



200



MOBILITY SPEED LIFESTYLE
MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG



6

Modena Cento Ore

24

70 Jahre Aston Martin
Feier

84

Encor

56

Mercedes Benz Studie

76

Lamborghini Pregunta

16

Rückblick
DackelRace & DogWorld

INHALT / CONTENT

TITELFOTO: Kay MacKenneth



Mehr als nur Frühstück: Der BREAKFAST CLUB im Motorworld Inn Mallorca lädt jeden zweiten Sonntag von 10:00 – 14:00 Uhr zu einem genussvollen Start in den Tag ein – mit Live DJ, prickelnden Drinks und einem unverwechselbaren Ambiente, drinnen klimatisiert oder draußen unter historischen Windmühlen. Ein Mallorca-Highlight: Das exklusive Brunch-Buffer mit Mimosa, Live-Cooking, Saftbar, Kaffee-spezialitäten und hausgemachten Smoothies sollte man nicht verpassen.

Die nächsten Termine: 23. und 30. November 2025.

Öffnungszeiten:

Montag bis Sonntag
Öffnungszeit Restaurant Motorworld Inn
12.00 – 24.00 Uhr

Öffnungszeit Café Motomio
9.00 – 18.00 Uhr

Mehr Infos & Termine unter mallorca.motorworld-inn.de



More than just breakfast: every other Sunday from 10:00 a.m. to 2:00 p.m., the BREAKFAST CLUB at Motorworld Inn Mallorca invites you to enjoy a delicious start to the day—with a live DJ, sparkling drinks, and a unique atmosphere, either indoors with air conditioning or outdoors under historic windmills. A Mallorca highlight: Don't miss the exclusive brunch buffet with mimosas, live cooking, juice bar, coffee specialties, and homemade smoothies.

The next dates: November 23 and 30, 2025.

Opening hours:

Monday to Sunday
Motorworld Inn restaurant opening hours
12:00 p.m. – 12:00 a.m.

Café Motomio opening hours
9:00 a.m. – 6:00 p.m.

More information and dates at mallorca.motorworld-inn.de



IMPRESSUM

MOTORWORLD Bulletin
„Mobility Speed Lifestyle“

Publisher:
MOTORWORLD Consulting GmbH &
Co. KG, Ferdinand-Dünkel-Straße 5,
88433 Schemmerhofen
Fon: +49 7356 933-215
Kommanditgesellschaft,
Sitz: Schemmerhofen
Amtsgericht Ulm, HRA 722238
Komplementärin: 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



STYLE TRIFFT SPEED
NUR FÜR KURZE ZEIT

BIS ZU

40%

AUF AUSGEWÄHLTE ARTIKEL
DER MOTORWORLD KOLLEKTION

11.11. - 02.12.2025

JETZT ENTDECKEN:

[MOTORWORLD-SHOP.DE](https://motorworld-shop.de)



BLACK
WEEKS

Special

~~99€~~

79€

DIE AKTION IST GÜLTIG VOM 18.11. BIS 01.12.2025
FÜR NEU-MITGLIEDER - GÜLTIGKEIT EIN JAHR



[MEMBERCARD.MOTORWORLD.DE](https://membercard.motorworld.de)

BUGATTI CONCOURS IN LAS VEGAS

Las Vegas. Stadt der Spiegel. Alles glitzert, alles klingt nach Übertreibung. Und genau hier, zwischen Casino und Wüste, steht eine Sammlung aus Metall und Mythos, die sogar das Neonlicht verstummen lässt.

47 Veyrons, Schulter an Schulter auf dem Rasen des Wynn Resorts – die größte Bugatti-Versammlung aller Zeiten. Eine Hommage an ein Auto, das vor 20 Jahren die Physik beleidigte.

2005 – Der Beginn des Unmöglichen

Der Veyron war nie ein Auto. Er war ein Manifest.

1.001 PS, 400 km/h, 16 Zylinder – eine technische Kampfansage an die Realität. Professor Ferdinand Piëch wollte beweisen, dass das Unmögliche nur eine Frage der Beharrlichkeit ist.

Und Bugatti lieferte.

Seit seiner Premiere im Jahr 2005 steht der Name Veyron für eine neue Kategorie: den Hypersportwagen.

Er verband Eleganz mit Ingenieurswahn, Kunst mit Geschwindigkeit.

Eine Maschine, die aussah wie ein Juwel und klang wie Donner.

Zwanzig Jahre später ist er mehr Erinnerung als Auto. Und doch – auf dem makellos gepflegten Rasen des Wynn Las Vegas – wirkt er lebendig wie nie zuvor.

Las Vegas. City of mirrors. Everything glitters, everything sounds like hyperbole.

And right here, between the casino and the desert, stands a collection of metal and myth that silences even the neon lights.

Forty-seven Veyrons, shoulder to shoulder on the lawn of the Wynn Resort – the largest Bugatti gathering of all time. A tribute to a car that defied physics 20 years ago.

2005 – The beginning of the impossible

The Veyron was never a car. It was a manifesto.

1,001 hp, 400 km/h, 16 cylinders – a technical challenge to reality. Professor Ferdinand Piëch wanted to prove that the impossible is only a question of perseverance.

And Bugatti delivered.

Since its premiere in 2005, the name Veyron has stood for a new category: the hyper sports car.

It combined elegance with engineering madness, art with speed.

A machine that looked like a jewel and sounded like thunder.

Twenty years later, it is more of a memory than a car. And yet – on the immaculately manicured lawn of the Wynn Las Vegas – it seems more alive than ever before.



47 Autos. 47 Geschichten.

Ein Sang Noir, schwarz wie Mitternacht. Ein Sang Bleu, der erste Bugatti mit blauem Carbon, geboren 2009 in Pebble Beach. Ein handbemalter „Vagues de Lumière“, der aussieht, als hätte das Licht selbst die Karosserie gestreichelt. Dazu zwei „Les Légendes de Bugatti“ – Hommagen an Jean-Pierre Wimille und Meo Costantini, Rennhelden aus einer Zeit, als Mut noch ohne Gurte auskam.

Es ist keine Ausstellung. Es ist ein Ritual.

Eine Prozession aus Formen, Farben und Erinnerungen. Jedes Auto erzählt von Menschen, die einst beschlossen, Vernunft gegen Geschwindigkeit einzutauschen. Viele tragen das Pur-Sang-Zertifikat – Bugattis Auszeichnung für Authentizität.

Jedes Exemplar ist akribisch dokumentiert, bis zur letzten Schraube, jeder Kratzer eine Fußnote der Geschichte.

Zusammen bilden sie ein Mosaik aus 66 Meisterwerken – 66 Skulpturen, die zeigen, was passiert, wenn Perfektion keine Grenze kennt.

Das Erbe, das weiterlebt

Ein paar Meter weiter glänzt ein weißer Veyron Super Sport in der Sonne Nevadas.

Er steht im Zentrum des offiziellen Bugatti-Stands – flankiert von seinen Nachkommen: Chiron, Divo, Centodieci, Bolide, W16 Mistral und dem neuen Tourbillon mit V16-Motor.

47 cars. 47 stories.

A Sang Noir, black as midnight.

A Sang Bleu, the first Bugatti with blue carbon fiber, born in 2009 in Pebble Beach.

A hand-painted "Vagues de Lumière" that looks as if light itself had caressed the bodywork.

Plus two "Les Légendes de Bugatti" – tributes to Jean-Pierre Wimille and Meo Costantini, racing heroes from a time when courage still did without seat belts.

It is not an exhibition. It is a ritual.

A procession of shapes, colors, and memories.

Each car tells the story of people who once decided to trade reason for speed.

Many bear the Pur Sang certificate – Bugatti's mark of authenticity.

Each model is meticulously documented, down to the last screw, every scratch a footnote in history.

