straßenfußball, Skateboarding, Therapeutisches Reiten, Basketball oder Boxen: Die sozialen Sportprojekte motivieren die Kinder nicht nur, ein aktives Leben zu führen, sondern sie geben ihnen langfristig Halt.

Helfen Sie mit einer Spende! Jeder Euro zählt:

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



Angetrieben von einem TR2-Reihenvierzylinder-Motor mit zwei SU-Vergasern mit Seitenzug und einem Viergang-Schaltgetriebe ist dieser Doretti vollgepackt mit begehrten und korrekten Komponenten, die ihn von seinem Triumph-Cousin unterscheiden – namentlich die Aluminiumkarosserie, das Rohrchassis, die einzigartigen Stoßstangenbolzen, die Doretti-Radkappen, die hinteren Kieselsteinabweiser und die polierten Stahlkabinenschweller. Chassis 1208 wird begleitet von einer Geschichtsakte, einem Werkzeugsatz, Concours-Auszeichnungen, zeitgenössischer Literatur und Automobilia sowie einem Fotoalbum, das die Restaurierung von 1999 dokumentiert.

Dieser 1954er Swallow Doretti wird am 22. Mai bei der RM Sotheby's Amelia Island Auktion ohne Vorbehalt angeboten.

Powered by its correct TR2 inline-four-cylinder engine featuring twin side-draft SU carburetors and paired with a four-speed manual transmission, this Doretti is replete with desirable and correct components which distinguish it from its Triumph cousin—namely the aluminum bodywork, tubular chassis, unique bumper bolts, Doretti hub caps, rear pebble deflectors, and polished steel cabin sills. Chassis 1208 is accompanied by a history file, tool kit, concours awards, period literature and automobilia, and a photo album documenting the 1999 restoration.

This 1954 Swallow Doretti will be offered without reserve at May 22th at the RM Sotheby's Amelia Island Auction.

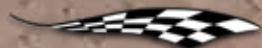
MECUM AUCTIONS

Vom 18. bis 20. März steigt im State Farm Stadium in Glendale, Arizona, die Glendale-Auktion von Mecum. Die erwarteten 1.200 Autos werden von der Sammlung von Steve Todhunter angeführt. Diese umfasst 20 Fahrzeuge, unter anderem sieben Ferraris mit geringen Kilometerständen und eine 1965 Shelby 427 Cobra FAM, die zuvor dem verstorbenen Schauspieler Paul Walker gehörte.

Mecum Auctions will host its third annual auction in Glendale, Arizona, at State Farm Stadium this March 18-20, and the anticipated 1,200-car lineup will be headlined by the awe-inspiring collection of Steve Todhunter, which comprises 20 vehicles ranging from seven pristine, low-mile Ferraris to a 1965 Shelby 427 Cobra FAM previously owned by late actor Paul Walker.



FOTOS: Mecum Auctions





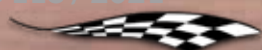
Todhunter ist das Paradebeispiel eines Autosammlers. Von den bescheidenen PS-Schergewichten der goldenen Ära der Muscle Cars über die seltensten Mopar-Maschinen bis hin zu Ferrari folgte Todhunters Vorliebe für kraftvolle und beeindruckende Automobile einer Entwicklung, die auf Qualität statt Quantität setzte. Anstatt seine Sammlerauto-Garagen ständig zu erweitern und zu vergrößern, hat Todhunter seine Bemühungen darauf gerichtet, die Messlatte in Bezug auf die Seltenheit und Begehrlichkeit der Sammlerautos anzuheben.

Diese sorgfältige und raffinierte Herangehensweise hat zu der feinen Zusammenstellung geführt, die Todhunter nun bei Mecum Glendale 2021 anbieten wird. Darunter befinden sich sieben Ferraris mit extrem geringer Laufleistung in Rosso Corsa-Rot, von einem 599 GTO aus dem Jahr 2011 mit 175 Meilen (Los S103) bis zu einem 812 Superfast aus dem Jahr 2018 mit 2.254 Meilen (Los S108). Der GTO ist einer von nur 599 produzierten und einer von nur 125 in die USA exportierten Exemplaren, aber erstaunlicherweise nicht der seltenste der Gruppe. Ebenfalls in der „Prancing Horse“-Ecke befindet sich ein 2009er F430 Scuderia Spider 16M (Lot S107) mit nur 1.866 Meilen, ein 2016er Ferrari F12tdf (Lot S105) mit nur 449 Meilen, der ursprünglich Roger Penske gehörte.

