MOTORWORLD BULLETIN

Edition 134 / 28. Januar 2022

134

HISTORY SPEED LIFESTYLE

MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG

4

32

80

16

90

24

66

92

INHALT CONTENT

6 TAGE AUF OLYPMPIA RALLYE ´72
6 DAYS ON OLYPMPIA RALLY ´72

Von Kiel bis München führt die Olympia-Rallye `72 im Jubiläumsjahr 2022. Das Revival, das 50 Jahre nach den Olympischen Spielen 1972 auf die 2250 km lange Tour geht (8.-13- August), wird einen Stopp in der Motorworld Köln Rheinland (Tag 3) einlegen und das Ziel Motorworld München (Tag 6) anfahren.

In its anniversary year 2022, the Olympia Rally ,72 will be running from Kiel to Munich. The revival, which is going on the 2250 km-long tour (August 8-13) 50 years after the 1972 Olympic Games, will stop at Motorworld Köln-Rheinland (day 3) and continue on to the final destination at Motorworld München (day 6).

54

PLANAI CLASSIC

Das winterliche Ennstal am Fuße des Dachsteins war Ausgangspunkt für die Planai 2022. Das letzte Mal hatte die Rallye 2020 stattgefunden. In winterlicher Pracht und plangemäß – machte sich das gesamte Starterfeld der Planai-Classic auf den Weg.

The winterly Ennstal at the foot of the Dachstein was the starting point for the Planai 2022. The last time the rally took place was in 2020. In wintry splendor and according to plan

4

FERRARI MUSEUM

Das Ferrari-Museum in Maranello beherbergt bis zum 31. März 2022 die Ausstellung „GT 2021, ein denkwürdiges Jahr“. Sie feiert Ferraris erfolgreichstes Jahr in der Geschichte des GT-Rennsports, eine Saison, in der Ferrari-Fahrzeuge an den wichtigsten Meisterschaften auf der ganzen Welt teilnahmen.

The Ferrari Museum in Maranello hosts the exhibition „GT 2021, a year to remember“ until March 31, 2022. It celebrates Ferrari's most successful year in the history of GT racing, a season in which Ferrari cars competed in the most important championships around the world.

16

IMPRESSUM IMPRINT

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

Redaktion:
Adrian Duncan
Valery Reuter

Erscheinungsweise:
Dreiwöchentlich
Auflage: 30.000
ISSN 2198-3291

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

- MOTORWORLD Region Stuttgart, ein Projekt der Dünkel 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 MoWo Messe- und Veranstaltungs 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 Kemptthal Besitz AG
- MOTORWORLD Manufaktur Metzingen, ein Projekt der HAM Besitz GmbH & Co. KG
- MOTORWORLD Classics Bodensee, ein Projekt der: Messe Friedrichshafen GmbH

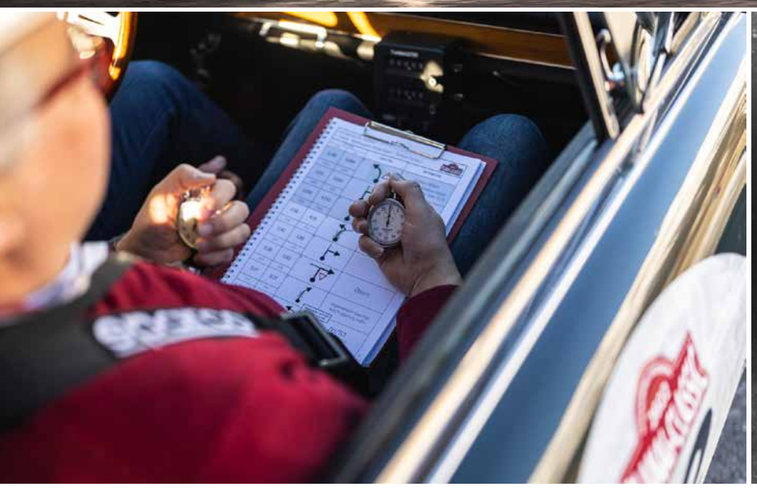
MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG.

MOTORWORLD
BULLETIN

PLANAI CLASSIC

Das winterliche Ennstal am Fuße des Dachsteins war Ausgangspunkt für die Planai 2022. Das letzte Mal hatte die Rallye 2020 stattgefunden. In winterlicher Pracht und plangemäß – machte sich das gesamte Starterfeld der Planai-Classic (nach erfolgreichem Check für Fahrzeug und Fahrer) auf den Weg. Pünktlich ging es zur Hatz auf den Dachstein. 45 Fahrzeuge aus über zwei Jahrzehnten nahmen teil – dabei war auffällig die hohe Käfer-Beteiligung, deutsche Marken und auch die zahlreichen schwedischen Exemplare. Zuschauer waren bei der diesjährigen Planai-Classic wegen der allgemeinen Corona Bestimmungen nicht zugelassen.

The winterly Ennstal at the foot of the Dachstein was the starting point for the Planai 2022. The last time the rally took place was in 2020. In wintry splendor and according to plan - the entire starting field of the Planai-Classic (after a successful check for vehicle and driver) set off: the hunt for the Dachstein, started on time. 45 vehicles from more than two decades took part - the high participation of Beetles, German brands and also the numerous Swedish specimens was striking. Unfortunately, spectators were not allowed at this year's Planai Classic due to the general Corona regulations.



Feinste, winterliche Verhältnisse, durchgehend griffige Schneefahrbahn und leichter Wind begleiteten die historischen, automobilen Schätze den Berg hinauf: 5,22 Kilometer, neun Minuten, 23 Sekunden Sollzeit. Eine Vorgabe, die die ersten zehn Teilnehmer in gewohnt präziser Manier um insgesamt nicht einmal sechs Zehntel verfehlten. So wurde das Starterfeld nach dem ersten Tag vom Team Hansi Mlcoch / Martin Laaha auf Volvo 121 (1970), den Drittplatzierten der letzten Planai-Classic, angeführt. Das älteste Auto im Feld, ein offener Healey Silverstone von 1950, der sein Pilotengespann Johann und Gabi Kofler gänzlich ungeschützt dem Winterwetter aussetzte, lag nach dem ersten Tag auf dem 20. Platz.

The finest wintry conditions, non-slip snow road throughout and a light wind accompanied the historic automotive treasures up the mountain: 5.22 kilometers, 9 minutes, 23 seconds target time. A target that the first 10 participants missed in the usual precise manner by a total of not even six tenths. After the first day, the starting field was led by the team Hansi Mlcoch / Martin Laaha in a Volvo 121 (1970), third place finishers at the last Planai Classic. The oldest car in the field, an open Healey Silverstone from 1950, which left its driver team Johann and Gabi Kofler completely unprotected in the winter weather, which was in the 20th place after the first day.

FOTOS: Planai Classic

MOTORWORLD
MEMBERCARD

Jetzt Mitglied werden

Tolle Rabatte, gratis Messetickets u. v. m

www.membercard.motorworld.de

Rallye-Weltmeister Andreas Aigner, der am ersten Tag der Planai-Classic die Riege der „echten“ Motorsportler vertrat, nahm die Sonderprüfung auf einem leicht untermotorisierten, dafür umso leichtfüßiger ausgelegten Porsche 912 von 1968 in Angriff und unterbot die Sollzeit – wie nicht anders zu erwarten war – deutlich, mit einem kultivierten Drang zu gekonnten Drifts abseits der Ideallinie.
Eisige Temperaturen, strahlender Sonnenschein: Das war der zweite Tag der Planai-Classic 2022. Gestartet wurde mit der Rundstreckenwertung am Flugplatz Niederöblarn.

Rally world champion Andreas Aigner, who represented the ranks of “real” motorsport enthusiasts on the first day of the Planai Classic, tackled the special stage on a slightly underpowered, but all the more light-footed Porsche 912 from 1968 and undercut the target time – like no other was to be expected - clearly, with a cultivated urge to skilfully drift away from the ideal line. Icy temperatures, bright sunshine: That was the second day of the Planai-Classic 2022. It started with the circuit classification at the Niederöblarn airfield.

Kein Schnee, dafür teilweise eisiger Belag auf der Piste sorgte für engagierte Drifts und doch anspruchsvolle Bedingungen beim Erreichen der selbst vorgegebenen Referenz-Zeiten. So konnte sich das sieggewohnte Team Deopito / Deopito auf Mercedes-Benz 350 SLC langsam nach vorne arbeiten und mit einem zweiten Platz in Niederöblarn und konstanter Leistung bis Pichlarn zur Tages-Zwischenwertung die Gesamtführung übernehmen.

Doch ein weiteres Spitzenteam kämpfte sich stetig nach vorne: Thomas Voglar und Jan Soucek auf VW Käfer 1302 S (1972) konnten bereits nach der Hochwurzen im Zentrum von Schladming die Führung übernehmen und bis ins Ziel nach Mitterberg, nachdem die zweite Runde in Niederöblarn gewertet wurde, halten.

So lautete der Zwischenstand nach dem zweiten Tag der Planai-Classic 2020: Thomas Voglar und Jan Soucek auf VW Käfer vor Alexander und Florian Deopito auf Mercedes-Benz 350 SLC (1972). Neu aufgerückt ins Führungstrio war das Team Michael Pachleitner und Günter Lippitsch auf Alfa Romeo Giulia Super von 1966. Dennoch war auch nach dem zweiten Tag alles offen.

No snow, but partly icy surface on the slope made for dedicated drifts and yet demanding conditions when reaching the self-specified reference times. The Deopito / Deopito team on a Mercedes-Benz 350 SLC, used to winning, was able to slowly work its way forward and take the overall lead with a second place in Niederöblarn and a constant performance up to Pichlarn for the interim ranking of the day. But another top team fought its way steadily forward: Thomas Voglar and Jan Soucek in a VW Beetle 1302 S (1972) were able to take the lead after the Hochwurzen in the center of Schladming and to the finish in Mitterberg after the second round in Niederöblarn was counted , keep. This was the interim result after the second day of the Planai Classic 2020: Thomas Voglar and Jan Soucek in a VW Beetle ahead of Alexander and Florian Deopito in a Mercedes-Benz 350 SLC (1972). The team Michael Pachleitner and Günter Lippitsch in a 1966 Alfa Romeo Giulia Super have recently moved up into the leading trio. However, even after the second day everything was open.

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

WELCOME TO

MOTORWORLD München

Glaseinstellboxen
Glass boxes

Luxusautomobile, Sportwagen, Supercars...
Luxury automobiles, sports cars, supercars ...

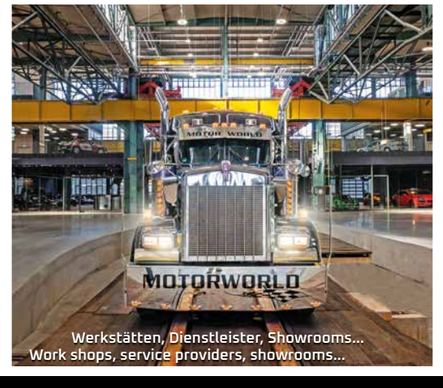
Accessoires, Mode, Lifestyle
Accessories, fashion, lifestyle

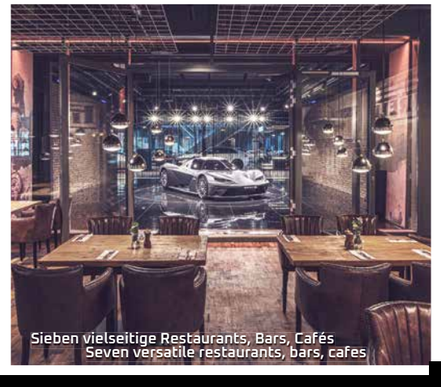
**** Ameron Hotel München Motorworld, 153 Design-Rooms, 3 Car-Suites

Über 1.300 Parkplätze
Over 1,300 parking spaces

Mehr als 25 Event- und Tagungslocations
More than 25 conference and event locations

Oldtimer, Bikes, E-Mobility, Boote...
Classic cars, bikes, E-Mobility, boats...


Werkstätten, Dienstleister, Showrooms...
Work shops, service providers, showrooms...


Sieben vielseitige Restaurants, Bars, Cafés
Seven versatile restaurants, bars, cafes

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

MOTORWORLD MÜNCHEN

MOTORWORLD München, Am Ausbesserungswerk 8, 80939 München (Freimann, gegenüber MOC)
Tel. + 49 (0)89 30658988-0, muenchen@motorworld.de, www.motorworld.de

NOW OPEN!

MOTORWORLD München

Dr. Jens Thiemer
SVP Customer & Brand BMW

Gorden Wagener
Chief Design Officer
Daimler Group

Sabine Kehm
The MS Office

Charles Gordon-Lennox
11. Duke of Richmond

Leopold Prinz von Bayern
Rennfahrer

Hans Herrmann
Rennfahrer

Manfred Boschatzke
Direktor Marke & Sponsoring
Allianz Deutschland AG

Frank Marrenbach
CEO, Managing Director
Althoff Collection

Prof. Dr. Wolfgang Reitzle
Wirtschaftsmanager

Horacio Pagani
Gründer
Pagani Automobili

Walter Röhrl
Rennfahrer

Scan this:

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

Ralf Moeller
Schauspieler

Hans-Joachim „Strietzel" Stuck
Rennfahrer

Norbert Haug
ehem. Motorsport-Chef
Mercedes-Benz

Zak Brown
CEO McLaren Racing

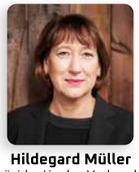
Andreas Dünkel
Founder & Vorstandsvorsitzender
MOTORWORLD-Group

„Thank you for these words!"

Monisha Kaltenborn
CEO Racing Unleashed Group

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

Rainer Dörr
Geschäftsführer und
Eigentümer Dörr Group


Hildegard Müller
Präsidentin des Verbandes
der Automobilindustrie

Christof R. Sage
Society Fotograf
Herausgeber Sage Magazin

Prof. Dr. Mario Theissen
Senior Vice President FIVA
ADAC Klassik Referent
ehem. Motorsportdirektor BMW

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

Allianz · MOTUL · SONAX · DEKRA · TÜV SÜD · Laureus · FIVA

MOTORWORLD GROUP

ENDLICH WIEDER DURCHSTARTEN !

FINALLY, AT LONG LAST!

Als eine der größten Messen für Fahrkultur steht die Retro Classics in Stuttgart (21.-24.4.) wieder im Terminkalender 2022. Nach dem Corona bedingten Ausfall vom vergangenen Jahr, freuen sich nun alle Teilnehmer auf den kommenden Messeevent des Branchenriesen in den hellen, lichtdurchfluteten Hallen der Messe Stuttgart. Auch die MOTORWORLD ist dabei in der Premiumhalle 1 mit einem attraktiven Stand.
Hier zeigen sich Mitglieder, Partner und Freunde der MOTORWORLD dem fachkundigen Publikum, das nach der langen ‚abstinenten' Phase mit großem Interesse auf die Messe kommen wird. Seit 2001 zieht die Retro Classics Zuschauer in ihren Bann. Während in den jungen Jahren der Messe ausschließlich Oldtimer ausstellen durften, hat sie sich inzwischen dem großen Spektrum der gesamten Mobilität geöffnet. Für 2022 hat der Veranstalter eine Bugatti Sonderausstellung angekündigt. (retro-classics.de)

As one of the biggest trade fairs for driving culture, the Retro Classics in Stuttgart (21.-24.4) is back in the calendar for 2022. Following last year's cancellation due to Covid, all participants are now looking forward to the industry giant's upcoming trade fair event in the bright, light-flooded halls of Stuttgart's exhibition centre. MOTORWORLD will also be there with an attractive booth in premium hall no. 1.
Members, partners and friends of MOTORWORLD will be on show here for the knowledgeable public, who will be visiting the fair with great interest after the long abstinence ‚break'. The Retro Classics has being captivating spectators since 2001. Whereas in the early years the trade fair was the reserve of classic cars, it has meanwhile opened up to the large spectrum of mobility in its entirety. For 2022 the organiser has announced a Bugatti special exhibition. (retro-classics.de)

FERRARI EXHIBITION
IN MARANELLO

Das Ferrari-Museum in Maranello beherbergt bis zum 31. März 2022 die Ausstellung „GT 2021, ein denkwürdiges Jahr". Sie feiert Ferraris erfolgreichstes Jahr in der Geschichte des GT-Rennsports, eine Saison, in der Ferrari-Fahrzeuge an den wichtigsten Meisterschaften auf der ganzen Welt teilnahmen. Die Erfolgsliste von Ferrari umfasste bis zum Ende des letzten Jahres 23 weitere Titel. Dazu gehören die Fahrer- und Hersteller-Weltmeistertitel in der FIA World Endurance Championship mit dem 488 GTE und Erfolge in den Pro- und Pro-Am-Klassen im GT World Challenge Europe Endurance Cup mit dem 488 GT3 Evo 2020, in der härtesten Serie für Fahrzeuge der GT3-Klasse.