Together, they form a mosaic of 66 masterpieces – 66 sculptures that show what happens when perfection knows no bounds.

The legacy that lives on

A few meters away, a white Veyron Super Sport gleams in the Nevada sun.

It stands at the center of the official Bugatti stand – flanked by its descendants: Chiron, Divo, Centodieci, Bolide, W16 Mistral, and the new Tourbillon with V16 engine.

Jedes Modell trägt Spuren seines Ahnherrn.

Man erkennt sie im Schwung der Linie, in der Geometrie des Lichts, in der Haltung. Der Veyron ist ihr genetischer Code. Christophe Piochon, Präsident von Bugatti Automobiles, steht in der Mitte des Geschehens. Er war einst Teil des Veyron-Entwicklungsteams – damals, als der Motor noch zu heiß, die Kupplung zu schwach und die Idee zu groß schien.

Jetzt, 20 Jahre später, hebt er das Glas.

„Die Geschichte des Veyron wird über Generationen erzählt werden. Es ist die Geschichte eines Meisterwerks der Ingenieurskunst, das den Traum von Professor Piëch verwirklichte. Heute sehen wir hier die größte Versammlung dieser Autos – und spüren, was sie bewirkt haben.“

Eine Prozession durch die Stadt der Illusionen

Am nächsten Morgen. Die Sonne steigt über die goldene Fassade des Wynn. Die 47 Veyrons stehen bereit – Motoren warm, Farben wach. Die „Tour d'Élégance“ beginnt.

Vorbei an der Fontäne des Bellagio, am Paris-Hotel mit seinem gefälschten Eiffelturm, am Neon der Fremont Street.

Der Las Vegas Strip – eine Bühne, auf der normalerweise SUVs und Stretchlimousinen paradieren – gehört heute der Geschichte.

Each model bears traces of its ancestor.

You can see it in the sweep of the lines, in the geometry of the light, in the posture. The Veyron is their genetic code. Christophe Piochon, President of Bugatti Automobiles, stands at the center of the action.

He was once part of the Veyron development team – back when the engine was still too hot, the clutch too weak, and the idea seemed too big.

Now, 20 years later, he raises his glass.

"The story of the Veyron will be told for generations to come. It is the story of an engineering masterpiece that realized Professor Piëch's dream. Today, we see the largest gathering of these cars here – and feel what they have achieved."

A procession through the city of illusions

The next morning.

The sun rises over the golden facade of the Wynn.

The 47 Veyrons are ready – engines warm, colors vivid.

The "Tour d'Élégance" begins.

Past the Bellagio fountain, the Paris Hotel with its fake Eiffel Tower, the neon lights of Fremont Street.

The Las Vegas Strip – a stage normally paraded by SUVs and stretch limousines – is now history.



Familienvermögen in Krisenzeiten

Grenzen überschreiten, Werte bewahren – die Realität globaler Mobilität

Zeit

Freitag, 30. Januar, 9 bis 22.30 Uhr &
Samstag, 31. Januar, 12 bis 16 Uhr

Zur Anmeldung



link.plattes.net/mb3001

Veranstaltungsort

Motorworld, Mallorca

Kontakt

annika.plattes@plattesgroup.net

Diskutieren Sie mit uns!

**Willi
Plattes**
PlattesGroup

Prof. Dr. Arnold Weissman
F.U.N. (Das Familienunternehmer
Netzwerk); Weissman Consulting

Ein Kaleidoskop aus Lack, Leder und Licht zieht durch die Stadt.

Vom ersten Veyron 16.4 über den Grand Sport bis zum Super Sport – jedes Modell ist eine Variation desselben Gedankens: Geschwindigkeit als Ausdruck von Schönheit. Touristen bleiben stehen, Handys heben sich, Kinder zeigen auf das Unbegreifliche. Und für einen kurzen Moment scheint es, als würde Las Vegas selbst innehalten.

Wenn ein Motor zur Erinnerung wird

Der Veyron war nicht nur schnell. Er war ein kulturelles Ereignis. Er zeigte, dass Technologie poetisch sein kann. Dass ein Auto mehr sein darf als ein Fortbewegungsmittel – nämlich eine Idee, die atmet. Sein W16-Motor, vier Turbolader, 64 Ventile – eine Symphonie aus Präzision und Größenwahn. Ein Aggregat, das mehr Raumklang hatte als ein Konzertsaal. Und doch war es nicht die Leistung, die ihn unsterblich machte. Es war die Haltung: das kompromisslose Streben nach dem Besten. Bugatti hat dieses Prinzip nie aufgegeben.

Ob Chiron, Divo oder Bolide – sie alle tragen die DNA des Veyron. Er war das erste Hypercar, das kein Vergleich suchte, sondern einen Maßstab setzte.

Oder, um es mit den Worten Ettore Bugattis zu sagen: „Wenn es vergleichbar ist, ist es kein Bugatti mehr.“

A kaleidoscope of paint, leather, and light winds its way through the city.

From the first Veyron 16.4 to the Grand Sport to the Super Sport – each model is a variation on the same idea: speed as an expression of beauty.

Tourists stop in their tracks, cell phones are raised, children point at the incomprehensible.

And for a brief moment, it seems as if Las Vegas itself is pausing.

When an engine becomes a memory

The Veyron wasn't just fast. It was a cultural event.

It showed that technology can be poetic. That a car can be more than just a means of transportation – namely, an idea that breathes. Its W16 engine, four turbochargers, 64 valves – a symphony of precision and megalomania.

A power unit that had more surround sound than a concert hall. And yet it wasn't performance that made it immortal. It was the attitude: the uncompromising pursuit of the best. Bugatti has never abandoned this principle.

Whether Chiron, Divo, or Bolide – they all carry the DNA of the Veyron. It was the first hypercar that sought no comparison, but set a benchmark.

Or, in the words of Ettore Bugatti:

"If it's comparable, it's no longer a Bugatti."



Zwischen Eleganz und Exzess

Las Vegas ist der perfekte Ort für diesen Mythos. Eine Stadt, die ständig zwischen Kunst und Kitsch pendelt. Wo Reichtum zur Ästhetik wird und Geschwindigkeit zur Religion. Und doch wirkt die Bugatti-Parade dort fast still. Sie schimmert, sie atmet, aber sie protzt nicht. Man spürt eine Würde, die nicht erkauft werden kann. Vielleicht, weil jeder Veyron auch eine Erinnerung ist – an den Moment, als Menschen beschlossen, die Schwerkraft zu ignorieren.

Das Vermächtnis

Der Concours am Wynn Las Vegas war mehr als eine Jubiläumsfeier. Er war ein Zeitfenster – ein Blick auf zwanzig Jahre Innovation, auf die Transformation einer Marke, die sich selbst immer wieder neu erfindet, ohne ihre Seele zu verlieren. Vom ersten 1000-PS-Versprechen bis zum neuen V16 – Bugatti bleibt das, was es immer war: die Schnittstelle zwischen Kunst und Technik, zwischen Traum und Tat. Und während die Sonne über dem Strip langsam sinkt, werfen die polierten Karossen lange Schatten über den Rasen. Die Farben mischen sich – Chrom, Blau, Schwarz, Gold. Ein letztes Echo aus zwölf Zylindern weniger. Dann Stille. Nur das Flirren der Hitze über dem Asphalt. Und irgendwo im Hintergrund – vielleicht im Glanz eines Kühlergrills, vielleicht im Blick eines stolzen Besitzers – lebt sie weiter: die Idee, dass Geschwindigkeit kein Ziel ist. Sondern eine Form von Ewigkeit.

Between elegance and excess

Las Vegas is the perfect place for this myth. A city that constantly oscillates between art and kitsch. Where wealth becomes aesthetics and speed becomes religion. And yet the Bugatti parade seems almost quiet there. It shimmers, it breathes, but it doesn't show off. You sense a dignity that cannot be bought. Perhaps because every Veyron is also a memory – of the moment when people decided to ignore gravity.