Not only is Todhunter a car collector, he is perhaps the quintessential example of such and a man with an eye for evolution. From the humble horsepower heavyweights of the golden era of muscle to the rarest of the Mopar machines and, ultimately, to Ferrari, Todhunter's preference for powerful and impressive automobiles has followed a path of development focused on quality over quantity. Instead of continuously adding to and growing his collector car stables in numbers alone, Todhunter has poured his efforts into raising the bar in regards to the rarity and desirability of the collector cars within.

That careful and refined approach has resulted in the fine assemblage Todhunter will now offer at Mecum Glendale 2021. Among the group are seven extremely low-mile Ferraris wearing Rosso Corsa red, ranging from a 175-mile 2011 599 GTO (Lot S103) to a 2,254-mile 2018 812 Superfast (Lot S108). The GTO is one of just 599 produced and one of only 125 exported to the U.S., but amazingly, not the rarest of the bunch. Also in the prancing horse corner is a one-of-499 2009 F430 Scuderia Spider 16M (Lot S107) with just 1,866 miles, a 2016 Ferrari F12tdf (Lot S105) showing just 449 miles and originally owned by Roger Penske.

**Lesen Sie mehr | Read more
on Classic-Car.TV**



1.000.000 SWAROVSKI JEWELS



Ab März glitzern eine Million Steine in der Motorworld München um die Gunst von Liebhabern des Besonderen, die einen guten Zweck unterstützen wollen.

Majestätischer als in einem Rolls-Royce Silver Cloud II kann man kaum reisen. Und doch legte ein Münchner Unternehmer noch eins, oder besser, eine Million drauf.

Im Jahre 1960 entstand der Rolls-Royce Silver Cloud II als einer von 2.417 Exemplaren. Prächtiger als in diesem Automobil für Aristokraten konnte man sich zu dieser Zeit kaum fortbewegen. Die Werbung versprach, dass bei 60 Meilen pro Stunde das lauteste Geräusch in diesem Roll-Royce vom Ticken der elektrischen Uhr kommt.

From the beginning of 2021, one million diamonds will be glistening at Motorworld München to court the favour of lovers of something special who want to support a good cause.

It is hard to imagine travelling in a more majestic fashion than in a Rolls-Royce Silver Cloud II. And yet a Munich-based entrepreneur has topped it one million-fold, so to speak.

This Rolls-Royce Silver Cloud II originates from 1960 and is one of 2,417 vehicles that were built. At that time, one could hardly get around more splendidly than in this automobile for aristocrats. The advertising slogan promised that the loudest sound in the Rolls-Royce at 60 miles per hour is the ticking of the electric clock.





Das Exemplar jedoch, das ab März im Store der MOHR GROUP – Finest Brands zum Verkauf stehen wird, begeistert nicht nur mit seinem 6,2-Liter-V8-Motor. Hier waren sechs Mitarbeiter rund drei Jahre damit beschäftigt insgesamt fast eine Million Swarovski-Steine mit einer Pinzette auf das Fahrzeug zu kleben. Als weiteres Highlight wurde auf der Heckklappe das Rolls-Royce-Logo mit 4.000 Topas-Edelsteinen abgebildet.

Das Fahrzeug ist jedoch nur auf den ersten Blick nur eine glänzende Fassade. Dieser Rolls-Royce wurde für einen guten Zweck zum glitzernden Swarovski-Mobil veredelt. Die Verkaufssumme geht, abzüglich der Kosten, an die Stiftung „Help in Motion“. Die Stiftung unterstützt vor allem mit medizinischen Mobilen die ärztliche Versorgung in Deutschland, den Philippinen und auch Sierra Leone.

Der Rolls-Royce, einzigartig und sehenswert, dreht sich im Eingangsbereich der MOHR GROUP auf einer erhöhten Drehscheibe, wie es sich für einen Star gehört. Weniger glitzernd, aber nicht weniger außergewöhnlich sind die weiteren, im Store angebotenen, Fahrzeuge der Marken ABT Sportsline, BRABUS, KEYVANY, MANHART, MAZZANTI, TECHART und viele mehr.

Auch alle weiteren Anbieter in der Lokhalle der Motorworld München bieten ein aufseherregendes Angebot im Bereich der mobilen Leidenschaft. Händler und spezialisierte Dienstleister verkaufen, restaurieren und warten hier Fahrzeuge. Die gläsernen Ausstellungs- und Werkstattflächen bieten hier den perfekten Einblick.

The model which will be on sale at the MOHR GROUP – Finest Brands store from the beginning of this year, however, does not only impress with its 6.2 litre V8 engine. Six employees spent around three years gluing almost one million Swarovski diamonds onto the vehicle with tweezers. As a further highlight, the Rolls-Royce logo was depicted on the tailgate with 4,000 topaz precious stones.

