

MOTORWORLD

B U L L E T I N



Edition 143 / 5. AUGUST 2022



143

HISTORY SPEED LIFESTYLE

MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG

INHALT

26



75Y FERRARI

Ferrari steht für automobiler Emotion, für Eleganz und Sportlichkeit.

Ferrari stands for automotive emotion, for elegance and sportiness.

6



MYLE MUNICH'S FESTIVAL

Tausende Automobil-Begeisterte und hunderte Carspotter waren Mitte Juli zum Myle Wochenende nach München gepilgert, um Supersportwagen unterschiedlichster Marken beim Myle Munich's Mobility Festival zu sehen

Thousands of car enthusiasts and hundreds of car spotters made the pilgrimage to Munich for the Myle weekend in mid-July to see super sports cars of many different marques at the Myle Munich's

14



BMW 503

Im Jahr 1956 wurden die ersten BMWs 503 als Coupés und Cabrios an die Kunden ausgeliefert. Im selben Jahr, wie auch der große Bruder, der BMW 507.

In 1956, the first BMW 503s were delivered to customers as coupés and convertibles. In the same year as its big brother, the BMW 507.

42



STAATSPREIS FÜR MICHAEL SCHUMACHER

Sehr bewegend war die Verleihung des Staatspreises des Landes Nordrhein-Westfalen an den Formel-1-Rekordweltmeister Michael Schumacher in der Motorworld Köln

The presentation of the North Rhine-Westphalia State Prize to record-holding Formula 1 world champion Michael Schumacher at

46



EHRENRUNDE

Sebastian Vettel hatte die Gelegenheit, den TT1 – liebevoll „Grüne Erbse“ genannt – auf dem Circuit Paul Ricard zu pilotieren, 100 Jahre nachdem das geschichtsträchtige Auto zum ersten Mal fuhr.

Sebastian Vettel had the opportunity to drive the TT1 - affectionately known as the 'Green Pea' - at the Circuit Paul Ricard, 100 years after the storied car first raced.

80



WIESMANN PROJEKT THUNDERBIRD

Der Gecko – das Markenzeichen des Automobilherstellers Wiesmann – prangt wieder an einem neuen Fahrzeug

The gecko - the trademark of the automobile manufacturer Wiesmann - is again emblazoned on a new vehicle.

52

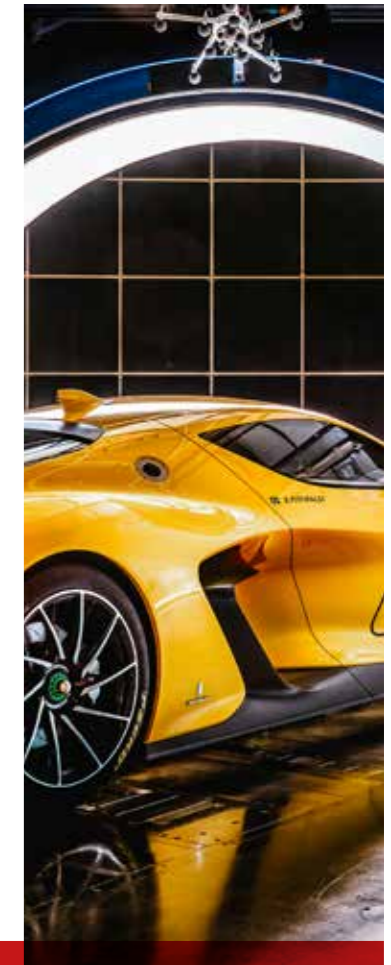


DIE FREIHEIT ERLEBEN

Am vergangenen Wochenende verwandelte sich das Areal der Motorworld Region Stuttgart in Böblingen in einen riesigen Campingplatz

Last weekend, the grounds of Motorworld Region Stuttgart in Böblingen was transformed into a gigantic campsite

60



WINDKANAL

Pininfarina feiert einen wichtigen Meilenstein in seiner Geschichte: ein halbes Jahrhundert Exzellenz in der aerodynamischen und aeroakustischen Forschung.

Pininfarina celebrates an important milestone in its history: half a century of excellence in aerodynamic and aeroacoustic research.



IMPRESSUM IMPRESS

MOTORWORLD Bulletin „History Speed Lifestyle“

Publisher:
MOTORWORLD Consulting GmbH & Co. KG,
Ferdinand-Dünkel-Straße 5,
88433 Schemmerhofen
Fon: +49 7356 933-215
Kommanditgesellschaft,
Sitz: Schemmerhofen
Amtsgericht Ulm, HRA 722238
Komplementärin: Casala Real Estate
Verwaltungs GmbH
Sitz: Schemmerhofen, Amtsgericht Ulm,
HRB 641882
Geschäftsführer: Andreas Dünkel

Motorworld – eine Marke der Motorworld
Trademark Management AG

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

Ressortleitung / Redaktion Motorworld
Sybille Bayer

Redaktion:
Adrian Duncan
Valery Reuter

Erscheinungsweise:
Dreiwöchentlich
Auflage: 30.000
ISSN 2198-3291

Editor 's Pic Choice

AUFGENOMMEN WÄHREND DES
SUPERSPORTSCAR TREFFEN AN DER
MOTORWORLD MÜNCHEN

SHOT DURING THE
SUPERSPORTSCAR MEETING AT
MOTORWORLD MUNICH

Alle Inhalte dieses digitalen E-Magazins
unterliegen dem Copyright der
MOTORWORLD Trademark Management AG
& CMG München 2022.
Jegliche Formen der Vervielfältigung,
Veröffentlichung oder Vorführungen im
öffentlichen Bereich sind untersagt. Das
digitale Speichern zu privaten Zwecken ist
erlaubt.

EDITORIAL ENQUIRIES

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

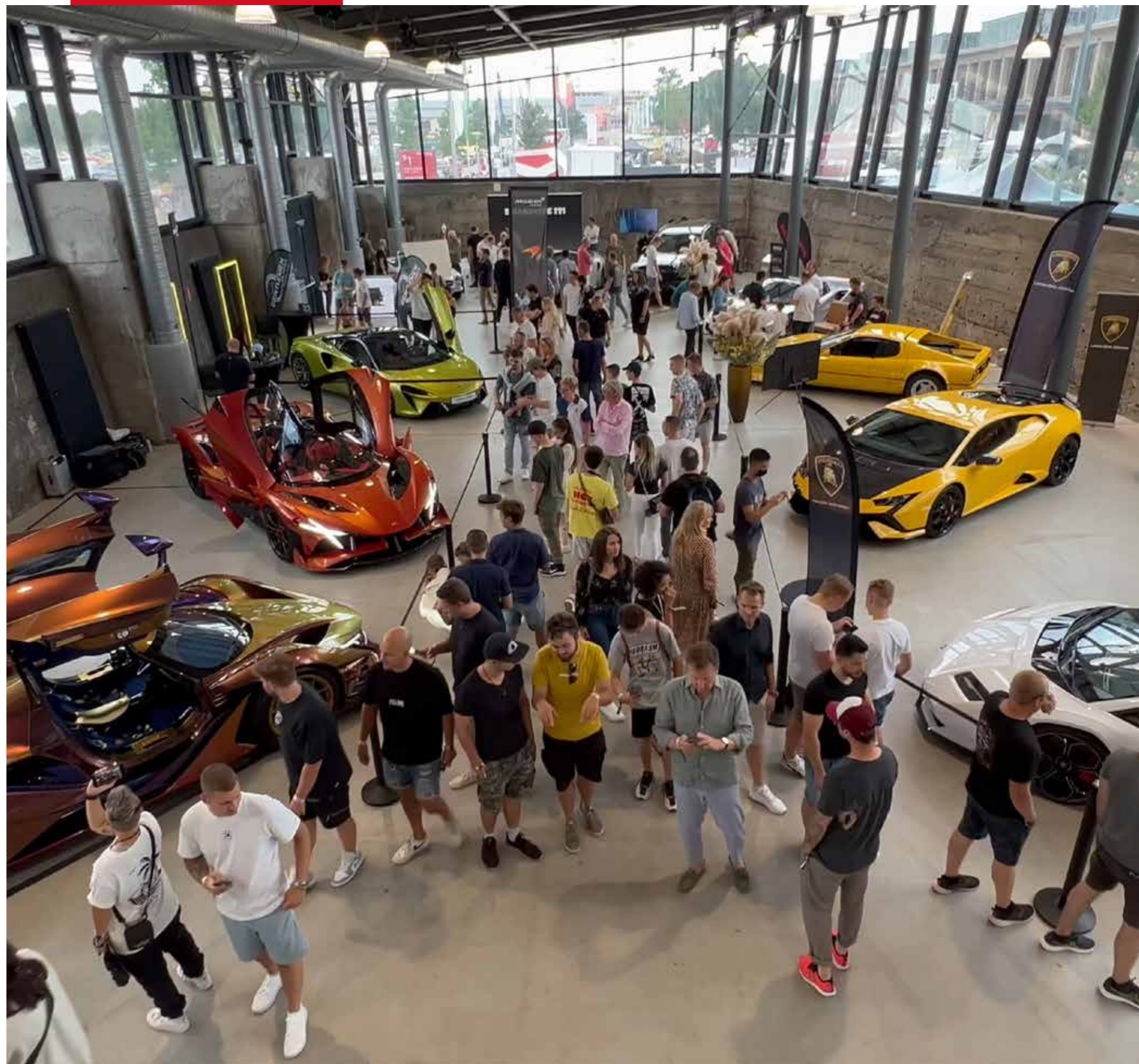
SUPER CARS, MUSIC & TALKS

MYLE MUNICH'S MOBILITY FESTIVAL

WORDS: Valery Reuter
PHOTOS: CLASSIC MEDIA GROUP MUNICH

Tausende Automobil-Begeisterte und hunderte Carspotter waren Mitte Juli zum Myle-Wochenende nach München gepilgert, um Supersportwagen unterschiedlichster Marken beim Myle Munich's Mobility Festival zu sehen – und um Party zu feiern. Im Kohlebunker, im Kesselhaus und auf dem Freigelände entzückten großartige Boliden, Supercars, Bikes und Neuheiten die Besucher unter dem Motto das „Schönsten, Schnellste und Spannendste, das uns bewegt“ zu zeigen.

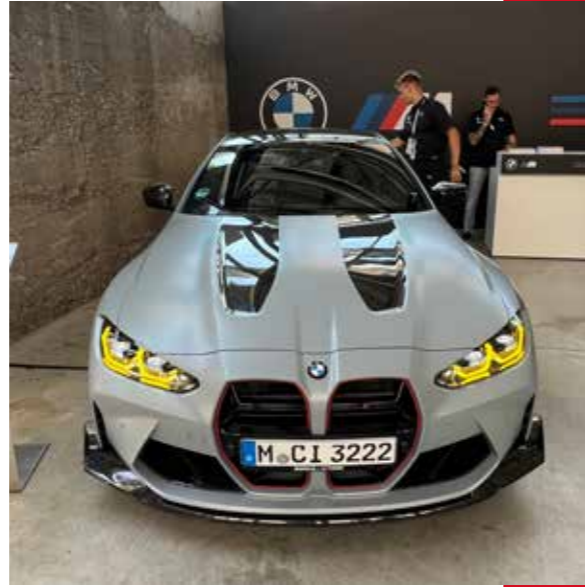
Thousands of car enthusiasts and hundreds of car spotters made the pilgrimage to Munich for the Myle weekend in mid-July to see super sports cars of many different marques at the Myle Munich's Mobility Festival – and to have a party. In the Kohlebunker, Kesselhaus and on the outdoor grounds, magnificent racing cars, super cars, bikes and new vehicles thrilled the visitors under the motto of showing the „most beautiful, fastest and most exciting things that move us“.



Auf besonderes Interesse stießen die Gesprächsrunden auf der Myle-Stage, wo u.a. Persönlichkeiten wie RUF Porsche CEO Alois Ruf, Internet-Unternehmer Daniel Abt (Ex-Rennfahrer), Constantin Buschmann (Brabus-Chef) oder Rallye-Legende Christian Geistdörfer mit TV-Moderatorin Linda von de Mars vor großem Publikum Rede und Antwort standen.

The discussions on the Myle Stage, where personalities including RUF Porsche CEO Alois Ruf, internet entrepreneur and ex-racing driver Daniel Abt, Brabus boss Constantin Buschmann or rally legend Christian Geistdörfer, together with TV presenter Linda von de Mars, answered questions in front of a large audience, attracted particular interest.





Automobile Leckerbissen waren der Apollo EVO, der Königsegg Jesko oder Klein-Hersteller wie E-Legend aus dem oberbayerischen Beilngries. Auch aus der Motorworld München hatten einige der Mieter ihr Fahrzeugangebot entsprechend präsentiert. Die Mohr Group (Repräsentant für über 30 exklusive Marken), McLaren, Mercedes-Benz München mit AMG, Ferrari Blöchl, BMW München mit BMW M, Alpine, die Sportwagen-Agentur, die Ponton Manufaktur, GTA-Racing, Maserati, Auto Magnus und viele mehr zeigten ihre Schätze.

Among the automotive treats were the Apollo EVO, the Königsegg Jesko, and small-scale manufacturers such as E-Legend from Beilngries in Upper Bavaria. Some of the tenants from Motorworld München also presented their vehicle portfolios in an appropriate manner. The Mohr Group (which represents over 30 exclusive brands), McLaren, Mercedes-Benz München with AMG, Ferrari Blöchl, BMW München with BMW M, Alpine, Sportwagen-Agentur, Ponton Manufaktur, GTA-Racing, Maserati, Auto Magnus and many more exhibited their gems.





Am Samstag versetzte die Ankunft des „Concorso die Bavaria“ mit rund 50 Supersportwagen die Autofans in Ekstase. Organisiert wurde das Festival durch die Myle GmbH.

On Saturday, the arrival of the „Concorso die Bavaria“ with around 50 super sports cars sent the automobile aficionados into raptures. The festival was organised by Myle GmbH.

Abends sorgten DJs auf der Openair-Bühne bei lauem Sommerwetter für Partystimmung.

In the balmy summer evening, DJs provided for a party atmosphere on the outdoor stage.



BMW 503

DISTINGUIERTE ELEGANZ

2+2 AUF DER BASIS DES BMW 507

2+2 ON THE CHASSIS OF THE BMW 507

WORDS: Kay MacKenneth
PHOTOS: Classic-Car.TV | BMW

Im Jahr 1956 wurden die ersten BMWs 503 als Coupés und Cabrios an die Kunden ausgeliefert. Im selben Jahr, wie auch der große Bruder, der BMW 507. Die zeitlos klassisch schönen Fahrzeuge stammen aus der Feder des Designers Albrecht Graf Goertz.

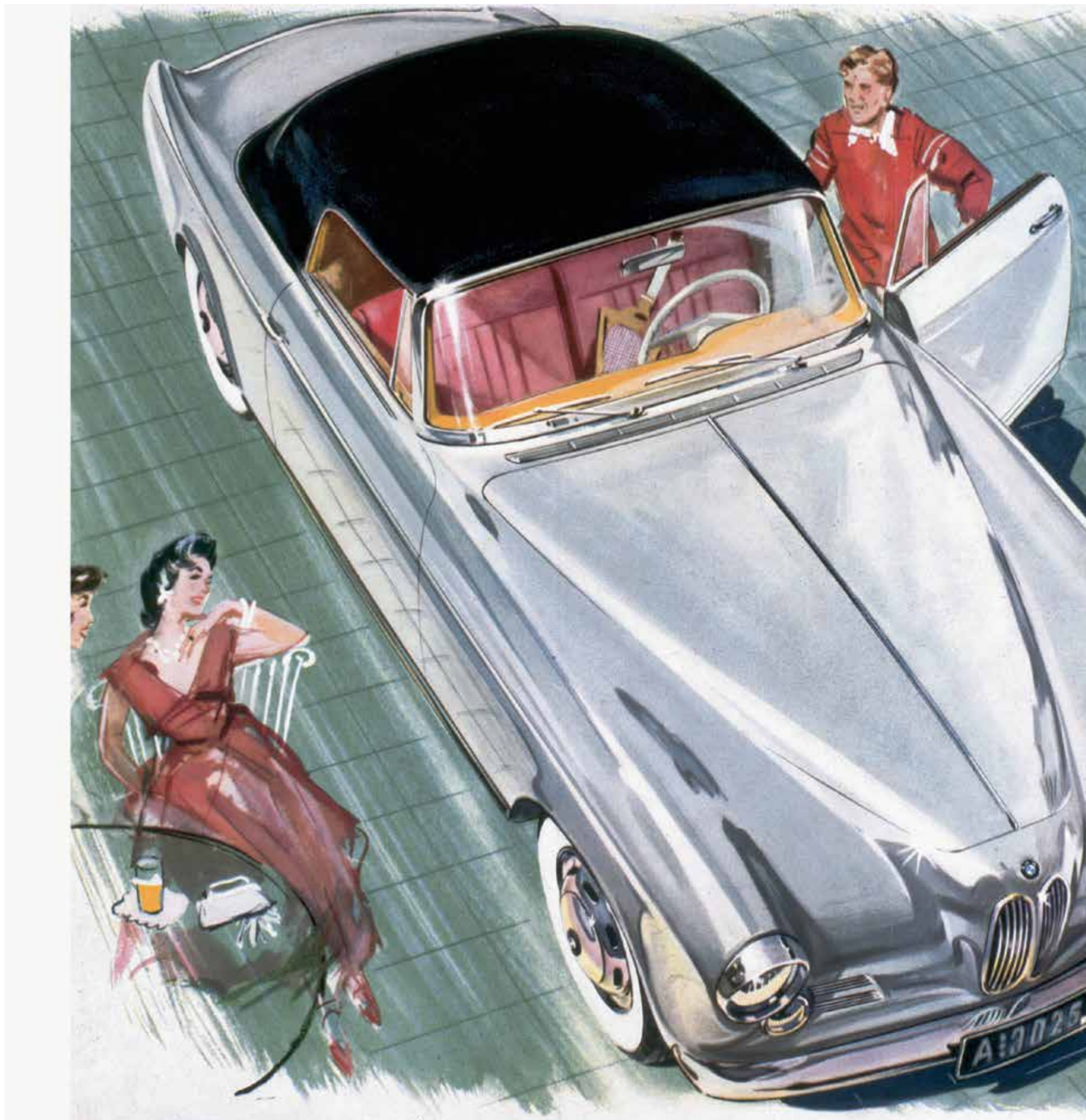
Eines der ersten von insgesamt nur 139 zwischen 1956 und 1959 gebauten BMW 503 Cabrios ist das hier gezeigte Fahrzeug.