The Ferrari Museum in Maranello hosts the exhibition „GT 2021, a year to remember" until March 31, 2022. It celebrates Ferrari's most successful year in the history of GT racing, a season in which Ferrari cars competed in the most important championships around the world. Ferrari's list of successes included 23 other titles by the end of last year. These include the drivers' and manufacturers' world championship titles in the FIA World Endurance Championship with the 488 GTE and successes in the Pro and Pro-Am classes in the GT World Challenge Europe Endurance Cup with the 488 GT3 Evo 2020, in the toughest series for GT3 class vehicles.

Der Besucherpfad bietet anhand von Bildern und Filmen einen Überblick über die Siege und Titel, die Ferrari errungen hat, sowie die Möglichkeit, die AF Corse 488 GTEs, die die FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft gewonnen haben, aus nächster Nähe zu sehen. Die Nummer 51 mit Alessandro Pier Guidi und James Calado in der LMGTE Pro-Klasse gewann dieses Jahr dreimal, darunter die 24 Stunden von Le Mans, und machte das italienisch-englische Duo zur ersten Mannschaft, die seither zwei Weltmeistertitel in der Klasse gewonnen hat. Die WEC wurde gegründet. Für Ferrari ist der Sieg am Ende der 9. Saison der WEC der sechste WM-Titel nach 2012, 2013, 2014, 2016 und 2017.

The visitor trail offers an overview of the victories and titles achieved by Ferrari, through images and films, as well as the opportunity to see up close the AF Corse 488 GTEs that won the FIA World Endurance Championship. The number 51, with Alessandro Pier Guidi and James Calado in the LMGTE Pro class, won three times this year, including the 24 Hours of Le Mans, making the Italian-English duo the first team to win two world titles in the class since The WEC was founded. For Ferrari, the victory at the end of the 9th season of the WEC is the sixth world title after 2012, 2013, 2014, 2016 and 2017.

FOTO: Ferrari Museum

27. Oldtimerspendenaktion 2021

OldtimerSpendenaktion.de

Lebenshilfe Gießen

8. Preis:
Mercedes-Benz 190 D
gespendet von Andreas Dünkel

MOTORWORLD

Oldtimer zu gewinnen!

Miteinander mehr bewegen

1. Preis:
Porsche 911 Carrera

2. Preis:
Mercedes-Benz 190 SL

Mitmachen, spenden, gewinnen!

3. Preis:
Mercedes-Benz 280 SL

4. Preis:
Ford Eifel Roadster

7. Preis:
VW-Käfer 1302

5. Preis:
Ford Taunus 17M P3

6. Preis:
Volvo PV 444

9 Preis:
Fiat 850 Limousine

Teilnehmen ist ganz einfach: Spenden Sie 5,- Euro oder einen Betrag Ihrer Wahl auf das Spendenkonto bei der Sparkasse Gießen, bitte Namen und Adresse nicht vergessen:
IBAN: DE38 5135 0025 0200 6260 00, BIC: SKGIDE5FXXX (Aktionsende 20.01.2022)

Infos unter www.oldtimerspendenaktion.de

Die Nummer 83, gefahren von François Perrodo, Nicklas Nielsen und Alessio Rovera, erzielte vier Siege, darunter die 24 Stunden von Le Mans, und erwies sich als echter Star in der Klasse LMGTE Am, indem er für beide die FIA Endurance Trophy gewann Fahrer und Teams, eine Wiederholung des Vorjahresergebnisses. Innerhalb der Ausstellung, die der Geschichte der Scuderia Ferrari gewidmet ist, wird für die Dauer der Ausstellung auch der Ferrari 330 P3 zu sehen sein, der im Mittelpunkt der legendären 24 Stunden von Daytona 1967 stand, als drei Ferraris gemeinsam die Ziellinie überquerten.

Driven by François Perrodo, Nicklas Nielsen and Alessio Rovera, the number 83 achieved four victories including the 24 Hours of Le Mans and proved a real star in the LMGTE Am class by winning the FIA Endurance Trophy for both drivers and Teams, a repeat of last year's result. Within the exhibition dedicated to the history of Scuderia Ferrari, the Ferrari 330 P3, which took center stage in the legendary 1967 24 Hours of Daytona when three Ferraris crossed the finish line together, will also be on display for the duration of the exhibition.

MOTORWORLD CLASSICS BODENSEE

Oldtimer Messe-Event im Mai am Bodensee

Classic car trade fair event on Lake Constance in May

Dynamik ist das große Zauberwort bei der MOTORWORLD Classics Bodensee vom 6.-8. Mai 2022. Hier ist alles in Bewegung: Oldtimer zu Lande, im Wasser und in der Luft. Ein Highlight, das viele lieben, sind die Schauläufe der historischen Rennfahrzeugen auf dem Rundkurs – Oldtimer-Liebe, die ganz lebendig ist. Mitfahren, zuschauen, staunen, kaufen, handeln, erleben – das bietet die attraktive Event-Messe auf 85.000qm Ausstellungsfläche in Friedrichshafen in der Vierländerregion Bodensee. Rund 800 Aussteller können mit an Bord sein, wenn es 2022 endlich in die nächste Runde geht. Kenner wissen: Am sonnenverwöhnten Bodensee ist es im Mai besonders schön.
(motorworld-classics-bodensee.de)

‚Dynamics' is the magic word at MOTORWORLD Classics Bodensee on May 6-8, 2022. Here everything is underway: classics on land, on water, and in the air. One highlight treasured by many are the show races on the circuit with historic racing cars – a love for classic cars that is very much alive. Drive, watch, marvel, buy, trade, experience – this is all on offer at the attractive event trade fair, which is spread over 85,000 square metres of exhibition space in Friedrichshafen in the four-country region of Lake Constance. Around 800 exhibitors can be on board when it finally enters the next round in 2022. Insiders know that it is especially beautiful in May on sun-drenched Lake Constance.
(motorworld-classics-bodensee.de)

FIAT ABARTH 2000 SPORT TIPO

Die Auktion von RM & Sotheby´s in Paris ist jedes Jahr ein Highlight im Auktionskalender. Hier finden sich stets absolute Exoten aus der Automobilgeschichte, wie der Fiat Abarth 2000 Sport Tipo, intern codiert als „SE 010“, dererstmals im Mai 1967 nach der Veröffentlichung des „2000 Sport Spider Tubolare Prototipo“ erschien. Im Oktober 1967 wurde der Fiat Abarth 2000 Sport Tipo der Serie 1 eingeführt und verfügte über einen DOHC 2,0-Liter-Vierzylindermotor mit 250 PS. Das Rohr-Chassis der Serie 1 wurde mit einer 570 Kilogramm leichten Karosserie, Scheibenbremsen rundum, Einzelradaufhängung vorne und hinten und einem 100-Liter-Kraftstofftank für Langstreckenrennen ausgestattet.

The RM & Sotheby‘s auction in Paris is a highlight in the auction calendar every year. Here you will always find absolute exotics from automotive history, such as the Fiat Abarth 2000 Sport Tipo, internally coded as „SE 010“, which first appeared in May 1967 after the release of the „2000 Sport Spider Tubolare Prototipo“. In October 1967 the Fiat Abarth 2000 Sport Tipo Series 1 was introduced and featured a DOHC 2.0 liter four cylinder engine developing 250 hp. The Series 1 tubular chassis was fitted with a 570-kilogram lightweight body, disc brakes all-round, independent front and rear suspension and a 100-litre fuel tank for endurance racing.

VERSICHERN SIE IHREN OLDTIMER DORT,

WO MAN IHRE LEIDENSCHAFT VERSTEHT

Die Allianz Oldtimerversicherung

Wir bei der Allianz verstehen Ihre Leidenschaft und sorgen dafür, dass Sie unbeschwert unterwegs sein können: mit einer maßgeschneiderten Versicherungslösung für Ihren Oldtimer. Auch für Krafträder und Oldtimersammlungen.

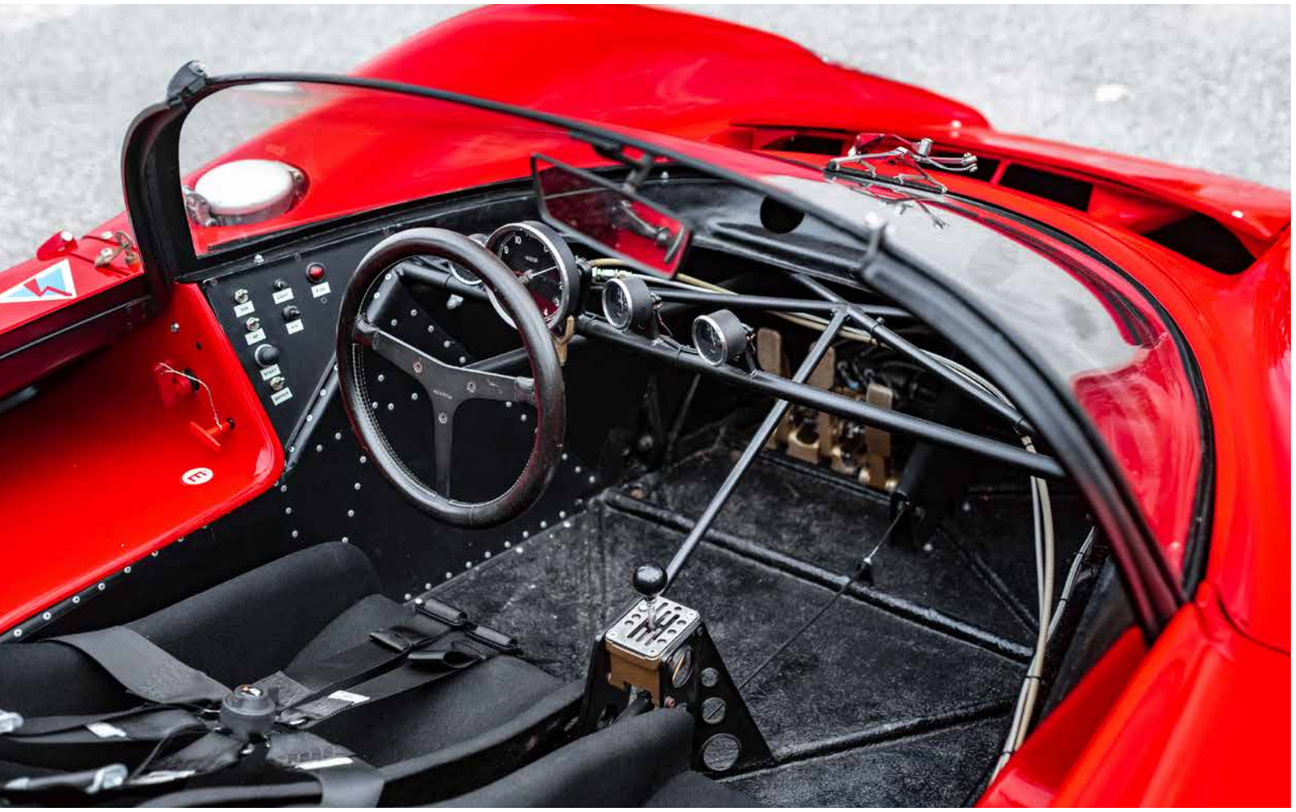
Mehr unter allianz.de/oldtimer

Allianz

Dieses Beispiel ist eine Serie 1-Version eines 1969er Fiat Abarth 2000 Sport Tipo SE 010, der zuerst dem französischen Rennfahrer Alain Finkelstein gehörte. Er trug die Fahrgestellnummer 0018 in die Ausgaben 1969 und 1970 des Championnat de France de la Montagne ein und beendete die Meisterschaft 1969 auf dem 3. Gesamtrang. Der Franzose beendete die Meisterschaft 1970 auf dem 6. Platz. Aufgrund der Einführung von Einsitzer-Rennwagen, die den Wettbewerbscharakter des Abarth 2000 reduzierten, fiel er in der Platzierung zurück.
Chassis 0018 wurde zwischen Ende 1970 und Anfang 1971 von Jean-Marie Porcier erworben, der den Abarth 1971 beim Championnat de France einsetzte und am 20. Juni 1971 auf dem Course de Côte de Sainte Anne den 2. Nach der Saison 1971 verkaufte Porcier den Abarth an den renommierten französischen Bergmeister Pierre Maublanc. Ein zeitgenössisches Foto zeigt diesen Abarth mit dem Schriftzug „Maublanc Racing Service“ und einer Motorhaube der Serie 2.

This example is a Series 1 version of a 1969 Fiat Abarth 2000 Sport Tipo SE 010, first owned by French racing driver Alain Finkelstein. He entered VIN 0018 in the 1969 and 1970 editions of the Championnat de France de la Montagne, finishing 3rd overall in the 1969 championship. The Frenchman finished the 1970 championship in 6th place. It dropped down the rankings due to the introduction of single-seater racing cars, which reduced the competitive nature of the Abarth 2000.

Chassis 0018 was acquired between late 1970 and early 1971 by Jean-Marie Porcier who entered the Abarth at the 1971 Championnat de France and finished 20th June 1971 at the Course de Côte de Sainte Anne. After the 1971 season, Porcier sold the Abarth to the renowned French mountain master Pierre Maublanc. A contemporary photo shows this Abarth with „Maublanc Racing Service“ lettering and a Series 2 bonnet.



Am 8. Mai 1976 kaufte Jean Rocher das Fahrgestell 0018 von Maublanc. In den 40 Jahren im Besitz von Rocher soll der Abarth regelmäßig gewartet und gewartet worden sein, 1986 einer Restaurierung unterzogen worden sein und an einigen Motorsportveranstaltungen teilgenommen haben. Im Jahr 2016 beschloss der Sohn von Rocher, diesen Bergmeister zu restaurieren, um die Originalität des Fahrzeugs zu erhalten. Chassis 0018 wurde zerlegt, Antrieb und Fahrwerk neu aufgebaut. Die Karosserie erhielt einen frischen Anstrich und die Arbeiten wurden im Sommer 2017 abgeschlossen, wie Fotos in der Historie dieses Autos dokumentieren.

Nach der Restaurierung nahm der Abarth am historischen Bergrennen von Ollon-Villars, Schweiz im August 2017 und am Montée des Légendes du Col de la Faucille im Jahr 2018 teil. Mit diesem Fahrzeug wird ein Kaufvertrag von 1976, Kopien von a Zeitschriftenartikel, der dieses Auto beschreibt, FFSA Technical Passport, FIA Historical Technical Passport, gültig bis 2026, Rennverlaufstabelle und Restaurierungsfotos.

On May 8, 1976, Jean Rocher bought chassis 0018 from Maublanc. In the 40 years owned by Rocher, the Abarth is said to have been regularly serviced and serviced, having undergone a restoration in 1986 and having competed in a few motorsport events. In 2016, Rocher's son decided to restore this Bergmeister to preserve the vehicle's originality. Chassis 0018 was disassembled, drive and chassis rebuilt. The body received a fresh coat of paint and the work was completed in the summer of 2017, as documented by photos in the history of this car.

After the restoration, the Abarth took part in the historic hill climb of Ollon-Villars, Switzerland in August 2017 and the Montée des Légendes du Col de la Faucille in 2018. With this vehicle comes a bill of sale from 1976, copies of a magazine article describing this car, FFSA Technical Passport, FIA Historical Technical Passport valid until 2026, race history chart and restoration photos.

Welcome to **MOTORWORLD** EVENT-LOCATIONS

various Locations
state of the art
10 - 4.200 sqm
2 - 6.000 Pers.
hotel, gastro
catering, technic
parking areas

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

WWW.MOTORWORLD.DE

STUTTGART KÖLN MÜNCHEN BERLIN RÜSSELSHEIM HERTEN METZINGEN ZÜRICH

KEN BLOCK´S S1 HOONITRON

Der Audi, der für Ken Block gefertigt wurde, weckt unwillkürlich Erinnerungen an den legendären Audi Sport quattro S1, mit dem die ‚Vier Ringe' beim berühmten Pikes Peak Hill Climb-Event, auch bekannt als „Race To The Clouds", zum Gipfel stürmten: Audi präsentiert den Audi S1 e-tron quattro Hoonitron, der exklusiv und einzigartig für den amerikanischen Drift-Künstler Ken Block entwickelt wurde. Das vollelektrische Unikat wird der Protagonist in einem neuen Video sein, das Block zusammen mit seinem Team für die Veröffentlichung in den nächsten Monaten produziert.