However, the vehicle is only a shiny facade at first glance. This Rolls-Royce has been transformed into a glittering Swarovski automobile for a good cause. The proceeds from the sale, minus the costs, will go to the „Help in Motion“ foundation, which supports medical care in Germany, the Philippines and Sierra Leone, in particular with mobile medical equipment.

The Rolls-Royce, unique and not to be missed, rotates on an elevated turntable in the entrance area of the MOHR GROUP as befits a star. Less glittery, but no less exceptional, are the other vehicles on offer in the store from the brands ABT Sportsline, BRABUS, Keyvany, MANHART, Mazzanti and TECHART, to name just a few.

All the other providers in the locomotive hall at Motorworld München offer a spectacular assortment in the field of mobile passion as well. Dealers and specialised service providers sell, restore and service vehicles here, where the glass display and workshop areas offer perfect insights.

BUGATTI CENTODIECI PROTOTIPO



Mit dem Centodieci präsentierte Bugatti im Sommer 2019 bei „The Quail – A Motorsports Gathering“ in Kalifornien ein weiteres Projekt seiner exzellenten Coachbuilding-Expertise. Der Centodieci zitiert Automobilgeschichte: Das einzigartige Projekt ist eine Hommage an den legendären EB 110.

At "The Quail – A Motorsports Gathering" in California in summer 2019, Bugatti presented another project reflecting its excellent coachbuilding expertise: the Centodieci. The Centodieci evokes automotive history: the unique project is a tribute to the legendary EB 110.





Nur zehn Fahrzeuge des Few-off-Projektes entstehen für eine exklusive Klientel. Nun beginnt die nächste Phase für den Hypersportwagen mit W16-Antrieb und 1.600 PS: Der erste Prototyp für die Serienentwicklung wird derzeit aufgebaut.

Das Design des Centodieci mit der flachen Front, tiefsitzendem Frontspoiler und dreigeteilten Lufteinlässen interpretiert die Form des bekanntesten Supersportwagens der 1990er-Jahre neu. Der EB 110 war ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg hin zur Wiederbelebung der Marke Bugatti im Jahr 1998 in Molsheim, am historischen Stammsitz Bugattis, und hin zum ersten Hypersportwagen der Neuzeit, dem Veyron.

Mit dem Centodieci verneigt sich Bugatti vor dem italienischen Unternehmer Romano Artioli und dem Stararchitekten Giampaolo Benedini, die den EB 110 vor rund 30 Jahren erschaffen haben. „Für uns war es eine Herausforderung, sich nicht von dem Design des legendären EB 110 gefangen nehmen zu lassen und nur in der Retrospektive zu arbeiten. Wir wollten eine moderne Interpretation der damaligen Form und der Technik kreieren.

This few-off project comprises production of just ten vehicles for an exclusive clientele. The next phase is about to start for the hyper sports car with a W16 engine and 1,600 PS: the first prototype for series development is currently being assembled.

The design of the Centodieci with its flat front, low-slung front spoiler and three-part air intakes reinterpret the shape of the most famous super sports car of the 1990s. The EB 110 was a key milestone on the road to the revival of the Bugatti brand in 1998 at Bugatti's historic headquarters in Molsheim, ultimately resulting in the first hyper sports car of the modern era – the Veyron.

The Centodieci is Bugatti's way of paying its respects to the Italian entrepreneur Romano Artioli and architect Giampaolo Benedini, the men who created the EB 110 some 30 years ago. "The challenge for us was not to get caught up in the design of the legendary EB 110 itself and avoid focusing solely on a retrospective approach. Our aim was to create a modern interpretation of the shape and technology of that time: but at the same time, we didn't want to lose the charm and character of the EB 110.



Gleichzeitig durften wir den Charme und den Charakter des EB 110 nicht verlieren. Denn der Supersportwagen fasziniert noch heute mit seinem speziellen Design und Technik“, sagt Achim Anscheidt, Chefdesigner bei Bugatti. Größte Herausforderung: Die sehr flache, keilförmige und grafisch quasi zweidimensionale Karosserie des EB 110 in eine moderne, dreidimensionale Skulptur zu überführen und damit die Faszination der damaligen Supersportwagen in die Moderne zu übersetzen.

Seit der Weltpremiere des Centodieci arbeitet das Bugatti-Entwicklungsteam an der technischen Umsetzung des streng limitierten Modells. „Jedes neu entwickelte Fahrzeug bedeutet eine immense Herausforderung, da wir eine Kleinstserie entwickeln, die zugleich alle Qualitäts- und Sicherheitsstandards einer Großserie erfüllen und sogar übertreffen muss“, so André Kullig, technischer Projektleiter für One- und Few-off-Projekte bei Bugatti. Die Ingenieure vertiefen sich zunächst in Berechnungen von Karosserie, Aerodynamik, Motor und Getriebe. Sie simulieren die Durchströmung am Fahrzeug und überprüfen alle Bauteile bis hin zur kleinsten Schraube.