Die fein geschwungene sportliche Karosserie des 503 ruht auf einem Vollschutzrahmen. Die vorderen Halbachsen werden an jeweils zwei Dreieckquerlenkern geführt, die auf Nadeln gelagert sind, was eine besonders feinfühligere Federung zur Folge hat, die auf längs liegenden Torsionsstäben ruht. Ungewöhnlich ist auch die Anordnung der Stoßdämpfer, die keinerlei Geräusche überträgt. Mit dem um 355 mm längeren Radstand - gegenüber dem 507er Modell - war der BMW 503 auf Langstrecken erheblich komfortabler.

In 1956, the first BMW 503s were delivered to customers as coupés and convertibles. In the same year as its big brother, the BMW 507. The timelessly classically beautiful vehicles were penned by designer Albrecht Graf Goertz.

The vehicle shown here is one of the first of only 139 BMW 503 Cabrios built between 1956 and 1959.

The finely curved, sporty body of the 503 rests on a full protection frame. The front semi-axles are each guided on two triangular wishbones, which are mounted on needles, resulting in a particularly sensitive suspension that rests on longitudinal torsion bars. The arrangement of the shock absorbers, which does not transmit any noise, is also unusual. With a wheelbase that was 355 mm longer than that of the 507 model, the BMW 503 was considerably more comfortable on long journeys.





Die distinguierte Eleganz des 503 Modells sprach vor allem die High Society an. Politiker, Königshäuser und Schauspieler zählten zur Käuferschicht, denn mit damals 29.500 DM war der BMW 503 ein Fahrzeug der obersten Luxusklasse.

Der Frontmotor, der erste deutsche Nachkriegs V-8 Motor mit Leichtmetallblock, bringt 140 PS (103 KW) Leistung bei 4800 U/min unter die Motorhaube und transportiert das Fahrzeug auf eine Spitzengeschwindigkeit von rund 190 km/Stunde.

The distinguished elegance of the 503 model appealed primarily to high society. Politicians, royal families and actors were among the buyers, because at that time the BMW 503 was a vehicle in the top luxury class at 29,500 DM.

The front engine, the first German post-war V-8 engine with a light metal block, delivers 140 hp (103 KW) of power at 4800 rpm under the hood and transports the vehicle to a top speed of around 190 km/h.





Die Lenkradschaltung ist angenehm weich zu führen und passt hervorragend in ein luxuriöses Sport-Cabriolet. Verdeck und Fensterheber funktionieren bei diesem Klassiker bereits hydraulisch, was dem ultimativen Luxus der 1950eriger Jahre entspricht. Das Cabrio hat ein Leergewicht von 1500 kg und zeigt sich dennoch außergewöhnlich handlich.

In Sammlerkreisen zählt das BMW 503 Cabrio heute zu den begehrten Objekten, die komplett alltagstauglich sind, auch wenn sie wegen ihrer Seltenheit geschont werden sollten.

The steering wheel gearshift is pleasantly soft to operate and fits perfectly into a luxurious sports convertible. The soft top and windows on this classic already work hydraulically, which corresponds to the ultimate luxury of the 1950s. The convertible has an unladen weight of 1500 kg and is still exceptionally handy.

In collector circles, the BMW 503 Cabrio is one of the coveted objects that are completely suitable for everyday use, even if they should be treated with care because of their rarity.



DIE AUSGEZEICHNETEN

THE AWARD-WINNERS

MOTORWORLD CARSPOTTER AWARD 2022

WORDS: Valery Reuter

Der Motorworld Carspotter Award 2022 ist beendet und die Sieger stehen fest. Der 1. Platz (dotiert mit einem Carthago Reisemobilwochenende, Renn-Event bei Racing Unleashed, einem Wochenend-Ticket für die Motorworld Oldtimer-tage Fürstenfeld und einem gedruckten Poster des Siegerbildes) geht an Alexander Kammerer. Platz zwei belegt Harald Fröschl und wird mit belohnt mit einer Übernachtung im Ameron Carthago Studio in der Motorworld München, einem Wochenend-Ticket für die Motorworld Oldtimertage Fürstenfeld und dem gedruckten Poster seines Fotos).

The Motorworld Carspotter Award 2022 is over and the winners have been chosen. 1st place (endowed with a Carthago motor caravan weekend, a racing event at Racing Unleashed, a weekend ticket for the Motorworld Oldtimertage Fürstenfeld and a printed poster of the winning photograph) went to Alexander Kammerer. 2nd place was taken by Harald Fröschl, who won an overnight stay at the Ameron Carthago Studio at Motorworld München, a weekend ticket for the Motorworld Oldtimertage Fürstenfeld and a printed poster of his photograph.

Fotocredits:

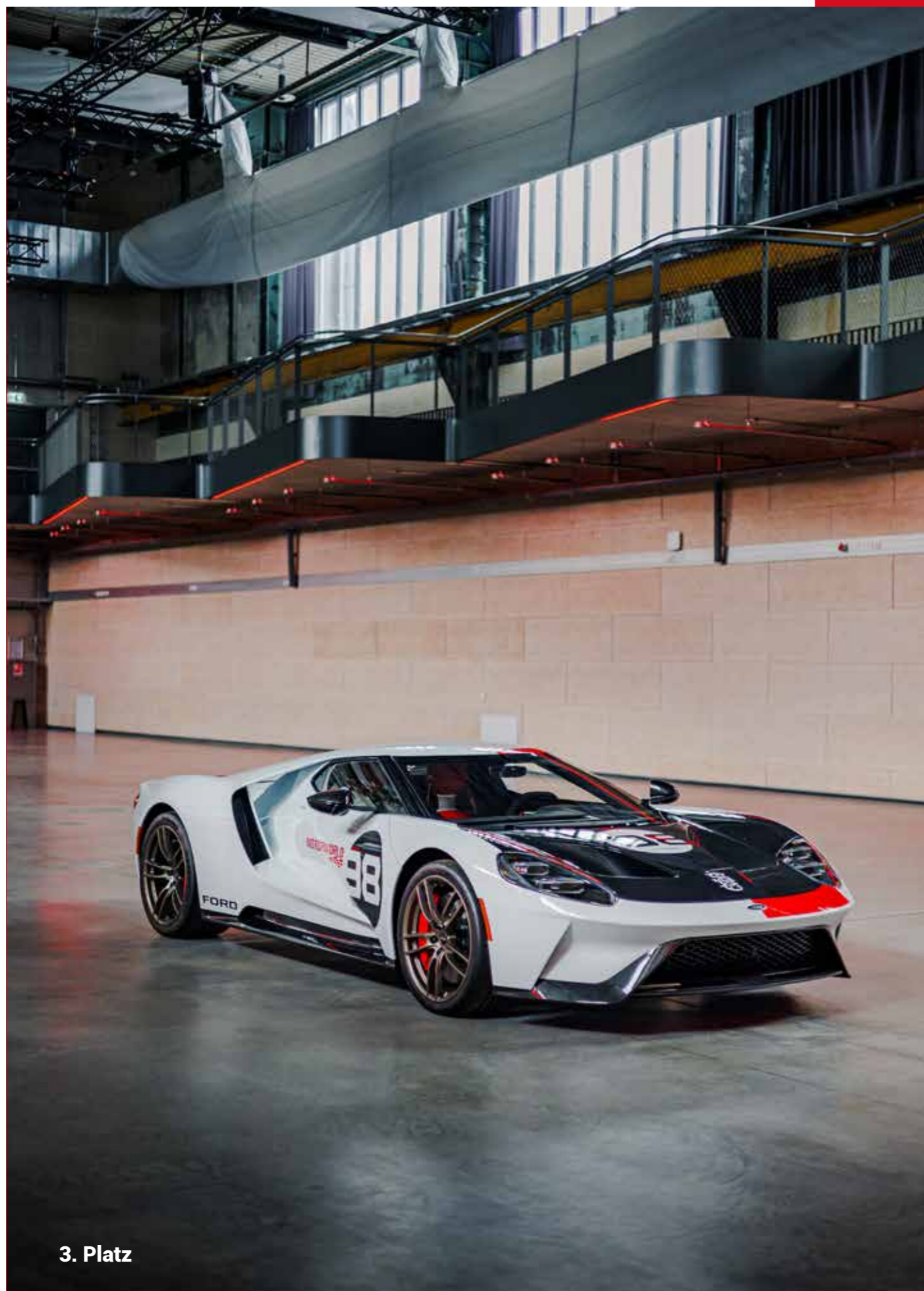
Platz 1: Alexander Kammerer
Platz 2: Harald Fröschl
Platz 3: Jiao Wuzheng

Photo credits:

*1st place: Alexander Kammerer
2nd place: Harald Fröschl
3rd place: Jiao Wuzheng*



1. Platz



3. Platz



2. Platz

Auf Platz drei landete die Fotografie von Jiao Wuzheng und wird gewürdigt mit einem Gutschein für den Sonntagsbrunch im Motorworld Inn München, plus Wochenend-Ticket für die Motorworld Oldtimertage Fürstenfeld und dem gedruckten Poster seines Fotos.

Die Voraussetzung zur Teilnahme waren Aufnahmen mit direktem, erkennbarem Bezug zur Motorwelt und zum, Thema Automobilität. Wir danken allen Teilnehmern für die eingesandten Werke und den Sponsoren Hotel Ameron Motorworld, Carthago Reisemobilbau GmbH, Motorworld Inn, Oldtimertage Fürstenfeld für die Kooperation.

Jiao Wuzheng's photograph came in third place and was rewarded with a voucher for Sunday brunch at Motorworld Inn München, a weekend ticket for the Motorworld Oldtimertage Fürstenfeld and a printed poster of his photograph.

Eligible for participation were photographs with a direct and recognizable reference to the world of motoring and automobility. We would like to thank all the participants for their entries and the sponsors Hotel Ameron Motorworld, Carthago Reisemobilbau GmbH, Motorworld Inn and Oldtimertage Fürstenfeld for their cooperation.



01. - 21.08.	Sommerkino im OPEL Altwerk	MOTORWORLD Manufaktur Rüsselsheim
06. + 07.08.	Adria SGX Mitgliedertreffen	MOTORWORLD Köln Rheinland
07.08.	MOTORTREFF am Butz	MOTORWORLD Köln Rheinland
07.08.	MOTORCAFÉ das markenoffene Treffen	MOTORWORLD Manufaktur Berlin
07. - 14.08.	Olympiarallye 72 - MOTORWORLD Revival 2022	Deutschland
10.08.		Zwischen-Etappe: MOTORWORLD Köln Rheinland
13.08.		Zieleinfahrt: MOTORWORLD München
14.08.	Oldtimertreff Ruhr - Kulturgut Automobil trifft Industriekultur	MOTORWORLD Zeche Ewald, Herten
14.08.	Older Classics - Car & Bike Treffen	MOTORWORLD Manufaktur Zürich
15.08.	Mariä Himmelfahrt, Feiertag in Bayern, Saarl., CH, A	+++ Save the Date +++ für die Spritztour zur MOTORWORLD
19. - 21.08.	Ferrari Club Deutschland Mitgliedertreffen	MOTORWORLD Köln Rheinland
19. - 21.08.	The Valley Summer Festival	MOTORWORLD Manufaktur Zürich
21.08.	Fiat Barchetta Club Treffen	MOTORWORLD Köln Rheinland
28.08.	MOTORTREFF H-Kennzeichen Region Stuttgart	MOTORWORLD Region Stuttgart
28.08.	Boxenstopp der Lions Club Ruhr Rallye	MOTORWORLD Köln Rheinland
01.09.	Classic Talk, Trade-Off „Wieviel Patina und grauer Schleier darf es sein?“	MOTORWORLD Manufaktur Zürich
03.09.	Scoterist Weekender Cologne - Scooter Messe	MOTORWORLD Köln Rheinland
03.09. + 04.09.	Electronic Music Festival Region Stuttgart	MOTORWORLD Region Stuttgart
03.09.	On Air - Open Air Festival	Flugfeld Böblingen
04.09.	American Classic Car Treffen - Cruisin Cologne	MOTORWORLD Köln Rheinland
04.09.	MOTORCAFÉ - das markenoffene Treffen	MOTORWORLD Manufaktur Berlin
09. - 11.09.	Wochenende für Freunde der italienischen Fahrkultur mit Livestream F1 GP Monza	MOTORWORLD München
10.09.	Tuning Livestream Part III	MOTORWORLD Manufaktur Metzingen
10.09.	Ford Mustang Bullitt Treffen	MOTORWORLD Köln Rheinland
11.09.	Oldtimertreff Ruhr - Kulturgut Automobil trifft Industriekultur	MOTORWORLD Zeche Ewald, Herten
11.09.	American Power Region Stuttgart	MOTORWORLD Region Stuttgart
11.09.	Older Classics - Car & Bike Treffen	MOTORWORLD Manufaktur Zürich
14.09.	MOTORWORLD-Trackday (www.motorworld-trackdays.de)	Hockenheimring
17.09.	ACV-Festival	MOTORWORLD Köln Rheinland
17.09.	Goodwood Revival - Swiss Edition	MOTORWORLD Manufaktur Zürich
17. + 18.09.	MOTORWORLD Oldtimertage Fürstenfeld	Fürstenfeldbruck, Klosterareal bei München
22.09.	Classic Motorrad Tour www.fuerstenfelder-cmt.de	MOTORWORLD Köln-Rheinland
24.09.	Köln Historic Rallye	MOTORWORLD Köln Rheinland
25.09.	Skoda Freunde DE meet MOTORWORLD	MOTORWORLD Region Stuttgart
29./30.09.	MOTORTREFF am Flugfeld	Circuito Tazio Nuvolari
30.09 + 01.10.	MOTORWORLD-Trackdays (www.motorworld-trackdays.de)	MOTORWORLD Köln Rheinland
02.10.	Marathon Messe Köln (Expo)	MOTORWORLD München
02.10.	MOTORTREFF München Older Classics - Car & Bike	
01. + 02.10.	Treffen für Fahrzeuge mit H-Kennzeichen oder DIN1451 bis einschl. 1972	MOTORWORLD Manufaktur Zürich
02.10.	Overland & Vanlife Festival	MOTORWORLD Manufaktur Berlin
03.10.	MOTORCAFÉ - das markenoffene Treffen	+++ Save the Date +++ für den Ausflug zur MOTORWORLD
07. + 08.10.	Tag der Deutschen Einheit, Feiertag	MOTORWORLD München
07. + 08.10.	Japanisches Wochenende JDM für Freunde der japanischen Fahrkultur mit Livestream F1 Japan GP Suzuka	
08. - 09.10.	Lego Messe: Bricks@Friends	MOTORWORLD Köln Rheinland
09.10.	MOTORTREFF am Flugfeld, Saisonabschluss	MOTORWORLD Region Stuttgart
15.10.	Rollendes Museum München, www.rollendes-museum.com	München
23.10.	MOTORTREFF München, Saisonabschluss	MOTORWORLD München
26.10.	MOTORWORLD-Trackday (www.motorworld-trackdays.de)	Autodrom Most
04. - 06.11.	Motorrad-Rennsportmesse	MOTORWORLD Köln Rheinland
06.11.	MOTORCAFÉ - das markenoffene Treffen	MOTORWORLD Manufaktur Berlin
25.11.	Sim Racing MOTORWORLD München	MOTORWORLD München
11.12.	MOTORWORLD Modellautobörse	MOTORWORLD München, Dampfdom
27.11. - 26.12.	Adventszeit, Weihnachtszeit	+++ Save the Date +++
31.12.	Silvester	Weihnachts-/Silvester-/Neujahrs-Specials
1.1.2023	Neujahr	+++ Sonderaktionen +++
23.-26.02.2023	RETRO CLASSICS, Messe für Fahrkultur	Messe Stuttgart

MOTORWORLD

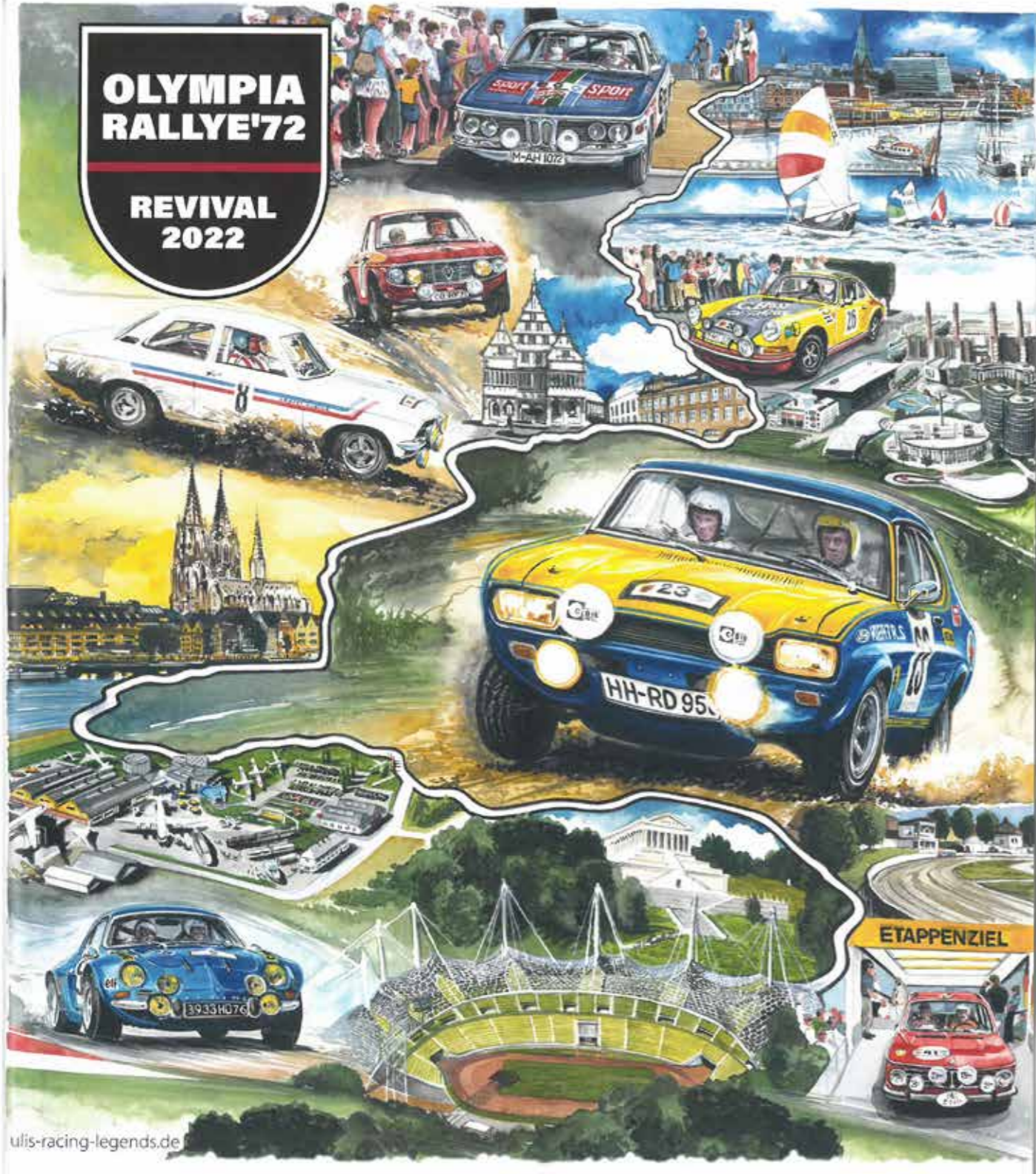
KÖLN | RHEINLAND



Sehen und staunen!