The legacy

The Concours at Wynn Las Vegas was more than an anniversary celebration. It was a window in time – a look at twenty years of innovation, at the transformation of a brand that constantly reinvents itself without losing its soul. From the first 1,000 hp promise to the new V16, Bugatti remains what it always was: the interface between art and technology, between dream and deed. And as the sun slowly sinks over the Strip, the polished bodies cast long shadows across the lawn. The colors blend together – chrome, blue, black, gold. One last echo from twelve fewer cylinders. Then silence. Only the shimmer of heat above the asphalt. And somewhere in the background—perhaps in the gleam of a radiator grille, perhaps in the gaze of a proud owner—it lives on: the idea that speed is not a goal. But a form of eternity.



Oldtimer zu gewinnen!

31. Oldtimerspendenaktion 2025

Mitmachen, Spenden & Gewinnen!

1. Preis: Mercedes-Benz 220 S Ponton Cabriolet
 2. Preis: Chevrolet Corvette C3
 3. Preis: Mercedes-Benz 560 SEC
 4. Preis: Citroën ID 19
 5. Preis: Porsche 944 S2 Cabriolet
 6. Preis: Mercedes-Benz 230 CE
 7. Preis: MGB Roadster
 8. Preis: Opel Kadett AL
 9. Preis: Renault 4 CV
 10. Preis: Fiat 500 Topolino A
 11. Preis: BMW 318 i Cabriolet
 12. Preis: Fiat Panda
 13. Preis: VW Jetta I
 14. Preis: Honda Gold Wing GL 1100
 15. Preis: BMW R 1100 GS
- und viele weitere gespendete Preise

So können Sie bei uns teilnehmen:

Schon 5,- Euro helfen zu Gunsten von Menschen mit Behinderung!

Unser Spendenkonto bei der Sparkasse Gießen:

IBAN: DE38 5135 0025 0200 6260 00

BIC: SKGIDE5FXXX

(Zahlungsempfänger: Lebenshilfe Gießen e.V., bitte Namen und Adresse nicht vergessen!)

Aktionsende ist der 20. Januar 2026

Die Spendenerlöse fließen in diesem Jahr in den Aufbau einer Tagesbetreuung für Senioren mit geistiger Behinderung, in den Umzug unserer inklusiven Kunstgalerie23 in barrierefreie Räume, in den weiteren Ausbau unseres Begegnungsladens PlusPunkt für Menschen mit hohem Unterstützungsbedarf und weitere inklusive Projekte für Menschen mit Behinderung.

Miteinander
mehr
bewegen

Danke für die
Unterstützung an

MOTORWORLD

Uns kann man gewinnen! Alle Infos unter www.oldtimerspendenaktion.de



1. Preis:
Mercedes-Benz 220 S Ponton Cabriolet
Bj. 1956



2. Preis:
Chevrolet Corvette C3
Bj. 1980



3. Preis:
Mercedes-Benz 560 SEC
Bj. 1989



4. Preis:
Citroën ID 19 P
Bj. 1965



7. Preis:
MGB Roadster
Bj. 1965



5. Preis:
Porsche 944 Cabriolet
Bj. 1990



6. Preis:
Mercedes-Benz 230 C
Bj. 1984



8. Preis:
Opel Kadett AL
Bj. 1965



11. Preis:
BMW 318 i Cabriolet
Bj. 1994

10. Preis:
Fiat 500 Topolino A
Bj. 1938



9. Preis:
Renault 4 CV
Bj. 1957



14. Preis:
Honda Gold Wing GL 1100
Bj. 1980



15. Preis:
BMW R 1100 GS
Bj. 1994

13. Preis:
VW Jetta I
Bj. 1982

12. Preis:
Fiat Panda
Bj. 1982





MOTORWORLD Köln / Rheinland

Motortreff am Butz - Saisonausklang powered by Allianz

**Motortreff meeting at the „Butz“ -
Season finale powered by Allianz**

Mit 750 Fahrzeugen und rund 7.500 Besuchern setzte der Motortreff am Butz in der Motorworld Köln | Rheinland den Schlusspunkt unter eine ereignisreiche Saison. Auf dem weitläufigen Parkplatz am Butzweilerhof trafen sich Marken, Fahrer und Fans zum gemeinsamen Saisonabschluss, begleitet von den starken Partnern Allianz, Sonax und Dekra.

Während die Besucher über das Gelände flanierten, präsentierten sich die Marken mit eigenen Aktionsflächen und Angeboten: Die Allianz lud mit einem Gewinnspiel ein, bei dem es Restaurantgutscheine für das Abacco's sowie eine Jahresversicherung zu gewinnen gab. Sonax sorgte mit beliebten Pflegeprodukten für Glanzmomente, und bei der Dekra drehte sich das Glücksrad – im wahrsten Sinne des Wortes – um Classics-Gutachten. Auch Junited Autoglas, das Felgenrecenter Oberberg, Formelauto, Funkart.eu, die Jacobs Gruppe, Saladino und Supercars Soujon trugen mit ihren Präsentationen zur Vielfalt des Tages bei.

With 750 vehicles and around 7,500 visitors, the "Motortreff am Butz" meeting held at Motorworld Köln | Rheinland brought an eventful season to a close. Brands, drivers and fans met in the spacious parking area at Butzweilerhof for the season finale, which was accompanied by the strong partners Allianz, Sonax and Dekra.

While visitors strolled around the grounds, the brands presented themselves with their own activity areas and offerings: Allianz held a competition with restaurant vouchers for Abacco's and an annual insurance policy as prizes, Sonax provided for shiny moments with their popular care products, while at Dekra the wheel of fortune – in the truest sense of the word – revolved around expert reports by Classicars. Junited Autoglas, Felgenrecenter Oberberg, Formelauto, Funkart.eu, the Jacobs Group, Saladino and Supercars Soujon also contributed to the diversity of the day with their presentations.



Im 4-Takt Hangar wurde das BIGMAG Car Meeting zum Herzstück des Geschehens. Unterstützt vom Global Preferred Partner Dekra kamen dort Menschen zusammen, die Leidenschaft und Präzision gleichermaßen schätzen – und das nicht nur auf vier Rädern.

Der Motortreff am Butz zeigte, wie lebendig die Automobilkultur im Rheinland ist: Marken und Menschen im Austausch, Leidenschaft in Bewegung, Begeisterung als verbindendes Element.

Und wer nach einem intensiven Tag zwischen Klassikern und Supercars noch tiefer in die Welt des Motorsports eintauchen wollte, fand gleich nebenan einen weiteren Höhepunkt: die Michael Schumacher Private Collection. In der Dauerausstellung der Motorworld Köln | Rheinland können Besucher gratis eine außergewöhnliche Sammlung an Originalfahrzeugen, Pokalen und persönlichen Erinnerungsstücken des siebenfachen Formel-1-Weltmeisters erleben – ein Ort, der Motorsportgeschichte greifbar macht und das Erbe einer Legende lebendig hält.

Wer nach dem letzten großen Motortreff des Jahres noch Lust auf festliche Stimmung hat, kann sich freuen: In der Motorworld Köln | Rheinland beginnt nun die Weihnachtszeit – mit stimmungsvollen Events, glitzernden Lichtmomenten und besonderen Angeboten rund um den „Weihnachtszauber am Butz“ sowie der beliebten Tommy Engel Weihnachtsdinnershow. Ein Besuch lohnt sich – nicht nur für Autofans.

The BIGMAG Car Meeting formed the heart of the action in the 4-Takt Hangar. Supported by Global Preferred Partner Dekra, the event brought together people who value passion and precision in equal measure – and not just on four wheels.

The Motortreff am Butz meeting reflected the vibrancy of the automotive culture in the Rhineland: brands and people in conversation, passion in motion, enthusiasm as a connecting element.