After all, the super sports car is still fascinating today with its distinctive design and technology,” says Achim Anscheidt, Design Director at Bugatti. The biggest challenge: to transform the very flat, wedge-shaped and graphically virtually two-dimensional body of the EB 110 into a modern, three-dimensional sculpture to project the fascination of the super sports cars of that time into the modern age.

Since the world premiere of the Centodieci, the Bugatti development team has been working on the technical implementation of the strictly limited model. “Every newly developed vehicle poses an immense challenge, as we are creating a very small series that at the same time has to meet and even exceed all the quality and safety standards of a large series,” says André Kullig, technical project manager for one-off and few-off projects at Bugatti. The engineers first delve into calculations for the body, aerodynamics, engine and transmission. They simulate the airflow on the vehicle and check all components down to the smallest screw.

**Lesen Sie mehr | Read more
on Classic-Car.TV**



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



20 JAHRE LAUREUS CHARITY MARATHON

20TH ANNIVERSARY LAUREUS CHARITY MARATHON

Um der Welt die Bedeutung der von Laureus geförderten Programme näher zu bringen und um das Spendendefizit auszugleichen, hat die Laureus Sport for Good Stiftung Germany, Austria im September 2020 in Zusammenarbeit mit der digitalen Spendenplattform VIPrize.org einen weltweiten Charity Marathon ins Leben gerufen, bei dem man mit kleinen und großen Spendenbeiträgen einzigartige Preise und unbezahlbare Momente mit Stars aus der Laureus Welt gewinnen kann. Meet & Greet, Trainingseinheiten, Memorabilia und andere Preise mit nationalen und internationalen Botschaftern – sowie aktiven und ehemaligen Profisportlern und Partnern der Stiftung werden auf 20.laureus.de verlost.

Maria Höfl-Riesch, dreifache Ski-Olympiasiegerin und Mitglied der Laureus World Sports Academy, unterstützt den Charity Marathon mit vollem Engagement und stellt die Bedeutung von Sport in ihrem Leben heraus: „Als ehemalige Profisportlerin weiß ich, dass der Sport wirklich die Kraft hat, die Welt zu verändern. Der Sport hat in meinem Leben vieles möglich gemacht und ich möchte dies den Kindern weitergeben, indem ich Gutes tue und den Laureus Charity Marathon unterstütze.“

Unter den vielfältigen Verlosungen des Charity Marathons sind Aktionen mit Leon Draisaitl, Maria Höfl-Riesch, Mike Horn, dem „Alleine ist schwer“-Podcast mit Mats und Jonas Hummels sowie Luki, Roman Weidenfeller, Sebastian Steudtner, Timo Scheider, Axel Schulz, Thomas Morgenstern, Felix Gottwald, Marcel Siem und den Profifußballerinnen Julia Simic, Lina Magull sowie Laura Vetterlein.

To create greater global awareness about the importance of the programmes supported by Laureus, and to make up for the shortfall in donations, in September 2020 the Laureus Sport for Good Foundation Germany, Austria launched a worldwide charity marathon in cooperation with the digital donation platform VIPrize.org. Participants are able to win unique prizes and priceless experiences with stars from the Laureus world by making small or large donations. Meet & greet, training sessions, memorabilia and other prizes with national and international ambassadors can be won. Both active and former professional athletes and partners of the foundation are being raffled off at 20.laureus.de.

Maria Höfl-Riesch, three-time Olympic skiing champion and member of the Laureus World Sports Academy, fully supports the charity marathon and explains just how important sport has been in her life: „As a former professional athlete, I know that sport really does have the power to change the world. Sport has made many things possible in my life, and I want to pass this on to the children by doing something good and supporting the Laureus Charity Marathon.“

Among the many prize draws for the Charity Marathon are events with Leon Draisaitl, Maria Höfl-Riesch, Mike Horn, the „Alleine ist schwer“ („Alone is hard“) podcast with Mats and Jonas Hummels as well as Luki, Roman Weidenfeller, Sebastian Steudtner, Timo Scheider, Axl Schulz, Thomas Morgenstern, Felix Gottwald, Marcel Siem, together with professional footballers Julia Simic, Lina Magull and Laura Vetterlein.