Mit Walter Pöhl

ETAPPENZIEL



Mi., 10.8.22, ab 16.00 Uhr
200 herrliche, außergewöhnliche Oldtimer

MOTORWORLD

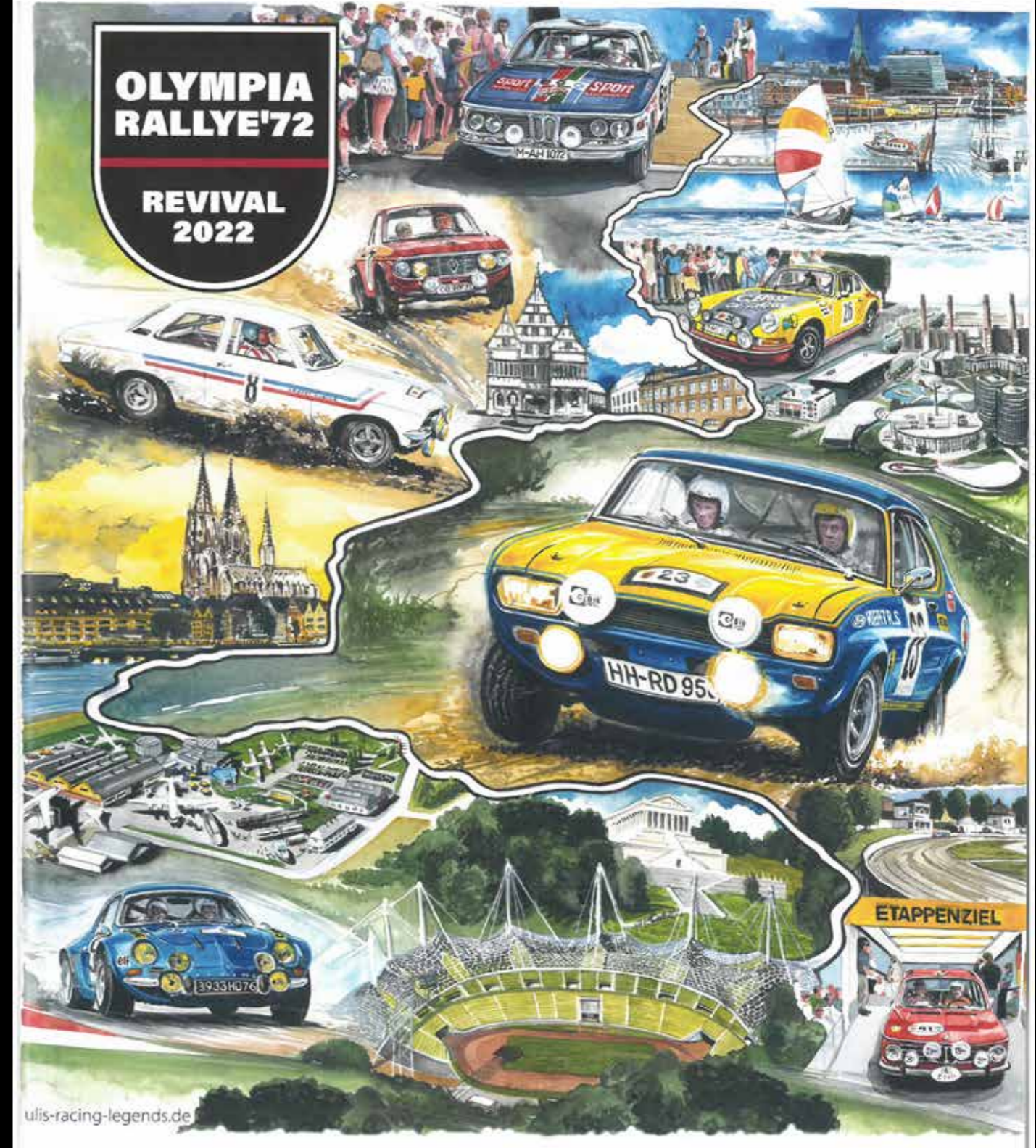
M Ü N C H E N



Herzlich willkommen!

Mit Walter Pöhl

ZIELEINFAHRT



Sa., 13.8.22, ab 16.00 Uhr
200 herrliche, außergewöhnliche Oldtimer

FERRARI

DIE HISTORIE EINER VISION
TEIL 1

75

KAUM EIN ANDERER AUTOMOBILHERSTELLER VERMAG SEIT NUNMEHR 75 JAHREN MIT EINEM DERART KLEINEN PRODUKT-PROGRAMM SO VIELE MENSCHEN ZU BEGEISTERN: FERRARI STEHT FÜR AUTOMOBILE EMOTION, FÜR ELEGANZ UND SPORTLICHKEIT.

HARDLY ANY OTHER AUTOMOBILE MANUFACTURER HAS BEEN ABLE TO INSPIRE SO MANY PEOPLE WITH SUCH A SMALL PRODUCT RANGE FOR 75 YEARS NOW: FERRARI STANDS FOR AUTOMOBILE EMOTION, FOR ELEGANCE AND SPORTINESS.

WORDS: Kay MacKenneth
PHOTOS: Classic-Car.TV | Casa Di Ferrari Museo | ILLUSTRATIONEN: Kay MacKenneth



Keine andere Marke der Autogeschichte ist so eng mit dem Namen seines Gründers verbunden. Enzo Anselmo Ferrari wurde am 18. September 1898 im oberitalienischen Modena geboren und schon in früher Jugend faszinierten ihn zwei Dinge: Autos und Autorennen.

Es gibt eine unendliche Zahl von Büchern über die Marke Ferrari und Biografien über den Gründer, dazu unzählige Dokumente über persönliche Begegnungen, von Geschäftspartnern, Ingenieuren, Rennfahrern, Kunden, Prominenten oder Journalisten mit dem „Commendatore“. Der Mensch Ferrari bleibt bis heute ein „ambivalenter Charakter“. Wer sein Vertrauen genoss, erfreute sich väterlicher Zuneigung, wer Widerspruch formulierte, musste mit lebenslangem Unmut bis hin zur Rachsucht rechnen.

Enzo Ferrari überführte die individuelle Mobilität in eine neue Dimension des Luxus. Ferraris Kunden sind nahezu deckungsgleich mit dem „Who is Who“ des internationalen Adels, der Politik, Finanzwelt und des Glamsours. Ihm selbst ging dagegen jegliche Form von Glanz in der persönlichen Selbstdarstellung und der Lebensführung ab.

No other brand in automotive history is so closely linked to the name of its founder. Enzo Anselmo Ferrari was born on September 18, 1898 in Modena in northern Italy. Two things fascinated him from an early age: cars and car racing.

There is an infinite number of books about the Ferrari brand and biographies about the founder, as well as countless documents about personal encounters between business partners, engineers, racing drivers, customers, celebrities and journalists with the „Commendatore“. The man Ferrari remains an „ambivalent character“ to this day. Those who enjoyed his trust enjoyed paternal affection, those who voiced dissent had to reckon with lifelong displeasure, even vengefulness.

Enzo Ferrari transferred individual mobility to a new dimension of luxury. Ferrari's customers are almost congruent with the „Who's Who“ of international nobility, politics, finance and glamour. He himself, on the other hand, lacked any form of glamor in personal self-portrayal and lifestyle.



BILD OBEN: ENZO FERRARI UND LUIGI BAZZI BEIM QUALIFYING 1924 FÜR DEN FRANZÖSISCHEN GRAND PRIX

PICTURE ABOVE: ENZO FERRARI AND LUIGI BAZZI QUALIFYING AT THE 1924 FRENCH GRAND PRIX

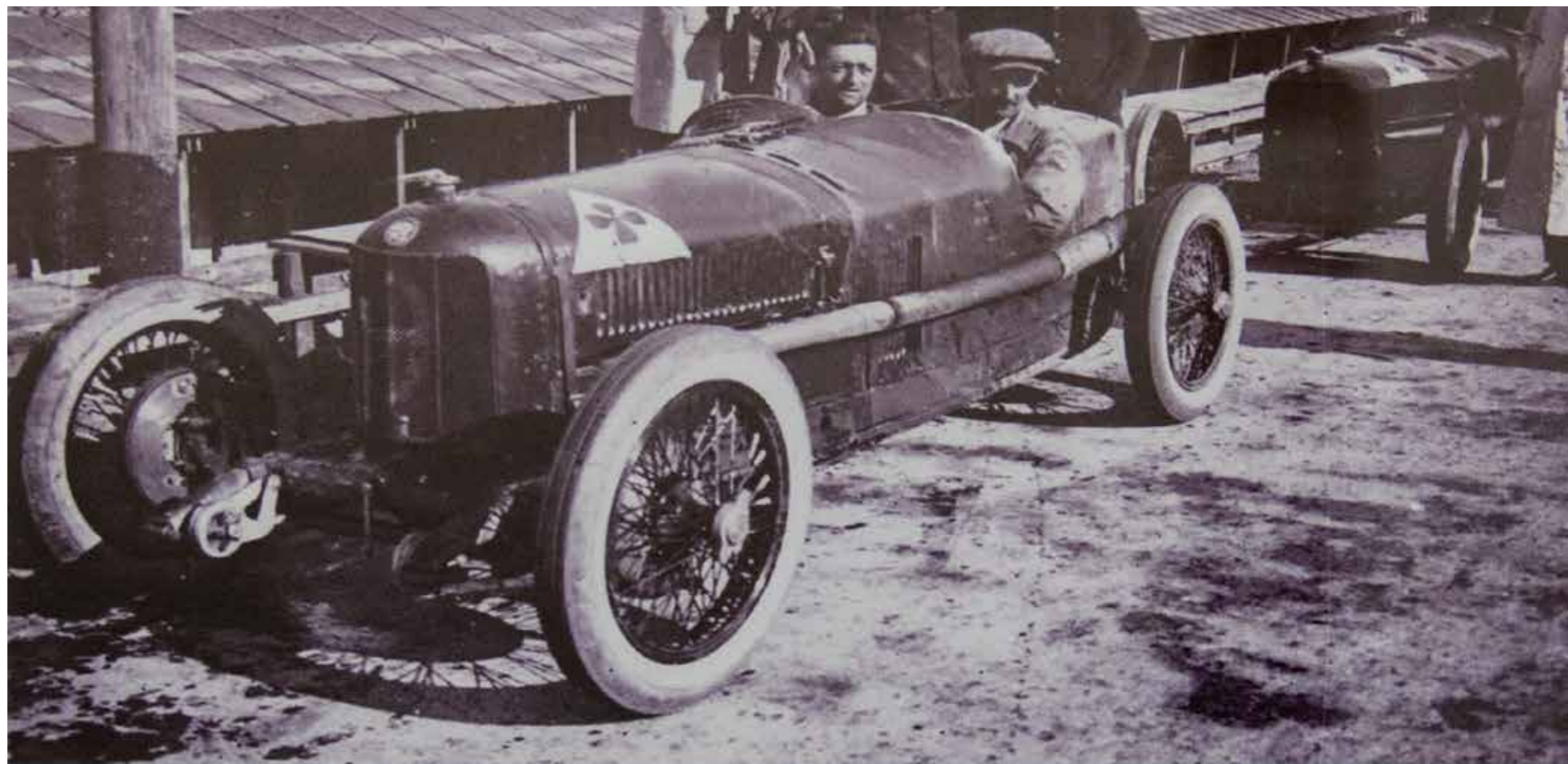


BILD OBEN: ENZO FERRARI UF DEM ALFA ROMEO 20/30ES SPORT, 1921 BEI DEM RENNEN COPPA DELLE ALPI

PICTURE ABOVE: ENZO FERRARI ON THE ALFA ROMEO 20/30 ES SPORT, 1921 AT THE COPPA DELLE ALPI RACE





BILD LINKS: EIN BLICK
IN DIE SCUDERIA
FERRARI

PICTURE LEFT: AN
INSIDE VIEW OF THE
SCUDERIA FERRARI

Die Karriere Ferraris begann am 18. Oktober 1919 als Fahrer beim Bergrennen Parma Poggio di Percato. Seine Erfolge und seine Zielstrebigkeit imponierten Nicola Romeo. Bereits 1920 hatte es Enzo Ferrari zum Werksfahrer gebracht. Er bestritt rund 40 Rennen mit immerhin einem Dutzend Siegen. Warum er schließlich 1924 nach dem Training zum Großen Preis von Frankreich in Lyon kommentarlos sein Cockpit gegen ein Zugabteil in Richtung Modena tauschte, zählte zu den zahlreichen einsamen Entscheidungen, die Ferrari einfach traf, ohne sich jemals die Mühe zu machen, sie zu begründen.

Am 1. Dezember 1929 hatte Enzo Ferrari die „Société Anonima Scuderia Ferrari“ gegründet. Ein professioneller Rennstall, der das Sportprogramm von Alfa Romeo mit größter Professionalität organisierte. Im Verlauf der 1930er war die Scuderia Ferrari der einzige Rennstall, der den dominierenden Staatsbetrieben von Mercedes und Auto Union mit ihren Silberpfeilen wenigstens hin und wieder Paroli bieten konnte.

Die Scheidung zwischen Alfa Romeo und Ferrari mündete in einem Rosenkrieg. Ferrari musste sich vertraglich verpflichten, vier Jahre lang kein eigenes Auto zu bauen. Der Krieg vereitelte aber zunächst Ferraris Karriere als Autobauer. Er produzierte stattdessen für das Militär, bis ein alliiertes Bombardement seine Fabrik in Modena zerstörte. Ferrari, jetzt Mitte 40, zog in das weniger gefährdete Maranello und hätte unter Umständen den Rest seines Lebens als mittelständischer Produzent von Werkzeugmaschinen bestritten, wenn in Modena nicht der Industrielle Alfred Orsi (1888 - 1972) und die Gebrüder Maserati gemeinsame Sache gemacht und unmittelbar nach dem Krieg wieder mit der Produktion von Renn- und Sportwagen begonnen hätten. Maserati war vor dem Krieg der erbittertste italienische Rivale Ferraris gewesen.

Ferrari's career began on October 18, 1919 as a driver in the Parma Poggio di Percato hillclimb. Nicola Romeo was impressed by his successes and determination. Enzo Ferrari had already become a works driver in 1920. He contested around 40 races with at least a dozen victories. Why he finally swapped his cockpit for a train carriage bound for Modena after practice for the French Grand Prix in Lyon in 1924 without comment was one of the many lonely decisions Ferrari made without ever bothering to justify them.

On December 1, 1929, Enzo Ferrari founded the „Société Anonima Scuderia Ferrari“. A professional racing team that organized the Alfa Romeo sports program with the utmost professionalism. During the 1930s, Scuderia Ferrari was the only racing team that could at least occasionally stand up to the dominating state-owned companies Mercedes and Auto Union with their Silver Arrows.

The divorce between Alfa Romeo and Ferrari resulted in a war of roses. Ferrari had to contractually commit not to build their own car for four years. The war eventually thwarted Ferrari's career as a carmaker. He produced for the military until an Allied bombardment destroyed his factory in Modena. Ferrari, now in his mid-40s, moved to the less endangered Maranello and might have spent the rest of his life as a medium-sized manufacturer of machine tools if it weren't for the industrialist Alfred Orsi (1888 - 1972) and the Maserati brothers working together in Modena and immediately after started producing racing and sports cars again after the war. Maserati had been Ferrari's fiercest Italian rival before the war.



BILD OBEN: EXPERTEN STREITEN SICH, WELCHES DER ERSTE FERRARI WAR. IN JEDEM FALL WAR DER AUTO AVIO CONSTRUZIONI 815 DER ERSTE FERRARI OHNE EMBLEM.

PICTURE ABOVE: EXPERTS ARGUE WHICH WAS THE FIRST FERRARI. IN ANY CASE, THE AUTO AVIO CONSTRUZIONI 815 WAS THE FIRST UNBADGED FERRARI.



BILD UNTEN: DER FERRARI 125 S WAR DAMIT DER ALLERERSTE FERRARI, DER DAS LOGO MIT DEM STEIGENDEN PFERD TRÄGT.

PICTURE BELOW: THE FERRARI 125 S WAS THE VERY FIRST FERRARI TO BEAR THE LOGO WITH THE PRANKING HORSE.