And those who wanted to delve even deeper into the world of motorsport after an intensive day between classic cars and supercars found yet another highlight right next door: the Michael Schumacher Private Collection. In the permanent exhibition at Motorworld Köln | Rheinland, visitors can experience free of charge a stupendous collection of original vehicles, trophies and personal memorabilia of the seven-time Formula 1 world champion – a place that makes motorsport history palpable and keeps alive the legacy of a legend. Anyone still in the mood for a festive atmosphere after the last big Motortreff meeting of the year has something else to look forward to: the Christmas season is now beginning at Motorworld Köln | Rheinland – with atmospheric events, glittering light effects, special offerings of Christmas magic at the Butz, as well as the popular Tommy Engel Christmas dinner show. It's worth a visit – and not just for car fans.

DIGITALE NEUHEIT FERRARI F76

Maranello. Ort der Mythen, Geruch von Benzin, Erinnerung an Siege. Und nun – der Beginn einer neuen Epoche, die keinen Asphalt braucht. Ferrari präsentiert den F76, ein Auto, das nicht fährt. Es existiert. Nur anders.

Ein Hypercar, geboren für den digitalen Raum, erschaffen aus Code, Algorithmus und Legende. Kein Geräusch. Kein Geruch. Nur pure Form, Licht und Daten. Der F76 ist Ferraris erster digitaler Traum – und vielleicht der erste, der fliegt, ohne den Boden zu berühren.

Le Mans als Ursprung des Algorithmus

Die Zahl 76 ist kein Zufall. Sie ist Erinnerung. An das Jahr 1949, an Luigi Chinetti, an Lord Selsdon, an einen 166 MM Barchetta, der Le Mans gewann. 76 Jahre später kehrt der Mythos zurück – nicht als Nachfolger, sondern als digitales Echo.

Ferrari nennt es ein „pionierhaftes Projekt“. Kein Prototyp, keine Karosserie. Ein NFT, geschaffen für die Mitglieder des exklusiven Hyperclub-Programms. Sammler, Enthusiasten, Eingeweihte. Menschen, die Maranello nicht nur sehen, sondern fühlen wollen – diesmal durch ein Display.

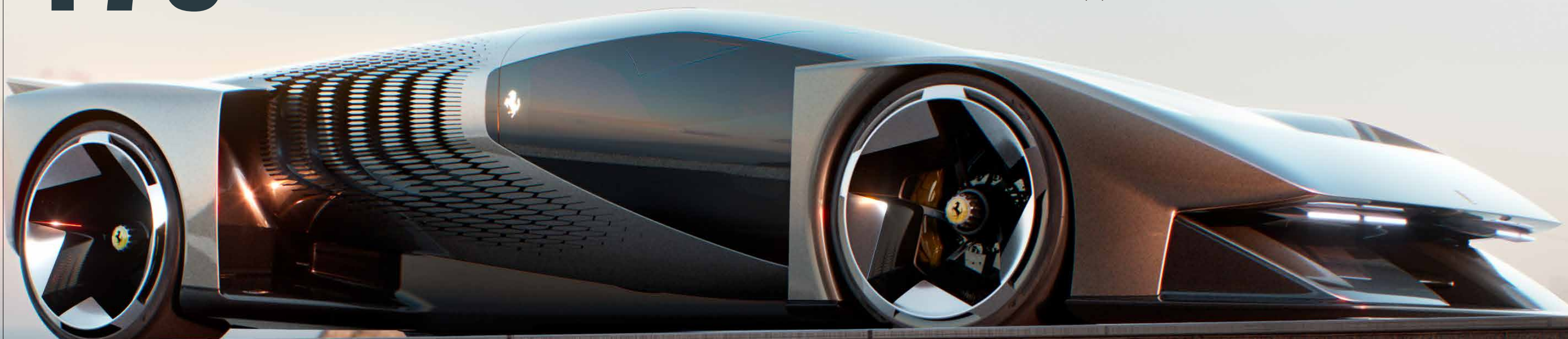
Maranello. A place of myths, the smell of gasoline, memories of victories. And now – the beginning of a new era that doesn't need asphalt. Ferrari presents the F76, a car that doesn't drive. It exists. Just differently.

A hypercar born for the digital space, created from code, algorithms, and legend. No noise. No smell. Just pure form, light, and data. The F76 is Ferrari's first digital dream – and perhaps the first to fly without touching the ground.

Le Mans as the origin of the algorithm

The number 76 is no coincidence. It is a memory. Of the year 1949, of Luigi Chinetti, of Lord Selsdon, of a 166 MM Barchetta that won Le Mans. 76 years later, the myth returns – not as a successor, but as a digital echo.

Ferrari calls it a “pioneering project.” No prototype, no bodywork. An NFT, created for members of the exclusive Hyperclub program. Collectors, enthusiasts, insiders. People who want to not only see Maranello, but feel it – this time through a display.



Wenn Flavio Manzoni mit Algorithmen spricht

Der F76 stammt aus der Feder von Flavio Manzoni, dem Leiter des Ferrari Styling Centre. Doch das Wort „Feder“ trifft es nicht. Die Linien des Autos entstanden nicht auf Papier, sondern im digitalen Raum, dort, wo Mathematik auf Emotion trifft.

Der F76 ist kein Entwurf – er ist ein Design-Manifest. Ein Versuch, das Wesen des Automobils neu zu denken. Nicht als Maschine, sondern als Organismus. Jede Linie, jede Wölbung folgt einer Logik, die nicht mehr rein menschlich ist: Generatives Design, KI-gestützt, algorithmisch perfektioniert.

Was dabei herauskam, ist eine Skulptur, die aussieht, als hätte der Wind selbst sie entworfen.

Doppel-Fuselage und digitale Aerodynamik

Der F76 besitzt keine Karosserie im klassischen Sinn. Er besteht aus zwei Körpern – Doppelfuselage, nennt Ferrari das. Zwischen ihnen: ein zentraler Kanal, der Luft führt, als wäre sie Wasser.

Die Strömung teilt sich vorne, um sich hinten wieder zu vereinen. Das Ergebnis: eine Form, die den Boden umarmt, aber gleichzeitig schwebt. Ein Auto, das aussieht, als könnte es Vakuum atmen.

Über den beiden Heckpartien liegt ein zweiter Flügel, filigran wie ein Gedanke, funktional wie eine Formel. Er verlängert die Silhouette zu einem architektonischen Statement. Und weil es Ferrari ist, funktioniert es nicht nur – es sieht spektakulär aus.

When Flavio Manzoni talks to algorithms

The F76 was designed by Flavio Manzoni, head of the Ferrari Styling Centre. But the word “designed” doesn’t quite capture it. The car’s lines were not created on paper, but in digital space, where mathematics meets emotion.

The F76 is not a draft – it is a design manifesto. An attempt to rethink the essence of the automobile. Not as a machine, but as an organism. Every line, every curve follows a logic that is no longer purely human: generative design, AI-supported, algorithmically perfected.

The result is a sculpture that looks as if the wind itself had designed it.

Double fuselage and digital aerodynamics

The F76 does not have a body in the classic sense. It consists of two bodies – double fuselage, as Ferrari calls it. Between them: a central channel that conducts air as if it were water.

The flow splits at the front and rejoins at the rear. The result: a shape that hugs the ground but floats at the same time. A car that looks as if it could breathe vacuum.

Above the two rear sections is a second wing, as delicate as a thought, as functional as a formula. It extends the silhouette to create an architectural statement. And because it’s Ferrari, it not only works—it looks spectacular.

Schönheit als Berechnung

Hier wird nicht mehr gezeichnet, hier wird gerechnet.