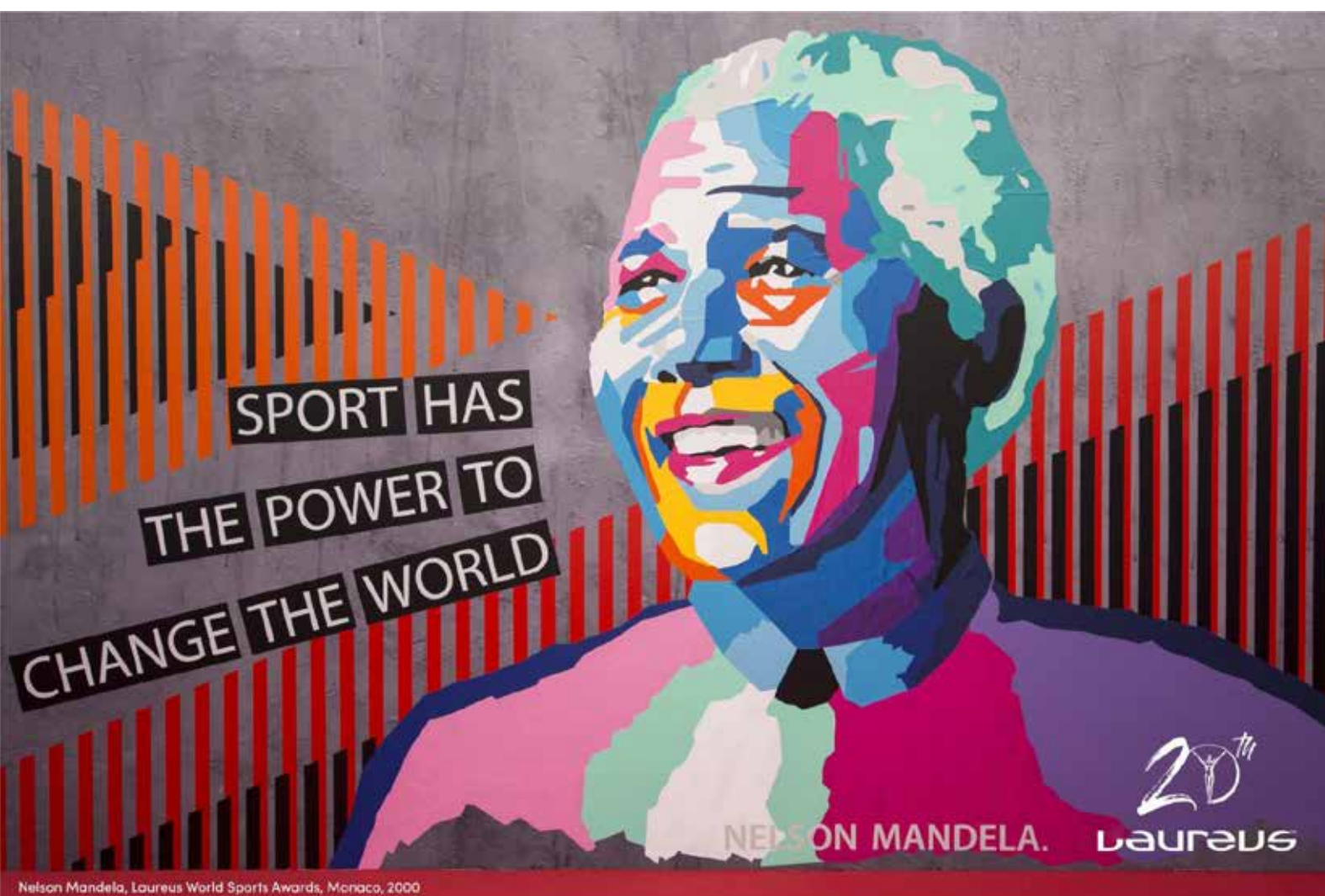


Auch **Mike Horn**, südafrikanischer Extremsportler, bewirkt als Laureus World Sports Academy Mitglied und Teil des Charity Marathons viel für die Stiftung und unterstreicht sein langjähriges Engagement: „Als Mitglied der Laureus World Sports Academy ist mir das Wohl unserer Kinder besonders wichtig. Gerade in dieser schwierigen Zeit möchte ich meinen Beitrag leisten, indem ich den 20 Jahre Laureus Charity Marathon unterstütze, der mit mir einen abenteuerlichen Tag vergibt.“

Alle Preise des Charity Marathons sind unter 20.laureus.de einsehbar. Vielen Dank an alle, die den 20 Jahre Laureus Charity Marathon unterstützen und auch während dieser Zeit zeigen, wie wichtig die Kraft des Sports für die Entwicklung junger Menschen ist.