The Audi made for Ken Block immediately brings back memories of the legendary Audi Sport quattro S1 that the four rings used to storm to the summit in the famous Pikes Peak Hill Climb event, also known as "Race To The Clouds": Audi presents the Audi S1 e-tron quattro Hoonitron, developed exclusively and uniquely for the American drift artist Ken Block. The all-electric one-of-a-kind will be the protagonist in a new video that Block and his team are producing for release over the next few months.

„Der S1 Hoonitron vereint vieles, wofür Audi bereits in den 1980er Jahren berühmt war“, sagt Ken Block, dessen Begeisterung für die Rallyeautos von Audi schon früh geweckt wurde. „Beispielsweise wurde die spektakuläre Aerodynamik des Autos jetzt in eine ganz moderne Form übersetzt. Ich finde es cool, dass sich die Audi-Designer von ihrer eigenen Vergangenheit inspirieren lassen und die Technologien und das Erscheinungsbild des Autos einzigartig in die Gegenwart übertragen haben.“

“The S1 Hoonitron combines many things that Audi was already famous for in the 1980s,” says Ken Block, whose enthusiasm for Audi rally cars was aroused early on. “For example, the car‘s spectacular aerodynamics have now been translated into a very modern form. I think it‘s cool that the Audi designers have taken inspiration from their own past and have uniquely transferred the technologies and appearance of the car to the present.“

Zwei Elektromotoren, Allradantrieb, Power in Hülle und Fülle, ein Karbonfaser-Chassis und die vollen Sicherheitsstandards, wie sie vom obersten Dachverband des Motorsports, der FIA, vorgeschrieben werden – das sind nur die Statistiken des S1 Hoonitron. Im November lernte der Fahrer das Auto zum ersten Mal kennen. „Audi hat mir die Möglichkeit gegeben, ihn ein paar Tage in Deutschland zu testen“, sagt Ken Block. „Ich kenne die unterschiedlichsten Autos mit Verbrennungsmotor und Getriebe, aber hier gab es für mich viel Neues zu lernen. Sich direkt aus dem Stand mit 150 km/h in einen Donut zu drehen – nur mit dem rechten Fuß – ist für mich eine ganz neue Erfahrung. Unsere Arbeit konzentrierte sich darauf, das Auto und mich aneinander zu gewöhnen. Mein Dank gilt der gesamten Mannschaft von Audi Sport für die hervorragende Teamarbeit.“

Two electric motors, all-wheel drive, power galore, a carbon fibre chassis, and the full safety standards as prescribed by motorsport's top governing body, the FIA – these are merely the S1 Hoonitron's statistics. In November, the driver got to know the car for the first time. “Audi gave me the opportunity to test it for a few days in Germany,” says Ken Block. “I'm familiar with a wide variety of cars using internal combustion engines and transmissions, but there were a lot of new things for me to learn here. Spinning into a doughnut at 150 km/h directly from a standstill – just using my right foot – is an all-new experience for me. Our work was focused on getting the car and I used to each other. My thanks go to the whole Audi Sport squad for their outstanding teamwork."

Die gesamte Entwicklung inklusive der Technik des S1 Hoonitron wurde von Audi Sport am Standort Neckarsulm durchgeführt – passend für das Projekt, denn dort wird auch der Audi RS e-tron GT produziert. Für das Styling war Audi Design in Ingolstadt verantwortlich, was für Marc Lichte und sein Team alles andere als ein gewöhnlicher Job war. „Als wir zum ersten Mal von diesem Projekt hörten, war das gesamte Team sofort begeistert: Wir hatten die Möglichkeit, ein Auto zu entwickeln, das eine Ikone unserer Marke mit der Zukunft verbindet“, sagt der Audi-Chefdesigner. Die Herausforderungen waren enorm: „Es ging darum, eine moderne, vollelektrische Interpretation des S1 Pikes Peak zu schaffen. Der Zeitplan war extrem eng: Während unser Designprozess normalerweise ein bis eineinhalb Jahre dauerte, hatten wir von der ersten Zeichnung bis zum endgültigen Design nur vier Wochen Zeit. Wir standen mit Ken Block und seinem Team in ständigem Kontakt und tauschten uns intensiv aus.“

The entire development, including the technology of the S1 Hoonitron, was carried out by Audi Sport at the Neckarsulm site - suitable for the project, because the Audi RS e-tron GT is also produced there. Audi Design in Ingolstadt was responsible for the styling, which was anything but an ordinary job for Marc Lichte and his team. „When we first heard about this project, the entire team was immediately enthusiastic: we had the opportunity to develop a car that connects an icon of our brand with the future,“ says the Audi chief designer. The challenges were enormous: „The aim was to create a modern, fully electric interpretation of the S1 Pikes Peak. The schedule was extremely tight: while our design process normally took one to a year and a half, we only had four weeks from the first drawing to the final design. We were in constant contact with Ken Block and his team and exchanged ideas intensively."

Vom Erfolg des US-Stars mit dem Projekt können sich Fans bald selbst überzeugen: Unter dem Arbeitstitel Elektrikhana produzieren Ken Block und sein Team das nächste Video seiner berühmten Gymkhana-Serie mit dem S1 Hoonitron. „Die Zusammenarbeit mit Audi ist für mich eine ganz besondere Partnerschaft. Die Marke und ihre Leidenschaft für den Motorsport haben mich motiviert, in den Rallyesport einzusteigen“, sagt Ken Block. „Dass Audi dieses Auto nun für mich und mein Team entwickelt hat und bei unserem nächsten Projekt mit von der Partie ist, ist für mich ein Traum. Das Hoonitron schreibt das nächste Kapitel in unserer Geschichte und trägt unsere Gymkhana-Geschichte in die Zukunft.“

Fans will soon be able to convince themselves of the success of the US star with the project: Ken Block and his team are producing the next video of his famous Gymkhana series with the S1 Hoonitron under the working title Elektrikhana. “Working with Audi is a very special partnership for me. The brand and its passion for motorsport motivated me to get into rallying," says Ken Block. “The fact that Audi has now developed this car for me and my team and is involved in our next project is a dream for me. The Hoonitron writes the next chapter in our history and carries our Gymkhana story into the future."

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

24 H FORMEL 1 IN ZANDVOORT

Der niederländische Küstenort Zandvoort ist eng mit der Geschichte der Formel 1 verbunden. Bereits 1952 gehörte der legendäre CM.com Circuit Zandvoort zu den weltweiten WM-Stationen. Rund 30 Mal wurde hier der „Große Preis der Niederlande“ ausgetragen. Um in Zandvoort Formel 1-Luft zu schnuppern, braucht man jedoch nicht auf das nächste große Rennen zu warten. Rund ums Jahr bietet der Badeort Fans PS-starker Boliden zahlreiche Möglichkeiten, ihre Leidenschaft auszuleben.

The Dutch coastal town of Zandvoort is closely linked to the history of Formula 1. As early as 1952, the legendary CM.com Circuit Zandvoort was one of the world championship stations. The “Netherlands Grand Prix” was held here around 30 times. You don‘t have to wait for the next big race to get a taste of Formula 1 at Zandvoort. All year round, the seaside resort offers fans of powerful cars numerous opportunities to live out their passion.

Virtuell zum Formel 1-Rennfahrer werden

Einmal selbst ein Formel 1-Rennen fahren: Diesen Traum kann man sich im Racesquare Circuit Zandvoort erfüllen – zumindest virtuell. Direkt oberhalb der Boxengasse bieten mehrere High-End Simulatoren die Möglichkeit, in die Rolle von Louis Hamilton, Max Verstappen & Co. zu schlüpfen. Nach einer kurzen Einführung geht es ins freie Training, ins Qualifying und schließlich ins Rennen. Bis zu 20 „Fahrer" können dabei live gegeneinander antreten. Und das mit Ausblick über die berühmte Zielgerade von Zandvoort. Infos und Termine unter: https://www.racesquare.nl/cmcircuitzandvoort.

Spannende Suche nach dem gestohlenen F1-Boliden

Unter dem Titel „Grand Prix" dreht sich auch im Escape Room Zandvoort alles um den großen Rennzirkus. Die Aufgabe: Wer findet den gestohlenen Formel-1 Rennwagen von Stick Speiker? Er ist der Favorit für den WM-Titel und muss in einer Stunde beim Großen Preis von Zandvoort an den Start gehen. Trotz strengster Sicherheitsvorkehrungen ist sein Bolide jedoch plötzlich verschwunden. In Teams von 2 bis 6 Personen können Motorsport-Fans dabei helfen, den Wagen rechtzeitig zu finden - ein Rennen gegen die Zeit. Infos und Termine unter: https://escaperoomzandvoort.de/.

„Place to be" für Formel 1-Memorabilia

Seien es ausgefallene Sammlerobjekte oder verrückte Souvenirs: Seit 1997 ist Pole Position die erste Anlaufstelle für Formel 1-Fans von nah und fern. Schon von Weitem ist das Geschäft im Herzen Zandvoorts an dem roten Porsche über dem Eingang zu erkennen. In seinem Inneren erwartet Besucher eine großartige Sammlung der verrücktesten und exklusivsten Liebhaberstücke rund ums (Renn-) Auto - nicht zuletzt auch die aktuelle Formel 1-Kollektion. Und wer gerade nicht vor Ort ist, kann einfach dem Online-Shop einen Besuch abstatten: https://www.poleposition.nl/

Become a virtual Formula 1 racer

Driving a Formula 1 race yourself: You can fulfill this dream at the Racesquare Circuit Zandvoort - at least virtually. Directly above the pit lane, several high-end simulators offer the opportunity to slip into the role of Louis Hamilton, Max Verstappen & Co. After a short introduction, it's off to free practice, qualifying and finally the race. Up to 20 „drivers" can compete against each other live. And that with a view over the famous home stretch of Zandvoort. Info and dates at: www.racesquare.nl/cmcircuitzandvoort.

Exciting search for the stolen F1 car

Under the title „Grand Prix" everything revolves around the big racing circuit in the Escape Room Zandvoort. The task: who can find Stick Speiker's stolen Formula 1 racing car? He is the favorite for the world title and has to start in the Zandvoort Grand Prix in an hour. Despite the strictest security precautions, his car suddenly disappeared. In teams of 2 to 6 people, motorsport fans can help to find the car in time - a race against time. Information and dates at: https://escaperoomzandvoort.de/.

„Place to be" for Formula 1 memorabilia

Be it unusual collector's items or crazy souvenirs: Pole Position has been the first port of call for Formula 1 fans from near and far since 1997. The shop in the heart of Zandvoort can be recognized from afar by the red Porsche above the entrance. Inside, visitors can expect a magnificent collection of the craziest and most exclusive collector's items to do with (racing) cars - not least the current Formula 1 collection. And if you are not on site at the moment, you can simply visit the online shop: https://www.poleposition.nl/

Gemeinschaftsstand in Halle 1 auf der

RETRO CLASSICS

21. - 24. April

Halle 1, Messe Stuttgart
Interesse als Mitaussteller dabei zu sein?
Ihr Kontakt: Daniel Rest, Tel. 0178 9062771

MOTORWORLD Classics BODENSEE

6. - 8. Mai

www.motorworld-classics-bodensee.de
Friedrichshafen/Bodensee

MOTORWORLD OLDTIMERTAGE FÜRSTENFELD

17./18. September

www.motorworld-oldtimertage.de
Fürstenfeldbruck bei München

Übernachten mit Blick auf die Rennstrecke

Auch in Sachen Unterkunft kann man der Formel 1 in Zandvoort hautnah kommen. So bietet die Grand Prix Lodge im Qurios Ferienpark Zandvoort auf 110 m² Renn-Feeling pur. Das Design des Ferienhauses für 6 Personen greift durchgängig das Thema Motorsport auf. Mitten im Wohnzimmer stehen zwei Rennsimulatoren, in denen man gegeneinander antreten kann. Und da die Lodge nur einen Steinwurf vom Circuit entfernt ist, bietet sich vom Bett aus ein direkter Blick auf die Rennstrecke. Infos und Buchung unter: https://www.roompot.de/reiseziele/niederlande/noord-holland/qurios-zandvoort/unterkunfte/lodge/grand-prix-6/563077/.

Overnight with a view of the race track

You can also get up close and personal with Formula 1 in Zandvoort when it comes to accommodation. The Grand Prix Lodge in the Qurios holiday park Zandvoort offers pure racing feeling on 110 m². The design of the holiday home for 6 people consistently takes up the theme of motorsport. In the middle of the living room are two racing simulators where you can compete against each other. And since the lodge is just a stone's throw from the circuit, you have a direct view of the circuit from your bed. Information and booking at: https://www.roompot.de/reisezielen/niederlande/noord-holland/qurios-zandvoort/wohnunge/lodge/grand-prix-6/563077/.

PORSCHE AUCTION STARS

Die Verkäufe bei Amélia Island, genauer gesagt rund um den prestigeträchtigen Concours d'Elegance auf dem Gelände des 5-Sterne-Resorts, zählen zu den aufregendsten im weltweiten Klassiker-Kalender. Gooding & Company fährt im 12. Jahr seiner Amelia-Island-Auktion mit einer starken Auswahl an Starautos nach Florida, darunter ein Porsche 718 RSK von 1959 und weitere Preziosen der preisgekrönten deutschen Marke. Der mit Spannung erwartete Verkauf findet am Freitag, 4. März 2022 (11:00 Uhr EST) statt. Einen Tag vor dem Amelia Island Concours d'Elegance Wochenende.

The sales at Amélia Island, more precisely around the prestigious Concours d'Elegance on the premises of the 5-star resort, are among the most exciting on the global classic calendar. In the 12th year of its Amelia Island auction, Gooding & Company is heading to Florida with a strong selection of star cars, including a 1959 Porsche 718 RSK and other gems from the award-winning German marque. The much-anticipated sale will take place on Friday, March 4, 2022 (11:00 a.m. EST). One day before the Amelia Island Concours d'Elegance weekend.

1959 Porsche 718 RSK
(Schätzpreis: 2.500.000 $ – 3.500.000 $)

Der 718 RSK, einer der legendärsten und einflussreichsten Porsche aller Zeiten, wurde bei seiner Einführung im Jahr 1957 zum ultimativen leichten Sportrennwagen entwickelt. Der RSK war mit verkleideten Scheinwerfern und einer weitaus aerodynamischeren Karosserie als sein Vorgänger ausgestattet, zusammen mit einem überarbeiteten Fahrwerk und einer überarbeiteten Aufhängung. Diese Verbesserungen führten zu unzähligen Siegen bei den wichtigsten Rennen der damaligen Zeit, und der RSK war nicht aufzuhalten und trat in Sebring, Le Mans und bei der Targa Florio an. 1958 belegte der RSK in Le Mans den ersten Platz in der Klasse und den dritten Gesamtrang, und 1959 gewann er die Targa Florio auf Anhieb und dominierte die Strecke. Porsche baute insgesamt 34 RSKs, und das Auto festigte seinen Status als absolutes Rennsport-Kraftpaket in den späten 1950er und frühen 1960er Jahren.

Der hier vorgestellte Porsche 718 RSK von 1959, Fahrgestell 718-018, ist ein Ausnahmeangebot aus langjährigem Familienbesitz mit ausgewiesener Rennhistorie. Es wurde von dem kalifornischen Privatrennfahrer und Porsche-Volkswagen-Händler Emile Pardee neu gekauft, der das Auto erfolgreich bei verschiedenen SCCA-Veranstaltungen einsetzte. Pardee demonstrierte Geschwindigkeit und Können und gewann seine Klasse in 10 Rennen mit Chassis 718-018 von 1959 bis 1961, darunter drei Gesamtsiege. Nach seiner erfolgreichen Rennkarriere gelangte der Wagen schließlich an die Ostküste und wurde 1970 vom Vater des Einbringers bei einem Arzt in South Carolina gekauft. Fahrgestell 718-018 befindet sich seitdem im Familienbesitz des Einbringers und kommt bemerkenswerterweise nach über 50 Jahren in Familienbesitz zur Versteigerung.

Der 718-018 blieb bis 2014 statisch eingelagert, als er im Laufe von vier Jahren von dem bekannten Porsche-Spezialisten für vier Nockenwellen, Ray Morgan von Vintage Motorcar Restorations in Jasper, Georgia, einer sorgfältigen vollständigen, fotodokumentierten Restaurierung unterzogen wurde.

1959 Porsche 718 RSK
(Estimate: $2,500,000 – $3,500,000)

One of the most legendary and influential Porsches of all time, the 718 RSK was designed to be the ultimate lightweight sports racing car when it was introduced in 1957. The RSK featured cowled headlights and a far more aerodynamic body than its predecessor, along with revised chassis and suspension. These improvements led to countless victories in the most important races of the time and the RSK was unstoppable, competing at Sebring, Le Mans and the Targa Florio. In 1958 the RSK finished first in class and third overall at Le Mans, and in 1959 it won the Targa Florio outright, dominating the track. Porsche built a total of 34 RSKs and the car cemented its status as an absolute racing powerhouse in the late 1950s and early 1960s.

