

MOTORWORLD

B U L L E T I N



172

Edition 172 / 05 April 2024



MOBILITY SPEED LIFESTYLE

MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG



18

Marcello Gandini

44

Lamborghini 350 GT

6

Bugatti

68

Maserati Grand Cabrio

100

Nissan GTR

54

London Concours

INHALT / CONTENT



Motorworld
Interview mit
V8 Hotel



Motorworld
FIVA Award



Dörr Motorsport
debütiert bei der DTM



Startschuss „HVO100 goes
Germany“



Bentley Whiskey



Jürgen Lewandowski's
Bücherecke



Hampton Concours



Overland & Vanlife Festival

Bereits zum dritten Mal eröffnet das Overland & Vanlife Festival vom 26. bis 28. April 2024 die Saison und verwandelt THE VALLEY Kemptthal in einen Treffpunkt für Abenteuerlustige. Die Veranstaltung, organisiert von THE VALLEY EVENT AG in Zusammenarbeit mit Motorworld Manufaktur Region Zürich, verspricht ein Wochenende voller unvergesslicher Erlebnisse und Inspirationen.

Mehr Infos: www.overlandvanlifefestival.ch

Overland & Vanlife Festival

For the third time now, the Overland & Vanlife Festival will open the season from 26 to 28 April 2024 and transform THE VALLEY Kemptthal into a meeting place for adventure seekers. The event, organised by THE VALLEY EVENT AG in collaboration with Motorworld Manufaktur Region Zürich, promises a weekend full of unforgettable experiences and inspiration.

More info: www.overlandvanlifefestival.ch

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, Felix Oberle

Motorworld – eine Marke der Motor-
world Trademark Management AG

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

Ressortleitung / Redaktion Motorworld
Sybille Bayer

Redaktion:
Adrian Duncan
Valery Reuter

Erscheinungsweise:
Dreiwöchentlich
Auflage: 35.000
ISSN 2198-3291

Alle Inhalte dieses digitalen E-Magazins unterliegen dem Copyright der MOTORWORLD Trademark Management AG & CMG München 2023. Jegliche Formen der Vervielfältigung, Veröffentlichung oder Vorführungen im öffentlichen Bereich sind untersagt. Das digitale Speichern zu privaten Zwecken ist erlaubt.

Bitte haben Sie dafür Verständnis, dass es in weiter zurückliegenden Ausgaben vorkommen kann, dass extern verlinkte Videos nicht mehr verfügbar sind.

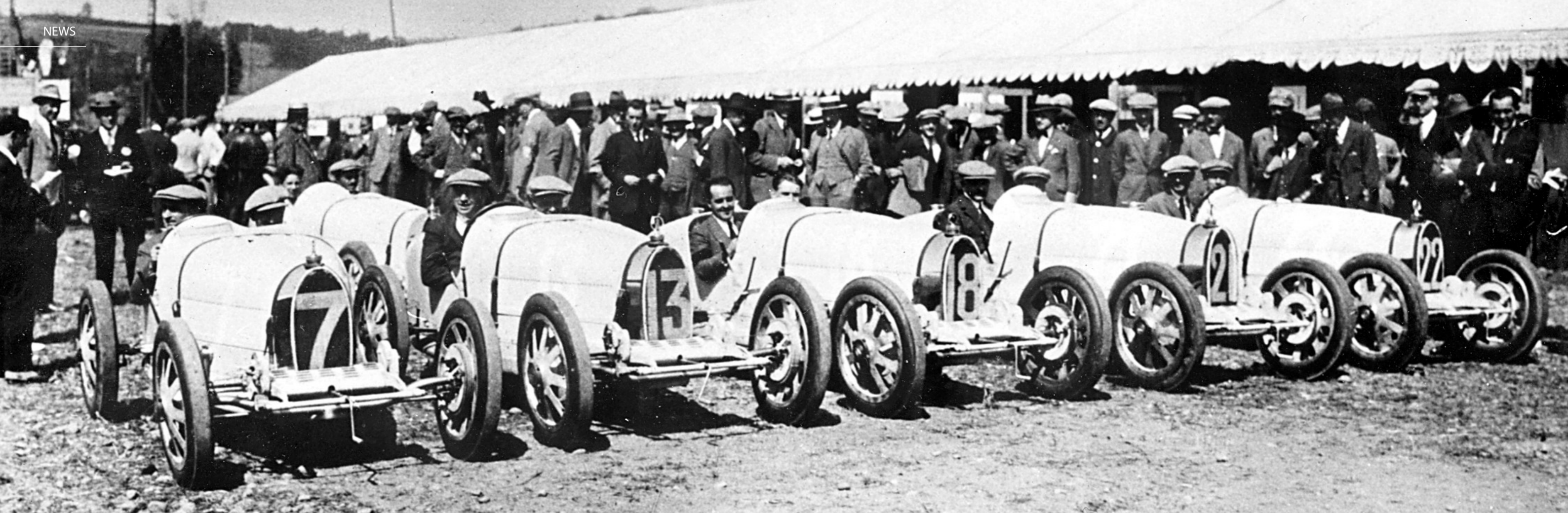
EDITORIAL ENQUIRIES

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

Bugatti

TYPE 35: DIE ENTSTEHUNG EINES CHAMPIONS
TYPE 35: THE BIRTH OF A CHAMPION





D

er Bugatti Type 35 gilt als Ikone und Vorbild für alle nachfolgenden Fahrzeuge des Herstellers. Seine einzigartige Konstruktion, sein Design und seine zahlreichen Innovationen versprachen unvergleichliche Dynamik, Agilität und Leistung. Obwohl er später zum erfolgreichsten Rennwagen aller Zeiten avancierte, hatte der Type 35 bei seinem Debüt beim Grand Prix von Lyon-Givors 1924 einen schweren Stand.

Ettore Bugatti, mit seiner unverkennbaren Vision und seinem tiefen Verständnis für den Automobilbau, schuf mit dem Type 35 einen reinrassigen Rennwagen. Der imposante Achtzylinder verkörperte die perfekte Symbiose von Form und Funktion. Trotz seiner beeindruckenden Karriere mit über 2.500 Siegen und Podestplätzen begann der Type 35 nicht ohne Probleme. Beim Grand Prix von Lyon gingen fünf Type 35 an den Start, ein sechster stand als Reserve bereit.

Die Fahrt von Molsheim nach Lyon verlief reibungslos, und im Training wurden noch kleinere Anpassungen am Fahrzeug vorgenommen. Doch gleich zu Beginn des Rennens wurden die Piloten, darunter Jean Chassagne, Pierre de Vizcaya und Bartolomeo „Meo“ Costantini, mit unerwarteten Herausforderungen konfrontiert. Probleme mit den speziell für den Typ 35 entwickelten Reifen führten zu Ausfällen und technischen Schwierigkeiten auf der Strecke.

The Bugatti Type 35 is regarded as an icon and a role model for all of the manufacturer's subsequent vehicles. Its unique construction, design and numerous innovations promised unparalleled dynamism, agility and performance. Although it later became the most successful racing car of all time, the Type 35 had a difficult time at its debut at the 1924 Lyon-Givors Grand Prix.

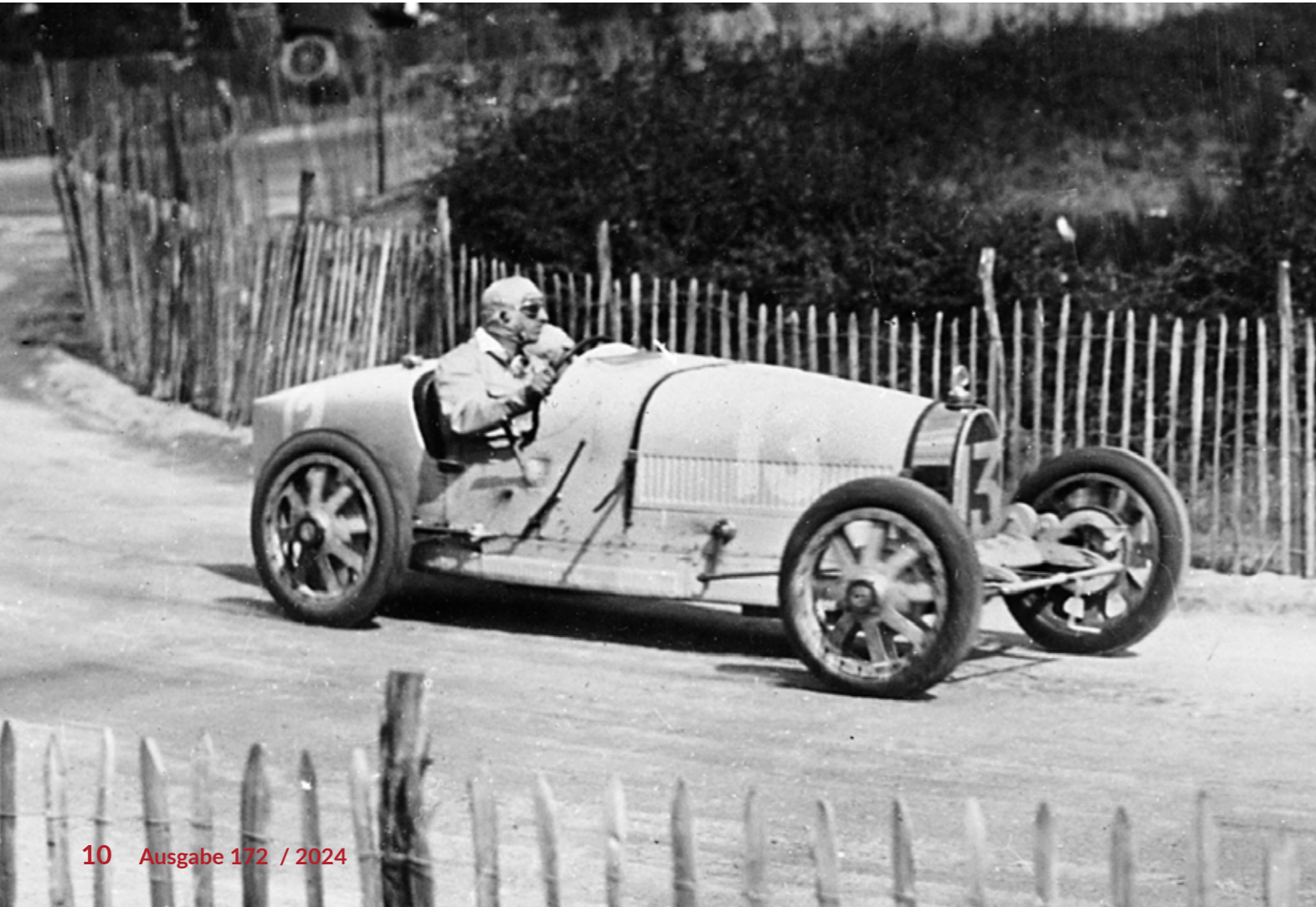
Ettore Bugatti, with his unmistakable vision and deep understanding of automobile construction, created a thoroughbred racing car with the Type 35. The imposing eight-cylinder embodied the perfect symbiosis of form and function. Despite its impressive career with over 2,500 victories and podium finishes, the Type 35 did not start without problems. Five Type 35s took part in the Lyon Grand Prix, with a sixth in reserve.

The journey from Molsheim to Lyon went smoothly, and minor adjustments were made to the vehicle during training. But right at the start of the race, the drivers, including Jean Chassagne, Pierre de Vizcaya and Bartolomeo „Meo“ Costantini, were confronted with unexpected challenges. Problems with the tires specially developed for the Type 35 led to retirements and technical difficulties on the track.

De Vizcaya schied bereits in der ersten Runde wegen eines Reifenschadens aus. In der dritten Runde ereilte ihn ein weiteres Reifenproblem, das vor den 100.000 Zuschauern an der Strecke Dramatik erahnen ließ. Es folgten weitere Ausfälle und technische Probleme, unter anderem mit der Kühlung und dem Getriebe.

Untersuchungen nach dem Rennen ergaben, dass die Reifenprobleme auf Fertigungsfehler zurückzuführen waren. Trotz dieser Rückschläge bewiesen die innovativen Aluminiumgussräder vom Typ 35 ihre Robustheit und Zuverlässigkeit. In einem Bericht nach dem Rennen lobte The Motor die Räder für ihre Leistung unter extremen Bedingungen.

Bugatti reagierte schnell auf die Probleme und wechselte den Reifenlieferanten. In einem Brief betonte er die grundsätzliche Zuverlässigkeit des Type 35 und demonstrierte dies mit einer eindrucksvollen Fahrt von Straßburg nach Paris mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von fast 100 km/h. Er äußerte sich optimistisch über die Zukunft des Type 35 und sein Potenzial als Straßen- und Rennfahrzeug.



De Vizcaya retired on the first lap due to a puncture. On the third lap, he suffered another tire problem, which caused drama in front of the 100,000 spectators at the track. This was followed by further retirements and technical problems, including with the cooling system and gearbox.

Investigations after the race revealed that the tire problems were due to manufacturing defects. Despite these setbacks, the innovative Type 35 cast aluminum wheels proved their robustness and reliability. In a post-race report, The Motor praised the wheels for their performance under extreme conditions.

Bugatti reacted quickly to the problems and changed tire suppliers. In a letter, he emphasized the fundamental reliability of the Type 35 and demonstrated this with an impressive drive from Strasbourg to Paris at an average speed of almost 100 km/h. He was optimistic about the future of the Type 35 and its potential as a road and racing vehicle.

Die nächste Gelegenheit, das Potenzial des Type 35 zu demonstrieren, bot sich beim Grand Prix in San Sebastian. Hier zeigte Costantini nach Überwindung der Anfangsschwierigkeiten erneut eine eindrucksvolle Leistung und wurde Zweiter. Dieser Erfolg markierte den Wendepunkt für den Type 35, der sich in der Folgezeit zum unangefochtenen Rennsieger entwickelte.

Neben dem sportlichen Erfolg war der Type 35 auch ein großer kommerzieller Erfolg für Bugatti. Nach erfolgreichen Rennwochenenden konnte er das Modell an begeisterte Kunden verkaufen. Durch ständige Verbesserungen und Anpassungen wurde der Type 35 immer leistungsfähiger und konkurrenzfähiger.

Insgesamt setzte der Bugatti Typ 35 neue Maßstäbe im Motorsport und im Automobiledesign. Seine Erfolge auf der Rennstrecke und seine Beliebtheit bei den Kunden machten ihn zu einem der legendärsten und ikonischsten Fahrzeuge der Automobilgeschichte.

The next opportunity to demonstrate the Type 35's potential came at the Grand Prix in San Sebastian. Here, after overcoming the initial difficulties, Costantini once again put in an impressive performance and finished second. This success marked the turning point for the Type 35, which went on to become the undisputed race winner.

In addition to its sporting success, the Type 35 was also a great commercial success for Bugatti. After successful race weekends, he was able to sell the model to enthusiastic customers. Through constant improvements and adaptations, the Type 35 became ever more powerful and competitive.

Overall, the Bugatti Type 35 set new standards in motorsport and automobile design. Its success on the race track and its popularity with customers made it one of the most legendary and iconic vehicles in automotive history.



ZU VERMIETEN

85716 UNTERSCHLEISSHEIM/MÜNCHEN



GEWERBEFLÄCHEN

Hallen-/Produktionsflächen: 1.500 qm (teilbar ab 649 qm)

Bürofläche: 1.300 qm (teilbar ab 350 qm)

Parkdeck mit 50 Stellplätzen

Top Gebäudesubstanz, hochwertige Ausstattung

PERFEKTE LAGE

85716 Unterschleißheim bei München, Röntgenstr. 3 im Gewerbegebiet

4 Min zu A92/B13, S-Bahn-Station in unmittelbarer Nähe

INTERESSE GEWECKT?

ACTIV-Immobilien GmbH & Co. KG

Samuel Dukureh

Tel. + 49 (0)7356 933-453

dukureh@activ-group.eu



IMMOBILIEN & PROJEKTENTWICKLUNG



DÖRR MOTORSPORT

DEBÜTIERT IN DER DTM

DÖRR MOTORSPORT DEBUTS IN THE DTM

POWERED BY MOTORWORLD

In der Saison 2024 startet Dörr Motorsport erstmals in der DTM mit zwei McLaren 720S GT3 EVO Fahrzeugen und eigenen Fahrern, Clemens Schmid und Ben Dörr. Mit an Bord bei diesem Debüt ist die Motorworld Group, die das Engagement von Dörr unterstützt.