Mike Horn, the South African extreme athlete who is a member of the Laureus World Sports Academy and part of the Charity Marathon, does a lot of work for the foundation. Here he underscores his long-standing commitment: „As a member of the Laureus World Sports Academy, the welfare of our children is particularly important me. Especially in these difficult times, I would like to do my bit by supporting the 20th Anniversary Laureus Charity Marathon, which is offering an adventurous day with me as a prize.“

All the Charity Marathon prizes can be viewed at 20.laureus.de. Many thanks to everyone who is supporting the 20th Anniversary Laureus Charity Marathon and continuing to show just how important the power of sport is for the development of young people.



Als Country Patron unterstützt die Motorworld Group seit 2017 Laureus Sport for Good Germany & Austria und ermöglicht so bedürftigen Kindern und Jugendlichen Perspektiven. Wir würden uns freuen, wenn Sie uns bei unserem sozialen Engagement helfen und an folgendes Konto spenden:

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

The Motorworld Group has been supporting Laureus Sport for Good Germany & Austria as Country Patron since 2017, and in doing so helps to create new perspectives for disadvantaged children and adolescents. We would really appreciate it if you would help us in our social commitment and make a donation.

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



McLAREN ARTURA

Der neue McLaren Artura – McLarens erster Serien-High-Performance-Hybrid-Supersportwagen bündelt mehr als ein halbes Jahrhundert Erfahrung und Know-how des Unternehmens im Rennsport und auf der Straße in einem Supersportwagen der nächsten Generation.

Untermauert von der McLaren-Philosophie des Super-Leichtbaus ist der neue Artura die Verkörperung aller Attribute, die einen McLaren ausmachen – unverwechselbares Design, konkurrenzlose Leistung, dynamische Exzellenz und technische Innovation – wobei die Elektrifizierung jetzt die zusätzlichen Vorteile einer noch schnelleren Gasannahme, geringerer Emissionen und der Möglichkeit, im reinen EV-Modus zu fahren, für emissionsfreie Fahrten von bis zu 30 km* mit sich bringt.

The all-new McLaren Artura – McLaren's first series-production High-Performance Hybrid supercar focuses more than half a century of the company's racing and road-car experience and expertise into a next-generation supercar that blends ground-breaking technology with McLaren's dedication to pure driver engagement.

Underpinned by the McLaren philosophy of super-lightweight engineering, the all-new Artura is the distillation of every attribute inherent in a McLaren – distinctive design, unrivalled performance, dynamic excellence and engineering innovation – with electrification now bringing the additional benefits of even faster throttle response, lower emissions and being able to run in pure EV mode for emissions-free journeys of up to 30km.*





Der von Grund auf neue Artura stellte die McLaren-Ingenieure und -Designer vor neue Lösungsansätze. Der wichtigste davon war die Frage, wie man McLarens Super-Leichtbau-Philosophie beibehalten kann, wenn man Elemente des Hybrid-Antriebsstrangs, einschließlich eines E-Motors und eines Batteriepacks, hinzufügt.

Ein anspruchsvolles Programm zur Gewichtsreduzierung, das jeden Bereich des Artura umfasst, von der Chassis-Plattform – dies ist das Debüt der neuen McLaren Carbon Lightweight Architecture (MCLA) – über das einzigartig kompakte HPH-Antriebssystem bis hin zum Gewicht der Verkabelung in den elektrischen Systemen (wo eine 10-prozentige Gewichtsreduzierung erreicht wurde), führte dazu, dass der Artura ein geringes Trockengewicht von 1.395 kg* aufweist. Das Gesamtgewicht der Hybrid-Komponenten beträgt nur 130 kg (einschließlich des 88 kg schweren Batteriepacks und des 15,4 kg schweren E-Motors), was zu einem DIN-Leergewicht von 1.498 kg* führt, das auf dem Niveau vergleichbarer Supersportwagen ohne Hybrid-Antriebsstrang liegt, was dem Artura einen Super-Leichtgewichtsvorteil verschafft.

Das Herzstück des Artura-Antriebsstrangs ist McLarens völlig neuer, 2.993 cm³ großer V6-Benzinmotor mit Doppelturboaufladung. Mit einer Leistung von 585PS - fast 200 PS pro Liter – und 585Nm Drehmoment ist der Trockensumpf-Aluminiummotor kompakt und leicht; mit nur 160kg wiegt er 50kg weniger als ein McLaren V8 und ist deutlich kürzer, was die Bauraumeffizienz verbessert.

All-new from the ground up, the Artura presented McLaren engineers and designers with new opportunities to innovate, chief among these being how to preserve McLaren's super-lightweight engineering philosophy when adding hybrid powertrain elements including an E-motor and battery pack.