Ferrari reagierte auf seine unverwechselbare Art und begann 1946 das erste Auto unter seinem Namen zu bauen. Für das Projekt hatte er den ehemaligen Alfa-Chefkonstrukteur Gioacchino Colombo (1903 - 1987) abgeworben. Der konstruierte – ein Jahr nach dem Krieg – für seinen neuen Boss einen Zwölfzylindermotor, komplett aus Leichtmetall gefertigt mit lediglich 125 Kubikzentimeter Hubraum pro Verbrennungseinheit, sodass der Motor insgesamt nur über 1,5 Liter Hubraum verfügte. Im Kopf jeder der beiden Zylinderbänke rotierte eine obenliegende Nockenwelle für die Ventilsteuerung.

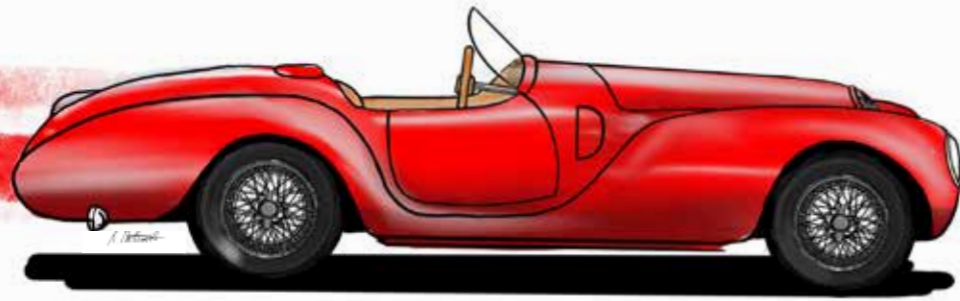
Der V12 leistete 90 PS bei 6000 Umdrehungen pro Minute (U/min). Der Zwölfzylinder wurde Ferraris motorisches Credo. Der Colombo-Motor war tatsächlich eine Jahrhundert-Konstruktion. Ausbaufähig bis 4,5 Liter Hubraum und bis zu 400 PS Leistung und wurde eingesetzt bis zum 412i von 1986.

1947 war somit die offizielle Geburtsstunde der Marke Ferrari, die mit den beiden, in Handarbeit entstandenen 125 S, die bei ihrem ersten Rennen, beim „Grand Primo die Caracalla“ in Rom antraten und gleich den ersten Rennsieg für Ferrari einfuhren. Rennsiege definieren seit jeher den Sexappeal eines Sportwagens und regulieren dessen Begehrlichkeit. Die Kunden aus Geld- und/oder Hochadel pilgerten bald in Scharen nach Maranello, um eines der raren Fahrzeuge zu erwerben, die die Grenzen zwischen Sportwagen und Rennfahrzeug aufhoben.

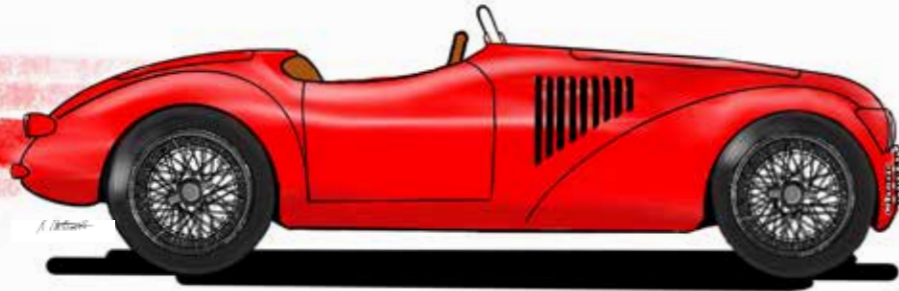
Ferrari responded in his own distinctive way and began building the first car under his name in 1946. He hired the former Alfa chief designer Gioacchino Colombo (1903 - 1987) for the project. Just one year after the war, he was designing a twelve-cylinder engine for his new boss, made entirely of light metal. With a displacement of just 125 cubic centimeters per combustion unit, the engine only had a total displacement of 1.5 litres. An overhead camshaft for valve control rotated in the head of each of the two cylinder banks.

The V12 produced 90 hp at 6000 revolutions per minute (RPM). The twelve-cylinder became Ferrari's motor credo. The Colombo engine was indeed a century design. Expandable up to 4.5 liters displacement and up to 400 hp and was used up to the 412i from 1986.

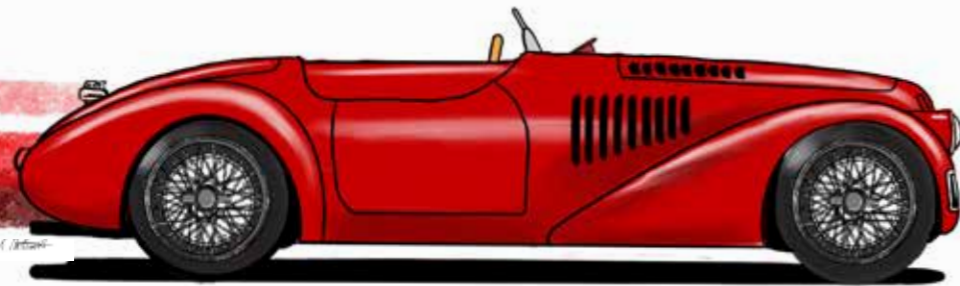
1947 was the official hour of birth of the Ferrari brand, which competed in its first race with the two handcrafted 125 S, at the „Grand Primo die Caracalla“ in Rome and immediately scored the first race win for Ferrari. Race victories have always defined the sex appeal of a sports car and regulate its desirability. Customers from the wealthy and/or high nobility soon flocked to Maranello in droves to purchase one of the rare vehicles that dissolved the boundaries between sports car and racing car.



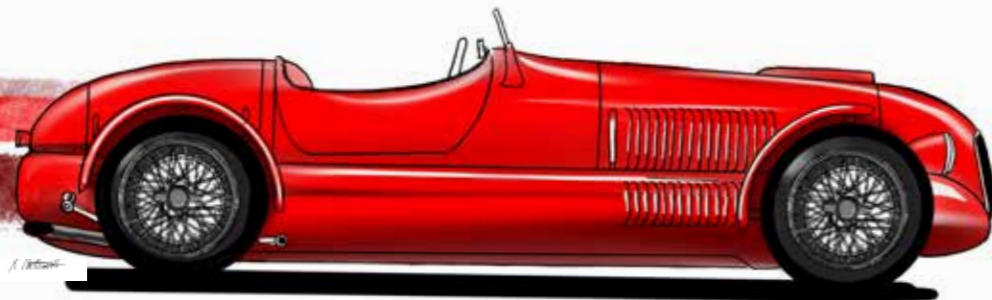
1947
AUTO AVIO
CONSTRUZIONE



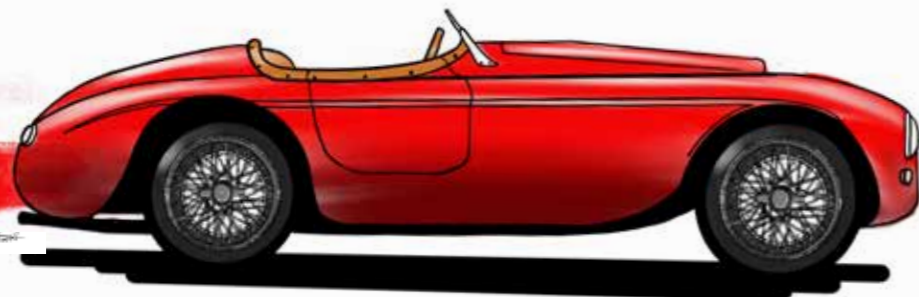
1947
FERRARI
125 S



1947
FERRARI
159 S



1948
FERRARI
166 INTER SPORT



1948
FERRARI
166 MM

DIE ERSTEN FERRARIS

THE VERY FIRST FERRARIS

Bestandteil des Austritts-Vertrages von Ferrari bei Alfa Romeo war, dass der Konstrukteur und Rennfahrer Enzo Ferrari vier Jahre lang keine Rennen fahren und auch keine eigenen Rennwagen bauen durfte. Diese Klausel umging Enzo Ferrari, indem er mit Luigi Bazzi den 815, vorwiegend aus Fiat Teilen baute. Ein 1,5 Liter Reihenachtzylinder brachte den 815 auf ganze 160 km/h. Zusammen mit seinen Weggefährten, die zuvor bei Alfa Romeo gearbeitet hatten, baute Enzo Ferrari 1947 dann den ersten echten Ferrari. Den Motor hatte Gioachino Colombo gebaut: Ein kraftvoller 118 PS starker V-12 Motor, war die Basis für viele der folgenden Ferrari Modelle. Mit dem Ferrari 125 F! stieg Ferrari in die Formel 1 ein.

Es folgte der 159 S, ebenfalls mit dem V-12 Motor, doch bereits auf 125 PS gesteigert, womit eine Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h möglich war. Es folgten die 166er Modelle mit einer erneuten Leistungssteigerung. Mit dem Ferrari 166 kam auch der legendäre Fahrer Juan Manuel Fangio ins Team. 1948 war das erste Jahr, in dem die Ferraris die Konkurrenz das Fürchten lehrten. Mit dem Ferrari 166 Mille Miglia Barchetta erreichte man stolze 220 km/h und eine Leistung von 140PS, ebenfalls mit dem Colombo V-12.

Part of Ferrari's exit contract with Alfa Romeo was that the designer and racing driver Enzo Ferrari was not allowed to race for four years and was also not allowed to build his own racing cars. Enzo Ferrari circumvented this clause by building the 815 with Luigi Bazzi, mainly from Fiat parts. A 1.5 liter in-line eight cylinder brought the 815 to 160 km/h. Together with his companions who had previously worked at Alfa Romeo, Enzo Ferrari then built the first real Ferrari in 1947. Gioachino Colombo had built the engine: a powerful 118 hp V-12 engine was the basis for many of the following Ferrari models. With the Ferrari 125F! Ferrari entered Formula 1.

The 159 S followed, also with the V-12 engine, but already increased to 125 hp, which made a top speed of 170 km/h possible. The 166 models followed with another increase in performance. With the Ferrari 166, the legendary driver Juan Manuel Fangio also joined the team. 1948 was the first year in which the Ferraris taught the competition to fear. With the Ferrari 166 Mille Miglia Barchetta you could reach a proud 220 km/h and an output of 140 hp, also with the Colombo V-12.



Da Ferrari in den ersten Jahren die Fertigung seiner Kleinserien den Karosserie-manufakturen der Umgebung wie Touring, Fantuzzi oder Scaletti überlies, entstand eine große Vielfalt der Typen, die aufgrund der kleinen Auflagen zu gesuchten Sammlerstücken reiften. Der Commendatore verkaufte seine Autos nicht. Er teilte sich nach Gusto und Sympathien zu. In Ferraris Vorzimmer war Geduld die beste Tugend für potentielle Kunden – auch wenn man der Schah von Persien war. Dafür bekam jeder ein Auto, das ganz auf seine Bedürfnisse zugeschnitten war.

Mit der steigenden Nachfrage und den wachsenden Auflagen, sah sich Enzo Ferrari gezwungen, beim Design professionelle Wege zu gehen und schuf Anfang der Sechziger eine bis heute bestehende Partnerschaft mit dem Studio Pininfarina. Als Unternehmer erfolgreich, stand Ferraris Sinn dennoch nie nach einem gut gefüllten privaten Bankkonto. Er steckte jede verdiente Lira in den Rennsport. Seit dem zweiten Rennen der neu gegründeten Formel 1 hat Ferrari nie mehr einen Lauf der Serie ausgelassen. Die Titel und Siege der Sport- und Tourenwagen sind kaum zu zählen.

Since Ferrari left the production of its small series to the local body manufacturers such as Touring, Fantuzzi or Scaletti in the first few years, a large variety of types emerged, which matured into sought-after collector's items due to the small editions. The Commendatore didn't sell his cars. He divided himself according to taste and sympathy. In Ferrari's antechamber, patience was the best virtue for potential clients - even if you were the Shah of Persia. In return, everyone got a car that was tailored to their needs.

With increasing demand and growing editions, Enzo Ferrari felt compelled to take a professional approach to design and in the early 1960s created a partnership with Studio Pininfarina that continues to this day. Successful as an entrepreneur, Ferrari's sense was never after a well-filled private bank account. He put every lira he earned into racing. Since the second race of the newly founded Formula 1, Ferrari has never missed a race in the series. The titles and victories of the sports and touring cars can hardly be counted.



BILD OBEN: DAS ERSTE RENNEN DES FERRARI 125 S BEIM CIRCUITO PIAZZENZA IN DER POLEPOSITION. AM STEUER FRANCO CORTESE.

PICTURE ABOVE: THE FIRST RACE OF THE FERRARI 125 S AT THE CIRCUITO PIAZZENZA IN POLE POSITION. FRANCO CORTESE AT THE WHEEL.

BILD UNTEN: LE MANS 1949, DER SIEGREICHE FERRARI 166 BARCHETTA TOURING.

PICTURE BELOW: LE MANS 1949, THE WINNING FERRARI 166 BARCHETTA TOURING.



Der Unternehmer Enzo Ferrari agierte ausgesprochen strategisch. 1969 verkaufte er die Mehrheit seiner Firma an Fiat, sicherte sich jedoch die Oberhoheit über die Rennabteilung.

Bis zu seinem Tode 1988 residierte Enzo Ferrari zurückgezogen in einem bescheidenen Haus, inmitten des Testgeländes in Maranello. Von der Öffentlichkeit immer weiter entrückt, wurde er von Jahr zu Jahr presseschüchtern.

Sein Werk lebt weiter – als Hersteller so erfolgreich wie nie zuvor.

Entrepreneur Enzo Ferrari always acted as a clever rascal. In 1969 he sold the majority of his company to Fiat but retained supremacy over the racing department.

Until his death in 1988, Enzo Ferrari lived in seclusion in a modest house in the middle of the test site in Maranello.

His work lives on - as a manufacturer more successful than ever before.



ENZO FERRARI UND
BATTISTA "PININ"
FARINA 1953 AUF DEM
AUTODROMO MONZA

ENZO FERRARI AND
BATTISTA "PININ"
FARINA AT THE 1953
AUTODROMO MONZA



DIE 10 IKONISCHSTEN FERRARIS

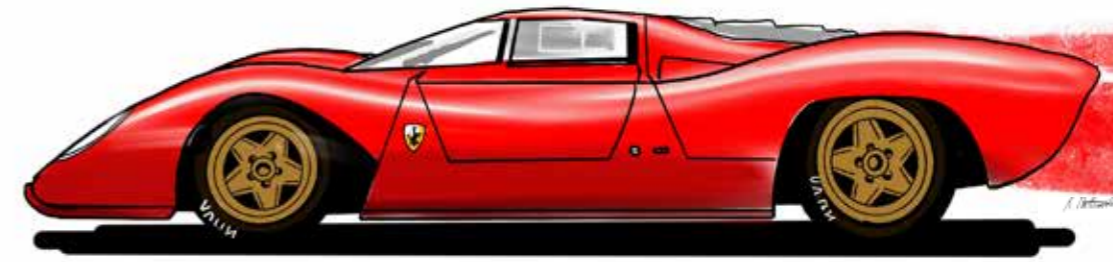
10 MOST ICONIC FERRARIS

Enzo Ferrari hat unwiderlegbar die zweite Hälfte des 20ten Jahrhunderts mit revolutionären, exquisiten und bildschönen Automobilen ausgestattet. Ferraris wurden zu Ikonen der Mobilität. Heute zählen manche Modelle zu den teuersten Automobilen der Welt, wie der 1963er Ferrari 250 GTO oder der 1958er Ferrari Testa Rossa. Andere Modelle bestechen einzig und allein mit ihrer Kraft und Überlegenheit, wie der Ferrari F40 und der Ferrari Enzo. Aber welcher Ferrari ist der ikonischste Ferrari? Wir haben aus den in den letzten 75 Jahren 206 Modellen die zehn Ferraris ausgesucht, die ganz sicher zu den Top Ten zählen.

Enzo Ferrari irrefutably endowed the second half of the 20th century with revolutionary, exquisite and beautiful automobiles. Ferraris became icons of mobility. Today, some models are among the most expensive automobiles in the world, such as the 1963 Ferrari 250 GTO or the 1958 Ferrari Testa Rossa. Other models captivate solely with their power and superiority, such as the Ferrari F40 and the Ferrari Enzo. But which Ferrari is the most iconic Ferrari? From the 206 models over the past 75 years, we have selected the ten Ferraris that are definitely among the top ten.