„Mobile Leidenschaft ist in unserer DNA fest verankert, das Thema Motorsport ein wichtiger Bestandteil“, erklärt Andreas Dünkel, Gründer und Vorsitzender der Motorworld Group. „Die langjährige Verbindung mit der Dörr Group hat ihren Ursprung an den Motorworld-Standorten in München, Berlin und Stuttgart. Netzwerk und Zielgruppe unserer beiden Marken ergänzen sich perfekt. Mit dem Engagement auf den DTM-Rennsportveranstaltungen verstärken wir die Zusammenarbeit noch einmal.“

In the 2024 season, Dörr Motorsport will compete in the DTM for the first time with two McLaren 720S GT3 EVO cars and its own drivers, Clemens Schmid and Ben Dörr. Also on board for this debut is the Motorworld Group, which is supporting Dörr's commitment.

„Mobile passion is firmly anchored in our DNA, and motor sport is an important component,“ explains Andreas Dünkel, founder and CEO of the Motorworld Group. „The long-standing relationship with the Dörr Group has its origins at the Motorworld locations in Munich, Berlin and Stuttgart. The network and target group of our two brands complement each other perfectly. With our involvement in the DTM racing events, we are consolidating our collaboration even further.“



Die Kooperation mit Dörr Motorsport ergänzt die bisherigen Aktivitäten der Motorworld im Motorsport, wie die Michael Schumacher Private Collection in der Motorworld Köln-Rheinland und die Hans-Herrmann-Galerie in der Motorworld Region Stuttgart.

Darüber hinaus unterstützt die Motorworld BMW M Motorsport und bietet Rennfahrern wie Dan Harper, Max Hesse und Neil Verhagen ein Appartement in der Motorworld München als Homebase im Rahmen ihrer Ausbildungsphase.

Zudem sind die Motorworld-Standorte regelmäßig Start- und Zielorte von Rallyes, wie bei dem „Olympia-Rallye '72 Revival“, das vom 8. bis zum 13. August 2022 mit dem weltbekannten Rennfahrer Walter Röhrl, analog der ursprünglichen Olympia Rallye 1972 von Kiel bis nach München führte.

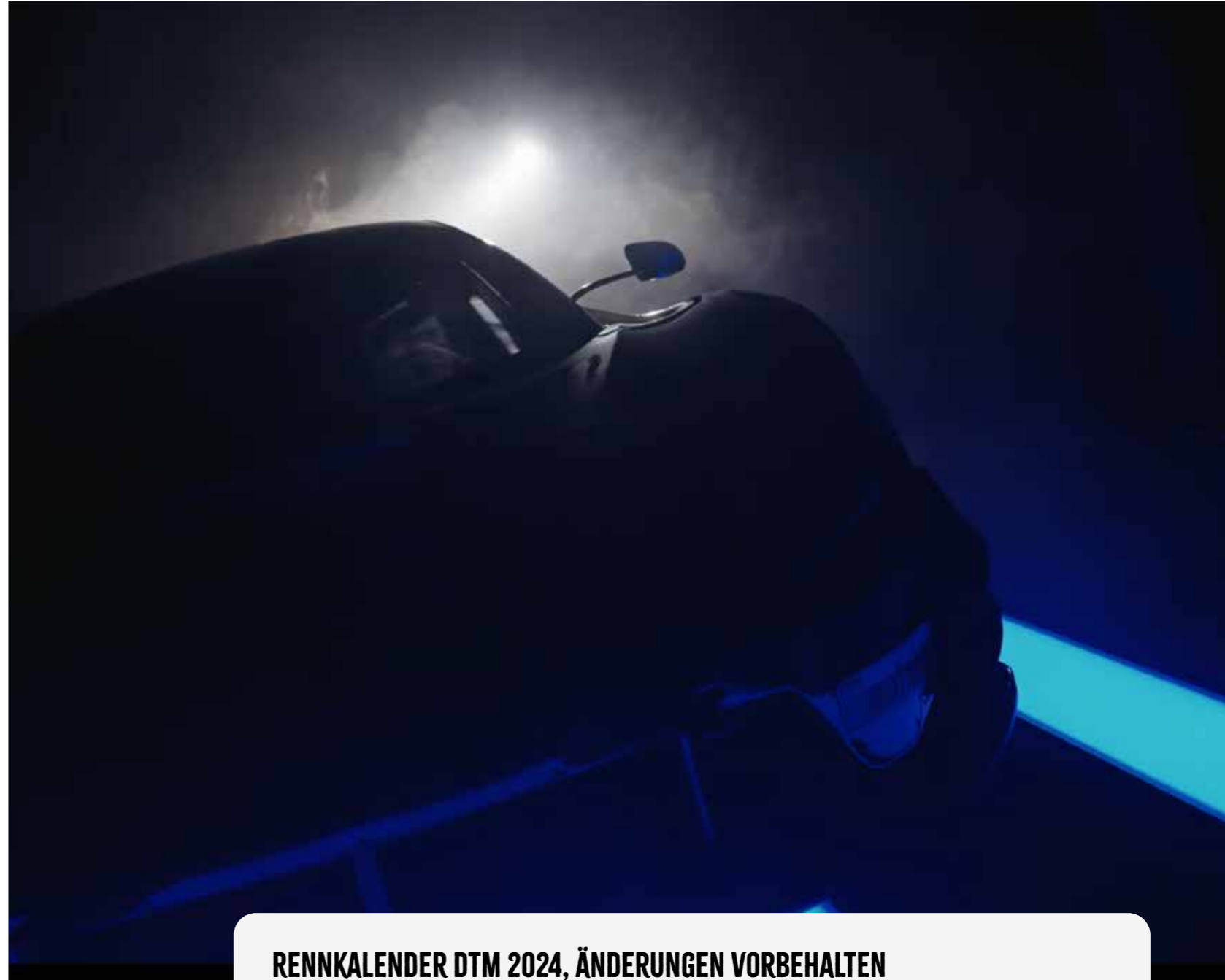
Das Thema Motorsport findet sich darüber hinaus in den Seminar- und Konferenzbereichen an den Motorworld-Standorten wieder. So sind in München drei Tagungsräume den international bekannten Rallyegrößen Hans-Joachim „Strietzel“ Stuck, Leopold „Poldi“ Prinz von Bayern und Walter Röhrl mit Christian Geistdörfer gewidmet. In Stuttgart trifft man auf Tagungsräume, die den Motorsportlegenden Jacky Ickx, Jochen Mass und Hans Herrmann gewidmet sind.

The cooperation with Dörr Motorsport complements Motorworld's previous motor sport activities, such as the Michael Schumacher Private Collection at Motorworld Köln-Rheinland and the Hans-Herrmann-Galerie at Motorworld Region Stuttgart.

Motorworld also supports BMW M Motorsport, offering racing drivers such as Dan Harper, Max Hesse and Neil Verhagen an apartment at Motorworld München as a home base during their training phase.

The Motorworld locations also serve as regular starting and finishing points for rallies, such as the „Olympia-Rallye ‚72 Revival“, which ran, similar to the original Olympic Rally in 1972, from Kiel to Munich on 8-13 August 2022 with world-famous racing driver Walter Röhrl.

The motor sport theme is reflected in the seminar and conference areas at the Motorworld locations as well. In Munich, three conference rooms are dedicated to the internationally renowned rally legends Hans-Joachim „Strietzel“ Stuck, Prince Leopold „Poldi“ of Bavaria and Walter Röhrl with Christian Geistdörfer, In Stuttgart, there are conference rooms dedicated to motor sport legends Jacky Ickx, Jochen Mass and Hans Herrmann.



RENNKALENDER DTM 2024, ÄNDERUNGEN VORBEHALTEN

26.04.-28.04.2024 Motorsport Arena Oschersleben.	05.07.-07.07.2024 Norisring.	27.09.-29.09.2024 Red Bull Ring.
24.05.-26.05.2024 DEKRA Lausitzring.	16.08.-18.08.2024 Nürburgring.	18.10.-20.10.2024 Hockenheim.
07.06.-09.06.2024 Circuit Zandvoort.	06.09.-08.09.2024 Sachsenring.	

DTM RACE SCHEDULE 2024, SUBJECT TO CHANGE WITHOUT NOTICE

26.04.-28.04.2024 Motorsport Arena Oschersleben.	05.07.-07.07.2024 Norisring.	27.09.-29.09.2024 Red Bull Ring.
24.05.-26.05.2024 DEKRA Lausitzring.	16.08.-18.08.2024 Nürburgring.	18.10.-20.10.2024 Hockenheim.
07.06.-09.06.2024 Circuit Zandvoort.	06.09.-08.09.2024 Sachsenring.	

MARCELLO GANDINI





Marcello Gandini, ein Name, der für brillantes Automobildesign steht, hat die Automobilindustrie mit seinen avantgardistischen und grenzüberschreitenden Entwürfen revolutioniert. Bekannt für seinen innovativen Ansatz, haben Gandinis Kreationen die Geschichte des Automobildesigns unauslöschlich geprägt. Vom ikonischen Lamborghini Miura bis zum futuristischen Lancia Stratos Zero - Gandinis Portfolio zeugt von seinem visionären Genie. Dieser Artikel befasst sich mit dem Leben, der Karriere und dem bleibenden Vermächtnis von Marcello Gandini und beleuchtet seinen tiefgreifenden Einfluss auf das Automobildesign.

Gandinis Karriere im Automobildesign begann Anfang der 1960er Jahre, als er bei Carrozzeria Bertone, einem italienischen Unternehmen für Automobildesign und -herstellung, anfang. Unter der Leitung von Nuccio Bertone machte sich Gandini mit seinem frischen Blick und seinen innovativen Ideen schnell einen Namen. Zu seinen ersten Arbeiten gehörten Entwürfe für verschiedene Modelle von Alfa Romeo, die den Grundstein für seine glänzende Karriere legten.

Marcello Gandinis Reise in die Welt des Automobildesigns begann in seiner Heimatstadt Turin, die für ihr reiches automobiles Erbe und ihre Designinnovationen bekannt ist. Geboren am 26. August 1938, legte Gandinis frühe Faszination für Autos und Design den Grundstein für eine bemerkenswerte Karriere, die die Automobilindustrie revolutionieren und ihn zu einem der einflussreichsten Designer seiner Generation machen sollte.

Schon in jungen Jahren zeigte Gandini eine natürliche Begabung und Leidenschaft für das Zeichnen und Skizzieren, insbesondere von Autos und anderen mechanischen Objekten. Seine angeborene Kreativität und Neugier waren offensichtlich, denn er verbrachte unzählige Stunden damit, Automobilzeitschriften zu studieren, Autoshow zu besuchen und seine eigenen Entwürfe zu skizzieren, angetrieben von dem Wunsch, seine Visionen in die Realität umzusetzen.

Marcello Gandini, a name synonymous with brilliant automotive design, has revolutionized the automotive industry with his avant-garde and boundary-pushing designs. Renowned for his innovative approach, Gandini's creations have left an indelible mark on the history of automotive design. From the iconic Lamborghini Miura to the futuristic Lancia Stratos Zero, Gandini's portfolio is a testament to his visionary genius. This article explores the life, career and lasting legacy of Marcello Gandini and highlights his profound influence on automotive design.

Gandini's career in automotive design began in the early 1960s when he joined Carrozzeria Bertone, an Italian automotive design and manufacturing company. Under the direction of Nuccio Bertone, Gandini quickly made a name for himself with his fresh eye and innovative ideas. His first works included designs for various Alfa Romeo models, which laid the foundations for his illustrious career.

Marcello Gandini's journey into the world of automotive design began in his home city of Turin, renowned for its rich automotive heritage and design innovation. Born on August 26, 1938, Gandini's early fascination with cars and design laid the foundation for a remarkable career that would revolutionize the automotive industry and make him one of the most influential designers of his generation.

From a young age, Gandini showed a natural talent and passion for drawing and sketching, particularly of cars and other mechanical objects. His innate creativity and curiosity were evident as he spent countless hours studying automotive magazines, attending car shows and sketching his own designs, driven by the desire to turn his visions into reality.

Gandinis frühe Leidenschaft für Autos und Design veranlasste ihn, eine formale Ausbildung in Industriedesign zu absolvieren und sich an der renommierten Polytechnischen Universität von Turin einzuschreiben. Dort verfeinerte er seine Fähigkeiten, erweiterte sein Wissen und förderte seinen kreativen Instinkt. Damit legte er den Grundstein für eine Karriere, die sich über mehrere Jahrzehnte erstrecken und die Welt des Automobildesigns unauslöschlich prägen sollte.

Nach Abschluss seiner Ausbildung wurden Branchenführer und einflussreiche Persönlichkeiten aus der Welt des Automobildesigns schnell auf Gandinis Talent und Potenzial aufmerksam. 1963, im Alter von 25 Jahren, wurde ihm eine Stelle bei Carrozzeria Bertone angeboten, einem renommierten italienischen Unternehmen für Automobildesign und -herstellung, das 1912 von Giovanni Bertone gegründet worden war.

Der Wechsel zu Bertone war ein wichtiger Meilenstein in Gandinis Karriere, da er die Möglichkeit erhielt, mit erfahrenen Designern und Ingenieuren zusammenzuarbeiten, mit renommierten Automobilherstellern zu kooperieren und an der Entwicklung bahnbrechender und ikonischer Fahrzeuge mitzuwirken, die die Zukunft des Automobildesigns prägen sollten.

In den ersten Jahren seiner Karriere bei Bertone tauchte Gandini in verschiedene Projekte ein, sammelte wertvolle Erfahrungen und verfeinerte seine Designfähigkeiten. Sein Talent, sein Engagement und seine innovative Herangehensweise an das Design wurden schnell offensichtlich, da er eine einzigartige Fähigkeit bewies, Form und Funktion, Ästhetik und Leistung zu verbinden, um Fahrzeuge zu entwerfen, die sowohl visuell beeindruckend als auch technologisch fortschrittlich waren.

Einer der frühesten und bemerkenswertesten Beiträge Gandinis während seiner ersten Jahre bei Bertone war seine Arbeit am Alfa Romeo Montreal, einem eleganten GT-Fahrzeug, das 1970 vorgestellt wurde. Der Montreal zeigte Gandinis unverwechselbare Designsprache und seinen ästhetischen Sinn. Er zeichnete sich durch eine kühne und aggressive Frontgestaltung, eine schlanke Silhouette und innovative Details aus, die ihn von anderen Fahrzeugen seiner Klasse abhoben.

Mit dem wachsenden Ansehen Gandinis wuchs auch sein Einfluss in der Welt der Automobildesigner. Seine innovativen Entwürfe, bahnbrechenden Konzepte und visionären Designansätze zogen die Aufmerksamkeit und Bewunderung von Brancheninsidern, Enthusiasten und Kritikern gleichermaßen auf sich. In den 1960er und 1970er Jahren, einer Zeit großer Fortschritte und Veränderungen in der Automobilindustrie, erweiterte Gandini die Grenzen des Automobildesigns mit einer Reihe bahnbrechender Kreationen, die die Phantasie von Autoliebhabern auf der ganzen Welt beflügelten.

Gandinis early passion for cars and design led him to pursue a formal education in industrial design and enroll at the prestigious Polytechnic University of Turin. There he honed his skills, expanded his knowledge and nurtured his creative instincts. In doing so, he laid the foundations for a career that would span several decades and leave an indelible mark on the world of automotive design.

After completing his training, Gandini's talent and potential quickly came to the attention of industry leaders and influential figures in the world of automotive design. In 1963, at the age of 25, he was offered a job at Carrozzeria Bertone, a renowned Italian automotive design and manufacturing company founded by Giovanni Bertone in 1912.

The move to Bertone was an important milestone in Gandini's career, as he was given the opportunity to work with experienced designers and engineers, collaborate with renowned car manufacturers and contribute to the development of groundbreaking and iconic vehicles that would shape the future of automotive design.

In the early years of his career at Bertone, Gandini immersed himself in various projects, gaining valuable experience and honing his design skills. His talent, dedication and innovative approach to design quickly became apparent as he demonstrated a unique ability to combine form and function, aesthetics and performance, to create vehicles that were both visually stunning and technologically advanced.

One of Gandini's earliest and most notable contributions during his early years at Bertone was his work on the Alfa Romeo Montreal, an elegant GT car launched in 1970. The Montreal showcased Gandini's distinctive design language and aesthetic sense. It was characterized by a bold and aggressive front design, a sleek silhouette and innovative details that set it apart from other cars in its class.

As Gandini's reputation grew, so did his influence in the world of automotive design. His innovative designs, ground-breaking concepts and visionary approaches to design attracted the attention and admiration of industry insiders, enthusiasts and critics alike. In the 1960s and 1970s, a time of great progress and change in the automotive industry, Gandini pushed the boundaries of automotive design with a series of groundbreaking creations that captured the imagination of car enthusiasts around the world.