A demanding programme of weight reduction, encompassing every area of the Artura from the chassis platform – this is the debut of the new McLaren Carbon Lightweight Architecture (MCLA) – through the uniquely compact HPH powertrain system to the weight of cabling used in the electrical systems (where a 10% reduction was achieved), resulted in the Artura having a lightest dry weight of 1,395kg*. The total weight of hybrid components is just 130kg (which includes an 88kg battery pack and 15.4kg E-motor), resulting in a DIN kerbweight of 1,498kg* which is on par with comparable supercars that do not have hybrid powertrains, giving the Artura a super-lightweight advantage.

At the heart of the Artura's powertrain is McLaren's all-new, 2,993cc twin-turbocharged V6 petrol engine. With a power output of 585PS – nearly 200 PS per litre – and 585Nm of torque, the dry-sump aluminium engine is compact and lightweight; at just 160kg it weighs 50kg less than a McLaren V8 and is significantly shorter, enhancing packaging efficiency.



Der M630-Motor ist für den Betrieb mit einem Benzinpartikelfilter ausgelegt, um die Emissionsleistung zu optimieren, und ist zudem extrem kultiviert. Der 120° V-Winkel des Motors, der es ermöglicht, die Turbolader innerhalb des „Hot Vee“, zu positionieren, bietet weitere Vorteile beim Bauraum und trägt zu einem niedrigeren Gewichtsschwerpunkt bei. Das 120°-Layout steigert die Motorleistung, indem es die Druckverluste durch das Abgassystem reduziert und eine steifere Kurbelwelle ermöglicht, die eine Drehzahlgrenze von 8.500 U/min erlaubt, was die Leistung und das Fahrerlebnis maximiert.

Im Einklang mit dem neuen V6 arbeitet der kompakte Axialfluß-E-Motor des Artura, der in der Getriebeglocke untergebracht ist. Er ist kleiner und leistungsfähiger als ein herkömmlicher Axialfluß-E-Motor und kann 95 PS und 225 Nm erzeugen. Die Leistungsdichte pro Kilo ist 33 % höher als bei dem im McLaren P1™ verwendeten System. Die unmittelbare Bereitstellung des Drehmoments durch den Motor – bekannt als „Torque Infill“ – ist der Schlüssel zur rasiermesserscharfen Gasannahme des Autos. Der Artura beschleunigt in nur 3,0 Sekunden* von 0-100km/h, in 8,3 Sekunden* von 0-200km/h und in 21,5 Sekunden* von 0-300km/h. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 330km/h (205mph) begrenzt.

Die beiden Antriebssysteme sind über eine Motortrennkupplung integriert und treiben ein völlig neues Doppelkupplungsgetriebe an, das speziell für den Artura entwickelt wurde. Obwohl es einen Gang mehr hat als das bestehende McLaren-Getriebe – zur Optimierung der Leistungs- und Drehmomentabgabe – ist das leichte, kurz übersetzte Getriebe 40 mm kürzer in der Länge. Es benötigt auch keinen Rückwärtsgang – der E-Motor übernimmt das Rückwärtsfahren, indem er sich praktisch in die entgegengesetzte Richtung dreht.

McLaren finden Sie in der Motorworld Region Stuttgart und auch in der Motorworld München.

<https://www.doerrgroup.com>

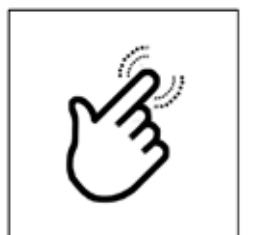
Designed to run with a Gasoline Particulate Filter to optimise emissions performance, the M630 engine is also extremely refined. The 120° v-angle of the engine, which allows the turbochargers to be positioned within the 'hot vee', delivers further advantages in packaging as well as contributing to a lower centre of gravity. The 120° layout increases engine performance by reducing the pressure losses through the exhaust system and allows for a stiffer crankshaft that enables a rev limit of 8,500rpm, maximising performance and driver engagement.

Working in harmony with the new V6 is the Artura's compact axial flux E-motor, located within the transmission bell housing. Smaller and more power-dense than a conventional radial flux E-motor, it is capable of generating 95PS and 225Nm and boasts a power density per kilo 33% greater than the system used in the McLaren P1™. The instantaneous nature of the motor's torque delivery – known as 'torque infill' – is key to the car's razor-sharp throttle response. Exhilarating 'off-the-line' performance sees the Artura achieve 0-100km/h (0-62mph) in just 3.0 seconds*, with 0-200km/h (0-124mph) taking 8.3 seconds* and 0-300km/h (0-186mph) 21.5 seconds*. Top speed is limited to 330km/h (205mph).