Jede Kurve wurde mathematisch optimiert, jedes Detail von Algorithmen geformt. Und doch: Der F76 ist kein kaltes Produkt. Er hat eine Seele – vielleicht, weil er weiß, woher er kommt. Seine vertikalen Seitenflanken erinnern an den F80, seine Front zitiert die schwebende Splitterlinie aus der Ferrari-DNA. Selbst die Scheinwerfer – versteckt, ausfahrbar, Retrogrüße an die 1970er und 80er – sind kein nostalgisches Zitat, sondern ein bewusstes Lächeln in Richtung Zukunft.

An den Seiten: dreidimensionale Lamellen, die nicht nur schön sind, sondern atmen. Am Heck: Thermofunktionen, die direkt in die Struktur integriert sind – dank Topologie-Optimierung, einer Technik, bei der die Software die Physik neu erfindet. Zwei Cockpits, eine Idee. Im Inneren – wenn man das so nennen darf – ist der F76 radikal.

Zwei Sitze. Zwei Cockpits. Zwei Steuerungen.

Fahrer und Beifahrer teilen alles: Pedale, Lenkung, Emotionen. Ein Drive-by-Wire-System synchronisiert beide, als würden zwei Menschen ein Instrument spielen. Es ist mehr als Interaktion – es ist Symbiose. Ein emotionaler Gleichstrom, digital übertragen, aber menschlich erlebt. Der Innenraum ist kein Raum, sondern ein Konzept: Offen, abstrakt, funktional. Alles dient einem Zweck – die Verbindung zwischen Mensch, Maschine und Mythos zu vervollständigen.

filigran wie ein Gedanke, funktional wie eine Formel. Er verlängert die Silhouette zu einem architektonischen Statement. Und weil es Ferrari ist, funktioniert es nicht nur – es sieht spektakulär aus.

Beauty as calculation

Here, there is no more drawing, only calculation.

Every curve has been mathematically optimized, every detail shaped by algorithms. And yet: the F76 is not a cold product. It has a soul—perhaps because it knows where it comes from. Its vertical side flanks are reminiscent of the F80, its front references the floating splitter line from Ferrari’s DNA. Even the headlights – hidden, retractable, retro nods to the 1970s and 80s – are not a nostalgic reference, but a conscious smile towards the future.

On the sides: three-dimensional slats that are not only beautiful but also breathe.

At the rear: thermal functions that are directly integrated into the structure – thanks to topology optimization, a technique in which software reinvents physics.

Two cockpits, one idea

Inside – if you can call it that – the F76 is radical.

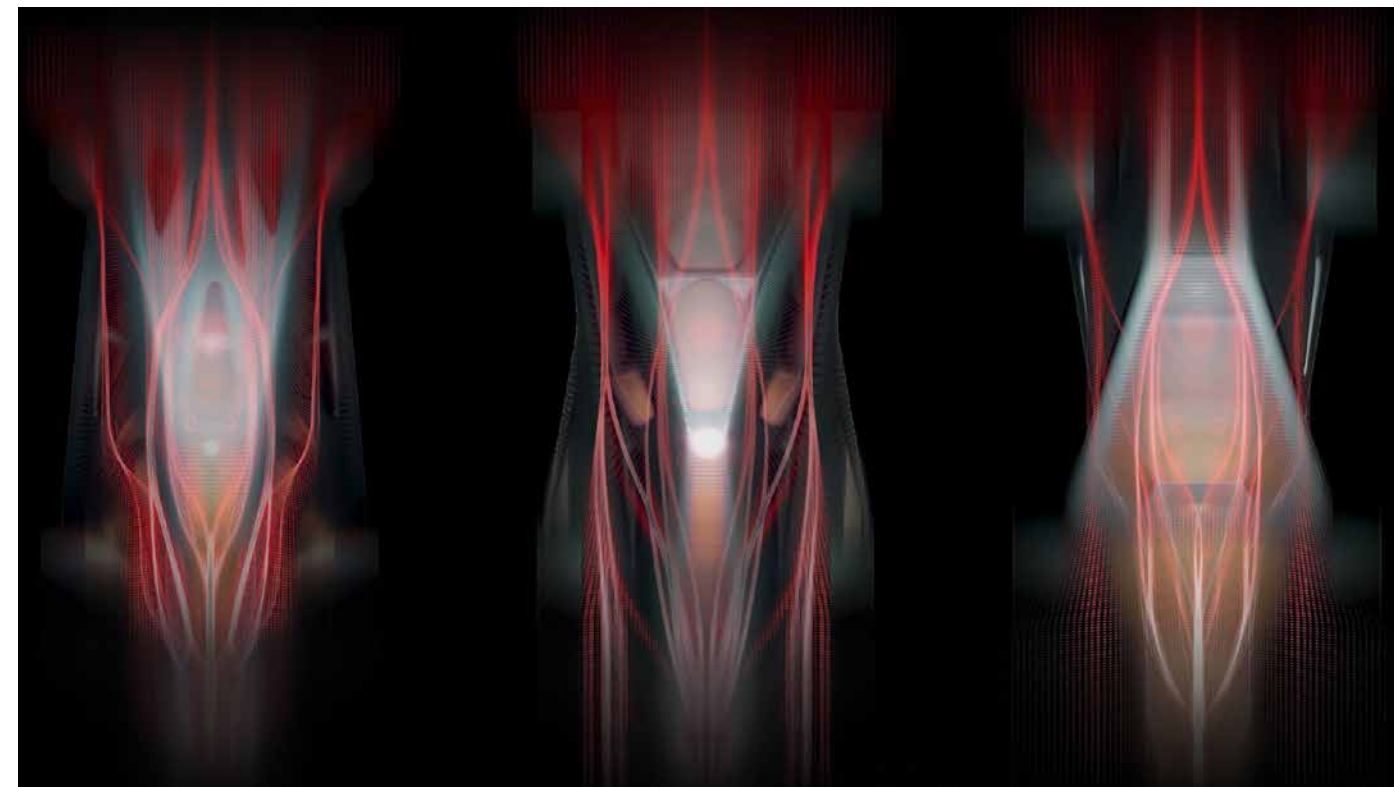
Two seats. Two cockpits. Two controls.

Driver and passenger share everything: pedals, steering, emotions. A drive-by-wire system synchronizes both, as if two people were playing an instrument.

It’s more than interaction—it’s symbiosis. An emotional direct current, transmitted digitally but experienced humanly.

The interior is not a space, but a concept: open, abstract, functional. Everything serves a purpose—to complete the connection between man, machine, and myth.

it not only works—it looks spectacular.



Tradition in Pixeln

Ferrari nennt den F76 einen Schritt „über die Grenzen des Automobildesigns hinaus“.

Und das stimmt. Aber es ist auch ein Rückgriff – auf das, was Ferrari immer war: Emotion in Bewegung.

Die digitalen Linien zitieren den analogen Mut vergangener Jahrzehnte. Die Pop-up-Scheinwerfer sind ein Augenzwinkern an die Achtziger. Die Leichtigkeit, die Klarheit, die radikale Formensprache – sie alle verweisen auf den Ursprung: den Rennsport.

Nur dass dieses Auto keinen Asphalt braucht. Nur eine Idee.

Der Hyperclub: Exklusivität im Code

Der F76 existiert nur für Auserwählte – die Mitglieder des Hyperclub-Programms.

Über drei Jahre konnten sie ihr eigenes Auto konfigurieren. Nicht in Maranello, sondern im Metaverse. Jeder F76 ist ein Einzelstück – individuell generiert, personalisiert, besessen.

Ein Auto, das man nicht anfassen kann, aber besitzt.

Ein Ferrari, der in der Blockchain lebt.

Ein Artefakt, das Emotionen speichert – und spekulativen Wert.

Vielleicht ist das die neue Definition von Leidenschaft: Sammeln, was man nie berührt.

Der Klang der Stille

Es ist merkwürdig, über einen Ferrari zu schreiben, der keinen Klang hat.

Kein V12, kein Turbo, kein Schrei. Nur Stille.