Vom revolutionären Mittelmotor-Layout und dem schnittigen, aerodynamischen Design des Lamborghini Miura, der 1966 vorgestellt wurde, bis zum futuristischen Konzept des Lancia Stratos Zero, der 1970 auf den Markt kam.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Anfänge von Marcello Gandini's Karriere von Leidenschaft, Talent und einem unermüdlichen Streben nach Innovation und Exzellenz geprägt waren. Seine ersten Jahre

From the revolutionary mid-engine layout and sleek, aerodynamic design of the Lamborghini Miura, launched in 1966, to the futuristic concept of the Lancia Stratos Zero, launched in 1970,

In summary, the beginnings of Marcello Gandini's career were characterized by passion, talent and a relentless pursuit of innovation and excellence. His early years at Bertone provided him with a platform



bei Bertone boten ihm eine Plattform, um seine Kreativität unter Beweis zu stellen, seine Designfähigkeiten zu verfeinern und zur Schaffung bahnbrechender Fahrzeuge beizutragen, die die Zukunft des Automobildesigns prägen und ihn als visionären und einflussreichen Designer etablieren sollten.

Das Portfolio von Marcello Gandini reicht weit über seine bekannten Meisterwerke wie den Lamborghini Miura und den Lancia Stratos Zero hinaus. Hier sind einige weniger bekannte Automobile, die von Gandini entworfen wurden und seine Vielseitigkeit und Kreativität zeigen:

to showcase his creativity, hone his design skills and contribute to the creation of ground-breaking vehicles that would shape the future of automotive design and establish him as a visionary and influential designer. Marcello Gandini's portfolio extends far beyond his well-known masterpieces such as the Lamborghini Miura and the Lancia Stratos Zero. Here are some lesser-known cars designed by Gandini that show his versatility and creativity:



1

Alfa Romeo Montreal: Der 1970 vorgestellte Alfa Romeo Montreal war ein eleganter GT mit V8-Motor. Gandinis Design zeichnete sich durch eine markante Frontpartie mit versenkbaren Scheinwerfern und einem kühnen Kühlergrill aus, die dem Montreal ein einzigartiges und aggressives Aussehen verliehen.

Alfa Romeo Montreal: Introduced in 1970, the Alfa Romeo Montreal was an elegant GT with a V8 engine. Gandini's design was characterized by a striking front end with retractable headlights and a bold grille, which gave the Montreal a unique and aggressive look.

Citroën BX: Gandinis Entwurf für den Citroën BX, der 1982 auf den Markt kam, zeichnete sich durch seine aerodynamische Form und seine schlanken Linien aus. Der BX war ein kompakter Geschäftswagen, der Gandinis Fähigkeit, Form und Funktion nahtlos zu verbinden, unter Beweis stellte.

Citroën BX: Gandini's design for the Citroën BX, launched in 1982, was characterized by its aerodynamic shape and sleek lines. The BX was a compact business car that demonstrated Gandini's ability to seamlessly combine form and function.



3



Innocenti Mini 90/120:

In den späten 1960er Jahren arbeitete Gandini mit dem italienischen Automobilhersteller Innocenti zusammen, um den Innocenti Mini 90 und 120 zu entwickeln. Diese Varianten des klassischen Mini zeichneten sich durch ein aktualisiertes Styling aus, einschließlich überarbeiteter Front- und Heckschürzen, die Gandinis Design-Sensibilität widerspiegeln.

Innocenti Mini 90/120: In the late 1960s, Gandini collaborated with Italian car manufacturer Innocenti to develop the Innocenti Mini 90 and 120. These variants of the classic Mini featured updated styling, including revised front and rear fascias that reflected Gandini's design sensibilities.

20 Meisterstücke von Marcello Gandini

20 Masterpieces of Marcello Gandini



4

Fiat X1/9: Gandini war maßgeblich am Design des Fiat X1/9 beteiligt, einem Mittelmotor-Sportwagen, den Fiat von 1972 bis 1989 produzierte. Die kompakten Abmessungen und das schlanke Profil des X1/9 machten ihn zu einem herausragenden Fahrzeug in seinem Segment, wobei Gandinis Design den Schwerpunkt auf aerodynamische Effizienz und Leistung legte.

Fiat X1/9: Gandini was instrumental in the design of the Fiat X1/9, a mid-engined sports car produced by Fiat from 1972 to 1989. The compact dimensions and slim profile of the X1/9 made it an outstanding vehicle in its segment, with Gandini's design focusing on aerodynamic efficiency and performance.



5

Maserati Khamsin: Der 1974 vorgestellte Maserati Khamsin war ein luxuriöser Grand Tourer, den Gandini während seiner Zeit bei Bertone entworfen hatte. Mit seiner keilförmigen Karosserie und den markanten Seitenstreifen wich der Khamsin vom traditionellen Maserati-Styling ab und zeigte Gandinis Vorliebe für kühnes und innovatives Design.

Maserati Khamsin: Launched in 1974, the Maserati Khamsin was a luxurious grand tourer designed by Gandini during his time at Bertone. With its wedge-shaped body and distinctive side stripes, the Khamsin departed from traditional Maserati styling and demonstrated Gandini's penchant for bold and innovative design.



6

Lamborghini Espada: Obwohl nicht so berühmt wie der Miura oder der Countach, war der Lamborghini Espada ein weiteres Meisterwerk Gandinis. Der 1968 vorgestellte Espada war ein viersitziger Grand Tourer mit einem schlanken, langgestreckten Profil und markanten Seitenfenstern, die ihm einen einzigartigen Charakter in der Lamborghini-Produktpalette verliehen.

Lamborghini Espada: Although not as famous as the Miura or the Countach, the Lamborghini Espada was another of Gandini's masterpieces. Introduced in 1968, the Espada was a four-seater grand tourer with a sleek, elongated profile and distinctive side windows that gave it a unique character in the Lamborghini range.

„EIN GUTES DESIGN IST NICHT NUR, WIE ES AUSSIEHT UND SICH ANFÜHLT, SONDERN AUCH, WIE ES FUNKTIONIERT.“

„Das Automobildesign sollte den Menschen inspirieren und

Emotionen wecken.“

„EIN GUTES DESIGN BLEIBT ZEITLOS.“

„Design ist nicht nur das, was man sieht und fühlt. Design ist auch, was man nicht sieht, aber spürt.“

Marcello Gandini



7

Lamborghini Jarama: Ein weiteres Beispiel für Gandini's Vielseitigkeit war der Entwurf des Lamborghini Jarama, der 1970 vorgestellt wurde. Der Jarama war ein 2+2-Sitzer Grand Tourer, der Leistung mit Komfort verband und sich durch eine scharfe Frontpartie und klare Linien auszeichnete, die charakteristisch für Gandini's Designsprache waren.

Lamborghini Jarama: Another example of Gandini's versatility was the design of the Lamborghini Jarama, which was introduced in 1970. The Jarama was a 2+2 seater grand tourer that combined performance with comfort and was characterized by a sharp front end and clean lines that were characteristic of Gandini's design language.

BMW 5er E12: Gandini's Einfluss reichte über exotische Supersportwagen hinaus bis hin zu Mainstream-Modellen wie dem BMW 5er E12. Der 1972 vorgestellte E12 war die erste Generation der 5er-Reihe und zeichnete sich durch Gandini's Designmerkmale aus, darunter eine klare, schnittige Silhouette und ein markanter Nierengrill.

BMW 5 Series E12: Gandini's influence extended beyond exotic supercars to mainstream models such as the BMW 5 Series E12. Introduced in 1972, the E12 was the first generation of the 5 Series and was characterized by Gandini's design features, including a clean, sleek silhouette and a distinctive kidney grille.



8





9

Renault Supercinq (Renault 5): Gandini spielte eine Rolle bei der Neugestaltung des Renault 5, bekannt als Supercinq, der Ende der 1980er Jahre auf den Markt kam. Der ursprüngliche Renault 5 war zwar nicht sein Entwurf, aber Gandinis Designüberarbeitungen verliehen dem beliebten Fließheckmodell ein modernes Flair und trugen zu seinem anhaltenden Erfolg auf dem Markt bei.

Renault Supercinq (Renault 5): Gandini played a role in the redesign of the Renault 5, known as the Supercinq, which was launched in the late 1980s. While the original Renault 5 was not his design, Gandini's design revisions gave the popular hatchback a modern flair and contributed to its continued success in the market.



12

Der ISO Grifo 90 ist ein Konzeptfahrzeug, das 1990 von Gandini für den italienischen Automobilhersteller Iso Rivolta entworfen wurde. Er war eine moderne Neuinterpretation des klassischen ISO Grifo, eines leistungsstarken Grand Tourers, der von Iso Rivolta in den 1960er und 1970er Jahren produziert wurde. Der Grifo 90 zeichnete sich durch ein schlankes und aerodynamisches Design aus, das Gandinis unverwechselbare Stilmerkmale und innovative Designsprache widerspiegelt.

The ISO Grifo 90 is a concept car designed by Gandini for the Italian automaker Iso Rivolta in 1990. It was a modern reinterpretation of the classic ISO Grifo, a high-performance grand tourer produced by Iso Rivolta in the 1960s and 1970s. The Grifo 90 featured a sleek and aerodynamic design, showcasing Gandini's distinctive styling cues and innovative design language.



Alfa Romeo Carabo: Der Alfa Romeo Carabo, der 1968 als Konzeptfahrzeug vorgestellt wurde, war eine Zusammenarbeit zwischen Gandini und Bertone. Mit seiner auffälligen keilförmigen Karosserie, den Scherentüren und dem futuristischen Styling zeigte der Carabo Gandinis avantgardistisches Designverständnis.

Alfa Romeo Carabo: The Alfa Romeo Carabo, which was presented as a concept car in 1968, was a collaboration between Gandini and Bertone. With its striking wedge-shaped body, scissor doors and futuristic styling, the Carabo demonstrated Gandini's avant-garde understanding of design.



De Tomaso Mangusta: Der 1967 vorgestellte De Tomaso Mangusta war ein von Gandini entworfener Mittelmotor-Sportwagen. Mit seiner schlanken, tief liegenden Karosserie und der Flügeltür-Motorhaube wich der Mangusta deutlich vom traditionellen Sportwagendesign ab.

De Tomaso Mangusta: Introduced in 1967, the De Tomaso Mangusta was a mid-engined sports car designed by Gandini. With its slim, low-slung body and gullwing hood, the Mangusta deviated significantly from traditional sports car design.



Cizeta-Moroder V16T: In den späten 1980er Jahren arbeitete Gandini mit Claudio Zampolli zusammen, um den Cizeta-Moroder V16T zu entwerfen, einen in Kleinserie gefertigten Supersportwagen. Mit seinem auffälligen Design, das Scherentüren und einen mittig montierten V16 Motor,

Cizeta-Moroder V16T: In the late 1980s, Gandini collaborated with Claudio Zampolli to design the Cizeta-Moroder V16T, a super sports car produced in small series. With its eye-catching design, which featured scissor doors and a center-mounted V16 engine.



„A GOOD DESIGN IS NOT JUST ABOUT HOW IT LOOKS AND FEELS, BUT ALSO HOW IT WORKS.“

“AUTOMOTIVE DESIGN SHOULD INSPIRE PEOPLE AND EVOKE EMOTIONS.“

„A GOOD DESIGN REMAINS TIMELESS.“

„DESIGN IS NOT JUST WHAT YOU SEE AND FEEL. DESIGN IS ALSO WHAT YOU DON'T SEE, BUT WHAT YOU FEEL.“

Marcello Gandini



15

Lamborghini Urraco: Gandini's Entwurf für den Lamborghini Urraco, der 1973 auf den Markt kam, war eine Abkehr von den Mittelmotor-Supercars der Marke. Der Urraco war ein kompakter Sportwagen mit V8-Motor und einer charakteristischen keilförmigen Karosserie, die Gandini's Vielseitigkeit als Designer unter Beweis stellte.

Lamborghini Urraco: Gandini's design for the Lamborghini Urraco, launched in 1973, was a departure from the brand's mid-engined supercars. The Urraco was a compact sports car with a V8 engine and a characteristic wedge-shaped body that demonstrated Gandini's versatility as a designer.

Alfa Romeo Navajo: Der 1976 als Konzeptfahrzeug vorgestellte Alfa Romeo Navajo war eine weitere Zusammenarbeit zwischen Gandini und Bertone. Mit seiner kantigen, keilförmigen Karosserie und seinen futuristischen Designmerkmalen war der Navajo ein Vorläufer der Designsprache späterer Alfa Romeo Modelle.

Alfa Romeo Navajo: Introduced in 1976 as a concept car, the Alfa Romeo Navajo was another collaboration between Gandini and Bertone. With its angular, wedge-shaped body and futuristic design features, the Navajo was a forerunner of the design language of later Alfa Romeo models.

16





17

Innocenti Turbo De Tomaso: Der von Gandini entworfene Innocenti Turbo De Tomaso, der 1984 auf den Markt kam, war eine kompakte Schräghecklimousine mit sportlichem Styling und Leistung. Der Turbo De Tomaso zeichnete sich durch eine aggressive Karosserie und einen Turbomotor aus und spiegelte Gandinis Einfluss auf das Design von Kleinwagen wider.

Innocenti Turbo De Tomaso: *The Gandini-designed Innocenti Turbo De Tomaso, launched in 1984, was a compact hatchback with sporty styling and performance. The Turbo De Tomaso was characterized by an aggressive body and a turbo engine, reflecting Gandini's influence on small car design.*

Diese weniger bekannten Automobile, die Marcello Gandini entworfen hat, zeigen seine vielfältigen Fähigkeiten und seine Fähigkeit, optisch beeindruckende und technisch fortschrittliche Fahrzeuge in verschiedenen Segmenten der Automobilindustrie zu schaffen. Auch wenn sie nicht den gleichen Bekanntheitsgrad genießen wie einige seiner berühmteren Entwürfe, so sind diese Fahrzeuge doch wichtige Beiträge zu Gandinis bemerkenswertem Werk.

These lesser-known automobiles designed by Marcello Gandini demonstrate his diverse skills and ability to create visually stunning and technically advanced vehicles in various segments of the automotive industry. While they may not enjoy the same level of recognition as some of his more famous designs, these vehicles are important contributions to Gandini's remarkable body of work.



18

Maserati Bora: Der Maserati Bora, der 1971 auf den Markt kam, war ein Mittelmotor-Sportwagen, den Gandini während seiner Zeit bei Bertone entworfen hatte. Mit seiner schlanken, aerodynamischen Karosserie und den versenkbaren Scheinwerfern demonstrierte der Bora Gandinis Fähigkeit, optisch beeindruckende und technisch fortschrittliche Automobile zu entwerfen.

Maserati Bora: *The Maserati Bora, launched in 1971, was a mid-engined sports car designed by Gandini during his time at Bertone. With its sleek, aerodynamic body and retractable headlights, the Bora demonstrated Gandini's ability to design visually stunning and technically advanced automobiles.*



19

Lamborghini Bravo: Der Lamborghini Bravo, der 1974 auf dem Turiner Automobilsalon als Konzeptfahrzeug vorgestellt wurde, war ein weiterer von Gandini entworfener Prototyp. Der Bravo zeichnete sich durch eine schlanke, kantige Karosserie mit markanten Seitenstreben und Klappscheinwerfern aus und verkörperte Gandinis futuristische Designvision.