The Porsche 718 RSK from 1959 presented here, chassis 718-018, is an exceptional offer from many years of family ownership with proven racing history. It was purchased new by Californian privateer racer and Porsche-Volkswagen dealer Emile Pardee, who successfully used the car in various SCCA events. Demonstrating speed and skill, Pardee won his class in 10 races driving chassis 718-018 from 1959 to 1961, including three overall wins. After a successful racing career, the car finally made its way to the east coast and was bought by the consignor's father from a doctor in South Carolina in 1970. Chassis 718-018 has been in the consignor's family since then and is remarkably coming up for auction after more than 50 years in family ownership.

The 718-018 remained in static storage until 2014, when it underwent a meticulous full, photo-documented restoration over the course of four years by renowned Porsche four-cam specialist Ray Morgan of Vintage Motorcar Restorations in Jasper, Georgia.

1993 Porsche 964 Carrera RS 3.8
(Schätzung: 1.800.000 $ – 2.400.000 $)

Der 964 Turbo S Leichtbau, der 1992 auf dem Genfer Autosalon vorgestellt wurde, schlug als ultimatives 964-Modell mit Turbolader Wellen und wurde schnell zu einem der begehrtesten luftgekühlten Autos der 1990er Jahre. Der Porsche 964 Turbo S Leichtbau wurde aus der Mission geboren, ein leichtes Modell mit Turbolader anzubieten, und wurde vom Motorsport-Champion Brumos Racing Turbo S2 inspiriert. Um ein leichtes Turbo-Modell zu erreichen, entfernten die Porsche-Ingenieure elektrische Fensterheber, Servolenkung, Klimaanlage und Rücksitze und verwendeten stattdessen glasfaserverstärkte Kohlenstoff-Verbundwerkstoffe. Das Ergebnis war ein Auto, das 2.844 Pfund wog, ungefähr 430 Pfund. weniger als ein normaler Turbo.
Von den 86 gebauten Exemplaren des Turbo S Leichtbau wurden nur 67 in Linkslenkung produziert, wie das hier vorgestellte Auto. Dieser Porsche Turbo S Leichtbau von 1993 ist in Sulphur Yellow lackiert, einer brillant schillernden Farbe, die sowohl fluoreszierende als auch pastellfarbene Eigenschaften hat, die sich je nach Lichtverhältnissen einzigartig zeigen. Lediglich zehn Exemplare des Turbo S Leichtbau wurden in einer Musterlackierung spezifiziert, und von diesen Fahrzeugen waren nur sechs Linkslenker, was das hier angebotene Fahrzeug zu einer unvergleichlich seltenen Kombination macht. Darüber hinaus ist dieses Auto das einzige Exemplar in Sulphur Yellow und es wird angenommen, dass es einer von nur drei Porsche ist, die jemals in dieser Farbe produziert wurden. Dieser Turbo S Leichtbau wurde von den Gebrüdern Lippman in Bremen, Deutschland, wichtigen Porsche-Sammlern der luftgekühlten Ära, neu bestellt. Insgesamt hatte dieses Exemplar nur zwei Besitzer, und der Kilometerzähler zeigt ungefähr 7.500 km ab Neuwert an. Es ist mit einer seltenen Werksradiooption sowie einem wünschenswerten Nicht-Airbag-Lenkrad ausgestattet. Angeboten von einem anspruchsvollen Porsche-Sammler und komplett mit Büchern, Werkzeugen und Zubehör, stellt dieser fesselnde und seltene Turbo S Leichtbau eine außergewöhnliche Auktionsgelegenheit für treue Enthusiasten dar.

1993 Porsche 964 Carrera RS 3.8
(Estimate: $1,800,000 – $2,400,000)

Launched at the 1992 Geneva Motor Show, the 964 Turbo S Lightweight made waves as the ultimate turbocharged 964 model and quickly became one of the most desirable air-cooled cars of the 1990s. Born from the mission to offer a lightweight turbocharged model, the Porsche 964 Turbo S Lightweight was inspired by the motorsport champion Brumos Racing Turbo S2. To achieve a lightweight turbo model, Porsche engineers removed power windows, power steering, air conditioning and rear seats and used fiberglass-reinforced carbon composites instead. The result was a car that weighed 2,844 pounds, about 430 pounds. less than a normal turbo.

Of the 86 Turbo S lightweights built, only 67 were left-hand drive, like the car presented here. This 1993 Porsche Turbo S Lightweight is painted in Sulfur Yellow, a brilliant iridescent color that has both fluorescent and pastel properties that show up uniquely depending on the lighting conditions. Only ten examples of the Turbo S Lightweight were specified in a sample livery, and of those vehicles only six were left-hand drive, making the vehicle on offer here an incomparably rare combination. In addition, this car is the only example in Sulfur Yellow and is believed to be one of only three Porsches ever produced in this colour. This lightweight Turbo S was re-ordered by the Lippman brothers in Bremen, Germany, important Porsche collectors of the air-cooled era. This example has only had two owners in total and the odometer shows around 7,500 km from new. It comes with a rare factory radio option, as well as a desirable non-airbag steering wheel. Offered by a discerning Porsche collector and complete with books, tools and accessories, this captivating and rare Turbo S Lightweight represents an exceptional auction opportunity for loyal enthusiasts.

2005 Porsche Carrera GT
(Schätzung: 1.800.000 $ – 2.400.000 $)

Der leistungsstarke Carrera GT, der oft als der letzte analoge Supersportwagen bezeichnet wird, debütierte 2003 auf dem Genfer Autosalon und wurde praktisch zum neuesten Porsche-Supersportwagen seit der Einführung des 911 GT1 im Jahr 1996. Mit einem fortschrittlichen Monocoque-Chassis und Hilfsrahmen aus Kohlefaser ausgestattet, Pushrod-aktivierte Aufhängung, belüftete Karbon-Keramik-Scheibenbremsen und ein normal angesaugter 5,7-Liter-V-10-Motor, der Carrera GT war ein Straßenphänomen mit den gleichen Fähigkeiten auf der Rennstrecke. Ursprünglich im Rahmen des aufgegebenen LMP1-98-Prototypenprogramms entwickelt, baute Porsche nur 1.270 dieser Autos und schloss die Produktion im Jahr 2006 ab.
Von allen gebauten Carrera GTs wurden nur 58 in Paint-to-Sample-Farben bestellt, und nur 19 davon wurden für die USA gebaut. Der hier vorgestellte Porsche Carrera GT von 2005 ist das einzige US-Auto, das in Polar Silver lackiert nach Muster lackiert wurde. Es ist auch mit einer dunkelgrauen Lederausstattung ausgestattet und wird mit exklusiven Optionen im Wert von über 27.000 US-Dollar akzentuiert, darunter Kohlefaserverkleidungen und rote Sicherheitsgurte. Präsentiert in tadellosem Originalzustand mit ca. 2.500 Meilen von neu, wird dieses Exemplar von Büchern, Gepäck, einem Hardtop, Zubehör und einem sauberen DME-Bericht begleitet. Als einer der einzigartigsten und hochwertigsten Carrera GTs, die jemals öffentlich zum Verkauf angeboten wurden, reiht er sich bei der bevorstehenden Amelia Island Auction in eine Reihe äußerst begehrter Porsche ein.

2005 Porsche Carrera GT
(Estimate: $1,800,000 – $2,400,000)

Often referred to as the last analogue supercar, the powerful Carrera GT debuted at the 2003 Geneva Motor Show and has become virtually the latest Porsche supercar since the introduction of the 911 GT1 in 1996. Featuring an advanced carbon fiber monocoque chassis and subframe , pushrod-activated suspension, ventilated carbon-ceramic disc brakes and a naturally aspirated 5.7-liter V-10 engine, the Carrera GT was a street phenomenon with equal capabilities on the track. Originally developed as part of the abandoned LMP1-98 prototype program, Porsche only built 1,270 of these cars, completing production in 2006.

Of all the Carrera GTs built, only 58 were ordered in paint-to-sample colors, and only 19 of those were built for the US. The 2005 Porsche Carrera GT featured here is the only US car painted to sample in Polar Silver. It also comes with a dark gray leather interior and is accented with exclusive $27,000+ options including carbon fiber trim and red seat belts. Presented in mint original condition with approximately 2,500 miles from new, this example is accompanied by books, luggage, a hard top, accessories and a clean DME report. One of the most unique and premium Carrera GTs ever publicly offered for sale, it joins a highly coveted lineup of Porsches at the upcoming Amelia Island Auction.

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

FOTO: Kay MacKenneth
im Rahmen der Classic Tour 1972-2012 Olympia München,
World Childhood Foundation

6 TAGE AUF OLYMPIA-RALLYE ´72

6 DAYS ON OLYMPIA-RALLY ´72

Von Kiel bis München führt die Olympia-Rallye `72 im Jubiläumsjahr 2022. Das Revival, das 50 Jahre nach den Olympischen Spielen 1972 auf die 2250 km lange Tour geht (8.-13- August), wird einen Stopp in der MOTORWORLD Köln Rheinland (Tag 3) einlegen und das Ziel MOTORWORLD München (Tag 6) anfahren. Auch Legende Walter Röhrl freut sich schon und schrieb: „Nach der Olympia-Rallye 1972, bei der ich mit dem Kleint R.S. Capri HH-RD 950 die Rallyewelt etwas aufgemischt und meine Visitenkarte abgegeben habe, bekam ich diverse Angebote der Werksteams. Übrigens: im nächsten Jahr (Anm. d. Red. Gemeint ist 2022) wird es eine Neuauflage der Olympia-Rallye geben (olympiarallye72.com) bei der ich wieder dabei sein werde. Ich freue mich schon drauf."

In its anniversary year 2022, the Olympia Rally ,72 will be running from Kiel to Munich. The revival, which is going on the 2250 km-long tour (August 8-13) 50 years after the 1972 Olympic Games, will stop at MOTORWORLD *Köln-Rheinland (day 3) and continue on to the final destination at* MOTORWORLD *München (day 6). Legend Walter Röhrl is also looking forward to it, writing: „After the 1972 Olympia Rally, where I mixed up the rally world somewhat with the Kleint R.S. Capri HH-RD 950 and made a name for myself, I received various offers from the works teams. By the way: Next year (editor's note: he means 2022) there will be a new edition of the Olympia Rally (olympiarallye72.com), and I will be part of it again. I'm already looking forward to it."*

Mit dabei ist auch Rallyefahrer Jochi Kleint beim MOTORWORLD Revival auf den Spuren der Olympia-Rallye `72. Zuschauer dürfen sich auf 39 verschiedene Marken und 172 verschiedene Automodelle freuen.

Übrigens: Die komplette Strecke der Rallye Klima-neutral gefahren. Der finanzielle Ausgleich aller Fahrzeuge (für 151.000 kg CO2 Schadstoffemissionen von Teilnehmern, Helfern usw.) geht an das Ausgleichsprojekt im Harz, wo zwei Millionen Hektar Fichten-Monokultur in klimaresistente Mischwälder umgebaut werden müssen.

Also taking part in the MOTORWORLD Revival on the trail of the Olympia Rally `72 will be rally driver Jochi Kleint. Spectators can look forward to seeing 39 brands and 172 different car models.

By the way: The entire rally course will be driven in a climate neutral manner. The financial equalisation for all the vehicles (for 151,000 kg CO2 pollutant emissions from the participants, helpers, etc.) will go to the equalisation project in the Harz mountains, where two million hectares of spruce monoculture need to be converted into climate-resistant mixed forests.

FOTO: Kay MacKenneth
im Rahmen der Classic Tour 1972-2012 Olympia München,
World Childhood Foundation

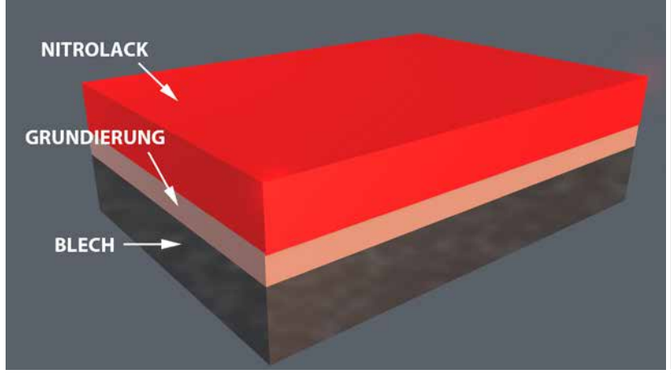
GARAGE TUTORIAL DIY

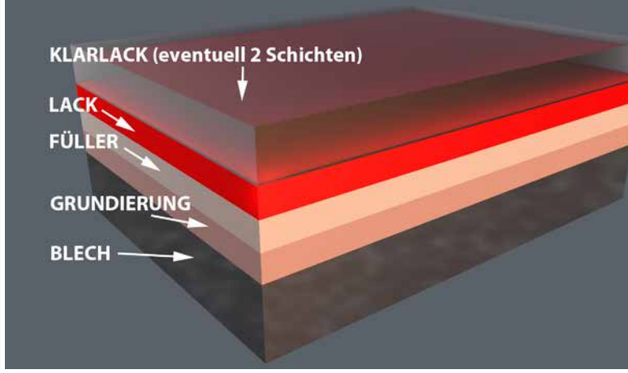
LACKAUFBEREITUNG TEIL 1
PAINT PREPERATION PART 1

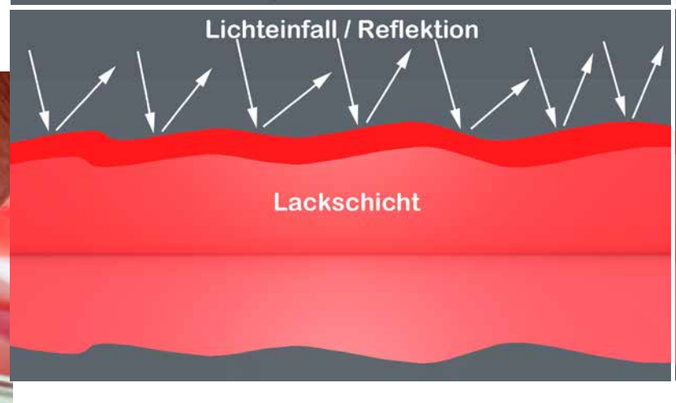
Die ordentliche Lackaufbereitung und regelmäßige Lackpflege sind wesentlicher Bestandteil der Rostprävention bei einem Oldtimer. Ist die Lackschicht zu dünn, rauh oder sind leichte Lackplatzer vorhanden, hat die Korrosion am Blech gute Chancen sich auszubreiten.
Mit der Lackpflege wird außerdem zusätzlich noch eine Schicht auf dem Lack gebildet, die den gesamten Lackaufbau vor Witterungseinflüssen und mechanischen Angriffen schützt.
Bevor wir aber auf die eigentliche Lackaufbereitung und Pflege näher eingehen, macht es Sinn, den Lackaufbau eines Oldtimers genauer zu betrachten.

Proper paint preparation and regular paint care are an essential part of rust prevention on a classic car. If the layer of paint is too thin, rough or there are slight cracks in the paint, there is a good chance that the corrosion on the sheet metal will spread.

With the paint care, an additional layer is formed on the paintwork, which protects the entire paintwork from the effects of the weather and mechanical attacks.
But before we go into more detail about the actual paint preparation and care, it makes sense to take a closer look at the paintwork of a classic car.