Aber vielleicht ist genau das seine Schönheit.

Der F76 ist nicht die Zukunft des Autos. Er ist die Zukunft der Vorstellung.

Ein Experiment, das fragt: Wenn ein Ferrari in der digitalen Wüste fährt und keiner hört ihn – ist er trotzdem schön?

Die Antwort liegt irgendwo zwischen Pixel und Poesie.

Ein Portal, kein Produkt

Der F76 ist kein Konzeptauto. Kein Render. Kein Marketinggag.

Er ist ein Portal – ein Blick in das, was Design sein kann, wenn man die Gravitation abschaltet.

Ferrari nutzt ihn, um zu zeigen, dass der Mythos weiterlebt – auch ohne Zylinder, Ventile und Geräusch.

Vielleicht wird eines Tages ein echter F76 gebaut. Vielleicht bleibt er ein Traum aus Code.

Beides wäre richtig. Denn am Ende geht es bei Ferrari nie nur um Geschwindigkeit.

Es geht um Sehnsucht.

Und diese ist – so zeigt der F76 – grenzenlos.

Tradition in pixels

Ferrari calls the F76 a step “beyond the boundaries of automotive design.”

And that's true. But it's also a return to what Ferrari has always been: emotion in motion.

The digital lines echo the analog courage of past decades. The pop-up headlights are a nod to the eighties. The lightness, the clarity, the radical design language – they all point to the origin: racing.

Except that this car doesn't need asphalt. Just an idea.

The Hyperclub: exclusivity in code

The F76 exists only for the select few – the members of the Hyperclub program.

Over three years, they were able to configure their own car. Not in Maranello, but in the metaverse. Every F76 is unique – individually generated, personalized, owned.

A car you can't touch, but you can own.

A Ferrari that lives in the blockchain.

An artifact that stores emotions – and speculative value.

Perhaps that is the new definition of passion: collecting what you never touch.

The sound of silence

It's strange to write about a Ferrari that has no sound.

No V12, no turbo, no roar. Just silence.

But perhaps that is precisely its beauty.

The F76 is not the future of the car. It is the future of imagination.

An experiment that asks: if a Ferrari drives in the digital desert and no one hears it, is it still beautiful?

The answer lies somewhere between pixels and poetry.

A portal, not a product

The F76 is not a concept car. Not a render. Not a marketing gimmick.

It is a portal – a glimpse into what design can be when you turn off gravity.

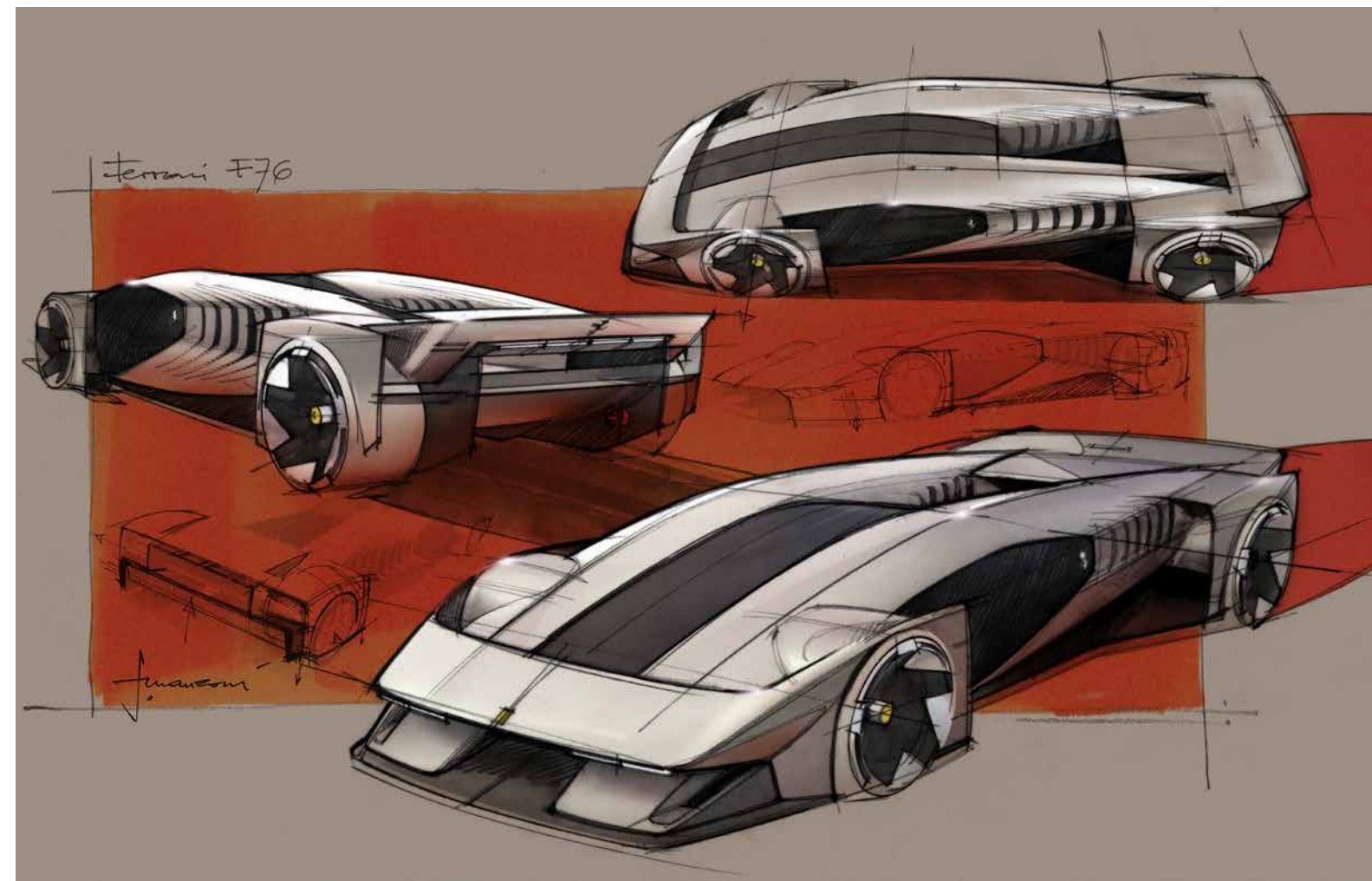
Ferrari uses it to show that the myth lives on – even without cylinders, valves, and noise.