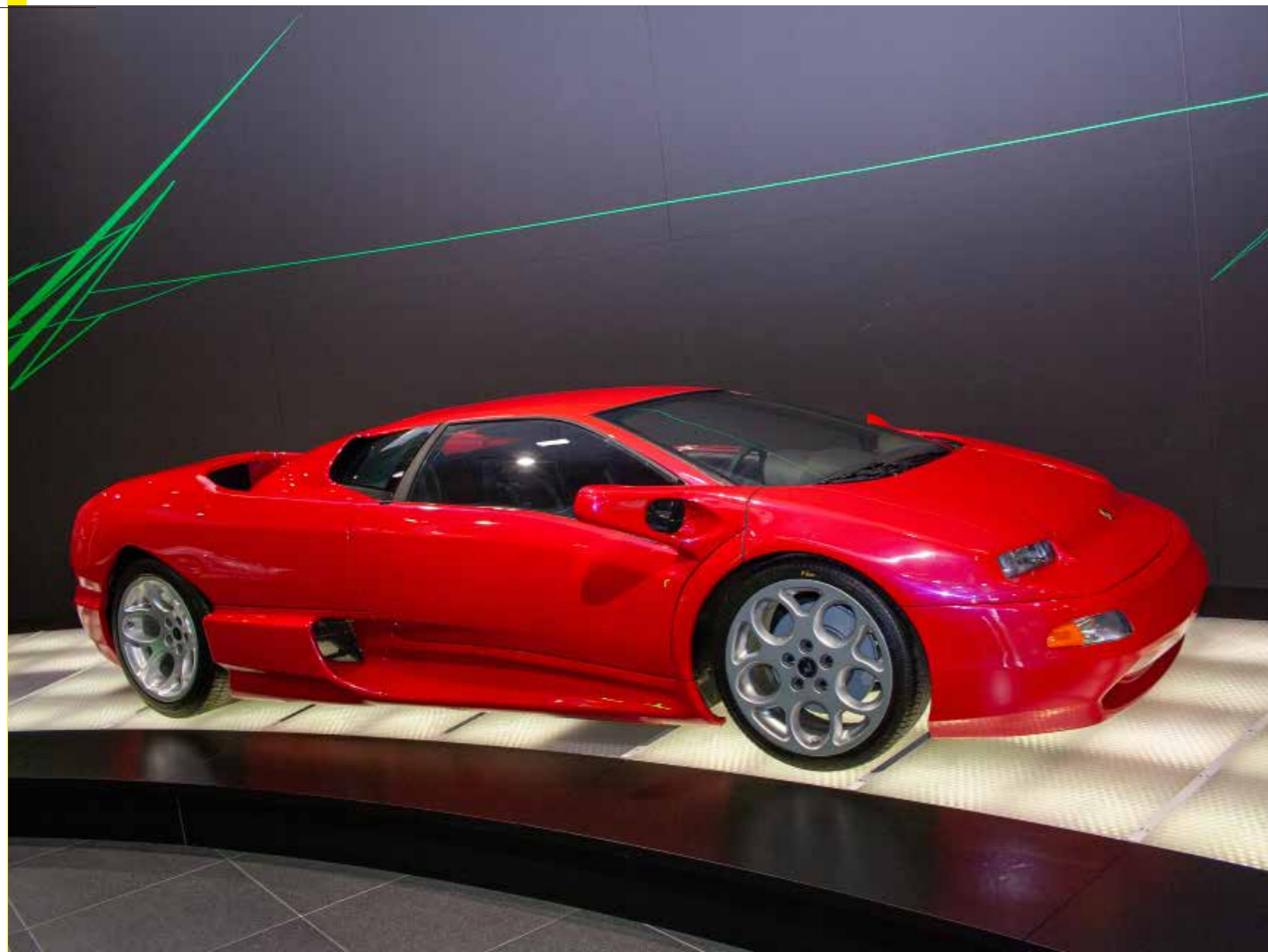
Lamborghini Bravo: *The Lamborghini Bravo, which was presented as a concept car at the Turin Motor Show in 1974, was another prototype designed by Gandini. The Bravo was characterized by a slim, angular body with striking side struts and folding headlights and embodied Gandini's futuristic design vision.*



20

Citroën GS Camargue: Der 1972 vorgestellte Citroën GS Camargue war ein von Gandini für Bertone entworfenes Konzeptfahrzeug. Mit seiner schlanken, aerodynamischen Karosserie und den futuristischen Stilelementen zeigte der Camargue Gandinis Fähigkeit, französische Innovation mit italienischem Flair zu verbinden.

Citroën GS Camargue: *Launched in 1972, the Citroën GS Camargue was a concept car designed by Gandini for Bertone. With its sleek, aerodynamic body and futuristic styling elements, the Camargue demonstrated Gandini's ability to combine French innovation with Italian flair.*



Marcello Gandini ist zwar in erster Linie für seine Beiträge zum Automobildesign bekannt, doch seine kreativen Talente gehen gelegentlich auch über den Bereich des Automobils hinaus. Auch wenn spezifische Details zu nicht-automobilen Designprojekten von Gandini nicht so gut dokumentiert sind wie seine Arbeit im Automobilbereich, gibt es doch einige Fälle, in denen er sich in andere Designdisziplinen vorgewagt oder an Projekten mitgearbeitet hat, die seine vielseitigen Designfähigkeiten unter Beweis stellen.

Marcello Gandini hat gelegentlich mit Uhrenherstellern zusammengearbeitet, um Zeitmesser zu entwerfen, die sein ästhetisches Empfinden widerspiegeln. Diese Kooperationen beinhalten wahrscheinlich Elemente von Eleganz, Funktionalität und Modernität, die Gandinis Automobildesigns charakterisieren und die er auf das Design von Armbanduhr überträgt. Neben Automobilen hat Gandini auch konzeptionelle Designprojekte entwickelt, die die Grenzen der Kreativität und Innovation erweitern. Zu diesen Projekten gehören futuristische Konzepte für die urbane Mobilität, persönliche Transportmittel oder auch architektonische Konzepte, die seine Designphilosophie und Vision für die Zukunft widerspiegeln.

While Marcello Gandini is primarily known for his contributions to automotive design, his creative talents occasionally extend beyond the realm of the automobile. While specific details of Gandini's non-automotive design projects are not as well documented as his automotive work, there are several instances where he has ventured into other design disciplines or collaborated on projects that demonstrate his versatile design skills.

Marcello Gandini has occasionally collaborated with watch manufacturers to create timepieces that reflect his aesthetic sensibilities. These collaborations likely incorporate elements of elegance, functionality and modernity that characterize Gandini's automotive designs and which he has transferred to wristwatch design. In addition to automobiles, Gandini has also developed conceptual design projects that push the boundaries of creativity and innovation. These projects include futuristic concepts for urban mobility, personal transportation and architectural concepts that reflect his design philosophy and vision for the future.



<https://www.motorworld-shop.de/de/>

MOTORWORLD REGION STUTTGART

5 FRAGEN AN HOTELIERFAMILIE SCHAD, V8 HOTEL

**5 QUESTIONS TO
HOTELIER FAMILY SCHAD, V8 HOTEL**

Als Sie vor fast 15 Jahren das erste Haus der beiden V8 Hotels in der Motorworld Region Stuttgart eröffneten, waren Sie Vorreiter für eine ganz neue Art von Hotel. Was war Ihre Vision?

Es gab zahlreiche Herausforderungen, um das erste V8 HOTEL im Jahr 2009 in einem denkmalgeschützten Gebäude als Themen- und Designhotel zu eröffnen. Das Hauptgebäude wurde 1925 im einzigartigen Bauhausstil erbaut. In diesem Teil des Gebäudes haben wir die Zimmer mit Rennsportzenen aus den 20er und 30er Jahren gestaltet und sie mit typischen Bauhausmöbeln ausgestattet. Zusätzlich haben viele Automobil-Künstler ihre Originale für die Hotelzimmer zur Verfügung gestellt. Es erforderte Mut, ein solches Konzept konsequent umzusetzen, da es entlang des Weges viele Zweifler gab, die davon abrieten. Der Erfolg und die zahlreichen Auszeichnungen - wir gehören zu den „10 außergewöhnlichsten Hotels in Europa“ - haben uns stolz gemacht. Für die weitere Expansion haben wir uns etwa sieben Jahre Zeit genommen. Das neue V8 HOTEL Superior wurde 2018 eröffnet. Nun bieten wir auf über 1000 Quadratmetern große und mit Autos befahrbare Eventflächen, auf denen Veranstaltungen aller Formate durchgeführt werden können. Heute sind wir das größte privat geführte Hotel in Stuttgart und der Region.

Fotocredit: Frank Hoppe



(von links) Laurin Schad,
Philine Schad, Karen Schad,
Simeon Schad

(left to right) Laurin Schad,
Philine Schad, Karen Schad,
Simeon Schad

When you opened the first of the two V8 Hotels at Motorworld Region Stuttgart almost 15 years ago, you pioneered a completely new kind of hotel. What was your vision?

There were numerous challenges in opening the first V8 HOTEL in 2009 in a listed building as a theme and design hotel. The main building was built in 1925 in the unique Bauhaus style. In this part of the building, we have designed the rooms with racing scenes from the 1920s and 1930s and fitted them out with typical Bauhaus furniture. Additionally, many automobile artists have provided their original works for the hotel rooms. It took courage to resolutely realise such a concept, as there were many sceptics along the way who advised against it. Our success and numerous awards - we are one of the „10 most exceptional hotels in Europe“ - have made us proud. We waited around seven years to expand our portfolio. The new V8 HOTEL Superior was opened in 2018. We now offer over 1000 square metres of large event areas that are accessible by car and on which events of every format can be held. Today, we are the largest privately run hotel in Stuttgart and the local region.

Ihre Idee war wegweisend. Inzwischen gibt es auch an anderen Orten Hotels mit automobilen Verbindungen. Was tun Sie, damit es für Ihre Gäste immer spannend bleibt?

Nichts ist so gut wie das Original, deshalb freuen wir uns über die zahlreichen Follower auf unseren Social-Media-Kanälen wie Instagram oder TikTok. Wir lassen uns jedes Jahr Neues einfallen. Zum Beispiel wechseln monatlich die Fahrzeuge, die wir in unserer Lobby ausstellen, und einige Themenzimmer werden weiter verbessert.

Um am Puls der Zeit zu bleiben, müssen auch Hotels moderner werden. Wie treiben Sie die Digitalisierung voran? Was merkt der Gast davon?

Die Digitalisierung ist sowohl für interne Prozessabläufe im Hotel als auch für die externe Vermarktung wichtig, um die Gästefahrung zu optimieren. Ein gutes Beispiel ist der digitale Meldeschein, den die Gäste vorab ausfüllen können, um den Check-in-Prozess zu beschleunigen.

Worin unterscheiden sich das V8 Classic Hotel und das Superior Home?

Beide V8 HOTELS sind mit 4 Sternen klassifiziert, wobei das Superior sogar mit 4 Sternen Plus ausgezeichnet ist. Gäste, die gerne in historischer Atmosphäre übernachten – zum Beispiel in einem Gebäude mit fast vier Meter hohen Decken – werden das V8 Classic Hotel bevorzugen.

Wenn Sie in Ihrem Hotel übernachten würden, was wäre Ihr Lieblingszimmer?

Eines meiner Lieblingszimmer wäre die Tankstelle, wo „Herbie der Käfer“ steht - bekannt aus den Kinofilmen. Er erinnert mich immer an meine Kindheit. Ich bin mit dem „V8 Amischlitten“ meiner Eltern aufgewachsen, was uns sicherlich auch zur Namensgebung V8 HOTEL inspiriert hat.

Your idea was groundbreaking. Hotels with automobile links can now also be found elsewhere. What do you do to keep things exciting for your guests?

Nothing is as good as the original, which is why we are delighted to have so many followers on our social media channels such as Instagram and TikTok. We come up with new ideas every year. For example, the vehicles we display in our lobby change every month and some theme rooms are being further enhanced.

To keep up with the times, hotels must also become more modern. How are you driving digitization forward? What does the guest notice about it?

Digitization is important both for internal processes in the hotel and for external marketing in order to optimise the guest experience. A good example is the digital registration form that guests can fill out in advance to speed up the check-in procedure.

What is the difference between the V8 Classic Hotel and the Superior Home?

Both V8 HOTELS are classified with 4 stars, whereby the Superior has even been awarded a 4-star Plus rating. Guests who like to stay in an historic atmosphere – for instance in a building with almost four-metres-high ceilings – will prefer the V8 Classic Hotel.

If you were to stay in your hotel, what would be your favourite room?

One of my favourite rooms would be the petrol station where the famous film star „Herbie the Beetle“ stands. It always reminds me of my childhood. I grew up with my parents' American V8s, which certainly inspired the name V8 HOTEL.



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)

QUARTETT-TRUMPF

präsentiert
von



MONTEVERDI HIGH SPEED 375S

Das Monteverdi High Speed 375S Coupé war ein luxuriöses und seltenes Schweizer Automobil aus den 1960er und 70er Jahren. Angetrieben von einem V8-Motor, bot es eine Mischung aus Leistung und opulentem Komfort. Das schnittige und unverwechselbare Design des Wagens mit seiner eleganten Karosserie machte ihn in der Automobilwelt unverwechselbar. Jedes 375S Coupé wurde in limitierter Auflage in Handarbeit gefertigt, was das Engagement von Monteverdi für Handwerkskunst und Qualität unterstreicht. Diese einzigartige Kombination aus Leistung, Stil und Exklusivität hat das Monteverdi High Speed 375S Coupé zu einem begehrten Sammlerstück gemacht, das den Luxus- und Leistungsanspruch der Epoche verkörpert.

The Monteverdi High Speed 375S Coupé was a luxurious and rare Swiss-made automobile from the 1960s and '70s. Powered by a V8 engine, it offered a blend of high-performance and opulent comfort. The car's sleek and distinctive design, with its elegant bodywork, made it stand out in the automotive world. With a limited production run, each 375S Coupé was handcrafted to perfection, showcasing Monteverdi's commitment to craftsmanship and quality. This unique combination of power, style, and exclusivity has made the Monteverdi High Speed 375S Coupé a sought-after collector's item, embodying the era's luxury and performance aspirations.

Motor	4-Zylinder-Reihen-Motor
Leistung	92 PS / 68 KW
Vmax	200 km/h
0-100 km/h	5,4 Sek
ccm	982 ccm
kg / Leergewicht	570 kg
Auktionspreise aktuell (je nach Historie & Zustand)	160.000 bis 300.000 Euro
Baujahr	1960 - 1964

Lamborghini

350GT





Im März 1964 debütierte Automobili Lamborghini mit dem 350 GT auf dem Genfer Autosalon. Nur wenige Monate zuvor, im Oktober 1963, präsentierte das Unternehmen seinen ersten Prototyp, den 350 GTV, entworfen von Franco Scaglione und gebaut von Sargiotto. Der 350 GT, abgeleitet vom Prototyp, markierte den Beginn einer beeindruckenden Geschichte für Lamborghini und legte den Grundstein für die DNA des Unternehmens aus Sant'Agata.

Der 350 GT war nicht nur Lamborghinis erstes Serienmodell, sondern auch ein Meisterwerk der Automobiltechnik seiner Zeit. Das Chassis wurde vom jungen Ingenieur Giampaolo Dallara entworfen, der später als einer der besten Chassisbauer der Welt bekannt wurde. Der V12-Motor mit 3,5 Litern Hubraum und vier obenliegenden Nockenwellen, ursprünglich als Rennmotor von Giotto Bizzarrini konzipiert, wurde von Paolo Stanzani für den Straßeneinsatz optimiert. Die Aluminiumkarosserie wurde von Carrozzeria Touring, einem renommierten Karosseriebauer der 60er-Jahre, gefertigt.

In March 1964, Automobili Lamborghini made its debut at the Geneva Motor Show with the 350 GT. Just a few months earlier, in October 1963, the company presented its first prototype, the 350 GTV, designed by Franco Scaglione and built by Sargiotto. The 350 GT, derived from the prototype, marked the beginning of an impressive history for Lamborghini and laid the foundations for the DNA of the company from Sant'Agata.

The 350 GT was not only Lamborghini's first production model, but also a masterpiece of automotive engineering of its time. The chassis was designed by the young engineer Giampaolo Dallara, who later became known as one of the best chassis builders in the world. The V12 engine with a displacement of 3.5 liters and four overhead camshafts, originally designed as a racing engine by Giotto Bizzarrini, was optimized for road use by Paolo Stanzani. The aluminum body was manufactured by Carrozzeria Touring, a renowned coachbuilder of the 1960s.

Das Design und die Technik des 350 GT beeindruckten die Medien und Messebesucher in Genf. Mit einem luxuriösen Interieur, leistungsstarkem Motor und innovativer Technik setzte der 350 GT neue Maßstäbe. Ferruccio Lamborghini persönlich präsentierte das Auto am Messestand und zog damit viele Interessenten an. Der V12-Motor wurde später im 400 GT weiterentwickelt und fand in verschiedenen Modellen wie Islero, Jarama, Espada, LM002, Miura, Countach und Diablo Verwendung, wobei er zu einem Symbol für Lamborghinis DNA wurde.

Der erste ausgelieferte 350 GT ging an den Schlagzeuger Giampiero Giusti von der Band I 5 di Lucca, der später als Quartetto di Lucca bekannt wurde, eine führende Jazzformation in Italien. Dies markierte den Beginn einer engen Beziehung zwischen Lamborghini und der Welt des Showbusiness. Der 350 GT hatte auch einen Auftritt im Film "Mach mich kalt, ich friere" von 1967, wo er von den Hauptdarstellern Monica Vitti und Jean Sorel gefahren wurde.