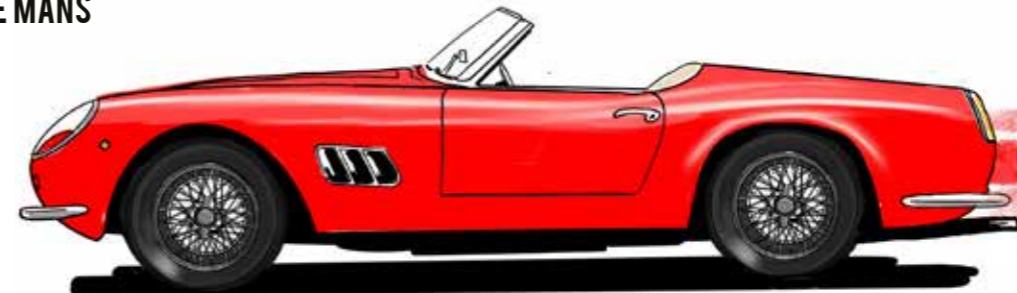
1963
FERRARI
250GT



1964
FERRARI
330 P2 LE MANS



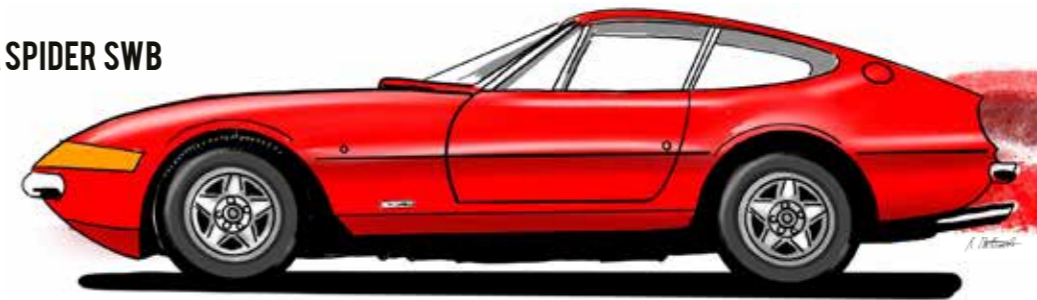
1958
FERRARI
250 TESTAROSSA



1958
FERRARI
250GT CALIFORNIA SPIDER SWB



1987
FERRARI
F40



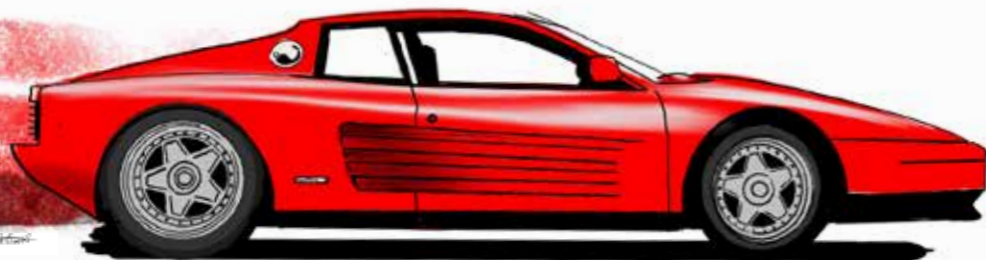
1971
FERRARI
365 GTB / 4 DAYTONA



2002
FERRARI
ENZO



1966
FERRARI
275 GTB / 4



1984
FERRARI
TESTAROSSA



1969
FERRARI
DINO 246 GT

EHRENPREIS FÜR MICHAEL SCHUMACHER

HONOUR FOR MICHAEL SCHUMACHER

STAATSPREIS DES LANDES NRW NORTH RHEIN-WESTPHALIA STATE PRIZE

WORDS: Valery Reuter
FOTOS: Vera Drewke

Wirklich sehr bewegend war die Verleihung des Staatspreises des Landes Nordrhein-Westfalen an den Formel-1-Rekordweltmeister Michael Schumacher in der Motorworld Köln I Rheinland Mitte Juni. Michael Schumachers Ehefrau Corinna und ihre Tochter Gina Maria nahmen die höchste Auszeichnung des Landes stellvertretend für den seit einem Skiunfall (2013) nicht mehr in der Öffentlichkeit auftretenden Sportler von NRW-Ministerpräsident Hendrik Wüst entgegen.

„Wir würdigen heute vor allem den Michael Schumacher jenseits des Rennsports und des grellen Scheinwerferlichts: einen Menschen, der ein großes Herz hat und dem es von jeher wichtig war, an andere zu denken“, so Ministerpräsident Wüst. „Michael Schumacher hat auch diejenigen im Blick, denen es nicht gut geht.“

The presentation of the North Rhine-Westphalia State Prize to record-holding Formula 1 world champion Michael Schumacher at Motorworld Köln I Rheinland in mid-June was an extremely moving event. Michael Schumacher's wife Corinna and their daughter Gina Maria accepted the state's highest award from NRW's prime minister Hendrik Wüst on behalf of the sportsman, who has not appeared in public since his skiing accident in 2013.

„Today, we above all pay tribute to the Michael Schumacher beyond racing and the glare of the spotlight: a person with a big heart who has always believed it is important to think of others,“ said Wüst. „Michael Schumacher also has an eye for those who are not doing well.“





Ihnen hat er mit äußerst großzügigen Spenden geholfen, meist ganz im Stillen. Seine Familie führt das karitative Engagement fort.“

„Er fehlt uns sehr“, so der frühere Ferrari-Teamchef und FIA-Präsident Jean Todt, der die Laudatio auf den siebenmaligen Weltmeister hielt und einer seiner längsten Weggefährten ist. „Michael Schumacher hat den Motorsport geprägt wie kein Zweiter vor und nach ihm.“

Unter den Gästen in der Motorworld Köln war auch der Vater von Michael Schumacher und weitere zahlreiche Prominente aus Politik, Medien und Sport.

In der Motorworld Köln ist die Schumacher Private Collection ausgestellt und für die Öffentlichkeit an 365 Tagen pro Jahr kostenfrei zugänglich.

He has helped them with extremely generous donations, mostly without any fanfare at all. His family continues this charitable commitment.“

„We miss him very much,“ said former Ferrari team boss and FIA president Jean Todt, who delivered the eulogy for the seven-time world champion and is one of his longest-standing companions. „Michael Schumacher has left an indelible mark on motor sport like no-one before or after him.“

Among the guests at Motorworld Köln were Michael Schumacher's father and numerous celebrities from the worlds of politics, media and sport.

The Schumacher Private Collection is on display at Motorworld Köln and is open to the public free of charge, 365 days a year.

1000 EHREN RUNDE LAP OF HONOR

FORMEL-1-PILOT VETTEL UND DIE ‚GREEN PEA‘

FORMULA 1 DRIVER VETTEL AND THE ‘GREEN PEA’

Wer hätte bei der 100-Jahres-Jubelfeier zur ersten Grand Prix Teilnahme von Aston Martin im französischen Le Castellet daran gedacht, dass der vierfache Formel-1-Champion Sebastian Vettel wenige Tage später das Ende seiner Rennkarriere bekannt geben könnte? Wohl keiner. Auf dem Circuit Paul Ricard bewegte der 53-fache GP-Sieger den 1922er Aston Martin-Rennwagen, mit dem die sportliche Geschichte der heutigen Nobelwagenmarke begann, mit großer Freude: „Es war eine unglaubliche Ehre, dieses Auto zu fahren, genau 100 Jahre nachdem es das letzte Mal beim Großen Preis von Frankreich an den Start gegangen ist.“

Sebastian Vettel hatte die Gelegenheit, den TT1 – liebevoll „Grüne Erbse“ genannt – auf dem Circuit Paul Ricard zu pilotieren, 100 Jahre nachdem das geschichtsträchtige Auto zum ersten Mal auf dem Straßenkurs von Straßburg eingesetzt wurde, beim Rennen über 60 Runden und 800 km als einer von zwei Aston Martin-Teilnehmern.

Who would have thought at the 100th anniversary of Aston Martin's first Grand Prix participation in Le Castellet, France, that four-time Formula 1 champion Sebastian Vettel could announce the end of his racing career just a few days later? Probably nobody. On the Circuit Paul Ricard, the 53-times GP winner drove the 1922 Aston Martin racing car with great joy, with which the sporting history of today's luxury car brand began: „It was an incredible honor to drive this car, exactly 100 years later it last competed in the French Grand Prix.“

Sebastian Vettel had the opportunity to pilot the TT1 - affectionately known as the ‚Green Pea‘ - at the Circuit Paul Ricard, 100 years after the storied car was first used on the street circuit of Strasbourg, racing 60 laps and 800km as one by two Aston Martin participants.





Die Aston Martin Rennfahrzeuge wurden von Gründer Lionel Martin im Auftrag des wohlhabenden jungen Rennfahrers und Pioniers Graf Louis Zborowski gebaut, der 10.000 Pfund in ihren Bau und die Entwicklung eines völlig neuen 16-Ventil-Vierzylinder-Rennmotors mit zwei oberliegenden Nockenwellen investierte. TT1 und TT2 waren ursprünglich für das Isle of Man TT-Event (Tourist Trophy) von 1922 vorgesehen, aber eine Verzögerung führte dazu, dass sie stattdessen das internationale Renndebüt der Marke beim Großen Preis von Frankreich am 15. Juli 1922 feierten, wobei Zborowski den TT1 steuerte. (Er entwarf übrigens später „Chitty Bang Bang“, das Auto, das das Buch, den Film und das Bühnenmusical Chitty-Chitty-Bang-Bang inspirierte).

Aston Martin racing cars were built by founder Lionel Martin on behalf of wealthy young racing driver and pioneer Count Louis Zborowski, who invested £10,000 in their construction and the development of an all-new 16-valve, four-cylinder, dual overhead cam racing engine. The TT1 and TT2 were originally intended for the 1922 Isle of Man TT (Tourist Trophy) event, but a delay meant they instead celebrated the brand's international racing debut at the French Grand Prix on 15 July 1922, with Zborowski winning the TT1 controlled. (Incidentally, he later designed „Chitty Bang Bang,“ the car that inspired the book, film, and stage musical Chitty-Chitty-Bang-Bang).

Versichern Sie Ihren
Oldtimer dort, wo man
Ihre Begeisterung teilt.



Die Allianz Oldtimerversicherung

Wir bei der Allianz verstehen Ihre Leidenschaft und sorgen dafür, dass Sie unbeschwert unterwegs sein können: mit einer maßgeschneiderten Versicherungslösung für Ihre Young- und Oldtimer. Auch für Motorräder, Traktoren und LKW.

Mehr unter [allianz.de/oldtimer](https://www.allianz.de/oldtimer)



Natürlich hatte sich ‚Seb‘ – wie er inzwischen überall genannt wird – zeitgenössisch gekleidet und erzählte später davon, wie beschäftigt man als Fahrer eines historischen Wagens sei und daß er zum Glück gelernt habe, wie man mit Zwischengas fährt.

Das erste Grand-Prix-Auto von Aston Martin mit einem 1.486-cm³-Motor leistete rund 55 PS bei 4.200 U/min. Das Auto im Voiturette-Stil – wiegt 750 kg und ist damit 45 kg leichter als der heutige Herausforderer AMR22. Es hat eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h und hatte zwei Sitze, einen davon versetzt, wie es die damaligen Grand-Prix-Regularien vorgaben, um den Fahrmechaniker unterzubringen, der nicht zuletzt wegen seiner Aufgabe, den Kraftstoff-Tank über eine Handpumpe unter Druck zu setzen, ein unverzichtbares Mitglied des Teams war.

Of course, ‚Seb‘ – as he is now known everywhere – had dressed in contemporary clothes and later talked about how busy it is to be the driver of a historic car and that luckily he had learned how to double-declutch.

Aston Martin's first Grand Prix car with a 1,486 cc engine produced around 55 hp at 4,200 rpm. The Voiturette-style car – weighs 750 kg, making it 45 kg lighter than today's challenger, the AMR22. It has a top speed of 130 km/h and had two seats, one of which was offset, as required by Grand Prix regulations at the time, to accommodate the driving mechanic who, not least because of his job, pressurized the fuel tank with a hand pump to put, was an indispensable member of the team.

DIE FREIHEIT ERLEBEN

EXPERIENCING FREEDOM

CARAVAN & VANLIFE MEETUP 2022

WORDS: Valery Reuter
FOTOS: Julian Reichelt

Am vergangenen Wochenende verwandelte sich das Areal der Motorworld Region Stuttgart in Böblingen in einen riesigen Campingplatz mit stilgerechten Lounges und Chill-Out-Areas. Ganz dem Trend zu mehr Caravan- und Camping-Lebensgefühl entsprechend, waren auf der 12.000 qm großen Fläche vor der Motorworld Camper, umgebaute Busse, Luxusmobile, Dachzeltwagen und Campingmobile aller Art zu sehen, die den neuen Zeitgeist verkörperten. Freiheit, die man spüren und selbst miterleben konnte – die aber auch von vielen Besuchern ohne Campmobil erkundet wurde.

Besucher, Camper, Campingfans, Aussteller und Gastronomie – eine bunte Veranstaltung mit vielen interessanten Begegnungen.

Beim Bummel durch die Händlermeile gab es auch ein großes Angebot an Ersatzteilen und passendem Lifestyle-Artikeln für das Leben unterwegs.

Beliebter Anziehungspunkt war auch die Chill-Out-Area mit Hängematten und Liegestühlen. Für Kids und Teens gab es die großen Jurten der Pfadfinder und der THW sorgte für ein buntes Kinderprogramm. Die Live-Auftritte zweier Musikbands wurden ergänzt durch den satten Sound aus den schicken Strofelf-Koffern. Die Yoga-Sessions am Morgen und die Führungen durch die Motorworld in den historischen Hallen des früheren Flughafens des Landes Baden-Württemberg fanden regen Zuspruch.

Es gab vieles zu sehen und zu entdecken. Ganz bestimmt hat die Camping-Community einige neue Fans dazugewonnen.

Last weekend, the grounds of Motorworld Region Stuttgart in Böblingen was transformed into a gigantic campsite with stylish lounges and chill-out areas. In keeping with the growing trend towards a caravan and camping lifestyle, camper vans, converted buses, luxury motorhomes, roof-top tents and all kinds of camping vehicles embodying the new zeitgeist were on display on the 12,000 square-metre-large area in front of Motorworld. A freedom that visitors could feel and experience for themselves – but which was also explored by many visitors without a camper van.

Visitors, campers, camping fans, exhibitors and eateries – a colourful event with many interesting encounters.

Strolling around the dealers' area, prospective buyers could peruse huge offerings of spare parts and matching lifestyle items for a life on the road.

The chill-out area with hammocks and deckchairs was also a popular attraction. There were big yurts of the boy and girl scouts for the kids and teens, while the German Agency for Technical Relief provided a colourful children's programme. The live performances by two bands were complemented by the rich sound from the smart Strofelf loudspeakers. The morning yoga sessions and the guided tours around Motorworld in the historic halls of the former Baden-Württemberg state airport were very well received.

There was much to see and discover. The camping community has certainly gained some new fans.



BENTLEY PARADE

40 MILLIONEN AUF DER STRASSE
—
40 MILLIONS ON THE ROAD

Ende Juni kehrte der älteste erhaltene Bentley der Welt - EXP2 - auf die Isle of Man zurück, wo er vor 100 Jahren Teil von Bentleys Teamsieg bei der RAC Tourist Trophy 1922 war.

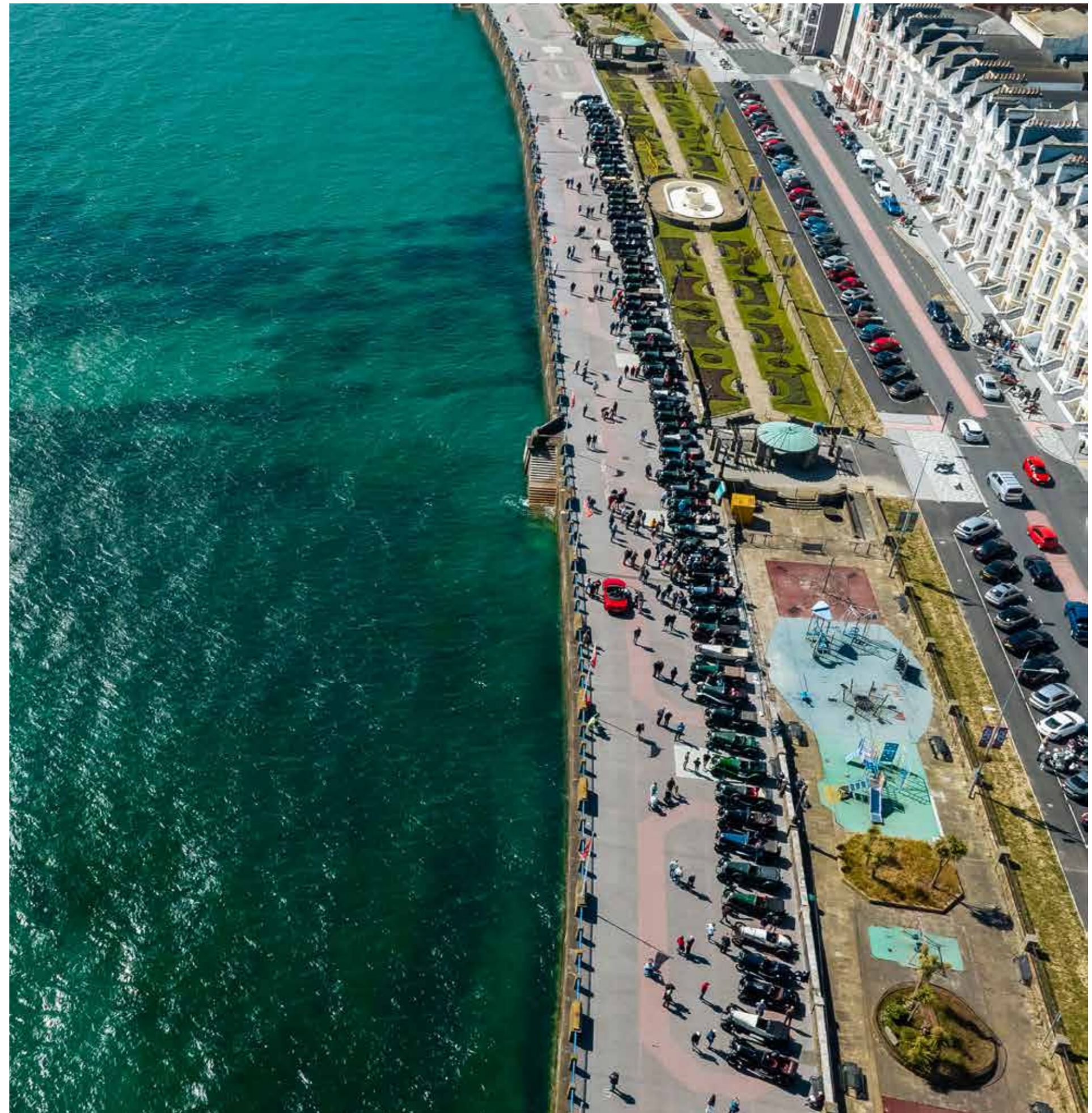
78 Bentleys und historische Konkurrenten kehrten auf die Insel Isle of Man zurück, um einer der berühmtesten und herausforderndsten Rennstrecken der Welt zu huldigen. Am Morgen des 25. Juni versammelten sich alle Autos auf der Douglas Promenade, um eine der größten Präsentationen von Bentley 3-Liter-Modellen zu bilden, die es je gab.