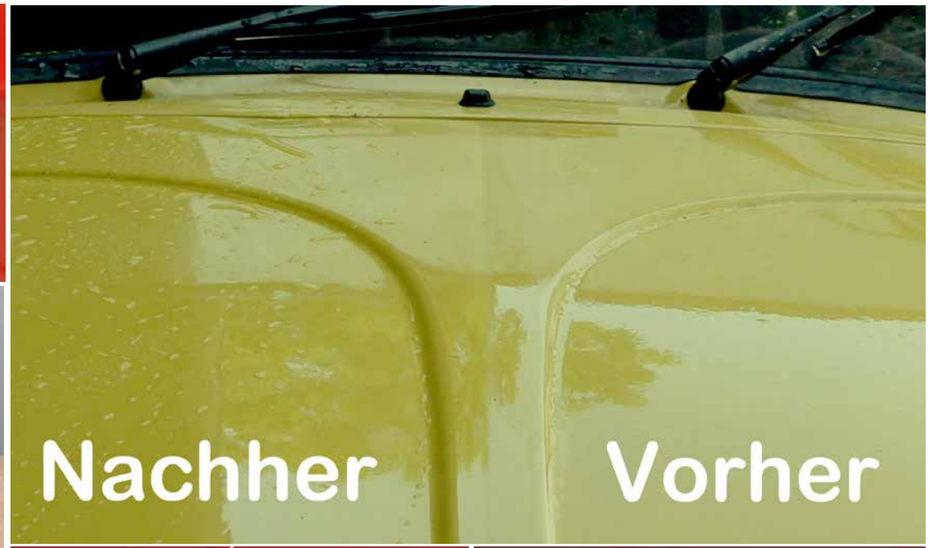






Es gab über die Jahrzehnte des Automobilbaus verschiedenste Techniken des Lackaufbaus. Sehr frühe Lacke aus den 1920er bis 1930er Jahre waren zweischichtig aufgetragen. Auf das blanke Blech wurde eine Grundierung gebracht und darauf eine Schicht Farblack. Dieser Lack ist herkömmlich auch als Nitrolack bekannt. Nitrolack ist matt und erhält erst nach aufwendigem Aufpolieren seinen Glanz. Später ging man dazu über, dreischichtig zu lackieren. Zuerst erhielt das blanke Blech eine korrosionsschützende Haftgrundierung. Darüber folgte ein Füller, um die Oberfläche sehr fein schleifen zu können und letztendlich wurde der Lack, Unilack genannt, aufgetragen. Diese Lackiertechnik ist noch heute für viele Oldtimer die Basistechnik. Hochwertiger war dann die Technik, auf den ersten Basislack noch eine oder zwei Schichten Klarlack aufzutragen. Diese Schicht gibt dem Lack einen spiegelnden Glanz. Bei einer Restauration sollte man aber darauf achten, ob die Fahrzeuge zeitgenössisch überhaupt in dieser Hochglanztechnik lackiert waren.

There have been a wide variety of paintwork techniques over the decades of automobile construction. Very early paintwork from the 1920s to 30s was applied in two layers. A primer was applied to the bare sheet metal and then a layer of colored lacquer. This paint is also commonly known as nitro paint. Nitro paint is matt and only gets its shine after extensive polishing. Later, people switched to painting in three layers. First, the bare metal was given an anti-corrosion primer. This was followed by a filler in order to be able to sand the surface very finely and finally the varnish, called Unilack, was applied. This painting technique is still the basic technology for many classic cars today. The technique of applying one or two coats of clear coat to the first base coat was of higher quality. This layer gives the paint a mirror-like shine. In the case of a restoration, however, one should pay attention to whether the vehicles were actually painted in this high-gloss technique at the time.



Bevor man mit der Lackaufbereitung beginnt, ist es ratsam, den vorhandenen Lack mit Hilfe eines Lackprüfers auf die Lackstärke zu untersuchen. Nach einer ausführlichen Kalibrierung, kann man die Lackstärke messen. Diese Vorarbeit ist wichtig, denn ist die Lackdichte zu dünn, kann schon beim leichten Nassschleifen oder aber auch beim Polieren der metallische Untergrund schnell zum Vorschein kommen.
Zur Lackprüfung wird das Prüfgerät für die Messung einfach an der Karosserie an den entsprechenden Stellen angesetzt. Tesa Film hat in etwa eine Dicke von 1,1 Mikrometer (0,11mm), dies wäre zu wenig für eine Lackschicht. Idealerweise hat eine KFZ Lackschicht eine Dicke von 3,5 bis 4,5 Mikrometer (0,35 bis 0,45 mm), dies entspricht in etwa vier Schichten Tesa Film. Eine Visitenkarte hat in etwa 9 Mikrometer. Insgesamt erreicht eine übliche Lackschicht ebenfalls bei einer Schichtdicke von 0,11 bis 0,13 mm.

Häufig entstehen nach einer Aufbaulackierung oder Neulackierung kleine Lackfehler oder Fehlstellen. Kleine Staubeinschlüsse, leichte Orangenhaut und Lackläufer können das Lackbild beschädigen. Bei sogenannten Beilackierungen können Lackübergänge sichtbar werden.
Auch solche Lackbilder können durch eine entsprechende Lackaufbereitung entfernt werden.

STUMPFE ODER VERWITTERTE LACKE AUFPOLIEREN

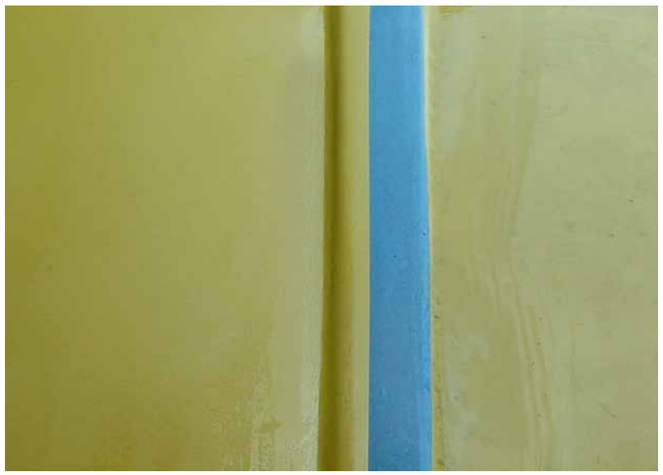
Alte Lacke werden häufig stumpf und verwittern durch Sonne und Witterungseinflüsse. Betrachtet man solche Lacke in einer extremen Vergrößerung, erkennt man, dass die ursprünglich glatte Oberfläche sehr uneben ist. Das Licht wird dadurch in die verschiedensten Richtungen reflektiert, ergibt aber für das Auge nur eine matte Reflektion des Lacks. Ein weiterer Nachteil ist, dass sich in den Lackunebenheiten auch Schmutzpartikel ablagern. Daher muss die oberste Lackschicht geglättet werden. Dies geht allerdings nur, wenn der Lack in sich noch stabil ist und keine Risse aufweist und wenn die Lackschicht dick genug ist. (Siehe Bilder auf Seite 59)

Before starting with the paint preparation, it is advisable to examine the existing paint with the help of a paint tester for paint thickness. After a detailed calibration, you can measure the paint thickness. This preparatory work is important, because if the paint thickness is too thin, the metallic substrate can quickly come to light even with light wet sanding or polishing.
To test the paintwork, the tester is simply placed on the body at the appropriate points for the measurement. Tesa film has a thickness of about 1.1 microns (0.11mm), which would not be enough for a layer of paint. Ideally, a car paint layer has a thickness of 3.5 to 4.5 microns (0.35 to 0.45 mm), which corresponds to about four layers of Tesa film. A business card is approximately 9 microns. Overall, a conventional paint layer also achieves a layer thickness of 0.11 to 0.13 mm.

Small paint defects or imperfections often occur after a refinish or a new coat of paint. Small dust inclusions, slight orange peel and paint runs can damage the paint finish. In the case of so-called touch-ups, paint transitions can become visible.
Such paintwork can also be removed by appropriate paint preparation.

REFRESH DULL OR WEATHERED PAINT FINISHES

Old paintwork often becomes dull and weathered by the sun and the effects of the weather. If you look at such paints in an extreme magnification, you can see that the originally smooth surface is very uneven. As a result, the light is reflected in a wide variety of directions, but only gives the eye a matt reflection of the paintwork. Another disadvantage is that dirt particles are also deposited in the unevenness of the paintwork. Therefore, the top layer of paint must be smoothed. However, this is only possible if the paint is still stable and has no cracks and if the paint layer is thick enough. (See pictures on page 59)



Bevor mit der Lackaufbereitung oder der Politur begonnen wird, ist es wichtig, den Lack gründlich zu reinigen. Dies geht am besten mit Wasser unter Zugabe eines Reinigungsmittels. Verschmutzter Lack darf auf keinen Fall poliert werden, denn der Schmutz wird in den Lack eingebrannt und lässt sich dann nicht mehr entfernen. Insektenrückstände können mit einem entsprechenden Insektenlöser entfernt werden. Nach dem Reinigen, wird der Lack mit einem weichen Tuch trocken gerieben.

Um den Lack grundsätzlich etwas zu glätten, wird zuerst mit einem nassen Schleifschlamm der Körnung 4000 abgeschliffen. Es geht nicht darum, den Lack abzutragen, sondern nur die Oberfläche etwas zu glätten. Der nasse Schleifschlamm wird nach dem Schleifen abgewaschen und der Lack getrocknet. Der Lack wirkt nach diesem Schritt sehr matt.

Im nächsten Schritt wird der Lack mit einem Exzenterschleifer, einer groben Schleifpolitur und einem mittleren Schleifschwamm poliert. Mit leichten kreisenden Bewegungen wird der Exzenterschleifer über den Lack geführt. Die Politur wird immer härter und man erkennt nach einiger Zeit, dass der stumpfe Lack bereits glatter ist. Bearbeitet wird immer nur eine kleine Fläche, niemals das ganze Fahrzeug auf einmal. Die Regel ist, etwa eine Fläche von 50cm auf 50 cm. Ansonsten trocknet die Politur aus und ist nicht mehr verwendbar.

Nach dem ersten Abschleifen des Lacks erfolgt nochmals eine kurze Reinigung, um die Politur-Rückstände zu entfernen. Nun kann der Lack mit einer sehr feinen Politur, in diesem Falle mit einer 11 000er Politur und einem sehr feinen schwarzen Waffelschwamm nachpoliert werden. Jetzt kommt der Glanz und Ihr Fahrzeug strahlt wieder.

Before starting with the paint preparation or polishing, it is important to first clean the paint thoroughly. The best way to do this is with water and a cleaning agent. Dirty paintwork must not be polished under any circumstances, because the dirt will burn into the paintwork and can then no longer be removed. Insect residues can be removed with an appropriate insect remover. After cleaning, the paint is rubbed dry with a soft cloth.

In order to smooth the paintwork a bit, first sand it down with a wet sanding slurry of 4000 grit. It's not about removing the paint, just smoothing the surface a bit. The wet sanding sludge is washed off after sanding and the paint is dried. After this step, the paint looks very matt.

In the next step, the paint is polished with an eccentric sander, a coarse sanding polish and a medium sanding sponge. The eccentric sander is guided over the paintwork with light circular movements. The polish gets harder and harder and after a while you can see that the dull paint is already smoother. Only a small area is processed at a time, never the entire vehicle at once. The rule is about an area of 50cm by 50cm. Otherwise the polish dries out and can no longer be used.

After the paint has been sanded down for the first time, there is another brief cleaning to remove the polish residue. Now the paint can be polished with a very fine polish, in this case with a 11 000 polish and a very fine black waffle sponge. Now comes the shine and your vehicle shines again.

MOTORWORLD
MÜNCHEN

NOCHMALS AUSGEZEICHNET

INTERNATIONAL PROPERTY AWARD

YET ANOTHER AWARD

Erst kürzlich durfte sich die MOTORWORLD München über eine besondere Auszeichnung freuen. Sie wurde Anfang Dezember 2021 Preisträger des European Property Awards mit jeweils dem ersten Platz in Deutschland in den Kategorien „Sanierung und Revitalisierung Gewerbe-Immobilien“ und „Mischnutzung Gewerbe-Immobilien“. Jetzt gab es noch einen Zuschlag: Die MOTORWORLD München ist nun auch international in der Kategorie ‚Best Commercial Redevelopment‘ gekürt worden für das weltweit beste kommerzielle Wiedererwecken einer Immobilie.

Just recently, MOTORWORLD München was delighted to be honoured with a special award. At the beginning of December 2021, MOTORWORLD München received the European Property Award with first places in Germany in the categories „Commercial Redevelopment / Renovation“ and „Mixed-use Development“. This has now been topped: MOTORWORLD München has also been internationally recognised in the category „Best Commercial Redevelopment“ for the world‘s best commercial resurrection of a property. We will be reporting more on this shortly.

MERCEDES-BENZ VISION EQXX

Reichweite und Effizienz sind im Zeitalter der Elektromobilität maßgebliche Faktoren. Elektroautos mit großer Reichweite eignen sich auch für lange Strecken und damit für ausgedehnte Roadtrips. Das steigert einmal mehr ihre Akzeptanz. Eine hohe Effizienz erlaubt es außerdem, eine kleinere und damit leichtere Batterie zu verwenden, um mit weniger mehr zu erreichen.

Range and efficiency are set to define the electric era. Outstanding range will make electric cars suitable for every journey and will speed adoption. Exceptional efficiency will create a virtuous circle of battery size and weight reduction, allowing us to go further with less. Mercedes-Benz is determined to lead the way.

In einem Test des renommierten amerikanischen Automobil-Informationsdienstes Edmunds legte ein EQS 450+ mit 245 kW (Stromverbrauch WLTP kombiniert: 19,8-15,7 kWh/100 km; CO2-Emissionen: 0 g/km) mit einer Akkuladung 422 Meilen zurück. Das sind 77 Meilen mehr als jedes andere zuvor getestete Elektroauto.

Mit dem VISION EQXX geht Mercedes-Benz jetzt den nächsten Schritt. Entsprechend interner, digitaler Simulationen ist davon auszugehen, dass der Technologieträger im realen Straßenverkehr mit einer einzigen Batterieladung über 1.000 Kilometer weit fahren wird. Damit würde er in punkto Reichweite ein neues Level erreichen. Neben der Effizienzsteigerung waren Ressourcenschonung und bestmögliche Umweltverträglichkeit gleichberechtigte Entwicklungsziele. Deshalb wählten die Mercedes-Benz Ingenieure einen ganzheitlichen Ansatz. Angefangen bei der Verbesserung aller Komponenten des hochmodernen elektrischen Antriebsstrangs sowie der Verwendung von Leichtbauwerkstoffen und nachhaltigen Materialien.

We are already leading the charts of real-world range with the EQS with 245 kW (electrical consumption WLTP combined: 19.8-15.7 kWh/100 km; CO2 emissions: 0 g/km) , as evidenced by the recent Edmunds test where an EQS 450+ travelled 422 miles on one charge, 77 miles further than any other car previously tested.

But Mercedes-Benz is not resting. Driven by the idea of zero impact on our planet and a highly responsible use of green energy, we inspired our engineers to go above and beyond. They are working intensively to take range and efficiency to a whole new level. The VISION EQXX is the result of a mission we set ourselves to break through technological barriers across the board and to lift energy efficiency to new heights. It demonstrates the gains that are possible through rethinking the fundamentals from the ground up. This includes advances across all elements of its cutting-edge electric drivetrain as well as the use of lightweight engineering and sustainable materials.