The design and technology of the 350 GT impressed the media and trade fair visitors in Geneva. With a luxurious interior, powerful engine and innovative technology, the 350 GT set new standards. Ferruccio Lamborghini personally presented the car at the exhibition stand, attracting many interested parties. The V12 engine was later developed further in the 400 GT and was used in various models such as the Islero, Jarama, Espada, LM002, Miura, Countach and Diablo, becoming a symbol of Lamborghini's DNA.

The first 350 GT delivered went to drummer Giampiero Giusti of the band I 5 di Lucca, which later became known as Quartetto di Lucca, a leading jazz formation in Italy. This marked the beginning of a close relationship between Lamborghini and the world of show business. The 350 GT also made an appearance in the 1967 film "Make me cold, I'm freezing", where it was driven by the lead actors Monica Vitti and Jean Sorel.





Das Originalfahrzeug, das 1964 in Genf ausgestellt wurde, war ein 350 GT in Grünton Verde Ginevra Metallizzato mit weißem Interieur. Leider wurde dieses Fahrzeug bei einem Unfall zerstört. Sein Nachfolger, der zweite 350 GT mit Fahrgestellnummer, überlebte jedoch und wurde perfekt restauriert und zertifiziert. Heute ist er das älteste existierende Serienfahrzeug von Lamborghini.

Zum 60-jährigen Jubiläum kehrt Lamborghini mit diesem historischen 350 GT nach Genf zurück, um seine Geschichte zu feiern und die Bedeutung dieses ikonischen Modells zu würdigen.

The original vehicle, which was exhibited in Geneva in 1964, was a 350 GT in green Verde Ginevra Metallizzato with a white interior. Unfortunately, this vehicle was destroyed in an accident. However, its successor, the second 350 GT with chassis number, survived and was perfectly restored and certified. Today, it is the oldest existing Lamborghini production vehicle.

For its 60th anniversary, Lamborghini is returning to Geneva with this historic 350 GT to celebrate its history and pay tribute to the importance of this iconic model.


MOTORWORLD GROUP

AUSZEICHNUNG

AWARD

Die Motorworld Group wurde mit dem „FIVA - TICCIH Automotive Industrial Heritage Recognition Award“ ausgezeichnet, um ihr Engagement für die Bewahrung des Automobil-industrie-Erbes zu würdigen.

Dieser Preis, der erstmals vergeben wurde, ist eine Zusammenarbeit zwischen der FIVA und dem TICCIH, die sich beide der Erhaltung des industriellen Erbes verschrieben haben. Ziel ist es, herausragende Leistungen bei der Bewahrung historischer Stätten anzuerkennen und die Bedeutung des kulturellen Erbes hervorzuheben. Die Motorworld Group wird für ihre dynamischen Standorte und Veranstaltungsorte gelobt, die ein breites Spektrum der Automobilkultur abdecken und sowohl Enthusiasten als auch Neueinsteiger ansprechen.

Besonders hervorgehoben wird ihr innovativer Ansatz zur Erhaltung des architektonischen Erbes durch die Umnutzung historischer Industriestandorte und Gebäude, um traditionellen Charme mit moderner Funktionalität zu verbinden. Diese Strategie fördert nicht nur die Nachhaltigkeit, sondern würdigt auch die historische Bedeutung dieser Orte und bietet den Besuchern ein einzigartiges Automobilerlebnis in einer Umgebung, die das industrielle Erbe der Vergangenheit ehrt.

Die FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) ist der weltweite Verband für historische Fahrzeuge und das automobiler Erbe. TICCIH (The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage) ist eine globale Organisation, die sich für die Erhaltung, Erforschung und das Verständnis des industriellen Erbes weltweit einsetzt.

The Motorworld Group was honoured with the „FIVA - TICCIH Automotive Industrial Heritage Recognition Award“ in acknowledgement of its commitment to preserving the heritage of the automotive industry.

This prize, which was awarded for the first time, is a collaboration between FIVA and TICCIH, both of which are committed to preserving industrial heritage. The aim is to acknowledge outstanding achievements in the preservation of historical sites and to highlight the importance of cultural heritage. The Motorworld Group is praised for its dynamic locations and venues, which cover a broad spectrum of automotive culture and appeal to enthusiasts and newcomers alike.

In particular, it emphasises the Group's innovative approach to preserving architectural heritage by repurposing historic industrial sites and buildings to combine traditional charm with modern functionality. This strategy not only promotes sustainability, but also recognises the historical significance of these sites, offering visitors a unique automotive experience in surroundings that honour the industrial heritage of the past.

FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) is the worldwide association for historic vehicles and automotive heritage. TICCIH (The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage) is a global organisation dedicated to the preservation, study and understanding of industrial heritage worldwide.

*Prof. Dr. Mario Theissen,
Dr. Eckhard Schinkel,
Natasja G. Jerina,
Andreas Duenkel (v.l.)*



L O N G I S L A N D

CONCOURS





D

Der Londoner Concours, das wichtigste sommerliche Automobilerlebnis der Stadt, wird 2024 um eine historische Veranstaltung erweitert. Zum ersten Mal wird eine atemberaubende Sammlung von 50 McLaren zu sehen sein, eine Hommage an die reiche Geschichte der legendären Marke. Diese Neuheit, die am Eröffnungstag, dem 4. Juni, zu sehen sein wird, bereichert das Angebot der Veranstaltung, die traditionell an den letzten beiden Tagen stattfindet.

Als Partner des London Concours wird McLaren London die neuesten Modelle der britischen Marke präsentieren und den Besuchern eine spannende Reise durch die Entwicklung der Marke bieten. Vom bahnbrechenden McLaren F1 bis zum innovativen 750S können die Besucher die Design- und Ingenieurskunst von McLaren aus erster Hand erleben.

The London Concours, the city's premier automotive summer event, is set to make a historic addition to its 2024 festivities. For the first time, the event will feature a stunning collection of 50 McLarens, paying tribute to the iconic brand's rich history. This new feature, set for the opening day on June 4th, expands the event's offerings, traditionally held over the latter two days.

As a partner to the London Concours, McLaren London will present the latest models from the British marque, offering attendees a captivating journey through the brand's evolution. From the groundbreaking McLaren F1 to the innovative 750S, visitors can witness McLaren's design and engineering prowess firsthand.

Weil ewige Liebe von Sicherheit getragen wird

dekra.de/oldtimer



Damit Ihr Klassiker Sie ein Leben lang begleitet, begleiten wir Sie bei allen Fragen rund um Werterhalt, Gutachten und Sicherheit.

0800.333 333 3 · dekra.de/hu-standorte

 **DEKRA**

Die Marke wurde 1963 von Bruce McLaren gegründet und machte sich mit der Einführung des McLaren M1A schnell einen Namen im Motorsport. Unter der Leitung von Bruce McLaren und Teddy Mayer gewann die Marke 1974 ihre erste Konstrukteursweltmeisterschaft. Ein entscheidender Moment kam 1984, als McLaren mit dem Project 4 Racing Team fusionierte und mit dem MP4/1 die Kohlefaserverbundstoff-Technologie einführte, die zu einer Dominanz in der Formel 1 zwischen 1984 und 1991 führte, als sieben Fahrerweltmeisterschaften gewonnen wurden.

Founded by Bruce McLaren in 1963, the brand quickly made its mark in motorsports with the introduction of the McLaren M1A. Under the leadership of Bruce McLaren and Teddy Mayer, the brand achieved its first World Constructor's championship in 1974. A pivotal moment came in 1984 when McLaren merged with Project 4 Racing Team and introduced carbon fibre composite technology with the MP4/1, leading to Formula 1 dominance between 1984 and 1991, securing seven world driver's championships.



Im Jahr 1992 brachte McLaren den legendären McLaren F1 auf den Markt, das einzige straßenzugelassene Fahrzeug seiner Zeit, das schneller als 200 Meilen pro Stunde fahren konnte. Mit der Gründung von McLaren Automotive im Jahr 2010 verlagerte sich der Schwerpunkt auf Straßenfahrzeuge. Im Jahr 2011 wurde der leistungsstarke McLaren MP4-12C vorgestellt, der eine bemerkenswerte Ära für die Marke einläutete. Nachfolgende Modelle wie der McLaren P1 mit Hybridantrieb, der rennstreckenorientierte McLaren Senna, der offene McLaren Elva und der innovative McLaren Speedtail zeigten McLarens Engagement für Innovation.

In 1992, McLaren launched the legendary McLaren F1, the only road-legal vehicle of its time capable of exceeding 200 mph. The focus shifted to road cars in 2010 with McLaren Automotive's establishment, unveiling the powerful McLaren MP4-12C in 2011, marking the beginning of a remarkable era for the brand. Subsequent models, including the hybrid-powered McLaren P1, the track-focused McLaren Senna, the open-top McLaren Elva, and the innovative McLaren Speedtail, showcased McLaren's commitment to innovation.

Die Sport Series führte mit Modellen wie dem 540C, dem 570S und dem 570GT, die mehr Komfort bieten, erschwinglichere Sportwagen ein. Zu den Neuzugängen in der Modellpalette zählen der McLaren 600LT im Jahr 2018, der 620R im Jahr 2019 und der McLaren Artura, der 2021 zum Standardmodell wird. Der 2017 vorgestellte McLaren 720S war bis zu seiner kürzlichen Ablösung durch den 750S das Flaggschiff der Super Series.

The Sport Series introduced more accessible sports cars, with models like the 540C, 570S, and 570GT offering increased comfort. New additions to the lineup included the McLaren 600LT in 2018, the 620R in 2019, and the McLaren Artura becoming the standard bearer by 2021. The McLaren 720S, launched in 2017, represented the pinnacle of the Super Series until its recent replacement by the 750S.



• 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 LUXEMBOURG ZÜRICH MALLORCA BULGARIA





Dies ist nur ein kleiner Vorgeschmack auf das spannende Lineup, das für die kommende Veranstaltung geplant ist. Bleiben Sie dran für weitere Ankündigungen, wenn der 8. London Concours näher rückt.

Andrew Evans, Direktor des London Concours, sagte: Wir freuen uns sehr, diese spektakuläre Ergänzung zum London Concours 2024 mit 50 McLaren Supercars am Eröffnungstag präsentieren zu können - eine Premiere in der Geschichte unserer Veranstaltung. Diese Ausstellung bereichert unsere Sommergartenparty und bietet den Besuchern eine einzigartige Gelegenheit, die Entwicklung der kultigsten Modelle von McLaren mitzerleben“.

This is just a glimpse of the exciting lineup planned for the upcoming event. Stay tuned for further announcements as the 8th edition of the London Concours approaches.

Andrew Evans, London Concours Director, commented: "We are thrilled to introduce this spectacular addition to London Concours 2024 with 50 McLaren supercars on the opening day - a first in our event's history. This showcase enhances our summer garden party experience and offers attendees a unique opportunity to witness the evolution of McLaren's most iconic models."



Maserati

GRAN CABRIO



M

Maserati präsentiert seine neueste Kreation, den GranCabrio, als eine Ode an die Freude für alle, die den Rausch des Fahrens unter freiem Himmel schätzen und einen echten Reisebegleiter suchen. Der GranCabrio verkörpert einen Rhythmus und eine Melodie, die sich mit einem erhabenen Fahrerlebnis synchronisieren und Aufregung, Vergnügen und den Wunsch nach Schönheit hervorrufen.

Unter der Regie des Mailänder Filmemachers Marco Gentile, Gewinner des Silbernen Löwen beim Cannes Lions International Festival of Creativity, fängt das Werbevideo für den GranCabrio die Essenz des italienischen Geistes ein. Das Video wurde in der atemberaubenden Landschaft des Salento in Apulien gedreht und zeigt die Lässigkeit, Eleganz und Leistung des Wagens, die den fröhlichen Lebensstil widerspiegeln, für den Italien steht.

Maserati introduces its latest creation, the GranCabrio, as an ode to joy for those who cherish the exhilaration of open-air driving and seek a true travel companion. The GranCabrio embodies a rhythm and melody that synchronize with a sublime driving experience, evoking excitement, fun, and a desire for beauty.

Directed by Milanese filmmaker Marco Gentile, a Silver Lion winner at Cannes Lions International Festival of Creativity, the promotional video for the GranCabrio captures the essence of the Italian spirit. Filmed amidst the stunning landscapes of Salento, Puglia, the video showcases the car's nonchalance, elegance, and performance, reflecting the joyous lifestyle synonymous with Italy.



Wie sein temperamentvoller Fahrer verkörpert der GranCabrio den Aphorismus: "Singe, als ob niemand zuhört. Liebe, als wärst du nie verletzt worden. Tanze, als ob niemand zuschaut." Und fahre, als ob das Beste noch kommt. Dieser auf Komfort und Leistung ausgelegte Sportwagen verspricht, jede Fahrt zu einem unvergesslichen Erlebnis zu machen.

Das Video für den GranCabrio Trofeo, ein Meisterwerk aus Modena, beginnt mit den beruhigenden Klängen des Meeres, die sich nahtlos mit dem kraftvollen Dröhnen des Nettuno-Motors verbinden. Die ikonische "Ode an die Freude" entwickelt sich von einem Flüstern zu einer rockigen Performance, die das Feiern, die Freiheit und die reine Freude an der Schönheit symbolisiert.

Erleben Sie das neue Maserati GranCabrio, eine harmonische Mischung aus italienischer Eleganz und berauschender Leistung, die jede Fahrt zu einem fröhlichen Fest des Lebens macht.



The GranCabrio, like its spirited driver, encapsulates the aphorism: "Sing like no one is listening. Love like you have never been hurt. Dance like nobody is watching. And drive like the best is yet to come." This sports car, designed for comfort and performance, promises to enhance every journey, making each mile a memorable experience.

The video for the GranCabrio Trofeo, a masterpiece crafted in Modena, begins with the soothing sounds of the sea, blending seamlessly with the powerful roar of the Nettuno engine. The iconic "Ode to Joy" evolves from a whisper to a rock rendition, symbolizing celebration, freedom, and the pure enjoyment of beauty.

Experience the all-new Maserati GranCabrio, a harmonious blend of Italian elegance and exhilarating performance, designed to make every drive a joyous celebration of life.

MOTORWORLD MANUFAKTUR BERLIN

STARTSCHUSS „HVO100 GOES GERMANY“

(MOBIL IN DEUTSCHLAND E. V.)

STARTING SIGNAL „HVO100 GOES GERMANY“

Offizieller Startschuss der Kampagne „HVO100 goes Germany“ am 13. März 2024 in der MOTORWORLD Manufaktur Berlin mit über 250 geladenen Gästen aus Wirtschaft, Verbänden und Politik

Die Zulassung für den non-fossilen Dieselmotorkraftstoff HVO100 ist nach Bundesrats-Zustimmung erfolgt, wodurch ab dem 13. April 2024 in Deutschland voraussichtlich HVO100 an Tankstellen erhältlich sein wird. Dieser Kraftstoff, der aus pflanzlichen Ölen und anderen nachhaltigen Quellen gewonnen wird, verspricht beträchtliche Umweltvorteile mit bis zu 90 Prozent weniger Treibhausgasemissionen im Vergleich zu herkömmlichem Diesel. Die Anwendungsmöglichkeiten erstrecken sich von PKWs über LKWs bis hin zu Baufahrzeugen und Schiffen.

Official starting signal for the „HVO100 goes Germany“ campaign on 13 March 2024 at MOTORWORLD Manufaktur Berlin with over 250 invited guests from business, associations and politics

Approval for the non-fossil diesel fuel HVO100 has been granted after the go-ahead was given by the German Federal Council. This means that HVO100 is expected to be available at filling stations in Germany from 13 April 2024. This fuel, which is obtained from vegetable oils and other sustainable sources, promises considerable environmental benefits, with up to 90 per cent less greenhouse gas emissions compared to conventional diesel. Possible applications range from passenger cars and lorries to construction vehicles and ships.

Copyright: Mobil in Deutschland e.V.



Rallye-Legende Walter Röhl (links) betankt mit Michael Haberland vom Autoclub „Mobil in Deutschland“ (Mitte) und Christian Nikolai von FuelMotion einen Diesel-SUV

Rally legend Walter Röhl (left) fills up a diesel SUV with Michael Haberland from the car club „Mobil in Deutschland“ (center) and Christian Nikolai from FuelMotion



Dr. Michael Haberland, Präsident von Mobil in Deutschland e.V., lobt die Entscheidung und betont die Bedeutung von HVO100 als echte Alternative für klimafreundliche Mobilität. Eine exklusive Auftaktveranstaltung „HVO100 goes Germany“ in der Motorworld Manufaktur Berlin diente dazu, über den neuen Kraftstoff zu informieren und ihn der Öffentlichkeit näherzubringen.