Die seltene Versammlung von Bentleys hatte einen geschätzten Wert von über 40 Millionen Pfund, und es ist unwahrscheinlich, dass alle diese Autos jemals wieder zusammen zu sehen sein werden.

At the end of June, the world's oldest surviving Bentley - EXP2 - returned to the Isle of Man, where 100 years ago it was part of Bentley's team victory in the 1922 RAC Tourist Trophy.

78 Bentleys and historic competitors returned to the Isle of Man to pay homage to one of the world's most famous and challenging racetracks. On the morning of June 25th, all the cars gathered on the Douglas Promenade to form one of the largest displays of Bentley 3-litre models ever.

The rare gathering of Bentleys was worth an estimated £40million and it's unlikely all of these cars will ever be seen together again.



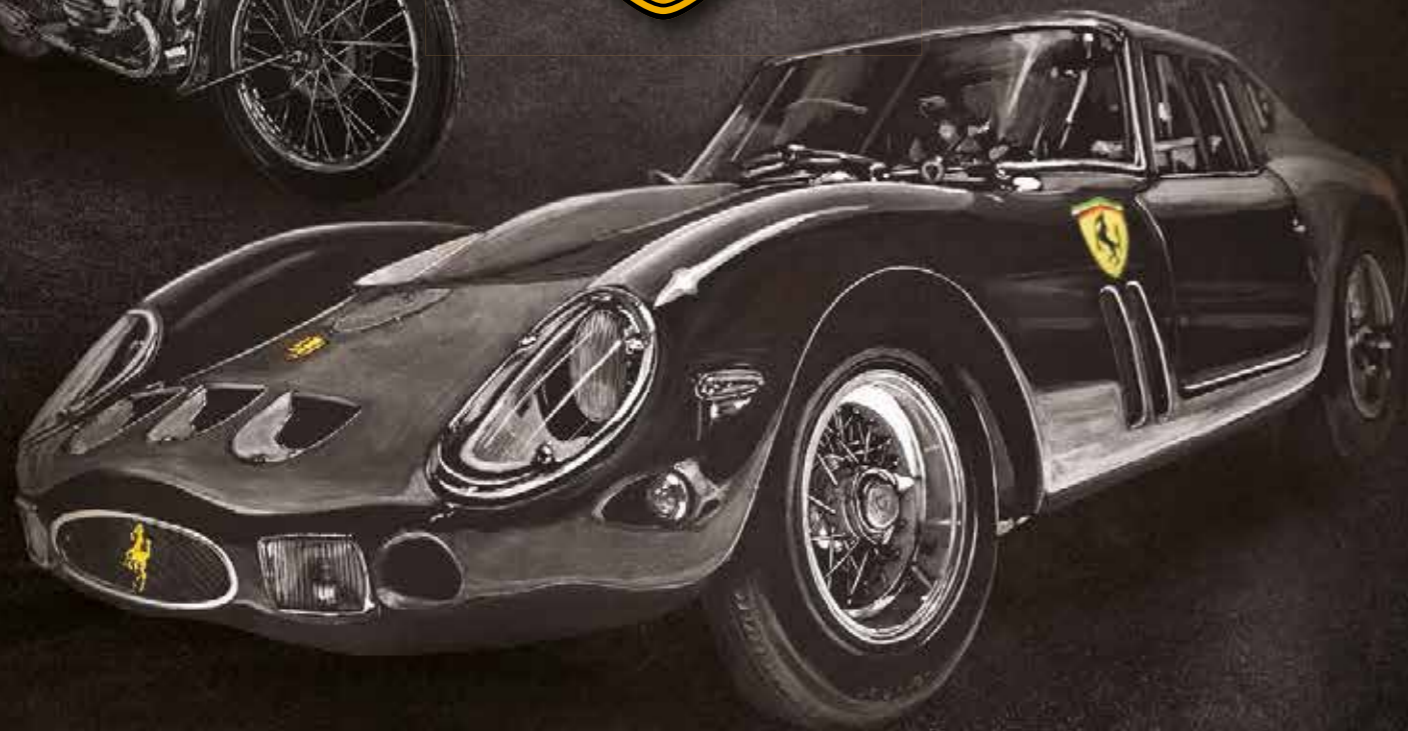


Der Sonntag, begann wie vor 100 Jahren, mit starkem Regen und starkem Wind, der für unangenehme Fahrbedingungen sorgte. Im Gegensatz zu 1922 verblassten jedoch die Wolken und das Wetter verbesserte sich. Mit einer Polizeieskorte begann die Parade die historische Reise durch die Dörfer und Berge der berühmten Rennstrecke. Gratulanten und Zuschauer sahen zu, wie einige von W.O. Bentleys früheste Autos sich auf den Weg machten über die Insel, wobei alle 78 Autos innerhalb der folgenden 90 Minuten erfolgreich in die Boxengasse zurückkehrten. Die Besitzer waren aus der ganzen Welt selbst aus Neuseeland, Amerika und der Schweiz angereist, um Bentley zu ehren, der 1922 die Team-Trophäe gewann.

Sunday began, as it did 100 years ago, with heavy rain and strong winds making for uncomfortable driving conditions. In contrast to 1922, however, the clouds faded and the weather improved. With a police escort, the parade began the historic journey through the villages and mountains of the famous race track. Well-wishers and spectators watched as some of W.O. Bentley's earliest cars made their way across the island, with all 78 cars successfully returning to the pit lane within the following 90 minutes. The owners had traveled from all over the world from New Zealand, America and Switzerland to honor Bentley, who won the 1922 team trophy.

www.motorworld-oldtimertage.de

OLDTIMERTAGE FÜRSTENFELD 17. & 18.9.2022 FÜRSTENFELDBRUCK



Artwork by Raul Contreras

MOTORWORLD OLDTIMERTAGE FÜRSTENFELD

Sa 17. & So 18.09.2022

Sa 09-18 Uhr, So 09-17 Uhr

Kloster Fürstentage, Fürstentage 12
82256 Fürstentagebruck



**ARTISAN
DER TEILEMARKT**



**CLASSIC
MESSE & KOMPLETTFAHRZEUGE**



**OLDIE'S LIFE!
FAHRERLAGER, CONCORSO SPORTIVO
& CLASSIC MOTORRAD TOUR**

Allianz

MOTUL

SONAX

DEKRA



laureus



Fuchsbau

MOTORWORLD
MÜNCHEN

www.motorworld-oldtimertage.de

WINDSCHNITTIG STREAMLINED

50 years Pininfarina wind tunnel

50

Pininfarina feiert einen wichtigen Meilenstein in seiner Geschichte: ein halbes Jahrhundert Exzellenz in der aerodynamischen und aeroakustischen Forschung. 1972, vor genau 50 Jahren, wurde Pininfarina führend in diesem Sektor, als der damalige Vorsitzende Sergio Pininfarina den Windkanal in Grugliasco bei Turin einweihete. Es war Italiens erster Windkanal, der zum Testen von Autos in Originalgröße gebaut wurde, damals einer von nur sieben weltweit.

Pininfarina celebrates an important milestone in its history: half a century of excellence in aerodynamic and aeroacoustic research. In 1972, exactly 50 years ago, Pininfarina became a leader in this sector when then-President Sergio Pininfarina inaugurated the Grugliasco wind tunnel near Turin. It was Italy's first wind tunnel built to test full-size cars, one of only seven in the world at the time.





Anlässlich dieses wichtigen Meilensteins veranstaltet der Pininfarina-Windkanal einen runden Tisch mit dem Titel „Aerodynamik und Nachhaltigkeit, von Elektroautos bis zu Gebäuden“, um zu untersuchen, wie zwei Schlüsselfaktoren in der Geschichte von Pininfarina zustande kamen. Aerodynamik und Nachhaltigkeit, spielen nicht nur im Automobil, sondern in allen Bereichen, in denen sich Pininfarina voll und ganz engagiert, eine entscheidende Rolle. Tatsächlich hat sich der Windkanal bereits als leistungsstarkes Werkzeug zum Testen und Entwickeln von Produkten in verschiedenen Bereichen erwiesen wie z.B. Flugzeuge, Hochgeschwindigkeitszüge, Yachten, Gebäude, Windtechnik, Industriedesign und Sportartikel.

To mark this important milestone, the Pininfarina wind tunnel is hosting the round table this morning entitled "Aerodynamics and Sustainability, from Electric Cars to Buildings" to examine how two key factors in the history of Pininfarina, aerodynamics and sustainability, do not play only in the automobile, but in all areas in which Pininfarina is fully committed. In fact, the wind tunnel has already proven to be a powerful tool for testing and developing products in various fields such as airplanes, bullet trains, yachts, buildings, wind engineering, industrial design and sporting goods.

The history of the Pininfarina wind tunnel

From 1930, the year the company was founded, Battista Pinin Farina skillfully created new car models that were superior in terms of design and performance. One of the tools used to achieve these results was aerodynamics. Among the many models, two deserve a special mention: the aerodynamic Lancia Aprilia coupe and the Cisitalia.

Die Geschichte des Pininfarina Windkanals

Ab 1930, dem Gründungsjahr des Unternehmens, schuf Battista Pinin Farina gekonnt neue Auto-Modelle, die in Bezug auf Design und Leistung überlegen waren. Eines der Werkzeuge, mit denen diese Ergebnisse erzielt wurden, war die Aerodynamik. Unter den vielen Modellen verdienen zwei besondere Erwähnung: das aerodynamische Coupé Lancia Aprilia und der Cisitalia.

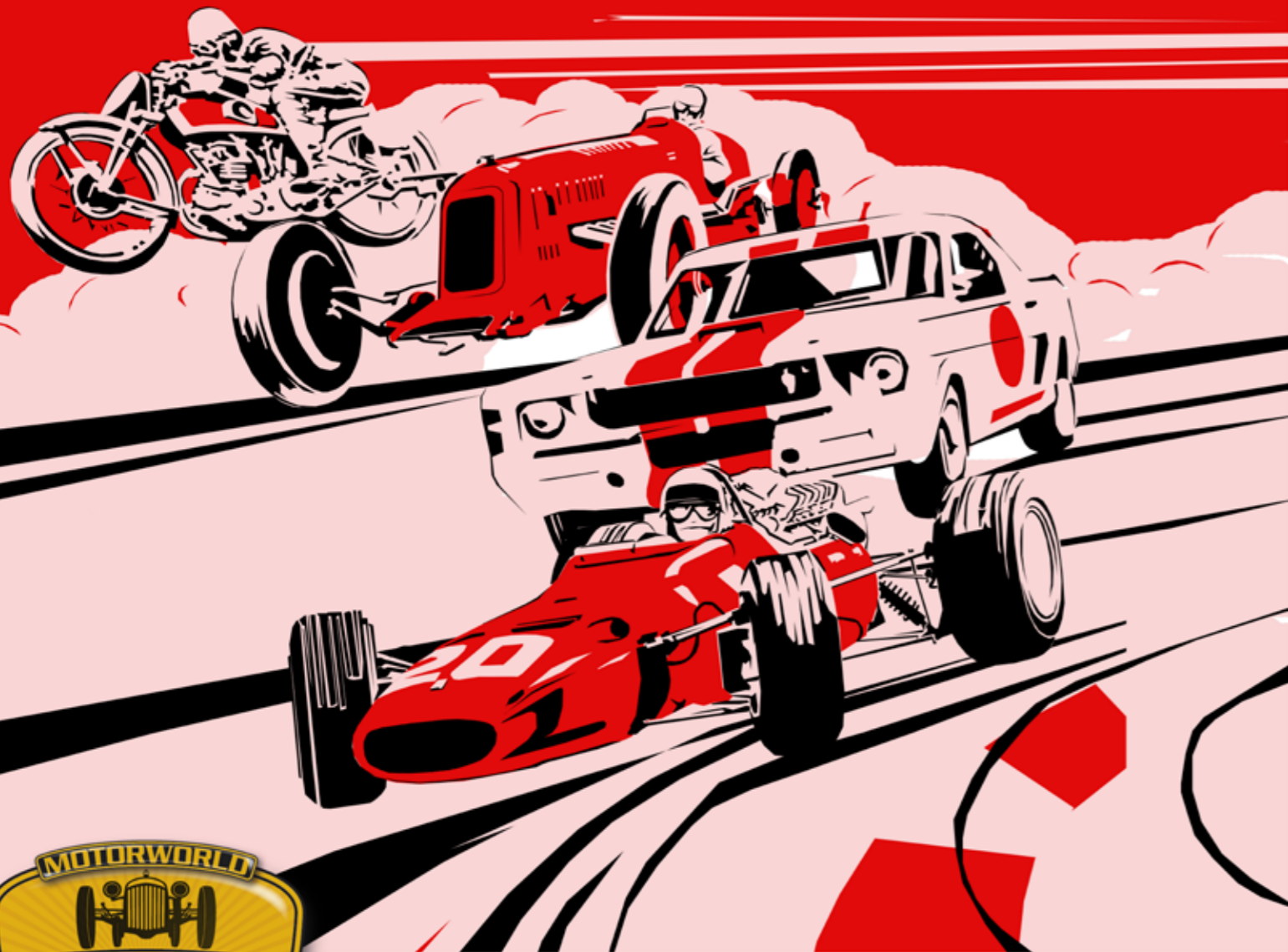


CONCORSO SPORTIVO

MEET THE LEGENDS

27. September 2022

Im Rahmen der MOTORWORLD Oldtimertage Fürstenfeld
Fürstenfeld 12
82256 Fürstenfeld



concorso-sportivo.com



Die Leistung des ersten, Baujahr 1936, war im Vergleich zu denen anderer Autos gleicher Größe, Hubraum und Gewicht außergewöhnlich. Der Luftwiderstandsbeiwert des zweiten, des 1947 vorgestellten Cisitalia, gemessen vor einigen Jahren im Pininfarina-Windkanal, liegt bei hervorragenden 0,37, besser als bei vielen jüngeren Konstruktionen.

1972 baute Pininfarina als Beweis seines großen Engagements für die Aerodynamik den ersten Windkanal in Italien, um Autos in Originalgröße zu testen. Anfangs war er als Mittel zur Verbesserung der Leistung von Fahrzeugen in Bezug auf Höchstgeschwindigkeit, Handling usw. gedacht. Später spielte der Windkanal jedoch aufgrund der Energiekrise 1973 eine andere Rolle, da er zur Verbesserung des Kraftstoffverbrauchs eingesetzt wurde.

The performance of the first, built in 1936, was exceptional compared to other cars of the same size, displacement and weight. The drag coefficient of the second Cisitalia, introduced in 1947, measured a few years ago in the Pininfarina wind tunnel, is an excellent 0.37, better than many younger designs.

In 1972, Pininfarina built the first wind tunnel in Italy to test full-size cars, demonstrating its great commitment to aerodynamics. Initially, it was intended as a means of improving the performance of vehicles in terms of top speed, handling, etc. Later, however, due to the 1973 energy crisis, the wind tunnel played a different role as it was used to improve fuel economy.



Zu den berühmtesten Autos, die im Windkanal untersucht wurden, gehören die verschiedenen Ferrari-Formel-1-Autos, die Lancia Montecarlo-Gruppe-5-Autos, Gewinner der Tourenwagen-Weltmeisterschaft 1979, 1980 und 1981 und der Lancia-Rallye. Unter den getesteten Motorrädern ist die BMW R 100 RS, deren Integralverkleidung im Windkanal optimiert wurde. Auch Sportgeräte von Weltklasse-Athleten und von Pininfarina entworfene Sportgeräte wie Mizuno-Golfschläger und Lange-Ski-schuhe wurden im Windkanal getestet.

Der Pininfarina-Windkanal war auch Gastgeber von UNIROMA3 und dem ERACLE-Konsortium für eine aeroakustische Testkampagne am ERACLE-Modell mit dem Ziel, Daten zu sammeln, die für die Konstruktion von Schubpropellern mit besserer akustischer Leistung nützlich sind, um so zu einem umweltfreundlicheren und leiseren Flugzeug der nächsten Generation beizutragen.

Some of the most famous cars studied in the wind tunnel include the various Ferrari Formula 1 cars, the Lancia Montecarlo Group 5 cars, winners of the 1979, 1980 and 1981 World Touring Car Championship and the Lancia Rally. Among the motorcycles tested is the BMW R 100 RS, whose integral fairing was optimized in the wind tunnel. Sports equipment used by world-class athletes and sports equipment designed by Pininfarina, such as Mizuno golf clubs and Lange ski boots, were also tested in the wind tunnel.

The Pininfarina wind tunnel also hosted UNIROMA3 and the ERACLE consortium for an aeroacoustic test campaign on the ERACLE model with the aim of collecting data useful for the design of pusher propellers with better acoustic performance, thus becoming a more environmentally friendly and quieter one contribute to the next generation aircraft.