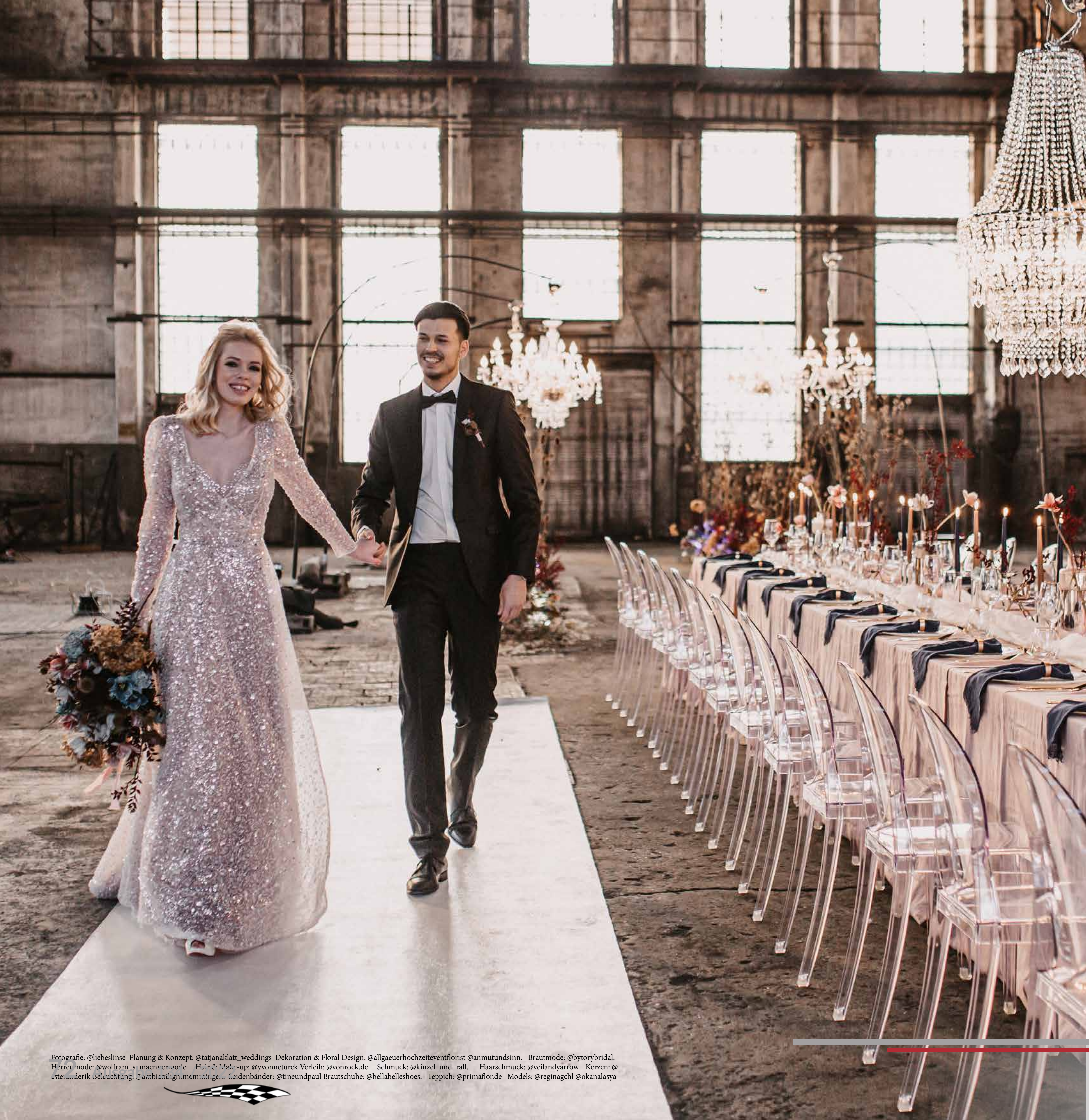
VISION EQXX – konzipiert für den Roadtrip zur Elektromobilität

„Roadtrips“ sind seit mindestens 70 Jahren ein fester Bestandteil des Kulturguts. Und das mit gutem Grund. In Büchern, Filmen und Musik liefern sie den Stoff für spannende Geschichten von Menschen und ihren Automobilen. In Roadtrip Stories geht es um Freiheit, Individualität und die Entdeckung der Welt auf vier Rädern. Stecke eine Nadel in die Landkarte – und fahre los. Der Drang, die Welt jenseits unseres Horizonts zu erforschen, zu entdecken und zu genießen, liegt in der Natur des Menschen. Wenn dann noch eine Portion Pioniergeist dazu kommt, können Visionen Wirklichkeit werden.

VISION EQXX – designed for the road trip to electromobility

There's a reason why road trips have been a cultural touchstone for at least 70 years, telling stories from the highway in books, movies and music. The road trip defines freedom, individuality, the very spirit of the automobile and the passing world. Stick a pin in the map – and drive. Be in tune with the tarmac, and with the car. This urge to explore, discover and revel in the world beyond our horizon is part of what it is to be human. It's the pioneering spirit that pairs vision with the tenacity to make it happen.

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



Fotografie: @liebeslinse Planung & Konzept: @tatjanaklatt_weddings Dekoration & Floral Design: @allgaeuerhochzeiteventflorist @anmutundsinn. Brautmode: @bytorybridal. Herrenmode: @wolfram_s_maennermode Hair & Make-up: @yvonneturek Verleih: @vonrock.de Schmuck: @kinzel_und_rall. Haarschmuck: @veilandyarrow. Kerzen: @esteranderik Beleuchtung: @ambientlight.memmingen. Seidenbänder: @tineundpaul Brautschuhe: @bellabelleshoes. Teppich: @primaflor.de Models: @reginagchl @okanalasya

GRANDIOSES HAPPY END

A SPLENDID HAPPY END

Mindestens ein Jahr im Voraus beginnen nahezu 100 Prozent aller Hochzeitspaare mit den Planungen für ihr Ja-Wort. „Die Location muss passen und an diesem ‚schönsten Tag' im Leben muss einfach alles bis ins kleinste Detail perfekt sein", so Wedding Planerin Melanie Grove (elegant-wedding-events.de). Dabei muss es nicht immer ein Zuckerbäckerschloss oder eine Sause im Grandhotel sein – die urbane Industrial Chic Location in der MOTORWORLD Manufaktur Metzingen (motorworld.de/metzingen) hat ihren ganz besonderen Charme. Das bewies perfekt Wedding-Planerin Tatjana Klatt (tatjanaklatt-weddings.de) für ein US-Magazin. Für das Shooting Industrial Wedding Vibes/Time to Shine setzte die Designerin die Location Metzingen perfekt ins Bild.
Übrigens: Auch in den anderen MOTORWORLD-Standorten stehen außergewöhnliche Locations zur Auswahl - man kann sich sogar vor Ort das Ja-Wort geben.

Practically 100% of all wedding couples plan their big day at least one year in advance. „The location has to be just right, and on this ‚most beautiful day' in their lives everything must be perfect right down to the smallest detail," says wedding planner Melanie Grove (elegant-wedding-events.de). It doesn't always have to be a confectioner's castle or a big party in a grand hotel – the urban industrial chic location at MOTORWORLD Manufaktur Metzingen (motorworld.de/metzingen) has its own special charm. Wedding planner Tatjana Klatt (tatjanaklatt-weddings.de) provided just this for a US magazine. The designer perfectly captured the Metzingen location for the photo shoot Industrial Wedding Vibes/Time to Shine.
By the way: Exceptional venues can also be found at the other MOTORWORLD locations – you can even say „yes" on the spot.

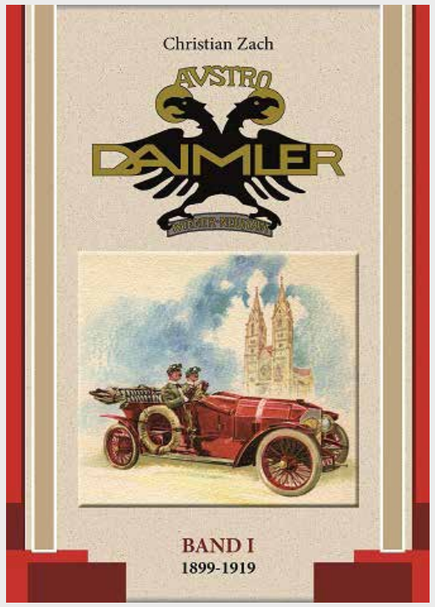
JÜRGEN LEWANDOWSKI´s BÜCHERECKE

ES WAR EINMAL IN AUSTRIA

Am 11. August 1899 wurde in Wien die Oesterreichische Daimler-Motoren-Commanditgesellschaft Bierenz Fischer u. Co als Tochtergesellschaft der deutschen Daimler-Motoren-Gesellschaft gegründet. Als Starthilfe wurden zwischen dem Stammwerk in Cannstatt und dem neuen Werk in Wiener Neustadt Facharbeiter ausgetauscht. Das erste Automobil, ein Viersitzer mit Zwei-Zylinder-Motor, entstand im Jahr 1900 in Wiener – die Produktion umfasste darüber hinaus auch Lastwagen, Omnibusse, Schiffsmotoren und Schienenfahrzeuge. 1902 trat dann Gottlieb Daimlers Sohn Paul als persönlich haftender Gesellschafter in das Unternehmen ein und übernahm auch dessen technische Leitung – ihm sollte 1906 Ferdinand Porsche als technischer Direktor folgen und dem jungen Unternehmen mit einer Vielzahl von Entwicklungen und Modellen zur ersten Blüte verhalfen.

Damit begann eine österreichische Erfolgsgeschichte, die bis zur Produktionseinstellung am 30. Juni 1934 währte. Christian Zach hat die komplizierte Geschichte, die 1928 zur Fusion mit der Puchwerke AG zur Austro Daimler Puchwerke AG führen sollte, in zwei Bände akribisch rekonstruiert und erzählt – und damit auf 830 Seiten ein Stück österreichischer Industrie-Geschichte vor dem Vergessen gerettet. Neben etlichen brillanten Fahrzeugen entstanden hier auch Flugmotoren und Schienenfahrzeuge – dazu kamen prestigeträchtige Siege im Motorsport, wie der bei der 5.200 km langen Allrusssischen Tourenfahrt 1925, die die beiden Austro Daimler unter schwersten Bedingungen fehlerfrei absolvierten. Und Hans Stuck avancierte mit seinem 200 PS straken ADM R zum Bergmeister.

Zwei faszinierende und aufwändig recherchierte Bände, die der nahezu vergessenen Marke die Aufmerksamkeit verschaffen, die das Haus schon lange verdient hat. Ein Dank auch an den Kral-Verlag, der das Abenteuer, diese zwei Bände zu verlegen, eingegangen ist.



Christian Zach, Austro Daimler Band I und II, Kral-Verlag, A 2560 Berndorf, € 59,90 (pro Band). ISBN 978-3-99024-833-1 und ISBN 978-3-99024-981-9
www.kral-verlag.at

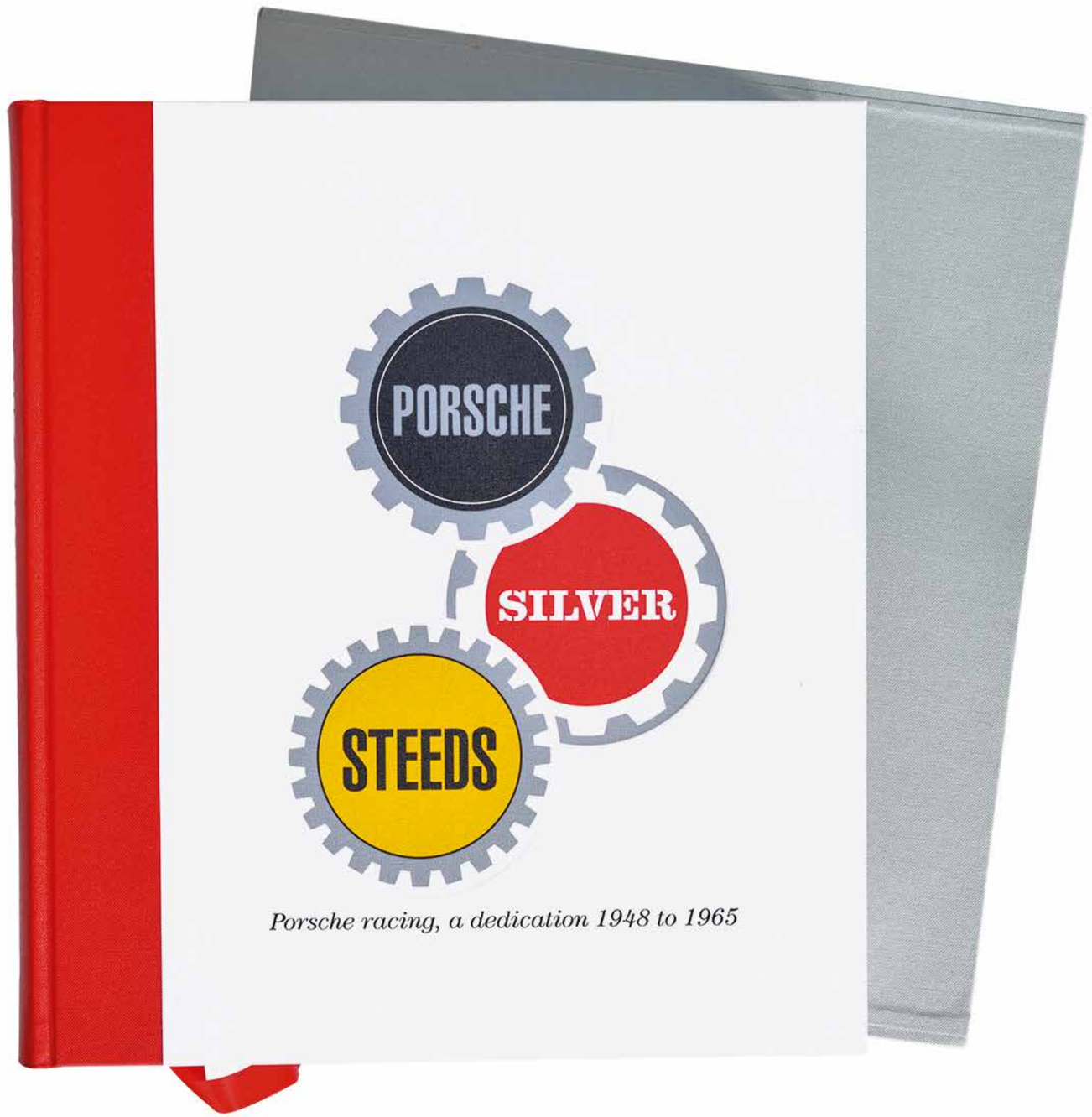
WER RALLYE SAGT, MUSS AUCH MONTE CARLO SAGEN

Das Interesse an der Rallye Monte-Carlo ist ungebrochen – alljährlich suchen sich Zehntausende von Zuschauern die spektakulärsten Punkte, um von dort den Artisten am Lenkrad und ihren tapferen Beifahrern dabei zuzusehen, wie sie die diversen Sonderprüfungen bewältigen. Nun gibt es reichlich Literatur, die jede Rallye und jede Sonderprüfung akribisch beschreiben und die gefahrenen Zeiten auf die 100stel Sekunde dokumentieren. Da stellt sich erst einmal die Frage, braucht es noch einen weiteren Rallye Monte-Carlo-Band?

Ein Quartett aus vier der renommiertesten Autoren und Fotografen war der Meinung, dass das große A BIS Z über den Klassiker noch fehlt – und hat in vielen Stunden die besten Geschichten und Fotos gesucht und gefunden und auf 400 Seiten einen wunderbaren Band geschaffen, der – angereichert mit feinen 500 Fotos – die Faszination dieses seit 110 Jahren existierenden Events perfekt zusammenfasst. Reinhard Klein meint dazu: „Die Rallye ist ein schier unerschöpflicher Quell für Anekdoten, Drama und Schicksale.“ Und er stellt die Frage. „Was haben Apfelkuchen, Schneegestöber und ausgeflippte Zuschauer gemeinsam?“ Die Antwort auf diese Frage bietet der Band mit dem schlichten Titel Rallye Monte Carlo – und mehr Titel ist eigentlich auch nicht nötig, denn das hervorragende Quartett hat einen Rallye Monte-Carlo-Klassiker geschaffen, den man immer wieder mit Vergnügen in die Hand nimmt, darin schmökert, etwas lernt, den einen oder anderen Beteiligten bewundert, die in später Nacht arbeitenden Mechaniker bemitleidet und mit genügend Anekdoten gerüstet den nächsten Stammtisch blendend unterhalten kann. Kurz gesagt: Davenport, Klein, Lizin und McMaster haben die eigentlich unlösbare Aufgabe, ein „neues“ Rallye Monte-Carlo-Buch zu kreieren, wunderbar gelöst.

John Davenport / Reinhard Klein / Michel Lizin / Colin McMaster, Rallye Monte-Carlo, McKlein Publishing, € 99,90, ISBN 978-3-947156-38-2.

CHASING THE SILVER STEEDS



Wer sich etwas intensiver mit automobiler Literatur beschäftigt, stößt immer wieder auf dieselben Marken: Mercedes-Benz, Ferrari und vor allem Porsche. Es ist faszinierend zu sehen, wie sich im Laufe der Jahre und Jahrzehnte das Buchregal mit Porsche-Büchern füllt – und es tauchen immer wieder neue faszinierende Bücher auf. Wobei die bei Palawan Press in London erscheinenden Bücher viel mehr als nur Bücher sind – es sind große, schwere, perfekt recherchierte, liebevoll gestaltete und großartig gedruckte Werke, die – in kleinsten Auflagen gedruckt – auch ihren Preis haben. So hat man für den Erwerb des Werks „Porsche Silver Steeds – Porsche racing, a dedication 1948 to 1965“ bereits für die Standart-Version nicht weniger als £ 500,-- nach London zu überweisen. Und das gilt nur für die ersten 150 Exemplare des auf 500 Bücher limitierten Werks – danach wird es bis zu £ 800,-- teuer. Ganz zu schweigen von der in 50 Exemplaren gedruckten Edel-Ausgabe, die bis zu £ 2.500,-- kostet.