Rallyelegende Walter Röhrl äußert sich positiv zur Zukunft des Verbrennungsmotors und alternativer Kraftstoffe. Eine Marktforschungsstudie zeigt, dass zwar nur wenige Autofahrer von HVO100 gehört haben, aber viele sich für nonfossile Kraftstoffe entscheiden würden, wenn ihnen die Wahlmöglichkeit geboten wird.

Politiker wie Bundesminister Volker Wissing betonen die Bedeutung von HVO100 für eine nachhaltigere Mobilität und die Notwendigkeit von Technologieoffenheit. Die Initiative „HVO100 goes Germany“, unterstützt von verschiedenen Partnern wie dem Kfz-Gewerbe Bayern und TÜV SÜD, strebt eine breite Akzeptanz und schnelle Einführung des neuen Kraftstoffs an.

Dr Michael Haberland, President of Mobil in Deutschland e.V., praises the decision and emphasises the importance of HVO100 as a genuine alternative for climate-friendly mobility. An exclusive launch event under the name „HVO100 goes Germany“ at Motorworld Manufaktur Berlin was organised to inform the public domain about the new fuel.

Rally legend Walter Röhrl believes the combustion engine and alternative fuels have a positive future. A market research study shows that although few drivers have actually heard of HVO100, many would opt for non-fossil fuels if given the choice.

Politicians like Federal Minister Volker Wissing emphasise the importance of HVO100 for more sustainable mobility and the need for technological open-mindedness. The „HVO100 goes Germany“ initiative, supported by various partners such as the Bavarian motor vehicle industry association Kfz-Gewerbe Bayern and TÜV SÜD,



Kiēhendus qui unt am ium eror repra eos intia quam quident occabo. Erunt vendaectius alitaqu aernam re volesciatiam qui odicipsam facius diosse ditis

VIDEO

► <https://youtu.be/pzelwTuOIHY>

Bentley

WHISKEY





D

er Macallan Horizon ist das Ergebnis einer bahnbrechenden Zusammenarbeit mit Bentley Motors, bei der außergewöhnliches Single Malt Whisky-Know-how mit Automobildesign verschmilzt. Diese innovative Abfüllung verbindet traditionelle Handwerkskunst mit fortschrittlicher Technologie und verkörpert Zweckmäßigkeit, Innovation und Schönheit.

The Macallan Horizon wird in einer horizontalen, um 180 Grad gedrehten Glasflasche präsentiert und symbolisiert die horizontale Ebene der Automobilwelt. Das Design wurde in enger Zusammenarbeit zwischen The Macallan und Bentley Motors entwickelt und umfasst sechs Materialien, die für beide Marken charakteristisch sind und ihr gemeinsames Engagement für Innovation widerspiegeln.

Der maßgeschneiderte Glasbehälter stellt die traditionelle Whiskyabfüllung in Frage. Er ist mit präzisionsgefertigtem Aluminium ummantelt und mit feinem, kohlenstoffarmem Leder in Kastanientönen ausgekleidet. Ein Rahmen aus recyceltem Kupfer, einschließlich der Überreste früherer Destillierapparate von The Macallan, sorgt für einen Hauch von Nachhaltigkeit.

The Macallan Horizon is a groundbreaking collaboration with Bentley Motors, blending exceptional single malt whisky expertise with automotive design. This innovative release combines traditional craftsmanship and advanced engineering, epitomizing purpose, innovation, and beauty.

Presented in a horizontal glass vessel with a 180-degree twist, The Macallan Horizon symbolizes the automotive world's horizontal plane. Conceived through extensive collaboration between The Macallan and Bentley Motors, the design incorporates six materials integral to both brands, reflecting their shared commitment to innovation.

The bespoke glass vessel challenges traditional whisky bottling, encased in precision-engineered aluminium and lined with fine low carbon leather in a chestnut hue. A surrounding frame crafted from recycled copper, including remnants from The Macallan's previous stills, adds a touch of sustainability.



Der Verschluss besteht aus Eichenholz, das aus einem der sechs Reifefässer des Whiskys stammt, und ist vom Zifferblatt des Bentley Drive Dynamic Control inspiriert. Die Skulptur ist mit Bentleys Crown Cut Walnussfurnier überzogen, das die Spezifikationen des Fahrzeugs widerspiegelt. Die sechste Komponente ist der exklusive Single Malt Scotch Whisky, der von Kirsteen Campbell, The Macallan Master Whisky Maker, aus sechs mit Sherry gelagerten Eichenfässern hergestellt wurde. Jedes der Fässer, die aus dem Reifebestand von The Macallan Estate ausgewählt wurden, verleiht The Macallan Horizon einzigartige Eigenschaften.

Der Whisky zeichnet sich durch reichhaltige Aromen von Trockenfrüchten und Gewürzen aus, die durch die in der Welt von Bentley reichlich vorhandenen Aromen von Eiche und Leder ausbalanciert werden. Sein lang anhaltendes Finish spiegelt die zeitlose Qualität und das Design des Wagens wider und bietet ein sinnliches Erlebnis durch Geschmack und Textur.

Der Macallan Horizon ist eine streng limitierte Edition und nur in einer Größe von 70 cl erhältlich. Er ist in der Macallan Estate Boutique, in Boutiquen im In- und Ausland sowie im gehobenen Einzelhandel erhältlich.

The closure features oak wood from one of the whisky's six maturation casks, inspired by Bentley's Drive Dynamic Control dial. The sculpture is finished with Bentley's Crown Cut Walnut veneer, echoing their vehicle specifications. The sixth component is the exclusive single malt Scotch whisky, crafted by The Macallan Master Whisky Maker, Kirsteen Campbell, from six first-fill sherry seasoned oak casks. Each cask, selected from The Macallan Estate's maturing stocks, contributes unique characteristics to The Macallan Horizon.

The whisky boasts rich dried fruit and spice flavors, balanced with oak and leather aromas abundant in Bentley's world. Its long-lasting finish mirrors the car's timeless quality and design, offering a sensory experience through taste and texture.

The Macallan Horizon is a highly limited-edition release, exclusively available in 70cl size. It can be purchased from The Macallan Estate Boutique, global domestic and travel retail Boutiques, and premium off-trade retailers.



Welcome to MOTORWORLD München



Dr. Jens Thiemer
SVP Customer & Brand BMW



Gorden Wagener
Chief Design Officer
Daimler Group



Sabine Kehm
The MS Office



Charles Gordon-Lennox
11. Duke of Richmond



Leopold Prinz von Bayern
Rennfahrer



Hans Herrmann
Rennfahrer



Frank Marrenbach
CEO, Managing Director
Althoff Collection



Rainer Dörr
Geschäftsführer und
Eigentümer Dörr Group



Prof. Dr. Wolfgang Reitzle
Wirtschaftsmanager



Horacio Pagani
Gründer
Pagani Automobili



Walter Röhl
Rennfahrer



Hans-Joachim „Strietzel“ Stuck
Rennfahrer



Zak Brown
CEO McLaren Racing



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



Christian Geistdörfer
Rennfahrer/Copilot



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

Scan this or click: muenchen.motorworld.de/open



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



Andreas Dünkel
Founder & Vorstandsvorsitzender
MOTORWORLD-Group

„Thank you for these words!“



Ralf Moeller
Schauspieler



Norbert Haug
ehem. Motorsport-Chef
Mercedes-Benz



Monisha Kaltenborn
CEO Racing Unleashed Group

MEMBER ME

MOTORWORLD
GROUP 

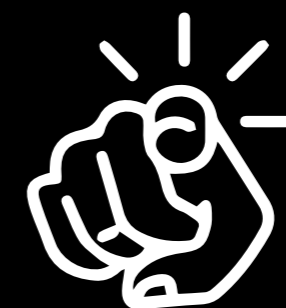
**WERBE
FLÄCHE
MIETEN**

<https://membercard.motorworld.de>

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

MOTORWORLD
MEMBERCARD 

ME AND MY CARD



> 1.500.000 Blicke im Jahr! Kein Streuverlust!

Interesse? Daniel Rest | 0178 9062771 | rest@motorworld.de

MÄRZ - JUNI 2024

06.04.2024	Ü30 Party	Motorworld Village Metzingen
07.04.2024	Saisonaufakt und erster Motortreff 2024 am Butz	Motorworld Köln Rheinland
07.04.2024	Motorcafé, markenoffenes Oldtimer-Treffen	Motorworld Manufaktur Berlin
13. + 14.04.2024	Hochzeitschmiede Metzingen	Motorworld Village Metzingen
14.04.2024	Motortreff Saisonaufakt powered by ALLIANZ	Motorworld München
21.04.2024	Motortreff am Flughafen Saisonaufakt powered by DEKRA	Motorworld Region Stuttgart
21.04.2024	Season Opening Oldtimer-Treff	Motorworld Zeche Ewald
23.04.2024	Motorworld Buchpreisverleihung 2024	Motorworld München
25. - 28.04.2024	Retro Classics, Messe für Fahrkultur Motorworld-Gemeinschaftsstand: Halle 1	Messegelände Stuttgart
26. - 28.04.2024	DTM	Motorsport Arena Oschersleben
26.04.2024	Overland- und Vanlife Festival	Motorworld Manufaktur Region Zürich
27.04.2024	SynthyVillage Festival www.str711.de	Motorworld Village Metzingen
30.04.2024	Markus Revue & 80er Party - Tanz in den Mai	Motorworld Köln Rheinland
02.05.2024	Start der Hamburg-Berlin-Klassik-Rallye	Motorworld Manufaktur Berlin
04.05.2024	F1 in Schools Germany/Deutsche Meisterschaften 2024	Motorworld Köln Rheinland
05.05.2024	Ducati Club Schweiz - Motorradtreffen	Motorworld Manufaktur Region Zürich
05.05.2024	Open Air Tours Season Opening	Motorworld Manufaktur Region Zürich
05.05.2024	Motortreff am Butz	Motorworld Köln Rheinland
05.05.2024	Heizr Club Treffen www.heizr.com	Motorworld Village Metzingen
05.05.2024	Motorcafé, markenoffenes Oldtimer-Treffen	Motorworld Manufaktur Berlin
06.05.2024	Motorworld Trackday, Red Bull Ring, Spielberg/Österreich	www.motorworld-trackdays.de
11. + 12.05.2024	Car Rumble #2	Motorworld Village Metzingen
12.05.2024	Older Classics - Car & Bike Treffen	Motorworld Manufaktur Region Zürich
18.05.2024	US Car - Cruisin Cologne Treffen	Motorworld Köln Rheinland
19.05.2024	Gentlemen´s Ride	Motorworld Köln Rheinland
19.05.2024	Motortreff - Bikertreff	Motorworld München
19.05.2024	Warm-Up	Motorworld Mallorca
23.05.2024	Freilichttheater - Shakespeare in Love	Motorworld Manufaktur Region Zürich
24. - 26.05.2024	DTM	DEKRA Lausitzring
26.05.2024	Motortreff am Butz	Motorworld Köln Rheinland
26.05.2024	Rhein Schalter Vespa Treffen	Motorworld Köln Rheinland
29.05.2024	Sunset Oldtimer-Treff	Motorworld Zeche Ewald
31.05. - 02.06.2024	Swiss Classic World, Messestand Motorworld	Luzern, Schweiz
02.06.2024	Motorcafé, markenoffenes Oldtimer-Treffen	Motorworld Manufaktur Berlin
07. - 09.06.2024	DTM	Circuit Zandvoort
07.06.2024	Italian Car Meeting	Motorworld Manufaktur Zürich
09.06.2024	Older Classics - Car & Bike Treffen	Motorworld Manufaktur Region Zürich
13.06.2024	Motorworld Trackday, Hockenheimring, Deutschland	www.motorworld-trackdays.de
15.06.2024	PFF Porsche Treffen	Motorworld Region Stuttgart
15.06.2024	British Day und Oldtimertreff	Motorworld Zeche Ewald
16.06.2024	Motortreff Route 66	Motorworld München
16.06.2024	Motortreff am Flughafen „H-Kennzeichen“	Motorworld Region Stuttgart
21. - 23.06.2024	MYLE Festival www.myle-festival.com	Motorworld München
21.06.2024	Next Step Ausbildungsmesse	Motorworld Village Metzingen
22.06.2024	Go90s Event	Motorworld Manufaktur Region Zürich
29.06.2024	Start der Bosch Boxberg Klassik Rallye	Motorworld Village Metzingen

JULI - DEZEMBER 2024

05. - 07.07.2024	DTM	Norising
06.07.2024	Go 90/2000 Event	Motorworld Village Metzingen
07.07.2024	Motortreff am Butz	Motorworld Köln Rheinland
07.07.2024	Motorcafé, markenoffenes Oldtimer-Treffen	Motorworld Manufaktur Berlin
12. - 14.07.2024	Caravan & Vanlife MeetUp	Motorworld Region Stuttgart
20.07.2024	Carola Daimler Classics www.carola-daimler-classics.de	Motorworld Village Metzingen
20.07.2024	Motorworld Trackday, Salzburgring, Österreich	www.motorworld-trackdays.de
20.07.2024	Motorworld Women´s Trackday	www.motorworld-trackdays.de
21.07.2024	Motortreff Bella Italia	Motorworld München
31.07.2024 + 01.08.2024	Motorworld Trackdays, Grobnik - Rijeka, Kroatien	www.motorworld-trackdays.de
01.08.2024	Sunset Oldtimer-Treff	Motorworld Zeche Ewald
04.08.2024	Motortreff am Butz	Motorworld Köln Rheinland
04.08.2024	Motorcafé, markenoffenes Oldtimer-Treffen	Motorworld Manufaktur Berlin
11.08.2024	Older Classics - Car & Bike Treffen	Motorworld Manufaktur Region Zürich
16. - 18.08.2024	DTM	Nürburgring
16.08.2024	Start der ADAC-Landpartie-Classic Rallye	Motorworld Manufaktur Berlin
31.08. - 01.09.2024	Töffträff (Motorradmesse)	Motorworld Manufaktur Region Zürich
31.08. - 01.09.2024	4. LEGO Messe - Bricks and Friends	Motorworld Köln Rheinland
01.09.2024	Motorcafé, markenoffenes Oldtimer-Treffen	Motorworld Manufaktur Berlin
06. - 08.09.2024	DTM	Sachsenring
06.09.2024	The Spirit of Goodwood	Motorworld Manufaktur Region Zürich
07.09.2024	JMS Performance Messe & Carshow	Motorworld Village Metzingen
08.09.2024	Older Classics - Car & Bike Treffen	Motorworld Manufaktur Region Zürich
14.09.2024	US Car - Cruisin Cologne Treffen	Motorworld Köln Rheinland
15.09.2024	Schleppertreff	Motorworld München
15.09.2024	Motortreff „American Power“	Motorworld Region Stuttgart
27. - 29.09.2024	DTM	Red Bull Ring
29.09.2024	Motortreff am Flughafen „Saisonabschluss“ by ALLIANZ	Motorworld Region Stuttgart
04. + 05.10.2024	Köln-Marathon, Expo Messe	Motorworld Köln Rheinland
06.10.2024	Motortreff am Butz	Motorworld Köln Rheinland
06.10.2024	Motorcafé, markenoffenes Oldtimer-Treffen	Motorworld Manufaktur Berlin
06.10.2024	Season Closing Oldtimer-Treff	Motorworld Zeche Ewald
08. + 09.10.2024	Motorworld Trackday Balaton Park Circuit * in Planung *	www.motorworld-trackdays.de
01. - 06.10.2024	ICONS Mallorca - a mobility week for good	Mallorca/Motorworld Mallorca
09.10.2024	Schülermesse	Motorworld Köln Rheinland
11.10.2024	Karriere Kick	Motorworld Village Metzingen
12.10.2024	Deutsche Poliermeisterschaft	Motorworld Köln Rheinland
13.10.2024	Motorradtreffen mit jährl. Motorradgedenkmahrt	Motorworld Region Stuttgart
16.10.2024	Transgourmet #essenz Local Hero Days 2024 www.transgourmet.de	Motorworld Village Metzingen
18. - 20.10.2024	DTM	Hockenheim
19.10.2024	No Limits - Breakdance Event	Motorworld Köln Rheinland
20.10.2024	Saisonabschluss Motortreff „Classic Drive“ powered by DEKRA	Motorworld München
20.10.2024	Saisonabschluss & Motortreff am Butz	Motorworld Köln Rheinland
22.10.2024	Motorworld Trackday Autodrom Most * in Planung *	www.motorworld-trackdays.de
26. + 27.10.2024	Rhein Gym Fitness Event	Motorworld Köln Rheinland
03.11.2024	2. Münchner Dackel Race	Motorworld München
22.11. - 22.12.2024	Weihnachtengel Dinner Show	Motorworld Köln Rheinland

Änderungen bleiben vorbehalten.