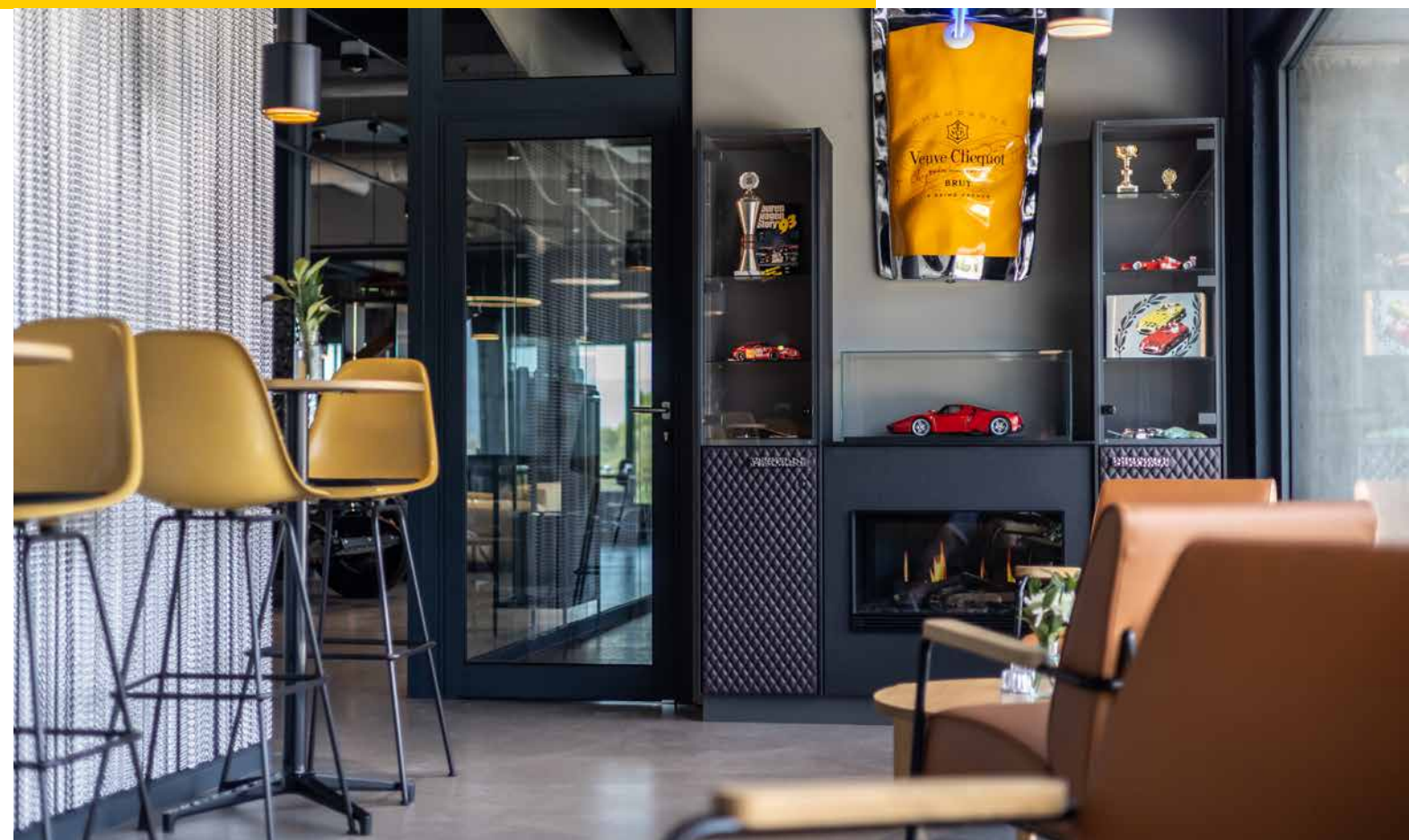
Maybe one day a real F76 will be built. Maybe it will remain a dream made of code.

Either would be fine. Because in the end, Ferrari is never just about speed.

It's about longing.

And as the F76 shows, that longing is boundless.





MOTORWORLD Mallorca

Drivers Lounge - exklusive Business- & Lifestyle-Oase

Drivers Lounge - exclusive business & lifestyle oasis

Mit der Eröffnung der Drivers Lounge erweitert die Motorworld Mallorca ihr Angebot um eine exklusive Business- und Lifestyle-Oase. Auf einer Fläche von 300 Quadratmetern bietet sie moderne Coworking-Spaces, private Büros, voll ausgestattete Meetingräume und elegante Loungebereiche – eingebettet in die inspirierende Kulisse einer der außergewöhnlichsten Locations Mallorcas.

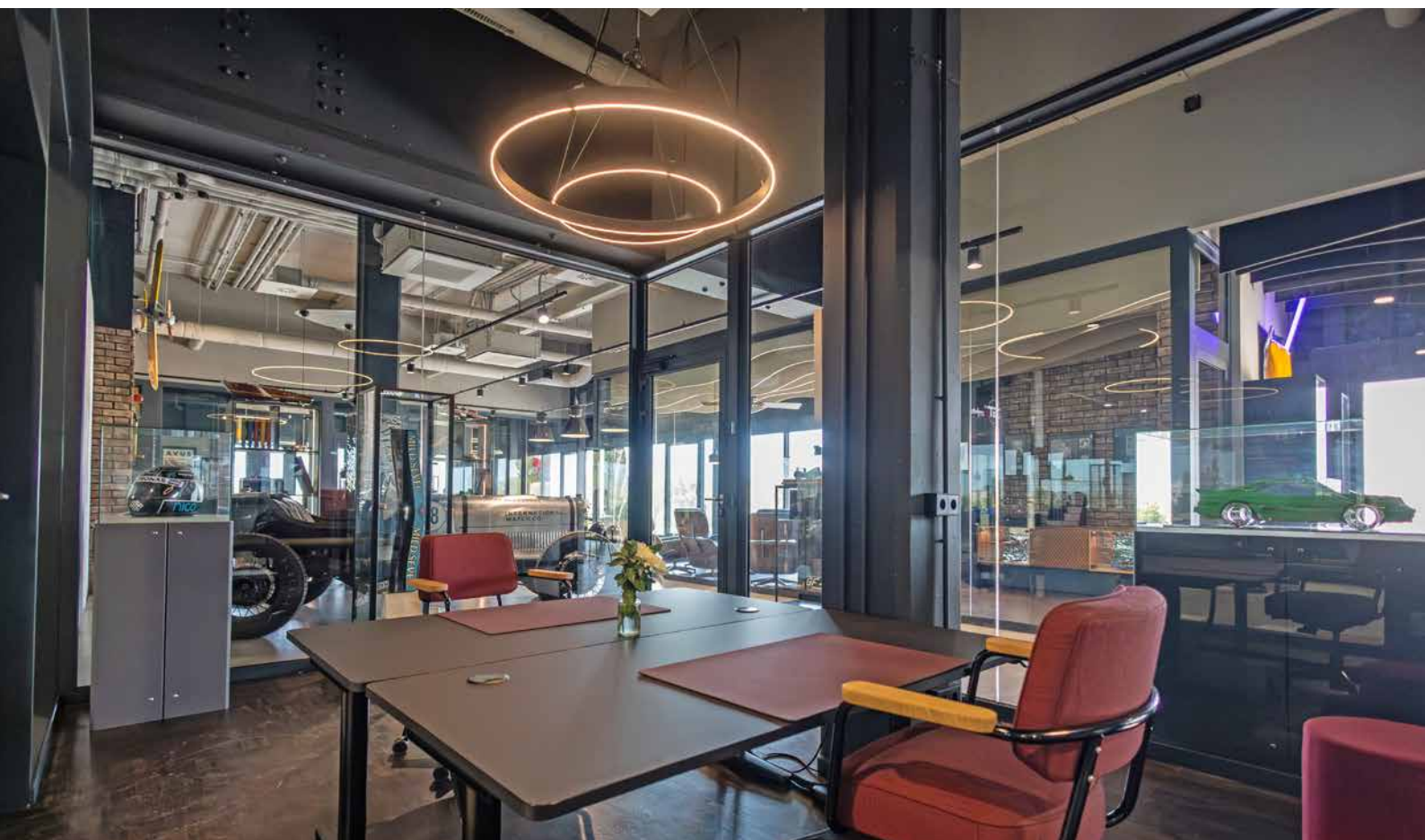
Im April 2025 hat die Motorworld Mallorca auf dem 80.000 m² großen Areal eines ehemaligen Coca-Cola-Werkes ihre Tore geöffnet. Auf über 15.000 m² präsentiert sie die ganze Welt der Mobilität: Supercars, Oldtimer, Sammlerfahrzeuge, Boote, E-Mobilität, Motorräder sowie Kunst und Entertainment. Ergänzt wird das Konzept durch verglaste Einstellboxen für Liebhaberfahrzeuge, das Restaurant Motorworld Inn, die Coffeebar Motomio, zahlreiche Tagungs- und Veranstaltungsräume – und die neue Drivers Lounge.

„Mit der Drivers Lounge haben wir einen Ort geschaffen, der den Bedürfnissen internationaler Geschäftsreisender gerecht wird: produktiv arbeiten, Kontakte knüpfen und gleichzeitig stilvoll entspannen – und das in unmittelbarer Nähe zum Airport“, erläutert Marco Bartels, Centermanager der Motorworld Mallorca.