Was gibt es für diesen saftigen Preis? Ein phantastisches Buch über die ersten Renn-Versuche des Stuttgarter Newcomers – von der Geschichte der fünf von dem Frankfurter Porsche-Händler Walter Glöckler gebauten Rennwagen, mit dessen Erkenntnissen dann Porsche in den Rennsport ging, bis hin zum Porsche 904 Carrera GTS, der 1963 das Licht der Welt erblickte. Um diese Zeitspanne so perfekt wie möglich zu erfassen, hat der Autos Roy Smith mit der Unterstützung von Porsche eine Vielzahl bislang unveröffentlichte Bilder gefunden und die diese rund zehn Jahre Motorsport in bislang unbekannter Tiefe akribisch zusammengetragen – das Ergebnis ist mehr als gelungen und ein bemerkenswerter Beitrag zur frühen Geschichte von Porsche. Nach der Lektüre der 460 Seiten beginnt man zu verstehen, warum und wie Porsche zu dem Mythos wurde, den das Haus heute verkörpert. Sehr teuer – aber sehr lesenswert. Und wenn die 550 Bücher vergriffen sind, werden die Preise sowieso noch weiter steigen.

Roy Smith, Porsche Silver Steeds, Palawan Press, London, Basispreis: £ 500,--.

THE I.C.E

INTERNATIONAL CONCOURS D´ELEGANCE ST. MORITZ

In Allem bestimmt die Laune der Natur – das Wetter, die Temperatur und die Beschaffenheit des Schnees – den Ablauf dieses einzigartigen Events. Nach der Aufsehenerregenden Edition Zero im Jahr 2020 wird am Samstag, 26. Februar 2022, St. Moritz wieder zum elegantesten automobilen Schaufenster der Welt, bei dem sich statische Momente mit dynamischen Fahrten über den zugefrorenen See abwechseln.

In everything, the mood of nature - the weather, the temperature and the nature of the snow - determines the course of this unique event. After the sensational Edition Zero in 2020, on Saturday, February 26, 2022, St. Moritz will once again become the most elegant automotive showcase in the world, where static moments alternate with dynamic drives across the frozen lake.

FOTOS: The I.C.E.

Eine fachkundige Jury bewertet die konkurrierenden Fahrzeuge – während diese mit schnellen Rundfahrten und aufregenden Powerslides auf der eisigen Oberfläche des St. Moritzersees beeindrucken. Für die Zuschauer und Besucher ist es die Möglichkeit, die Autos in einer ganz anderen Umgebung zu sehen. Wie Giorgetto Giugiaro, als Ehrenvorsitzender der Jury, sagte: „Wenn man die Autos über den Schnee rollen sieht, so ohne jedes störende Element, das man auf der Straße finden würde, wird der Effekt nachempfunden, den ein Designer erzielt, wenn er ein Auto auf ein weißes Blatt Papier zeichnet …“.

Die Formel „Concours d’Elegance“ wurde in den 1920er Jahren geboren und war eine Art „Modenschau“ für Automobile: Die verschiedenen Karosseriebauer zeigten Interessenten und Kunden ihre aktuellen Kreationen. Heute sind sie eine Feier des automobilen Stils und Designs, sowie deren Konservierung und Restaurierung. Die wichtigsten Events, wie beispielsweise Pebble Beach, Villa d’Este und der Salon Privé, bestehen seit Jahrzehnten und sind Vorbilder für viele weltweite Events. Der ICE St.Moritz wurde nicht geschaffen, um diese Events herauszufordern, da er sich durch seine Lage, Größe und Saisonalität von allen anderen unterscheidet. Es zielt darauf ab, eine zusätzliche Gelegenheit für diejenigen zu bieten, die ihre Autos in einer ungewöhnlichen Jahreszeit und Umgebung präsentieren und fahren möchten.

An expert jury evaluates the competing vehicles - while they impress with fast round trips and exciting power slides on the icy surface of Lake St. Moritz. For the spectators and visitors it is the opportunity to see the cars in a completely different environment. As Giorgetto Giugiaro, honorary chairman of the jury, said: „Seeing the cars rolling across the snow, so without any distracting element that you would find on the road, replicates the effect that a designer achieves when designing a car draws on a piece of white paper…".

The formula „Concours d‘Elegance“ was born in the 1920s and was a kind of „fashion show“ for automobiles: the various coachbuilders showed their current creations to interested parties and customers. Today they are a celebration of automotive style and design, as well as their conservation and restoration. The most important events, such as Pebble Beach, Villa d‘Este and the Salon Privé, have existed for decades and are role models for many worldwide events. The ICE St.Moritz was not created to challenge these events as it differs from all others due to its location, size and seasonality. It aims to provide an additional opportunity for those who want to showcase and drive their cars in an unusual season and environment.

Das Fahren mit alten Klassikern auf dem Schnee schafft neue (oder alte?) Herausforderungen, die den Tag interessant und unterhaltsam machen, da die Teilnehmer verschiedene Techniken ausprobieren, um den lebenswichtigen Kontakt zwischen den Reifen und der Seeoberfläche zu gewährleisten.

Die exklusivste I.C.E. Party präsentiert ein ganzes Wochenende lang das Beste aus Oldtimern und klassischen Rennwagen in einer märchenhaften Umgebung. Die Sammler dürfen dieses einzigartige Erlebnis genießen, ihre Oldtimer auf der verschneiten Rundpiste zu fahren, die normalerweise für Pferderennen genutzt wird. Das Publikum genießt währenddessen die einzigartige Show.

Driving old classics on the snow creates new (or old?) challenges that make the day interesting and fun as participants try different techniques to ensure the vital contact between the tires and the lake surface.

The most exclusive I.C.E. Party presents the best of vintage and classic racing cars in a fairytale setting for a whole weekend. The collectors are allowed to enjoy this unique experience of driving their vintage cars on the snowy circuit normally used for horse racing. Meanwhile, the audience enjoys the unique show.

QUARTETT-TRUMPF

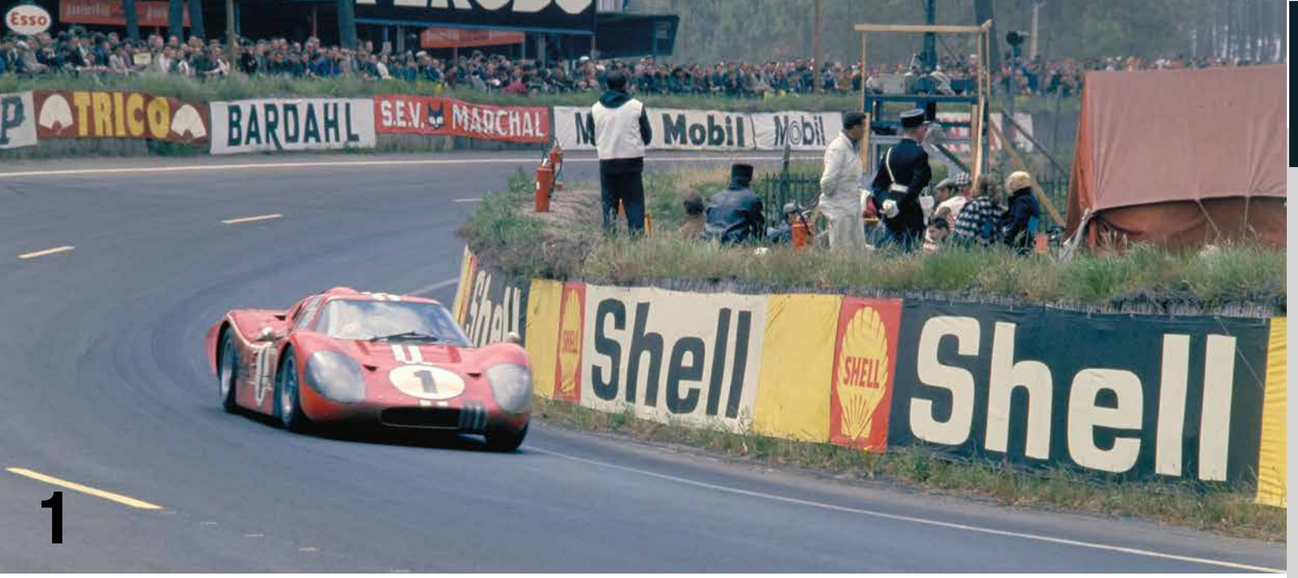
präsentiert von

Allianz

FACEL VEGA HK 500

Ringo Starr, Stirling Moss, der Schah von Persien, Dean Martin oder Ava Gardner - die Liste der Facel Vega Besitzer klingt wie ein Auszug aus dem „Who is Who".
Der Hersteller Facel – der Name ist die Abkürzung für „Forges et Ateliers de Construction d´Eure et Loir" – produzierte in seinen Anfängen hauptsächlich Flugzeugteile, aber auch Küchenmöbel und Alltagsgegenstände aus gestanztem Metall. Dann kamen Luxusfahrzeuge dazu und wurden der Hit für die Hautvolle. Ein Model – der Facel Vega HK 500 – gilt heute als der Facel schlechthin. Äußerlich ist er stark an seinen Vorgänger angelehnt. Unter der Motorhaube arbeitet ein Chrysler V-8 Motor mit 5,9 Liter Hubraum und ca. 360 PS. Ab 1959 wurde der Motor durch einen Chrysler Motor Typ 383 mit 6,3 Litern Hubraum ersetzt. In den Fahrzeugpapieren wurde aber meist durchgängig 5,9 Liter eingetragen. Der Grund war die damalige französische Hubraumsteuer. Der Facel Vega HK 500 erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 210 bis 230 km/h. Es wird gesagt, wer einmal in den Genuss kam, einen Facel Vega HK 500 zu fahren, kann sich dieser Magie nie mehr entziehen.

Motor	V-8 Motor
Leistung	395 PS / 291 KW
Vmax	241 km/h
0-100 km/h	7 Sek
ccm	6.286 ccm
kg / Leergewicht	1.830 kg
Auktionspreise aktuell (je nach Historie & Zustand)	€ 120.000 - € 200.000
Baujahr	1963



NEWS • TICKER • NEWS • TIC

1 100 Jahre Le Mans Festival

Das berühmteste Langstreckenrennen der Welt – die 24 Stunden von Le Mans – sprintet auf sein 100-jähriges Bestehen im Jahr 2023 zu, indem es eine Jahresfeier einleitet, die offiziell mit der Rolex Monterey Motorsports Reunion vom 17. bis 20. August 2022 auf dem WeatherTech Raceway Laguna Seca beginnt. Mehr als 400 authentische und historische Rennwagen werden auf der Strecke sein, jeder einzelne voller Geschichte. Von den Ragtime Racern vor 1920, bei denen Fahrmechaniker neben dem Fahrer sitzen, bis hin zu den schnittigen Prototypen, die mit mehr als 320 km/h durch die Mulsanne-Gerade des Circuit des 24 Heures du Mans fegten, die Vielfalt historischer Rennwagen wird unübertroffen sein.

1 *100 years Le Mans Festival*

The world's most celebrated endurance race - the 24 Hours of Le Mans - is sprinting towards its 100th anniversary in 2023 by kicking off an entire annual celebration that will officially begin with the Rolex Monterey Motorsports Reunion, August 17-20, 2022 at the WeatherTech Raceway Laguna Seca begins. More than 400 authentic and historic racing cars will be on the track, each one steeped in history. From the pre-1920 ragtime racers, with mechanics sitting next to the driver, to the sleek prototypes that sped through the Mulsanne Straight of the Circuit des 24 Heures du Mans at more than 200 mph, the diversity of historic racing cars is second to none being.

2 Motorrad Auktion

Seit 1992 verbindet die weltweite Oldtimer- und Antik-Motorrad-Community Las Vegas im Januar mit einem Event: der jährlichen Mecum-Motorradauktion. In diesem Jahr stehen 1.750 Motorräder bereit für den Auktionsblock bei der Mecum Las Vegas Vintage and Antique 2022 Motorradauktion vom 25. bis 29. Januar im South Point Hotel & Casino. Highlight der diesjährigen Auktion wird die Harley-Davidson Heritage Collection mit 95 alten Harley-Davidson-Motorrädern sein.

2 *Motocycle Auction*

Since 1992, the global classic and antique motorcycle community has associated Las Vegas with one event in January: the annual Mecum Motorcycle Auction. This year, 1,750 motorcycles are ready for the auction block at the Mecum Las Vegas Vintage and Antique 2022 Motorcycle Auction, January 25-29 at the South Point Hotel & Casino. The highlight of this year's auction will be the Harley-Davidson Heritage Collection with 95 vintage Harley-Davidson motorcycles.

3 Elvis Presley Cadilllac

Das nennen wir Wertsteigerung: Anfang Januar 2022 hatte die Auktion Car & Classics einen Cadillac Fleetwood Brougham von 1975 (nachweislich aus Elvis Presley Vorbesitz) versteigert. Der 8200 ccm Cadillac, den Presley selbst neu für 12,512 Dollar gekauft hatte, ging für 77.000 Euro an den neuen Besitzer. Erkennbar ist dieser Elvis-Cadillac an der „Göttin" auf der Motorhaube. Übrigens: Schätzungen zufolge, hat Elvis Presley in seinem Leben mehr als 200 Cadillacs gekauft, die er nach einer Weile an seine Familie und Freunde verschenkte.

3 *Elvis Presley Cadilllac*

That's what we call an increase in value: At the beginning of January 2022, the Car & Classics auction auctioned off a 1975 Cadillac Fleetwood Brougham (demonstrably from Elvis Presley's previous ownership). The 8200cc Cadillac that Presley himself bought new for $12,512 went to the new owner for €77,000. This Elvis Cadillac can be recognized by the „goddess" on the hood. By the way: According to estimates, Elvis Presley bought more than 200 Cadillacs in his life, which he used after a while gave away to his family and friends.

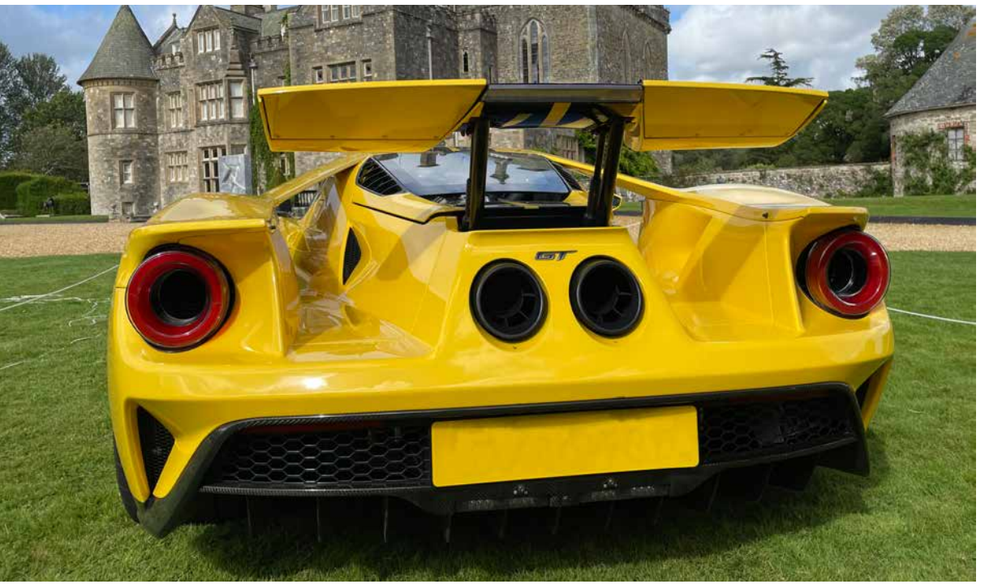
4

4 Lancia Integrale Modell

Das italienische Modellbauunternehmen Italeri hat mit der Einführung seines atemberaubenden neuen Lancia Delta HF Integrale 16v die Mess-latte für maßstabsgetreue Modellautos höher gelegt. Der offiziell lizenzierte Bausatz wird aus brandneuen Formen hergestellt, was ein neues Maß an Qualität, Detailtreue und Genauigkeit gewährleistet. Darüber hinaus fügen fotogeätzte Chromteile aus Metall eine schöne Signatur hinzu und sorgen für absoluten Realismus. Weitere realistische Teile wie Schläuche, Schrauben und Aufhängungsfedern runden den Look ab und machen dies nach Fertigstellung zu einem atemberaubenden Ausstellungsstück.
Preis ca. 360,00 EUR

4 *Lancia Integrale Diecast Model*

Italian model company Italeri has raised the bar for scale model cars with the launch of its stunning new Lancia Delta HF Integrale 16v.The officially licensed kit is produced from brand new moulds, which ensures a new level of quality, detail and accuracy. In addition to this, metal photo-etched chrome parts add a nice signature and are included for complete realism. Further realistic parts like hoses, screws and suspension springs finish off the look making this a stunning display item once complete.
Price approx. 360,00 EUR



5

5 Voller Kalender bei Beaulieu

Beaulieu rüstet sich im Jahr seines 50jährigen Bestehens für aufregende Monate, mit historischen Motoren und Charakteren, der neuen Ausstellung „Bond in Motion – No Time To Die“ und einem vollen Veranstaltungskalender. Besonders beliebt sind im National Motor Museum die Paraden der Events bei Simply Porsche, Simply Italian, Simply Ford oder Simply Aston Martin. (www.beaulieu.co.uk/events)

5 *Filled calender at Beaulieu*

Beaulieu is gearing up for exciting months in its 50th year, with historic engines and characters, the new Bond in Motion – No Time To Die exhibition and a packed calendar of events. The parades of events at Simply Porsche, Simply Italian, Simply Ford or Simply Aston Martin are particularly popular in the National Motor Museum. (www.beaulieu.co.uk/events)

6

6 Morgan Plus Four LM62

Die Morgan Motor Company gibt die Markteinführung des Plus Four LM62 bekannt, eines Modells, das den legendären Klassensieg des Unternehmens bei den 24 Stunden von Le Mans 1962 feierte. Basierend auf dem Standard-Morgan Plus Four und auf 62 Exemplare limitiert, zollt er dem Morgan Plus 4 SuperSports – bekannt unter der Registrierung TOK 258 – Tribut, der vor sechs Jahrzehnten in der 2,0-Liter-Klasse des zermürbenden Langstreckenrennens gewann.