Be a part, become a #MEMBER

Jetzt Mitglied werden und Vorteile genießen!

<https://membercard.motorworld.de>

Explore history, speed and lifestyle

#BULLETIN

Kostenfreies E-Magazin für Sie!

<https://www.motorworld-bulletin.de>

Discover our merchandise

#SHOP

Online Shop für Freunde, Familie und für Sie!

<https://www.motorworld-shop.de>

Anzeige

DEUVET Kolumne



Der DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. bekommt Unterstützung durch das neue Fördermitglied Kfz-Sachverständigenbüro Gleich aus Mönchengladbach

Die aktuelle Situation der historischen Mobilität erfordert eine verstärkte Zusammenarbeit aller Beteiligten. Viel häufiger sollten sich weitsichtige Unternehmer wie Oldtimerfan Winfried Gleich vom gleichnamigen Sachverständigenbüro aus Mönchengladbach entscheiden, die politischen Aktivitäten des DEUVET, der seit 1976 erfolgreichen Interessenvertretung von Liebhabern des klassischen Blechs zu unterstützen. Wichtigstes Ergebnis dieser Arbeit ist die H-Zulassung, aber auch viele andere Dinge. Die Zusammenarbeit startet mit einem Rabatt von 10% auf alle Dienstleistungen für die DEUVET Mitglieder.

Der gelernte Kfz-Meister und Betriebswirt des Handwerks Winfried Gleich übt bereits seit über 30 Jahren den Beruf des Kfz-Sachverständigen aus, seit 2022 mit eigenem Büro in Mönchengladbach und Schwerpunkt Young- und Oldtimer. Bewertungspartner ist Classic Analytics, ebenfalls Förderer des DEUVET. Gleich ist unter anderem bei den technischen Abnahmen wichtiger Oldtimerveranstaltungen wie den Classic Days in Düsseldorf und der Eifelrundfahrt 1922 in Nideggen aktiv.



„Wir freuen uns sehr, mit dem Büro Gleich einen kompetenten Partner für alle Fragen der Begutachtung klassischer Fahrzeuge in unseren Reihen zu haben. Eine solche weitsichtige Unterstützung würden wir uns von viel mehr Beteiligten aus der Szene wünschen“ freut sich Jan Hennen, Vizepräsident Kommunikation beim DEUVET.

Adresse:

Kfz-Sachverständigenbüro Gleich
Diebesweg 26, 41065 Mönchengladbach
www.schadengleichexperte.de
kfz@gleichexperte.de
+49 151 16121644

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



JÜRGEN LEWANDOWSKI'S BÜCHERECKE

DIE GROSSE WELT IM MASSSTAB 1:87

Und noch ein Buch über Automodelle – Ulrich Biene hat sich in ihm mit seiner Leidenschaft für Wiking-Automodelle beschäftigt. Von 1930 an baute Friedrich Karl Peltzer Schiffmodelle im Maßstab 1:1250, sechs Jahre später wird seine Firma ins Handelsregister eingetragen, dann folgen Flugzeug-Modelle und 1948 folgen die ersten Automodelle im Maßstab 1:100. 1951 erschien dann der Büssing Trambus mit transparentem Dachteil und die ersten Rollachser lösten die Drahtachser ab, die Verkehrsmodelle erhielten Bodenplatten und Laufachsen, der Maßstab wurde der 90-fachen Verkleinerung angenähert und die Modelle gewannen an Authentizität und Funktionalität. Doch der Firmengründer wollte nicht nur Modelle verkaufen, sondern mit ihnen auch Verkehrserziehung betreiben – sein Slogan: „Wer spielend oder lernend die Welt des Verkehrs erfassen will, greift zu Wiking-Modellen.“

Ulrich Biene: „Ganz nah am Leben, noch näher am Vorbild miniaturisierten Wiking immer neue Vorbilder und begleiteten damit die über sieben Jahrzehnte automobilen Nachkriegsgeschichte – entstanden ist ein modellbauerisches Gesamtwerk.“ Biene beschreibt und illustriert aber nicht nur die Modelle, sondern zeigt auch, dass Stadtverwaltungen und Verkehrsplaner die Wiking-Automodelle auch bei ihren Stadtplanungen und die dazugehörigen Modelle miteinbezogen. Dazu trugen auch die vielen Teile wie Garagen, Telefonzellen, Ampeln und Figuren ihren Teil bei, die Verkehrswelt so authentisch wie möglich zu gestalten.

Und natürlich kommen beim Betrachten der 168 Seiten auch viele Erinnerungen an die vielen Wiking-Modelle, die dereinst die Jugend begleiteten – Erinnerungen an Weihnachtsfeiern und Geburtstage, bei denen die Sammlung größer wurde. Und man fragt sich, wo sind die Modelle alle nur geblieben? Wenn man es nur wüßte.



Ulrich Biene,
Leidenschaft Wiking Autos,
Delius Klasing-Verlag, Bielefeld,
€ 34,90.
ISBN 978-3-667-12760-0.

In der letzten Zeit tauchen immer mehr liebevoll gemachte Bücher über Modellautos auf. Bücher, in denen nicht nur die damaligen Modelle akribisch beschrieben werden, sondern als das gezeigt werden, was sie damals waren: Spielzeuge, mit denen auch tatsächlich gespielt wurde. Für Christian Blanck bedeuten siku-Spielzeug-Autos mehr: Erinnerungen, die er in seinem Buch *Kinderzimmerhelden mit Freunden* teilt. 1921 gründete Richard Sieper in Lüdenscheid ein Gießereiunternehmen, in dem vor dem 2. Weltkrieg vor allem Konsumgüter wie Bestecke oder Aschenbecher gefertigt wurden. Mit dem Aufkommen von thermoplastischen Kunststoffen wurden Kleinmöbel produziert und 1950 startete die Firma den Bau von Modellspielwaren – nun unter der Bezeichnung siku (Sieper Kunststoffe) und stellte in diesem Jahr erstmals seine Produkte auf der ersten Nürnberger Spielwarenmesse aus. Die Produktion von Metall-Modellen begann dann erst 1963.

Nun geht Christian Blanck in seinem Buch nicht so sehr auf die Technik oder die Beschreibung der einzelnen Baureihen ein, sondern zeigt einfach – thematisch geordnet – bespielte Fahrzeuge, die sich dementsprechend in keinem guten Zustand befinden. Dafür aber beweisen, dass sie von ihren Besitzern und Besitzerinnen (auch die gab es!) auf lange Reisen auf dem Teppich oder im Sandkasten mitgenommen wurden. Ergänzt von deren Erzählungen, warum sie wann und wo welche Modelle besaßen, verloren und wieder entdeckten, ist das charmante Buch ein Schatz voller Erinnerungen. Erinnerungen an siku-Modelle, die die Kindheit und Jugend begleiteten. Und wie gesagt: Die Bilder zeigen bespielte, teilweise defekte Modelle – genau so, wie die, auf die man selbst dereinst stolz war.

UNSERE KINDERZIMMERHELDEN



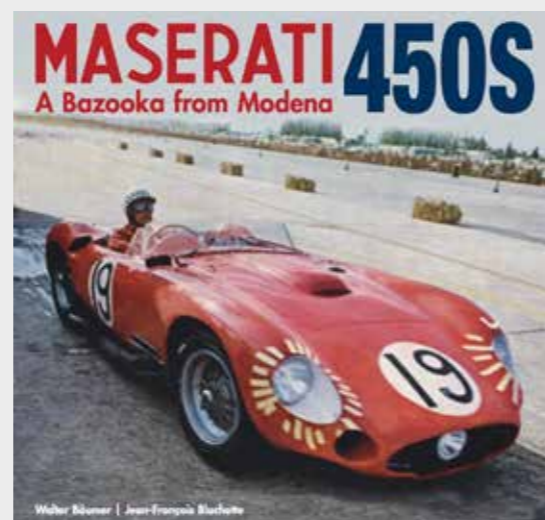
Christian Blanck,
Christian Blank's Kinderzimmerhelden – Das siku-Buch,
Delius Klasing-Verlag, Bielefeld,
€ 29,90.
ISBN 978-3-667-12659-7.

BORN UNDER A BAD SIGN

1957 wollte es Maserati wissen – während Juan Manuel Fangio auf seinem 250 F nach acht Läufen zur Formel 1-WM und vier Siegen sowie zwei zweiten Plätzen vor Stirling Moss auf Vanwall gewinnen konnte, baute Maserati mit dem 450 S einen der stärksten Rennwagen dieser Jahre, um auch bei der Marken-WM den Titel zu erringen.

Dafür entstand im Winter 1955/56 bei Maserati ein völlig neuer Achtzylinder-Motor, der mit 4.475 cm³ Hubraum und nicht weniger als 400 PS gegen die knapp 400 PS starken Ferrari-Zwölfzylinder 315S und 335S bestehen sollte. Mit einem Leergewicht von 790 Kilogramm war der 450S, dessen Chassis sich eng an dem des 300S orientierte, nur etwas für wirkliche Könnner, weshalb das Werk auch nur Piloten wie Fangio, Jean Behra oder Stirling Moss ans Steuer ließ. Nachdem der Typ 54, so die werksinterne Bezeichnung, im Laufe des Jahres 1956 zum Laufen gebracht worden war, standen sich dann 1957 die Maserati und Ferrari bei sieben Rennen gegenüber. Zwei konnte Maserati gewinnen und mit den Ferrari (ebenfalls zwei Siege) mithalten – dazu hatten noch ein Jaguar D-Type und ein Aston Martin DBR1/300 je ein Rennen gewonnen. Die Entscheidung fiel beim letzten Rennen am 3. November 1957 in Caracas, wo Maserati mit drei 450S, einem 3,5-Zwölfzylinder und einem 300S antrat. Am Ende hatte Ferrari gewonnen, da kein Maserati nach teils unverschuldeten Unfällen und Ausfällen ins Ziel kam. Und als das Reglement für 1958 die großen Motoren verbot, landeten die meisten der nur zehn gebauten 450S in den USA. Walter Bäumer und Jean-François Blachette haben die Geschichte dieses ungewöhnlichen Rennwagens perfekt nachvollzogen – für Maserati-Fans ein Must in der Bibliothek.

P.S.: Es gab doch noch ein versöhnliches Ende – Maserati entwickelte aus dem 4,5-Liter-V8-Motor das Triebwerk, das dann über Jahrzehnte hinweg in den Straßen-Modellen zum Einsatz kam.



Walter Bäumer / Jean-François Blachette,
Maserati 450S, A Bazooka from Modena,
Dalton Watson,
\$ 195,- / € 195,-.
www.daltonwatson.com.
ISBN 978-1-956309-12-6.
Zu bestellen über www.rallyeshop.com.

SCHLAFLOS IM RENNTRANSPORTER

Bücher, die sich mit den guten alten Zeiten im Motorsport beschäftigen, finden immer ihre Leser – egal ob das Bücher über mehr oder weniger berühmte Rennställe oder über die Legenden, die dereinst am Steuer saßen sind, es macht einfach Spaß von denen zu hören, die dabei waren. „Schlaflos im Renntransporter“ gehört perfekt in dieses Genre, erzählt jedoch eine etwas andere Geschichte: Die eines Mechanikers, der von 1968 bis 1995 von Rennen zu Rennen zog um die Fahrzeuge der Rennfahrer zu warten, am Leben zu erhalten und – nach Unfällen – wieder in Form zu bringen. Und er arbeitete an hochkarätigen Rennwagen: Dem McLaren M5A-BRM mit dem fragilen V12-Motor und dem Lola T70 des schwedischen Rennfahrers Joakim Bonnier, später ist er als Rennmechaniker in der Schweizer Automobil-Meisterschaft und der Formel 2-Europameisterschaft aktiv.

Robert Hahn war einer dieser Männer, die stets im Verborgenen arbeiten und die Kärnerarbeit für die Teams in einer Welt verrichten, die weit hinter dem Glamour des Rennsport-Zirkus verborgen blieb. Hahn erzählt von den Erfolgen, aber auch prekären Arbeitsverhältnissen. Er beschreibt die bescheidenen Mittel, den enormen Zeitdruck und die schier endlosen Transportfahrten quer durch Europa, die zu den besonderen Herausforderungen des Rennmechaniker-Alltags gehören.

Ein spannendes Buch, das jedem, der mehr über nicht immer nur „gute, alte Zeiten“ erfahren möchte, viele Geschichten zum Staunen und Weitererzählen bietet. Und nach der Lektüre ahnt man auch, wie viele Stunden Robert Hahn schlaflos im Renntransporter verbracht hat.



Robert Hahn,
Schlaflos im Renntransporter,
McKlein Publishing, Köln,
€ 79,90.
ISBN 978-3-947156-54-2.
www.rallyeshop.com.

CARRUMBLE

11-12 MAI 2024



MOTORWORLD Village

METZINGEN



HOCHZEITS SCHMIEDE

MOTORWORLD Village

METZINGEN

ANFAHRT: ALTE SCHMIEDE 1-12/SCHMIEDEDOM, 72555 METZINGEN

SA/SO, 13. + 14. APRIL 2024
11:00 - 17:00 UHR



Fotografie @liebeslinse

WWW.MOTORWORLD-HS.DE



LONGGOWNS

D'ELEGANCE IM HAMPTON COURT

OF ELEGANCE AT HAMPTON COURT





D

er Concours d'Elegance im Hampton Court Palace ist eine der weltweit bedeutendsten Veranstaltungen für klassische Automobile. Bei der Ausgabe 2024 wird ein bemerkenswertes französisches Karosserie-Meisterwerk auf der Basis des Talbot-Lago T150C SS zu sehen sein.

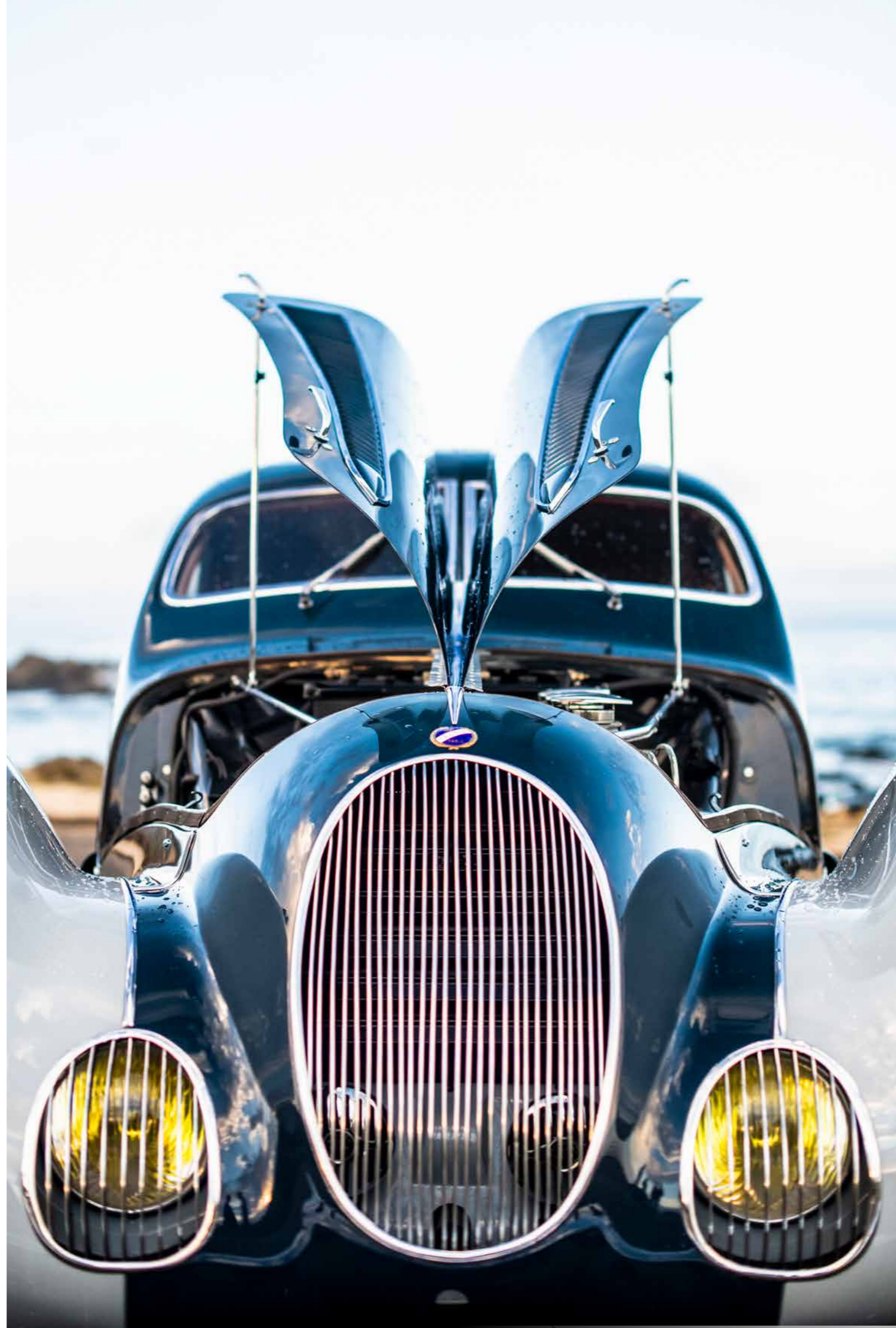
Antonio Franco Lago entwarf den T150, ein bahnbrechendes Auto seiner Zeit, das sich durch die halbkugelförmige Brennkammer seines Vierliter-Motors auszeichnete. Auf dem Concours d'Elegance 1934 im Bois de Boulogne präsentierte Lago drei neue Autos, die jeweils von einer Rennfahrerin in passender Kleidung begleitet wurden, obwohl sich die Fahrzeuge zunächst nur schleppend verkauften. Zu den innovativen Marketingstrategien von Lago gehörte die Aufstellung von Geschwindigkeitsrekorden in Montlhéry mit dem T150, was den Ruf der Marke stärkte.