The dual propulsion systems are integrated via an engine disconnect clutch, driving an all-new, twin-clutch transmission, which has been developed specifically for the Artura. Despite having one more ratio than the existing McLaren transmission – to optimise power and torque delivery – the lightweight, short-ratio gear cluster is 40mm shorter in length. It also requires no reverse gear – the E-motor takes care of reversing by literally rotating in the opposite direction.

You can find McLaren at Motorworld Manufaktur Berlin, Motorworld Köln | Rheinland, Motorworld Region Stuttgart and Motorworld Munich.

**Lesen Sie mehr | Read more
on Classic-Car.TV**



CHARITY CHRONOGRAPH BY BRM

Die gemeinnützige Organisation Drive Toward a Cure und der Uhrenhersteller BRM Chronographes haben sich zum zweiten Mal zusammengetan und stellen gemeinsam einen neuen Zeitmesser vor. Nur 21 limitierte Exemplare des Modells V1246SAA0 werden exklusiv in Frankreich handgefertigt und nummeriert. 20% des Kaufpreises kommen über Drive Toward a Cure dem Kampf gegen Parkinson zugute.

Der neue BRM-Automatik-Chronograph hat ein 46-mm-Titangehäuse, ein Karbonfaser-Zifferblatt, sechs aktive Stoßdämpfer, Saphirglas vorne und hinten, eine verschraubte Krone und wird in einer speziellen Box mit graviertem Plaketten geliefert. BRM-Chronographen sind bekannt für die Stärke ihrer Materialien, wie Karbonfaser und Titan, und ein altherwürdiges Erbe der handwerklichen Technologie, die in der heutigen Automobil- und Uhrenindustrie hochgehalten wird.

Non-profit Drive Toward a Cure and global watch maker BRM Chronographes have joined together for the second time – and now move forward jointly with an all-new timepiece that makes a difference. Only 21 limited editions of Model V1246SAA0 will be exclusively handcrafted and numbered in France, with 20% of the purchase price benefitting Parkinson's Disease via Drive Toward a Cure.

The all-new BRM automatic chronograph has a 46mm titanium case - Carbon fiber dial - 6 active shock absorbers - crystal sapphire front and back - screw down crown – and provided in a special box with engraved plaque. BRM Chronographes timepieces are known for the strength of their materials, like carbon fiber and titanium, and a time-honored legacy of handcrafted technology elevated within today's automotive and horological industries.





Laut Frederic Gasser, President of the Americas bei BRM, wollte BRM nach der erfolgreichen Partnerschaft beim One-of-One Chronographen „Bullitt 50“, der 85.000 Dollar für die Parkinson-Krankheit einbrachte, erneut eine limitierte Auflage kreieren: „Sowohl Drive Toward a Cure als auch BRM sprechen diejenigen an, die Autos und Kameradschaft auf jeder Ebene lieben – und die Zusammenarbeit, um Parkinson durch unser gemeinsames Publikum zu besiegen, steigert nur das Bewusstsein für die Sache.“

Deb Pollack, Gründerin von Drive Toward a Cure, merkte an, dass die Unterstützung derjenigen, die durch Parkinson herausgefordert sind, durch Programme wie den „Access to Care“-Fonds, einen großen Unterschied macht, besonders für die Patientenversorgung. „Zusätzlich haben wir uns mit der Parkinson-Stiftung zusammengesetzt, um zahlreiche regionale ‚Centers of Excellence‘ im ganzen Land zu unterstützen, mit individuellen Zuschüssen und laufenden Spendenaktionen.“

According to Frederic Gasser, president of the Americas for BRM, following a wildly successful partnership on the One-of-One “Bullitt 50” Chronograph that raised \$85k for Parkinson’s Disease, BRM was anxious to create a new limited edition once again. “Both Drive Toward a Cure and BRM appeal to those that enjoy cars and camaraderie on every level – and working together to help defeat Parkinson’s through our mutual audiences only enhances the awareness for the cause.”

Deb Pollack, founder of Drive Toward a Cure noted that assisting those challenged by Parkinson’s through programs such as its “Access to Care” fund, makes a huge difference, especially for patient care. “We’ve additionally aligned with the Parkinson’s Foundation to support numerous regional ‘Centers of Excellence’ throughout the country, with individual grants and ongoing fund-raising efforts.”

**Lesen Sie mehr | Read more
on Classic-Car.TV**



MOTORWORLD München coming soon

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

WWW.MOTORWORLD.DE



STUTTGART

KÖLN

MÜNCHEN

BERLIN

RÜSSELSHEIM

HERTEN

METZINGEN

LUXEMBOURG

ZÜRICH

MALLORCA