Der berühmte TOK 258 war in Dunkelgrün lackiert, während damals ein roter Farbton bei Morgan-Motorsportfahrzeugen beliebt war. Eine Inspiration für den neuen Plus Four LM62 zur Beklebung it der Nr. 29.

6 *Morgan Plus Four LM62*

Morgan Motor Company announces the launch of the Plus Four LM62, a model that celebrated the company‘s legendary class win at the 1962 24 Hours of Le Mans. Based on the standard Morgan Plus Four and limited to 62 examples, it pays tribute to the Morgan Plus 4 SuperSports - known by the registration TOK 258 - that won the 2.0-litre class of the grueling endurance race six decades ago.

The famous TOK 258 was painted in dark green, while a red hue was popular on Morgan motorsports cars at the time. An inspiration for the new Plus Four LM62 to wrap with the #29.

MOTORWORLD Manufaktur REGION ZÜRICH

EVENTS: TALK

Die ‚Talks' – eine Eventreihe der MOTORWORLD Manufaktur Region Zürich – werden auch 2022 fortgesetzt. Den Auftakt macht am 3. Februar (19-21 Uhr) der ‚TechTalk' bei dem es um das Thema ‚efuels: Die Rolle der Schweiz & Europas' geht. e-fuel Experte Mathias Braun geht der Frage nach, wie synthetische Kraftstoffe für den breiten Markt in Europa bereitgestellt werden können. Welchen Beitrag die Schweiz leisten kann und wie Europa attraktiv für Investionen in e-fuel Technologien wird. Dem Fachvortrag folgt eine Diskussionsrunde und ein gemeinsamer Networking-Apéro. (https://motorworld.de/event/techtalk-efuels-die-rolle-der-schweiz-europas/)

The ‚Talks' – a series of events organised by MOTORWORLD Manufaktur Region Zürich – will be continuing in 2022. They will kick off on February 19-21 (7-9 p.m.) with ‚TechTalk' on the subject of ‚e-fuels: The role of Switzerland & Europe'. Electrofuel expert Mathias Braun will be looking into how synthetic fuels can be made available for the broad European market. What contribution Switzerland can make and how Europe will become an attractive proposition for investments in e-fuel technologies. The talk will be followed by a discussion panel and a collective networking aperitif. (https://motorworld.de/event/techtalk-efuels-die-rolle-der-schweiz-europas/)

Weitere Termine / Further dates
Donnerstag, Thursday 03.03.2022 RaceTALK
Donnerstag, Thursday 07.04.2022 ClassicTALK
Donnerstag, Thursday 05.05.2022 TechTALK
Donnerstag, Thursday 02.06.2022 RaceTALK
Donnerstag, Thursday 07.07.2022 ClassicTALK
Donnerstag, Thursday 01.09.2022 TechTALK
Donnerstag, Thursday 06.10.2022 RaceTALK
Donnerstag, Thursday 03.11.2022 Classic TALK

PEUGEOT 9X8
HYPERCAR

Der PEUGEOT 9x8 ist viel mehr als nur ein Rennwagen: Er ist bereits eine Ikone, eine ästhetische und technische Revolution, ein ultimatives Design-Erlebnis. Matthias Hossann, PEUGEOT Design Director, hat ihn in eine schmale und sportliche Architektur eingebettet, bevor das PEUGEOT 9X8 HYBRID Hypercar in 2022 das Langstreckenrennen in Angriff nimmt. Für die Mode- und Supersportwagen-Fotografin Agnieszka Doroszewicz bot das besondere Design die ideale Gelegenheit, mit dem Licht und den Kontrasten des Materials zu spielen. Ihre Fotos sind ein Sinnbild für das 24-Stunden-Rennen von Le Mans, ein faszinierendes Rennen, bei dem sich das Tageslicht stündlich verändert.

The PEUGEOT 9x8 is much more than just a racing car: it is already an icon, an aesthetic and technical revolution, an ultimate design experience. Matthias Hossann, PEUGEOT Design Director, has embedded it in a narrow and sporty architecture before the PEUGEOT 9X8 HYBRID Hypercar tackles the endurance race in 2022. For the fashion and super sports car photographer Agnieszka Doroszewicz, the special design offered the ideal opportunity to play with the light and the contrasts of the material. Her photos are emblematic of the 24 Hours of Le Mans, a mesmerizing race where the daylight changes hourly.

SPORT FOR GOOD

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

Bei der Entwicklung des neuen PEUGEOT 9X8 HYBRID Hypercar hat sich das PEUGEOT Design Team ins Zeug gelegt. Dem neuen Modell wurden alle modernen ästhetischen Merkmale verliehen, die für die Marke PEUGEOT typisch sind: Eine katzenähnliche fließende Linienführung, die durch sportliche Dynamik verstärkt wird. Schlanke und strukturierte Flanken und natürlich die charakteristische markeneigene Lichtsignatur mit drei Krallen. Der schmale und elegante PEUGEOT 9X8 HYBRID Hypercar weckt Begeisterung und verkörpert Geschwindigkeit.

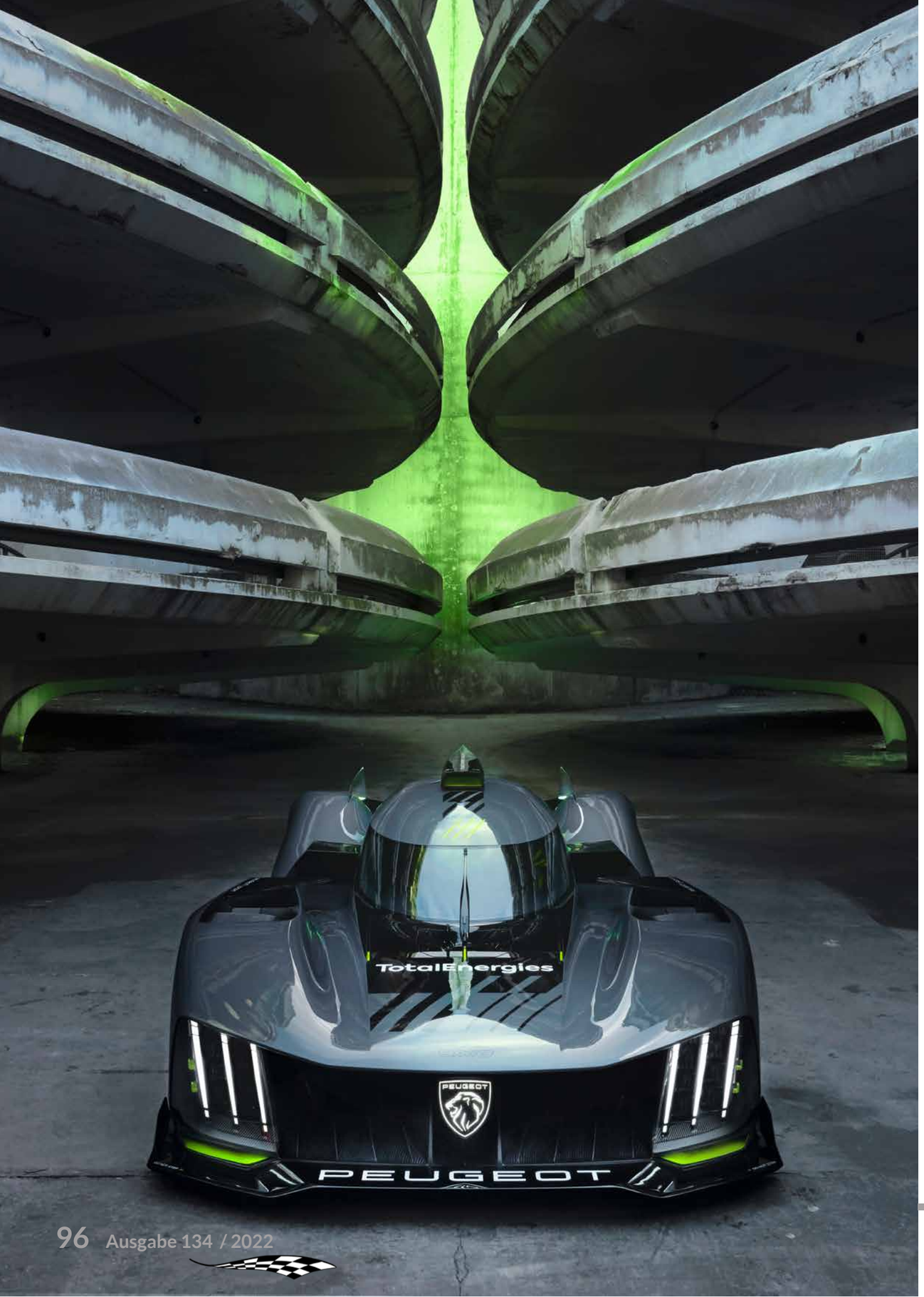
1. Ultimativ

Einen Rennwagen zu entwerfen, ist der Traum von vielen Automobildesignern. Die Wahrscheinlichkeit, dass dieser Traum in Erfüllung geht, war bisher jedoch eher unwahrscheinlich, denn nicht der Stil und die Identität der Marke standen im Vordergrund, sondern die Leistung, sodass die Rennwagen äußerlich kaum noch voneinander zu unterscheiden waren. Die Arbeit der Designerinnen und Designer beschränkte sich daher auf kleine Details und die Lackierung.

The PEUGEOT Design Team worked hard to develop the new PEUGEOT 9X8 HYBRID Hypercar. All the modern aesthetic features typical of the PEUGEOT brand have been conferred on the new model: a feline fluid lines reinforced by sporty dynamism. Slim and structured flanks and of course the characteristic brand-specific light signature with three claws. Slender and elegant, the PEUGEOT 9X8 HYBRID hypercar excites and embodies speed.

1. Ultimate

Designing a racing car is the dream of many automobile designers. However, the likelihood of this dream coming true has so far been rather unlikely, because the focus was not on the style and identity of the brand, but on performance, so that the racing cars could hardly be distinguished from one another from the outside. The work of the designers was therefore limited to small details and the paintwork.



PEUGEOT engagiert sich im Motorsport vor allem deshalb, weil die Marke ein sehr gutes Ideenlabor ist und sich als Antreiber für Innovationen sieht. Für alle beteiligten Berufsgruppen erschließt der Motorsport zudem neue Gebiete, die PEUGEOT dazu bringen, immer origineller und kreativer zu werden.

Als ultimativer Botschafter des Designs von PEUGEOT und als Inspiration für künftige Entwicklungen reiht sich das PEUGEOT 9X8 HYBRID Hypercar in den Trend der Fahrzeugreihe ein, zu der auch der neue PEUGEOT 308 gehört. Anfang 2021 erschien ein neues charakteristisches Logowappen mit Löwenkopf. Dieses war zunächst auf dem PEUEOT 9X8 zu sehen, bevor auch der neue PEUGEOT 308 damit ausgestattet wurde.

„Wir wollten nicht nur einen schönen Rennwagen bauen", erklärt Matthias Hossann. „Die Technik des PEUGEOT 9X8 ist eine reine PEUGEOT Sport Entwicklung, und das mussten wir in unserem Design berücksichtigen. Ohne Kompromisse bei der Leistung wollten wir ihm eine einzigartige Form verleihen und die Idee einer schlichten Karosserie beibehalten, die sich von den sehr geometrischen Langstreckenfahrzeugen der vorherigen Generation abhebt."

PEUGEOT is involved in motorsport primarily because the brand is a very good ideas laboratory and sees itself as a driver of innovation. For all the professions involved, motorsport also opens up new areas that lead PEUGEOT to become ever more original and creative.

The ultimate ambassador of PEUGEOT design and an inspiration for future developments, the PEUGEOT 9X8 HYBRID hypercar joins the trend of the vehicle range that includes the new PEUGEOT 308. A new signature lion head logo crest appeared in early 2021. This was first seen on the PEUEOT 9X8 before the new PEUGEOT 308 was also equipped with it.

„We didn't just want to build a beautiful racing car," explains Matthias Hossann. „The engineering of the PEUGEOT 9X8 is a pure PEUGEOT Sport development and we had to take that into account in our design. Without compromising on performance, we wanted to give it a unique shape and keeping the idea of a sober body that contrasts with the very geometric long-distance vehicles of the previous generation."

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

ZU VERMIETEN:
Büro-/Gewerbeflächen

V12 BUILDING

KÖLN | RHEINLAND

Büroflächen:
700 – 10.500 m² verfügbar

Showroom | Werkstattflächen:
noch 750 m² verfügbar

- **Perfekte Infrastruktur**
- **Top Lage**
- **Dom-Blick**

Das V12 Building wird direkt neben der MOTORWOLD Köln | Rheinland realisiert. Bezug ab Mitte 2023.

Interesse geweckt?
Steffen Wagenblast
Fon + 49 7356 933459
wagenblast@motorworld.de

Anzeige

Die DEUVET Thesenpapiere zur historischen Mobilität

Nach der Wahl zum Deutschen Bundestag werden neue politische Konstellationen und neue Entscheider möglicherweise auch Auswirkungen auf die Beschäftigung mit der historischen Mobilität mit sich bringen. Um allen Liebhabern klassischer Fahrzeuge gute Argumente für mögliche Diskussionen an die Hand zu geben, hat der DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. Thesenpapiere zur historischen Mobilität erarbeitet.

Heute: These 4: Oldtimer spielen im Verkehr emissionsbezogen keine Rolle

Anteil am Fahrzeugbestand

Die Gesamtmenge der in D zugelassenen PKW beträgt am 1.1.2021 48.2 Mio Fahrzeuge.
Historische Fahrzeuge nach KBA Richtlinien mit einer Begutachtung nach § 23 StVZO, die mit oder ohne H-Zulassung angemeldet sind, sind es sogar nur 584.509, also 1,2 %. Diese Autos werden von ihren Besitzern gehegt und gepflegt. Der Servicezustand dieser Lieblinge ihrer Eigentümer ist weitaus besser als der vieler „normal“ genutzter Fahrzeuge.
Der Anteil der PKW mit einem Alter von mehr als 30 Jahren beträgt in Deutschland ca. 2 % an der Gesamtanzahl PKW. (983.289 bei einer Gesamtmenge von 48,2 Mio. Stück)

Normal genutzte PKW erreichen in Deutschland eine durchschnittliche Fahrleistung von 13.600 km im Jahr. Damit legen normale PKW fast 642 Milliarden km zurück. Die Fahrleistung der Oldtimer mit § 23 Abnahme beträgt im Schnitt ca. 1500 km pro Jahr. Dies bedeutet, dass alle Vertreter des historischen Kulturguts mit rund 880 Millionen km pro Jahr nur einen Anteil von 0,14 % an der Gesamtfahrleistung haben.
Verbrauch
Elektronik und bessere Motorentechnik haben den Verbrauch der modernen PKW im Lauf der Jahre um mindestens 30 % reduziert. Gleichzeitig stiegen aber die Leergewichte der Autos durch mehr Komfortfeatures, mehr Sicherheit und zunehmende Größe sehr stark an.
Verbesserte Kraftstoffe (sog. tailored fuels) haben sogar dazu beigetragen, dass Oldtimer heute auf niedrigere Verbräuche kommen als zu der Zeit, als sie Neuwagen waren. Die Oldtimer-typische Fahrweise trägt zusätzlich zur Verbrauchsreduzierung bei.

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

Welcome to MOTORWORLD and have a great start into 2023

Be the MOTOR
change the WORLD

WWW.MOTORWORLD.DE

STUTTGART · KÖLN · MÜNCHEN · BERLIN · RÜSSELSHEIM · HERTEN · HOCKENHEIM · LUXEMBURG · ZÜRICH · MALLORCA