80's ENSEMBLE

JETZT BEWERBEN
APPLY NOW

MOTORWORLD OLDTIMERTAGE
Fürstenfeld

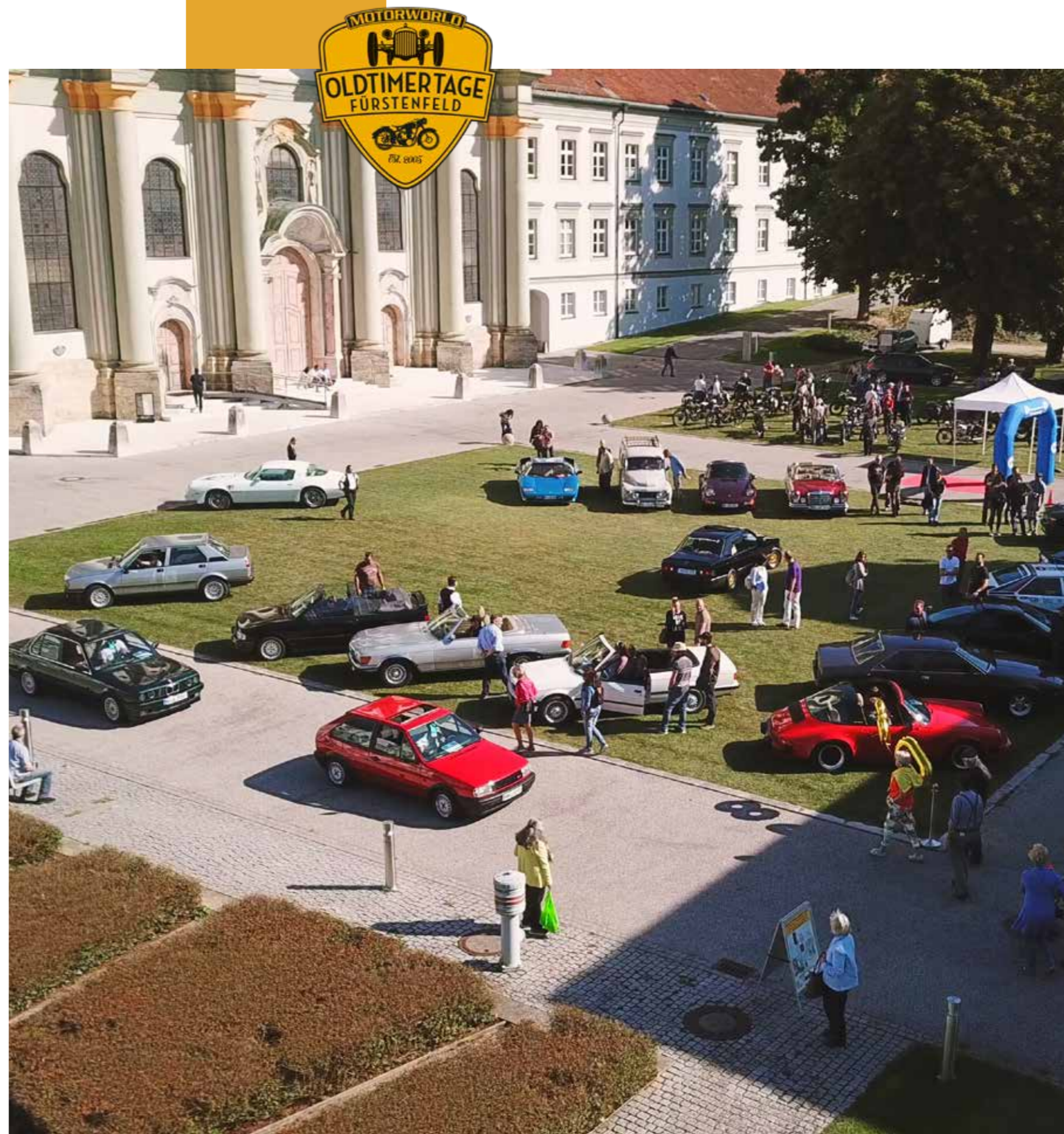
**FÜRSTENFELDBRUCK bei
MÜNCHEN,
17. | 18. September 2022**

Am Samstag den 17. September 2022 findet während der Motorworld Oldtimertage Fürstenfeld ein Concours der ganz anderen Art statt: Das 80's Ensemble. Zweck dieses außergewöhnlichen Wettbewerbs ist es, auch den jungen Automobilen und Fahrern eine Chance zu bieten, an einem Concours teilzunehmen.

Mal angenommen, das Alter des Fahrzeugs ist 35 Jahre und der Fahrer ist ganze 20 Jahre alt, dann sind alle Voraussetzungen für die Teilnahme am Concours 80's Ensemble gegeben, denn in Summe darf das Alter des Fahrzeugs zusammen mit dem Alter des Fahrers maximal achtzig ergeben. Dabei muss das Alter des Fahrzeugs mindestens 20 Jahre betragen. Zugelassen werden Automobile jeder Marke und jeder Couleur.

On Saturday, September 17, 2022, a completely different kind of concours will take place during the Motorworld Oldtimertage Fürstenfeld - The 80's Ensemble. The purpose of this extraordinary competition is to give young automobiles and drivers a chance to take part in a concours.

Assuming the vehicle is 35 years old and the driver is 20 years old, then all the requirements for participation in the Concours 80's Ensemble are met, because the total age of the vehicle and the age of the driver must not exceed eighty result. The vehicle must be at least 20 years old. Cars of all brands and colors are permitted.





Die Teilnahme am 80's Ensemble ist kostenlos. Bewerbungen mit einem Foto vom Auto, sowie der Angabe von Erstzulassung/Geburtsdatum können Interessierte bis zum 01. September 2022 an info@classics-for-charity.com schicken. Ein Komitee wählt die Teilnehmer aus, die dann am 17. September ihr Fahrzeug präsentieren dürfen. Rund 40 Fahrzeuge stellen sich dann während der Motorworld Oldtimertage Fürstenfeld am Samstag einer sechsköpfigen Jury. Am Samstagnachmittag erfolgt dann die Prämierung der Gewinnerfahrzeuge.

Participation in the 80's Ensemble is free of charge. Applications with a photo of the car and information on the first registration/date of birth can be submitted by September 1st, 2022 send to info@classics-for-charity.com. A committee selects the participants, who are then allowed to present their vehicles on September 17th. Around 40 vehicles will then face a six-person jury during the Motorworld Oldtimertage Fürstenfeld on Saturday. On Saturday afternoon, the winning vehicles will be awarded.



TRIUMPH TE-1 HELIX

ELEKTRISCH UNTERWEGS

ELECTRIC TO GO

PHOTOS: TRIUMPH

Nach rund zwei Jahren Entwicklungszeit verkündet Triumph den erfolgreichen Abschluss des E-Mobility-Projekts TE-1. Der Prototyp absolvierte seine Testfahrten – die vierte und letzte Projektphase – mit Bravour. Angetrieben wird das britische Elektromotorrad TE-1 von der SIMI-Technologie (Scalable Integrated Modular Inverter) von Helix.

After around two years of development, Triumph announces the successful completion of the TE-1 e-mobility project. The prototype completed its test drives – the fourth and final project phase – with flying colors. The British TE-1 electric motorcycle is powered by Helix's SIMI (Scalable Integrated Modular Inverter) technology.





Bei Tests auf der Straße und der Rennstrecke lieferte der elektrische Antriebsstrang des TE-1 eine Spitzenleistung von 130 kW (177 PS/175 PS) für eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 3,6 Sekunden und von 0 auf 100 km/h in 6,2 Sekunden. Basierend auf Live-Tests und offiziellen Prognosen erreichte es auch eine Reichweite von 100 Meilen. Die hohe Leistungsdichte, die die Elektroantriebe von Helix auszeichnet, hat dazu beigetragen, dass der TE-1-Prototyp bis zu 25 % leichter als vergleichbare Elektromotorräder ist.

In road and track testing, the TE-1's electric powertrain delivered peak power of 130 kW (177 hp/175 hp) for 0-100 km/h acceleration in 3.6 seconds and 0-100 km/h acceleration hours in 6.2 seconds. It also achieved a range of 100 miles based on live testing and official forecasts. The high power density that characterizes Helix electric drives has contributed to the TE-1 prototype being up to 25% lighter than comparable electric motorcycles.

QUARTETT-TRUMPF

präsentiert von



BMW Z1

Der 1989 vorgestellte BMW Roadster mit der Typenbezeichnung Z1 war eine Sensation. Seit den späten 1950er Jahren (mit dem BMW 507) hatte es keinen BMW Sportzweisitzer mehr gegeben. „Aus purer Leidenschaft: der High-Tech-Roadster BMW Z1“ lautete der Titel des Verkaufsprospektes.

Das Design war völlig neuartig, denn die Fahrer- und Beifahrertüren konnten in den Schweller versenkt werden. Das Chassis wurde vollverzinkt, um die Rostanfälligkeit zu minimieren und alle nichttragende Karosserieteile wurden ebenso aus thermoplastischem Kunststoff gefertigt wie Türen, Motor- und Kofferraumhaube. Um Produktionskosten zu sparen, wurde der Roadster mit einem großserienmäßigen 2,5 Liter 6-Zylinder-Reihenmotor ausgestattet. Ein aufwendiges Fahrwerk und das geringe Gesamtgewicht ermöglicht erhöhte Kurvengeschwindigkeiten und eine hervorragende Straßenlage. Der Z1 war schon damals ein begehrtes Fahrzeug. Als sportlicher Klassiker ist er heiß begehrt.

The BMW Roadster with the type designation Z1, presented in 1989, was a sensation. There hadn't been a BMW sports two-seater since the late 1950s (with the BMW 507). „Out of sheer passion: the high-tech roadster BMW Z1“ was the title of the sales brochure.

The design was completely new, because the driver's and passenger's doors could be lowered into the sill. The chassis was fully galvanized to minimize susceptibility to rust and all non-structural body parts were made of thermoplastic material, as were the doors, engine hood and trunk lid. In order to save production costs, the roadster was equipped with a mass-produced 2.5 liter 6-cylinder in-line engine. A complex chassis and the low overall weight enable increased cornering speeds and excellent road holding. The Z1 was already a coveted vehicle back then. As a sporty classic, it is in great demand.

Motor	6-Zylinder Reihenmotor
Leistung	170 PS / 125 KW
Vmax	225 km/h
0-100 km/h	7,9 Sek
ccm	2.494 ccm
kg / Leergewicht	1.250 kg
Auktionspreise aktuell (je nach Historie & Zustand)	€ 40.000 - € 70.000
Baujahr	1989 - 1991



Ein Hauptfokus lag auf der Ladekapazität und dem Leistungsverhalten und damit der realen Reichweite der Batterie. Nachdem sie nun alle vier Versuchsphasen durchlief, zeigt die TE-1 den Weg in die elektrische Zukunft „made in Britain“. Der finale Prototyp vereint dabei gekonnt die TRIUMPH Markeneigenschaften in Handling, Performance und Style.

A main focus was on the charging capacity and the performance and thus the real range of the battery. Now that it has gone through all four test phases, the TE-1 shows the way to the electric future „made in Britain“. The final prototype skilfully combines the TRIUMPH brand characteristics in handling, performance and style.



WELCOME TO MOTORWORLD München

NOW OPEN! 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



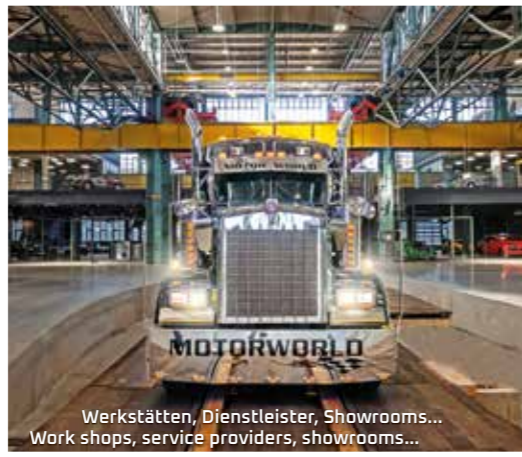
Über 1.300 Parkplätze
Over 1,300 parking spaces



Mehr als 25 Event- und Tagungsllocations
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



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 Röhl
Rennfahrer



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**

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

THE VALLEY SUMMER FESTIVAL MOTORWORLD REGION ZÜRICH

THE VALLEY SUMMER FESTIVAL MOTORWORLD REGION ZÜRICH

WORDS: Valery Reuter
PHOTOS: CLASSIC MEDIA GROUP MUNICH

Dem traditionellen Car & Bike Treffen ‚Older Classics‘ (am So 14. August, 8-16 Uhr) folgt eine Woche später das große ‚The Valley Summer Festival‘ (Freitag 19. August ab 16 Uhr bis So 21. August, 18 Uhr). Auf dem ehemaligen Areal der MAGGI Werke in Kempthal, Schweiz, ist auch die Motorworld Manufaktur Region Zürich Anziehungspunkt für Automobilfans. Bei der ersten Ausgabe des ‚The Valley Summer Festival‘ wird als Top Attraktion ein 34 Meter hohes Riesenrad installiert werden, das einen Überblick über den gesamten Bereich ermöglicht. Die Motorworld wird für Action in Sachen Mobilität sorgen und auf dem Platz rund um das Riesenrad präsentieren.

The traditional „Older Classics“ car & bike meeting (on Sunday, August 14, 8 a.m. - 4 p.m.) will be followed a week later by the great „The Valley Summer Festival“ (from 4 p.m. on Friday, August 19, until 6 p.m. on Sunday, August 21). Motorworld Manufaktur Region Zürich on the former site of the MAGGI works in Kempthal, Switzerland, is also a centre of attraction for automobile fans. At the first edition of „The Valley Summer Festival“, a 34-metre-high Ferris wheel will be installed as a top attraction, giving riders an overview of the entire area. Motorworld will be organising and presenting mobility action on the square around the Ferris wheel.



15 Foodtrucks, viel Live-Musik rund um die Uhr, 'The Valley Values Corner' auf dem Maggi Square (hier zeigen die Mieter, was sie auf dem Areal produzieren), Attraktionen für die kleinen Besucher und drei historische Selfie-Spots laden ein auf vergnügliche Stunden. Eintritt frei.

15 food trucks, lots of live music around the clock, „The Valley Values Corner“ on Maggi Square (where tenants show what they produce on the site), attractions for the very young visitors, and three historic selfie spots will ensure hours of amusement. Admission is free.



WIESMANN PROJECT THUNDERBIRD

Der Gecko – das Markenzeichen des Automobilherstellers Wiesmann – prangt wieder an einem neuen Fahrzeug und zeigt, dass sich der Automobilhersteller den modernen Zeiten angepasst hat. Rechtzeitig zum 20. Jubiläum des Wiesmann Owners Clubs wurde nun der vollelektrische Roadster ‚Project Thunderbird‘ im V8 Hotel in der Motorworld Stuttgart präsentiert. Bei der Veranstaltung kamen Wiesmann-Besitzer aus ganz Europa zusammen, um die Marke zu feiern und es wurden über 90 klassische Wiesmann-Modelle präsentiert, darunter MF3, MF4 und MF5.

The gecko - the trademark of the automobile manufacturer Wiesmann - is again emblazoned on a new vehicle and shows that the automobile manufacturer has adapted to modern times. Just in time for the 20th anniversary of the Wiesmann Owners Club, the fully electric roadster ‚Project Thunderbird‘ was presented in the V8 Hotel in Motorworld Stuttgart. The event brought together Wiesmann owners from across Europe to celebrate the brand and showcased over 90 classic Wiesmann models including the MF3, MF4 and MF5.



Roheen Berry, CEO von Wiesmann: „Ich freue mich, dem Wiesmann Owners Club bei den Feierlichkeiten zum 20-jährigen Bestehen beizutreten. Während wir mit Wiesmann diesen nächsten Schritt nach vorne machen, sind unsere bestehenden Kunden der Schlüssel zu unserem anhaltenden Erfolg, daher war es mir wichtig, dass unsere erste Veranstaltung nach unserem weltweiten Debüt den Club einbezieht. Es war ein Privileg, Project Thunderball diesem treuen Publikum und wahren Fans der Marke zu präsentieren.“ Project Thunderball ist Wiesmanns Antwort auf die Revolution der Elektrofahrzeuge und stellt auch eine Revolution im Herzen seiner Marke dar, indem es zum ersten Mal die bemerkenswerten Eigenschaften eines elektrischen Antriebsstrangs mit der charakteristischen Leistung, dem Fahrvergnügen und dem Design eines echten Wiesmann kombiniert.

Roheen Berry, CEO of Wiesmann: "I am delighted to join the Wiesmann Owners Club at the 20th anniversary celebrations. As we take this next step forward with Wiesmann, our existing customers are key to our continued success, so it was important to me that our first event after our global debut included the club. It was a privilege to bring Project Thunderball to this loyal audience and true fans of the brand." Project Thunderball is Wiesmann's answer to the electric vehicle revolution and also represents a revolution at the heart of its brand by combining for the first time the remarkable properties of an electric powertrain with the characteristic performance, driving pleasure and design of a real Wiesmann.

MEMBERCARD

BE PART OF THE MOTORWORLD-FAMILY

Zahlreiche Vorteile und Rabatte im Visier

Ihre Vorteilscard sichern



<https://membercard.motorworld.de>

MOTORWORLD
MEMBERCARD



Mit einer Zielreichweite von 500 km – dank hochmodernen 800-V-Hochspannungsarchitektur mit einer maximalen Batteriekapazität von 92 kWh (83 kWh verfügbar) und zwei elektrischen Heck-Mittelmotoren – bietet das Auto eine Beschleunigungszeit von 0-100 km/h (0-62 mph) in 2,9 Sekunden. Der weltweit erste vollelektrische Cabrio-Roadster wird aus Kohlefaser gefertigt und wiegt nur wenig mehr als 1700 kg (3747 lb), hat ein Leistungsgewicht von 2,5 kg pro PS. Den Project Thunderball gibt's ab 300.000 Euro.

With a target range of 500 km - thanks to state-of-the-art 800 V high-voltage architecture with a maximum battery capacity of 92 kWh (83 kWh available) and two electric rear mid-motors, the car offers an acceleration time of 0-100 km/h (0-62 mph) in 2.9 seconds. The world's first all-electric convertible roadster is made of carbon fiber and weighs just over 1700 kg (3747 lb), has a power-to-weight ratio of 2.5 kg per hp. The Project Thunderball is available from 300,000 euros.