The Concours of Elegance at Hampton Court Palace stands as a significant global event celebrating classic cars. For its 2024 edition, a notable French coachbuilt masterpiece based on the Talbot-Lago T150C SS will be featured.

Antonio Franco Lago designed the T150, a pioneering car of its era, distinguished by its hemispherical combustion chamber in its four-litre engine. At the 1934 Concours d'Elegance in Bois de Boulogne, Lago unveiled three new cars, each paired with a female racing driver in matching attire, despite slow initial sales. Lago's innovative marketing strategies included setting speed records at Montlhéry with the T150, enhancing the brand's reputation.

1937 stellte Talbot-Lago die T150C vor, eine leichtere und wendigere Version, die bei Rennen wie Marseille und der British Tourist Trophy beachtliche Siege errang. Im selben Jahr präsentierte Lago beim Critérium de Tourisme Paris-Nizza die T150C SS. Dieses straßentaugliche Modell, das dem Reglement des ACF-GP von 1936 entsprach, besaß eine "Teardrop"-Karosserie von Figoni und Falaschi und wurde für seine Eleganz und Schnelligkeit berühmt.

In 1937, Talbot-Lago introduced the T150C, a lighter and agile version, achieving notable victories in races like Marseilles and the British Tourist Trophy. The same year, Lago revealed the T150C SS at the Paris-Nice Critérium de Tourisme. This roadgoing model, compliant with 1936 ACF GP regulations, featured 'Teardrop' coachwork by Figoni et Falaschi, becoming renowned for its elegance and speed.



Weniger als dreißig T150C SS wurden für die Straße gebaut, viele davon mit einer Karosserie von Figoni et Falaschi, darunter auch das Exemplar, das beim Concours d'Elegance 2024 zu sehen ist. Das Modell "New York" Teardrop Talbot-Lago, benannt nach seinem Debüt 1938 in New York, repräsentiert ein geschlossenes, von der kinetischen Kunst beeinflusstes Design von Lago und wird als zeitlos elegantes Fahrzeugdesign gefeiert.

Fewer than thirty T150C SS roadgoing models were built, with many bodied by Figoni et Falaschi, including the example appearing at the 2024 Concours of Elegance. The 'New York' model Teardrop Talbot-Lago, named after its 1938 New York debut, represents a cohesive design by Lago, influenced by kinetic art, and is celebrated as a timeless elegant car design.

Ursprünglich gehörte der Teardrop einem abenteuerlustigen Mann mit dem Spitznamen "Suicide Freddie" und verkörperte den Geist der 1930er Jahre in Frankreich. Später, als er Tommy Lee in Los Angeles gehörte, wurde er aktiv bei Rennen eingesetzt. Der Industriedesigner Brooks Stevens erwarb den Wagen und fuhr mit ihm weitere Rennen, bevor er ihn für Concours-Events zurückzog.

Dieser Teardrop wurde nach seinen ursprünglichen Spezifikationen restauriert, ist authentisch und gilt als erstklassiges Exemplar seiner Art. Er ist eines von 70 Fahrzeugen, die beim Concours d'Elegance neben Veranstaltungen wie dem Levitt Concours, 30UNDER30 und der Club Trophy ausgestellt werden.

Der Concours d'Elegance 2024 bietet mehr als nur Autos und verspricht ein luxuriöses Erlebnis mit Charles Heidsieck Champagner, Fortnum & Mason Picknicks und Ausstellungen von Kunst, Schmuck und Mode.

Initially owned by an adventurous individual nicknamed 'Suicide Freddie', the Teardrop embodied the spirit of 1930s France. Later, under Tommy Lee's ownership in Los Angeles, the car was actively raced. Industrial Designer Brooks Stevens acquired and raced it further, before retiring it to concours events.

Restored to its original specifications, this Teardrop remains authentic and is recognized as a prime example of its kind. It represents one of 70 cars displayed at the Concours of Elegance, alongside features like the Levitt Concours, 30UNDER30, and the Club Trophy.

The Concours of Elegance 2024 offers more than automotive displays, promising a luxurious experience with offerings from Charles Heidsieck champagne, Fortnum & Mason picnics, and art, jewellery, and fashion displays.



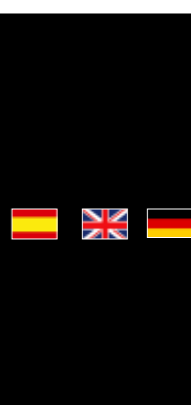
**OPENING
WINTER
2024**



**CLASSIC CARS
SUPERCARS
RESTAURANTS
SHOPPING
EVENT-AREAS
GLASSBOXES FOR CARS**



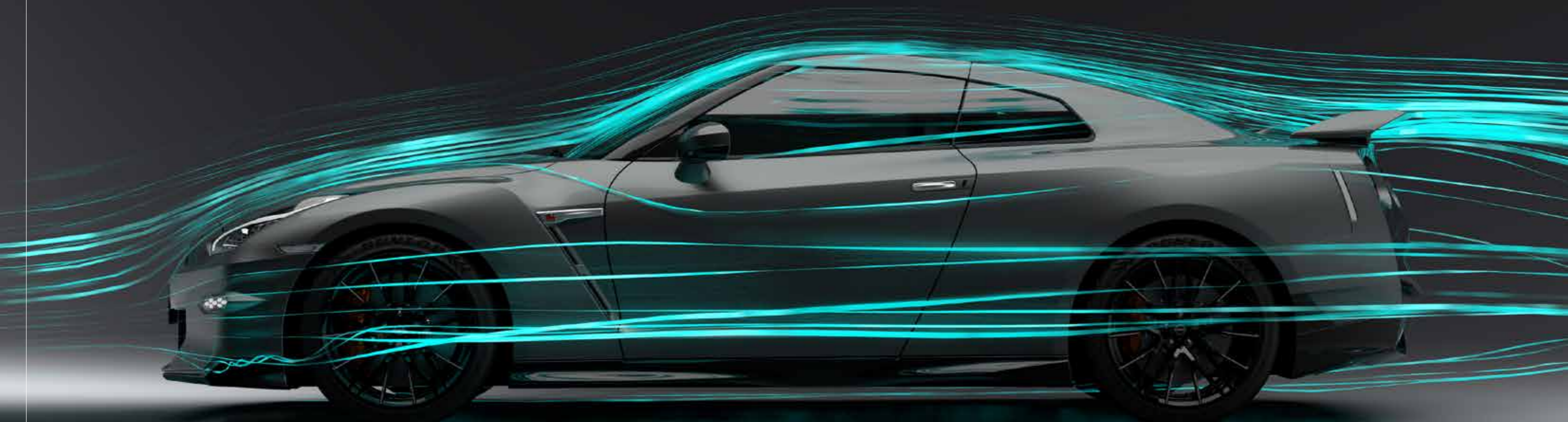
INTERESTED?
+ 34 692 064 466
buttkus@motorworld.de



NEWSROOM

DER NEUE GT-R

NEW GT-R



D

er Nissan GT-R, die Krönung der Nissan-Hochleistungstechnologie, kehrt mit verbesserter Aerodynamik, der Wiederbelebung einer speziellen Ausstattungsvariante und aktualisierten Ausstattungspaketen zurück. Der GT-R Premium und T-spec® sind in drei Leistungsstufen mit 565 PS erhältlich, während der vom Motorsport inspirierte GT-R NISMO 600 PS leistet. Der GT-R wird ab diesem Frühjahr bei ausgewählten Nissan-Händlern in den USA erhältlich sein, der NISMO ab Sommer.

Aerodynamische Verbesserungen: Der GT-R 2024 verfügt über neu gestaltete Front- und Heckschürzen, optimierte Stoßfänger, einen überarbeiteten Kühlergrill und neu geformte Heckflügel, um den Abtrieb zu erhöhen und den Luftwiderstand zu verringern. Trotz dieser Modifikationen bleibt der Luftwiderstandsbeiwert unverändert bei 0,26 cw. Der GT-R NISMO erhält ein neues Heckflügeldesign mit schwanenhalsähnlichen Stützen sowie eine überarbeitete Frontlippe, einen Heckdiffusor und Canards zur Optimierung von Luftwiderstand und Abtrieb.

The 2024 Nissan GT-R, the pinnacle of Nissan's high-performance engineering, returns with enhanced aerodynamic performance, the revival of a special trim, and updated packages. Available in three grades, the GT-R Premium and T-spec® offer 565 horsepower, while the GT-R NISMO boasts 600 horsepower, drawing inspiration from motorsports applications. The GT-R lineup will be available at select U.S. Nissan dealerships this spring, with the NISMO arriving in summer.

Aerodynamic Enhancements: The 2024 GT-R features redesigned front and rear fascias, optimized bumper sides, revised grille shapes, and reshaped rear wings to increase downforce and reduce drag. Despite these changes, the drag coefficient remains unchanged at 0.26 Cd. The GT-R NISMO receives a new rear wing design with swan-neck-style supports and revised front lip, rear diffuser, and canards to optimize drag and downforce.





Sondereditionen und Heritage-Farben: Der GT-R T-spec kehrt mit optischen und mechanischen Verbesserungen zurück, darunter GT-R NISMO Carbon-Keramik-Bremsen, goldfarbene RAYS® 20-Zoll-Schmiederäder und NISMO Vehicle Dynamic Control. Er verfügt über spezielle Embleme, dunkle Mori-Green-Polsterung und eine Kombination aus Semi-Anilin- und Wildlederpolsterung für die Vordersitze. Der T-spec ist in zwei exklusiven Farben erhältlich: Millennium Jade und Midnight Purple. Der GT-R NISMO bietet eine neue NISMO-exklusive Lackierung: Stealth Gray.

Special Editions and Heritage Colors: The GT-R T-spec returns with visual and mechanical enhancements, including GT-R NISMO carbon-ceramic brakes, gold-painted RAYS® 20-inch forged wheels, and NISMO-tuned Vehicle Dynamic Control. It features special badging, dark Mori Green upholstery, and a combination of semi-aniline and suede upholstery for the front seats. The T-spec is available in two exclusive colors: Millennium Jade and Midnight Purple. The GT-R NISMO offers a new NISMO-exclusive paint color: Stealth Gray.



Auf Leistung getrimmt: Der GT-R ist mit einem handgefertigten 3,8-Liter-V6-Motor mit zwei Turboladern ausgestattet, der eine Leistung von 565 PS und ein Drehmoment von 467 lb-ft entwickelt. Er verfügt serienmäßig über eine Titan-Abgasanlage und überträgt seine Kraft über ein serienmäßiges ATTESA ET-S-Allradsystem mit 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe. Fahrverhalten und Handling des GT-R werden durch eine unabhängige Doppelquerlenker-Aufhängung vorne und eine Mehrlenker-Aufhängung hinten sowie Bilstein® DampTronic-Stoßdämpfer mit drei vom Fahrer wählbaren Einstellungen verbessert: Normal, Komfort und R.

GT-R Premium und T-spec verfügen über eine gemeinsam von Nissan und Brembo® entwickelte Bremsanlage mit Sechskolben-Bremssätteln vorne und Vierkolben-Bremssätteln hinten. Der GT-R T-spec verfügt über Brembo®-Bremsen mit Carbon-Keramik-Bremsscheiben von NISMO und goldfarbene RAYS-Räder mit Dunlop® SP Sport Maxx GT600-Reifen.

Engineered for Performance: The GT-R is equipped with a hand-assembled 3.8-liter V6, twin-turbocharged engine rated at 565 horsepower and 467 lb-ft of torque. It features a standard titanium exhaust system and channels power through a standard ATTESA ET-S all-wheel-drive system with a 6-speed dual-clutch transaxle. The GT-R's ride and handling are enhanced by independent double wishbone front and multi-link rear suspensions and Bilstein® DampTronic shock absorbers with three driver-selectable settings: Normal, Comfort, and R.

The GT-R Premium and T-spec use Nissan and Brembo® jointly developed braking systems with six-piston front and four-piston rear calipers, while the GT-R T-spec features Brembo® brakes with carbon-ceramic rotors from the NISMO and gold-painted RAYS wheels with Dunlop® SP Sport Maxx GT600 tires.





Raffiniertes Interieur: Das Interieur des GT-R zeichnet sich durch ein horizontales Armaturenbrett mit Nappalederpolsterung und leichten Sitze aus. Das serienmäßige NissanConnect® Infotainment-System bietet einen 8-Zoll-Multitouch-Bildschirm mit Apple CarPlay®, Navigation, Bluetooth®, HD Radio, SiriusXM® Radio und individuell anpassbaren Datenseiten.

Zur weiteren Premiumausstattung gehören ein Bose®-Audiosystem mit 11 Lautsprechern, aktiver Geräuschunterdrückung, Zweizonen-Klimaautomatik, beheizbaren Vordersitzen sowie Parkensoren vorne und hinten.

NISMO: Mehr Leistung aus dem Motorsport: Der GT-R NISMO, eine noch extremere Version des GT-R, verfügt über eine überarbeitete Aerodynamik, ein vorderes Sperrdifferential und eine Leistungssteigerung auf 600 PS und 481 lb-ft Drehmoment. Er verfügt über Brembo®-Bremsen mit Karbon-Keramik-Bremsscheiben, eine exklusive NISMO-Karosserie, leichte Kohlefaserkomponenten und ein verbessertes Interieur mit Recaro®-Sitzen, synthetischen Wildledereinsätzen, roten Nähten und einem Lenkrad mit Alcantara-Bezug.

Refined Interior Appointments: The GT-R's interior features a horizontal-flow dashboard design with Nappa leather appointments and lightweight seats. The T-spec elevates the interior with dark Mori Green upholstery and unique logos, while the standard NissanConnect® infotainment system offers an 8-inch multi-touch display with Apple CarPlay®, navigation, Bluetooth®, HD Radio, SiriusXM® Radio, and customizable data pages.

Additional premium features include a Bose® 11-speaker audio system, Active Noise Cancellation, dual-zone automatic climate control, heated front seats, and front and rear parking sensors.

NISMO: Elevated, Motorsports-Derived Performance: The GT-R NISMO, a more extreme version of the GT-R, features aerodynamic revisions, a front limited-slip differential, and enhanced performance with 600 hp and 481 lb-ft of torque. It includes Brembo® brakes with carbon-ceramic rotors, NISMO-exclusive bodywork, lightweight carbon fiber components, and interior enhancements with Recaro® seats, synthetic suede inserts, red stitching, and an Alcantara-appointed steering wheel.



Markenoffnes Treffen

**SONDERAUSSTELLUNG
„RISING SUN“**

Bestaunt die Ikonen der JDM-Szene

STARTKLAR FÜR DIE SAISON

Unsere Aussteller zeigen euch,
wie ihr eure Schätze im besten
Zustand behaltet

14. APRIL 2024
10 - 16 UHR

Am Ausbesserungswerk 8, 80939 München

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

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

<https://motorworld.de>



STUTTGART KÖLN MÜNCHEN BERLIN RÜSSELSHEIM HERTEN METZINGEN LUXEMBOURG ZÜRICH MALLORCA BULGARIA



SONAX



IWC
SCHAFFHAUSEN



Laureus