MOTORWORLD



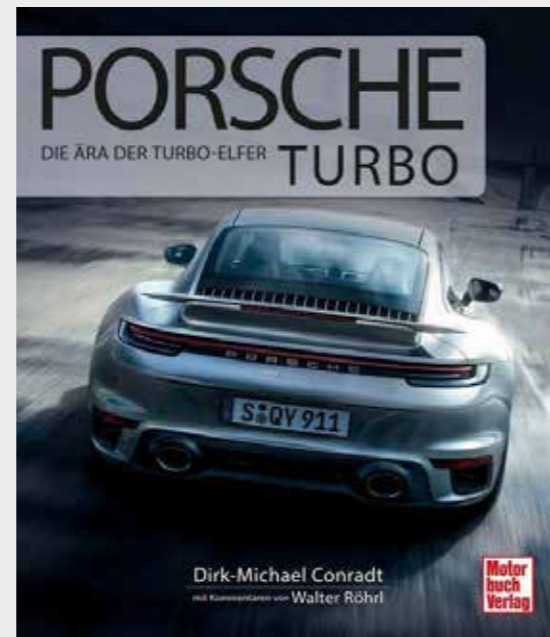
JÜRGEN LEWANDOWSKI'S BÜCHERECKE

DER „ÜBER“-PORSCHE

Irgendwann war es auch die Porsche-Chefetage klar, dass der klassische Boxermotor im Carrera RS 2.7 – trotz 2,7 Liter Hubraum und 210 PS – im Vergleich zu den Super-Sportwagen mehr Leistung vertragen könnte. Nun hatte Porsche 1974 mit dem RSR Turbo 2.1 bewiesen, dass man bei einem Rennwagen aus 2.142 cm³ locker 500 PS holen konnte und dementsprechend im Oktober 1974 auf dem Pariser Autosalon ein Straßenmodell vorgestellt, das zum Modelljahr 1975 als Turbo 3.0 mit 260 PS an die begeisterte Kundschaft ausgeliefert wurde. Das war der Beginn einer Liebesbeziehung zwischen leistungsorientierten Kunden und Porsche, wo man den imagefördernden und die damals noch klammen Finanzen stützenden Wagen auf Anhieb zu schätzen wusste.

Mittlerweile ist der Turbo ein fester Bestandteil jeder Elfer-Baureihe und gilt zu Recht als Highlight des Programms – wenn man einmal von den betont sportiven GT 3-Modellen absieht, mit denen man jedoch (im Gegensatz zum Turbo) keine Langstrecken-Genussfahrten absolvieren möchte. Dirk-Michael Conradt, intimer Kenner des Hauses Porsche, hat mit seinem neuesten Band die Geschichte aller Turbo-Baureihen präzise und die Technik bis in die letzten Details beschrieben und mit vielen Feinheiten aus dem Porsche-Archiv ergänzt. Während der 320 Seiten umfassende Band alleine bereits das Basiswerk der nächsten Jahre darstellen dürfte, setzen die Kommentare von Walter Röhrl zu den diversen Turbo-Baureihen den eigentlichen Höhepunkt dieses Buchs – so sagt er über den ersten Turbo 3.0: „In der Leistungsentfaltung noch sehr spitz, aber gerade deshalb für Könner eine wunderbare Herausforderung: Du gibst heute Gas, und morgen geht's los...“

Wie gesagt: Das Porsche Turbo-Basiswerk der nächsten Jahre.



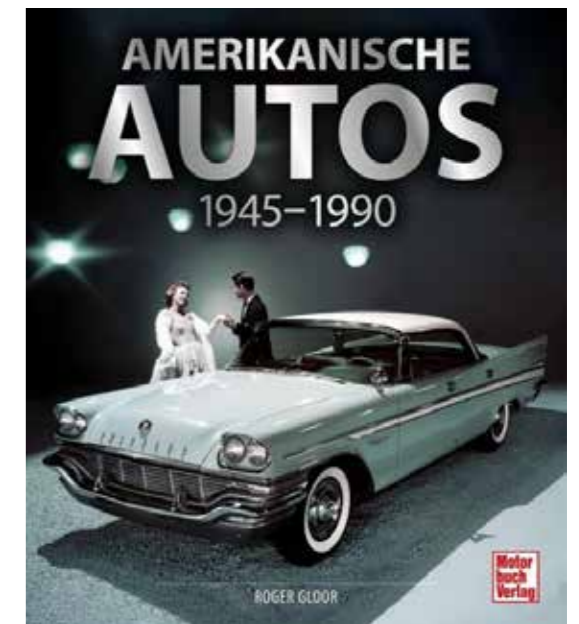
Dirk-Michael Conradt, Porsche Turbo – die Ära der der Turbo-Elfer, Motorbuch-Verlag, Stuttgart, € 39,90.
ISBN: 978-3-613-04403-6

AUTOS AUS EINER ANDEREN WELT

Roger Gloor, einer der bekanntesten Redakteure der einstmals renommierten Schweizer Automobil-Revue ist seit vielen Jahren für seine akribisch recherchierten Bände bekannt – darunter waren Basiswerke wie Alle Autos der 50er, der 60er, der 70er und der 80er Jahre sowie Vergessene Autos – 300 untergegangene Marken. Und nun hat sich Roger Gloor die amerikanischen Fahrzeuge der Jahre 1945 bis 1990 vorgenommen. Und wie nicht anders zu erwarten, hat der Schweizer erneut eine beeindruckende Fleißarbeit abgeliefert

Gloor sagt zu seinem neuen Werk: „In den 1950er Jahren verkörperten die in den USA gebauten Autos eine völlig andere Welt: Optisch und technisch übertrafen sie jeden europäischen Standard – und gegen die Fülle an Chrom und Lack wirkten europäische Fabrikate geradezu ärmlich. Dabei bekam man in Europa nur einen Bruchteil der Marken und Modellen aus den USA zusehen. Während hierzulande jeder Chevrolet für einen mittelprächtigen Menschaufmarsch sorgte, ging er jenseits des Atlantiks in der Masse der prächtigen Straßenkreuzer unter.“

Das faszinierende an dem Werk ist jedoch die Fülle an Fotos (mehr als 900) und die Fülle der Marken und Modelle, die Gloor gesucht und gefunden hat – und auf 584 Seiten zusammengetragen hat. Eine faszinierende Mischung, die alle 75 großen und kleinen Automarken sowie rund 140 Klein- und Kleinserienfabrikate und Konzepte beinhaltet. Darunter Label, die auch in den USA oft unbekannt blieben – und so liest man über Boa, Del Mar, Diamante, Omohundro oder Scorpion (um nur ein paar zu nennen) und staunt über die automobilen Vielfalt, die in den USA neben den uns doch eher vertrauten Marken wie General Motors, Ford oder Chrysler vertreten ist. Der Preis ist für diese Jahrzehnte währende Arbeit von Roger Gloor mehr als gerechtfertigt.



Roger Gloor, Amerikanische Autos 1945-1990, Motorbuch-Verlag, Stuttgart, € 79,90. ISBN: 978-3-613-04365-7

DEUVET Kolumne



• POP-UPS • EVENTS
• ROADSHOWS • FAIRS

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



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



STUTT GART KÖLN MÜNCHEN BERLIN RÜSSELSHEIM HERTEN METZINGEN MALLORCA ZÜRICH



Auch in der Sommersaison 2022 setzt der DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. seine politische Arbeit zu wichtigen Themen der historischen Mobilität unvermindert fort

In der warmen Jahreszeit und nach den vielen Einschränkungen der beiden letzten Jahre werden wieder viele Veranstaltungen in der Old- und Youngtimerszene durchgeführt. Trotz der vielen Treffen in der knappen Zeit muss aber auch die politische Arbeit weitergehen.

Kurz vor der Abstimmung des Europaparlaments über das sogenannte Verbrennerverbot ab 2035 hat der DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. einen zweisprachigen Appell an alle EU-Abgeordneten verschickt und erneut die Technologieoffenheit mit alternativen Kraftstoffen angemahnt. Auch wenn das EP anders entschieden hat, machen mehrere schriftlich erfolgte Reaktionen von Abgeordneten verschiedener Parteien Hoffnung für die weitere Entwicklung vor allem für die historische Mobilität. Es kommt Bewegung in das Thema alternative Kraftstoffe, die auch Old. Und Youngtimer klimaneutral machen könnten.

Aktuelle politische Themen konnte DEUVET Präsident Peter Schneider mit zwei wichtigen Bundestagsabgeordneten besprechen. Dabei waren die mögliche Befreiung von historischen Nutzfahrzeugen von der häufigen Sonderprüfung, die technisch gebotene Zulassung von Klebekenntnissen bei Jaguar E Fahrzeugen und natürlich auch hier die Technologieoffenheit die wichtigsten Themen.

Sowohl der Vorsitzende des Verkehrsausschuss im Deutschen Bundestag, Udo Schiefner MdB (SPD) als auch Matthias W. Birkwald MdB (Die Linke) sagten dem DEUVET ihre Unterstützung bei diesen Themen zu. Sie sollen beschleunigt in das Gesetzgebungsverfahren eingebracht werden. Beide Politiker sind ausgesprochene Oldtimerfreunde und besitzen selbst eigene Fahrzeuge. Der DEUVET freut sich auf die Zusammenarbeit. Am DEUVET Informationsstand am Sächsischen Verkehrssicherheitstag auf dem Sachsenring konnten sich die interessierten Besucher über die Arbeit informieren.



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

RIESEN SPIELZEUG GIANT TOY

Aus 400.000 LEGO-Technic-TM-Steinen wurde das gigantische Exemplar des Lamborghini Sián gefertigt und kann bis 6. Oktober im Museum von Sant'Agata Bolognese besichtigt werden. Das jüngste Projekt einer bewährten, langjährigen Partnerschaft unterstreicht die gemeinsamen Werte der beiden Marken: „brave, authentic, unexpected“. 8860 Stunden Entwicklung und Konstruktion stecken in diesem gigantischen Lego-Auto, das ebenso groß ist wie der echte Sián: 4980 mm lang, 2101 mm breit und 1133 mm hoch.

Nach der Markteinführung des LEGO® Technic™ Lamborghini Sián FKP 37 im Maßstab 1:8 im Jahr 2020 reproduziert dieses Modell das visionäre Design des limitierten italienischen Supersportwagens nunmehr in Originalgröße. Mehr als 154 verschiedene Arten LEGO-Teile wurden verwendet, um die futuristische Eleganz und die unverkennbare Silhouette des Lamborghini Sián bis ins kleinste Detail zu zeigen.

The gigantic example of the Lamborghini Sián was made from 400,000 LEGO Technic™ bricks and can be viewed in the Sant'Agata Bolognese Museum until October 6th. The latest project of a proven, long-term partnership underlines the common values of the two brands: „brave, authentic, unexpected“. 8860 hours of development and construction went into this gigantic Lego car, which is just as big as the real Sián: 4980 mm long, 2101 mm wide and 1133 mm high.

Following the launch of the 1/8th scale LEGO® Technic™ Lamborghini Sián FKP 37 in 2020, this model now reproduces the visionary design of the limited edition Italian supercar in full size. More than 154 different types of LEGO pieces have been used to show the futuristic elegance and unmistakable silhouette of the Lamborghini Sián down to the smallest detail.





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



Das im Rahmen der zweiten Zusammenarbeit zwischen den talentierten Designern, Ingenieuren und Technikern der beiden Unternehmen geschaffene Modell bildet die Dimensionen des Lamborghini Sián FKP 37 millimetergenau nach: Das perfekt proportionierte Fahrwerk wird von dem komplexen Gefüge aus maßgefertigten ineinandergreifenden LEGO-Technik-Elementen in Sechseckform umgeben, die eine energiegeladene Außenhülle bilden.

Das Design zollt dem Sechseck Tribut, das eine grundlegende Rolle in der Designsprache von Lamborghini spielt. Klar durften dabei die sechseckigen Kult-Heckleuchten und der charakteristisch geformte Auspuff des italienischen Supersportwagens nicht fehlen.

Created as part of the second collaboration between the two companies' talented designers, engineers and technicians, the model recreates the dimensions of the Lamborghini Sián FKP 37 with millimeter precision: the perfectly proportioned chassis is surrounded by the complex assemblage of custom-made interlocking LEGO Technic hexagonal elements, forming an energetic outer shell.

The design pays tribute to the hexagon, which plays a fundamental role in Lamborghini's design language. Of course, the hexagonal cult rear lights and the characteristically shaped exhaust of the Italian super sports car could not be missing.

VALENTINO LAZARO NEUER LAUREUS- BOTSCHAFTER

VALENTINO LAZARO NEW LAUREUS AMBASSADOR

FOTOS: Laureus

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



Der Österreichische Fußball-Nationalspieler und aktueller Profispieler bei Inter Mailand wurde in Graz offiziell zum Botschafter der Stiftung ernannt.

„Ich bin stolz Botschafter von Laureus Sport for Good zu sein und freue mich jetzt zusammen mit anderen Sportlern, benachteiligte Kinder zu fördern“, so Valentino Lazaro nach der offiziellen Ernennung. Schon in den vergangenen Jahren hatten sich beide Seiten gemeinsam erfolgreich engagiert. Auf die jetzt noch engere und intensivere Zusammenarbeit und das gemeinsame Engagement freut sich der gebürtige Grazer sehr: „In gemeinsam Gesprächen haben wir früh festgestellt, dass wir auf einer Wellenlänge sind und die gleichen Werte vertreten. Mein Wunsch ist es, gemeinsam mit Laureus Sport for Good jungen und benachteiligten Menschen zu helfen und so auch auf gesellschaftliche Probleme hinzuweisen und Veränderungen zu bewirken. Ich selbst habe ja auch Wurzeln in Griechenland und Angola und weiß aus eigener Erfahrung um die integrative Kraft und die Wichtigkeit des Sports, welcher mir selbst viele Möglichkeit im Leben gegeben hat. Ich hoffe durch mein Engagement vielen weiteren Kindern diese Möglichkeiten aufzuzeigen und Wirklichkeit werden lassen kann“, so Lazaro weiter.

The Austrian international footballer, currently under contract with Inter Milan, was officially appointed foundation ambassador in Graz.

„I am proud to be an ambassador for Laureus Sport for Good, and I'm now looking forward to working together with other athletes in supporting underprivileged children,“ said Valentino Lazaro after the official appointment. Both parties had already successfully worked together in previous years. Graz-born Lazaro is very much looking forward to the even closer and more intensive collaboration and the joint commitment: „During our discussions, we quickly established that we are on the same wavelength and share the same values. I want to help young and disadvantaged people together with Laureus Sport for Good, and in doing so also highlight social problems and bring about changes. My own roots are in Greece and Angola, and I know from my own experiences about the integrative power and importance of sport, which have given me many opportunities in life. Through my commitment, I hope to demonstrate these opportunities to many more children and make them a reality,“ continues Lazaro.



Auch Paul Schif, Geschäftsführer der Laureus Sport for Good Foundation Germany, Austria, ist begeistert vom Botschafter-Neuzugang: „Ich freue mich sehr über unseren neuen Botschafter, mit dem wir schon seit einiger Zeit in Verbindung standen und der nun offiziell in unserem Botschafterteam startet. Seine inspirierende und motivierende Art als Sportler und als Mensch hat uns von Anfang beeindruckt. Und sie ist die perfekte Grundlage für seine neue Funktion als Botschafter für unsere Stiftung“, so Paul Schif.

Bereits im vergangenen Jahr hatte Lazaro das Laureus Sport for Good Förderprogramm Kicken ohne Grenzen in Wien kennengelernt, welches Kindern und Jugendlichen aus schwierigen sozialen Verhältnissen über ein wöchentliches Fußballangebot Schlüsselkompetenzen vermittelt und so den Einstieg ins Berufsleben erleichtern möchte. Auch wenn dieses Zusammentreffen coronabedingt, noch als Cybertraining mit dem Fußball-Idol stattfinden musste, zeigte sich Lazaro so begeistert von der Sozialarbeit, dass er kurz darauf zwei seiner original EM-Trikots der EURO 2020 für den guten Zweck versteigern ließ. Im Juni 2022 hatten die Teilnehmenden dann endlich die Möglichkeit, den Fußball-Star live vor Ort zu begrüßen und gemeinsam gegen den Ball zu treten.

„Bei aller Leidenschaft für den Fußball ist mir der Team-Charakter und das Soziale schon immer das Wichtigste gewesen. Genau das wird bei Laureus Sport for Good gelebt und auch deshalb freue ich mich auf die neue Partnerschaft. Dabei hat es mich schon immer begeistert zu sehen, wenn der Funke auf die Kinder überspringt. Laureus Sport for Good als Botschafter zu unterstützen, ist eine großartige Mission. Die positive Wirkung dieser einzigartigen globalen Stiftung, die speziell Jugendprogramme in Verbindung mit Sport unterstützt, ist enorm“, so der 26-jährige Lazaro.

Paul Schif, CEO of the Laureus Sport for Good Foundation Germany, Austria, is also delighted with the new ambassador: „I am very excited about our new ambassador. We have been in contact with him for some time and he is now officially starting work as a member of our ambassador team. His inspiring and motivating manner as a sportsman and as a person impressed us from the outset. And it is the perfect basis for his new role as ambassador for our foundation,“ says Paul Schif.

Last year, Lazaro had already become acquainted with the Laureus Sport for Good support programme „Kicken ohne Grenzen“ in Vienna, which teaches children and adolescents from difficult social backgrounds key skills through weekly football training sessions with the aim of facilitating their entry into professional life. Even though the Covid situation meant that this meeting with the football idol had to take place as an online training session, Lazaro was so enthusiastic about the social work that shortly afterwards he had two of his original EURO 2020 jerseys auctioned off for charity. In June 2022, the participants finally had the opportunity to meet the football star in person and kick a ball around together.

„Notwithstanding all my passion for football, the team character and the social aspect have always been the most important things for me. That’s exactly what Laureus Sport for Good embodies, which is another reason why I’m looking forward to the new partnership. I have always found it thrilling to see the spark jump over to the children. Supporting Laureus Sport for Good as an ambassador is a fantastic mission. The positive impact of this unique global foundation, which specifically supports youth programmes in conjunction with sport, is enormous“, says the 26-year-old Lazaro.

Als National Partner unterstützt die Motorworld Group seit 2017 Laureus Sport for Good Germany, Austria und ermöglicht so bedürftigen Kindern und Jugendlichen Perspektiven. Wir würden uns freuen, wenn Sie uns, gerade in solchen durch Covid-19 erschwerten Zeiten, bei unserem sozialen Engagement helfen und an folgendes Konto spenden:

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

The Motorworld Group has been supporting Laureus Sport for Good German, Austria as a National Partner since 2017, and in doing so helps to create new perspectives for disadvantaged children and adolescents. We would really appreciate it, especially in such difficult times caused by Covid-19, if you would help us in our social commitment and make a donation:

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

MOTORWORLD

Summertime - leisure time - driving time - motoring passion - we are open!

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

<https://motorworld.de>



STUTTGART

KÖLN

MÜNCHEN

BERLIN

RÜSSELSHEIM

HERTEN

METZINGEN

LUXEMBOURG

ZÜRICH

MALLORCA