With the opening of the Drivers Lounge, Motorworld Mallorca is expanding its offering with an exclusive business and lifestyle oasis. Covering an area of 300 square metres, it offers modern coworking spaces, private offices, fully equipped meeting rooms and elegant lounge areas – embedded in the inspiring setting of one of Majorca's most exceptional locations.

Motorworld Mallorca opened its doors on the 80,000 square-metre-large site of a former Coca-Cola plant in April 2025. It presents the whole world of mobility over an area covering 15,000 square metres: supercars, classic cars, collectors' vehicles, boats, electromobility, motorcycles, art and entertainment. The concept is complemented by glass-walled parking boxes for collectors' vehicles, the Motorworld Inn restaurant, the Coffeebar Motomio, numerous conference and event rooms – and the new Drivers Lounge.

“With the Drivers Lounge we have created a place that meets the needs of international business travellers for working productively, establishing contacts and at the same time relaxing in style – and all of this in the immediate vicinity of the airport,” explains Marco Bartels, Center Manager of Motorworld Mallorca.



Die Lage ist ideal: Direkt an der Flughafenautobahn MA-19 zwischen Airport und Palma gelegen, ist die Motorworld Mallorca nur wenige Minuten vom Flughafen entfernt. Damit bietet sich die Drivers Lounge als Business Base und Treffpunkt für Unternehmer, Kreative und Automobil-Enthusiasten an, die hier Privatsphäre, Komfort und Service schätzen. Auf dem Areal stehen zudem großzügige Parkmöglichkeiten zur Verfügung.

In Zusammenarbeit mit den Interior-Design-Experten von Mathes wurde die Drivers Lounge mit hochwertigen Möbeln von Vitra ausgestattet. Für effizientes Arbeiten sorgen schnelles WLAN, Drucker sowie zahlreiche Lademöglichkeiten für Laptop und Smartphone. Das Motorworld Inn verwöhnt Lounge-Nutzer täglich von 8:00 bis 22:00 Uhr mit einer erlesenen Auswahl an Speisen und Getränken. Auch nachts bleiben Gäste bestens versorgt – Kaffeespezialitäten und alkoholfreie Drinks stehen rund um die Uhr bereit. Eine exklusive Cigars Lounge mit Humidor ergänzt das Angebot. Die Drivers Lounge ist mit einer Mitgliedschaft nutzbar. Sie steht Mitgliedern an 365 Tagen rund um die Uhr zur Verfügung.

Kontakt: bartels@motorworld.de

The location is perfect: situated right next to the MA-19 motorway between the airport and Palma, Motorworld Mallorca is only a few minutes away from international flight connections. This makes the Drivers Lounge an ideal business base and meeting place for entrepreneurs, creative professionals and automotive enthusiasts, who can appreciate the privacy, comfort and service to be found here. There are also plenty of parking spaces on the site.

In collaboration with the interior design experts from Mathes, the Drivers Lounge was furnished with high-quality furniture from Vitra. For efficient working, there is a fast Wi-Fi connection and printers as well as charging points for laptops and smartphones. The Motorworld Inn treats lounge users to an exquisite selection of food and beverages from 8 am to 10 pm. Guests are also well catered for at night – coffee specialties and non-alcoholic drinks are available around the clock. The offering is rounded off by an exclusive Cigars Lounge with a humidor. The Drivers Lounge can be used with a membership. It is available to members around the clock, 365 days a year.

Contact: bartels@motorworld.de.



HALCYON HIGHLAND HEATHER



Ein Rolls-Royce bewegt sich nicht. Er gleitet. Und wenn er das auf der Arabischen Halbinsel tut – zwischen Sonne, Sand und der endlosen Geometrie der Straße – dann wird er zu einem stillen Gedicht über Bewegung.

Die britische Marke Halcyon hat ihre neueste Schöpfung, die Highland Heather, auf eine Reise geschickt. Von Surrey nach Bahrain, weiter nach Saudi-Arabien und in die Vereinigten Arabischen Emirate. Eine Grand Tour. Kein Marketingstunt, sondern eine Pilgerfahrt – zurück zur Essenz des Reisens: Zeit zu haben.

Das Wiedererwachen der Corniche

Highland Heather ist kein Auto im klassischen Sinn. Sie ist eine Remastering-Interpretation der legendären Rolls-Royce Corniche – gebaut aus blankem Metall, neu gedacht, elektrisch angetrieben. Über 2.000 Stunden Handarbeit stecken in jedem Exemplar. Kein Retro-Projekt, sondern eine Liebeserklärung an Form, Stille und Präzision.

Die Farbe – ein tiefes, changierendes Purple Moorland – erinnert an schottische Heide, an Dunst, an den Nebel, der über den Highlands hängt. Eine Hommage an den Ursprung, an Henry Royce' Mantra: Take the best that exists and make it better.

Im Inneren: Gravuren, die Geschichten erzählen. Leder, das atmet. Ein Kunstwerk im Armaturenbrett – die Halcyon Gallery – mit einer Skulptur, inspiriert von schottischen Flüssen. Nichts ist laut. Alles hat Gewicht.

Elektrische Stille

Unter der klassischen Haut schlägt ein 800-Volt-Elektroherz, entwickelt mit Evic Technologies. 500 PS – lautlos, sanft, würdevoll. Kein Summen, kein Dröhnen. Nur Bewegung, die klingt wie Seide über Asphalt.

Halcyon nennt das „Zero Weight Added“ – kein Gramm mehr als nötig. Nur das, was Perfektion verlangt. Die adaptive Federung und drei Fahrmodi – Drive, Spirited, Touring – halten die Balance zwischen alter Schule und neuer Zeit.

Es ist, als hätte man die Gravitation überarbeitet.

A Rolls-Royce does not move. It glides.

And when it does so on the Arabian Peninsula – between sun, sand, and the endless geometry of the road – it becomes a silent poem about movement.

The British brand Halcyon has sent its latest creation, the Highland Heather, on a journey. From Surrey to Bahrain, on to Saudi Arabia and the United Arab Emirates. A grand tour. Not a marketing stunt, but a pilgrimage – back to the essence of travel: having time.

The reawakening of the Corniche

Highland Heather is not a car in the classic sense. It is a remastered interpretation of the legendary Rolls-Royce Corniche – built from bare metal, reimagined, electrically powered. Over 2,000 hours of handcrafting go into each model. Not a retro project, but a declaration of love for form, silence, and precision.

The color—a deep, iridescent Purple Moorland—is reminiscent of Scottish heathland, of mist, of the fog that hangs over the Highlands. A tribute to its origins, to Henry Royce's mantra: Take the best that exists and make it better.

Inside: engravings that tell stories. Leather that breathes.

A work of art in the dashboard – the Halcyon Gallery – with a sculpture inspired by Scottish rivers. Nothing is loud. Everything has weight.

Electric silence

Beneath the classic exterior beats an 800-volt electric heart, developed with Evic Technologies. 500 hp – silent, smooth, dignified. No humming, no roaring. Just movement that sounds like silk on asphalt.

Halcyon calls this “Zero Weight Added” – not a gram more than necessary. Only what perfection demands. The adaptive suspension and three driving modes – Drive, Spirited, Touring – maintain the balance between old school and new age.

It's as if gravity has been reworked.





Analoge Seele, digitale Stille

Halcyon arbeitet wie ein Uhrmacher. Alles Sichtbare ist Handarbeit, alles Unsichtbare Technik. Ein versenkbares Infotainment-System, drahtloses CarPlay, beheizte und belüftete Sitze – alles da, aber verborgen. Denn moderne Bequemlichkeit darf nicht auffallen, wenn sie in einem Kunstwerk wohnt. Hier wird Technik zu Benehmen.

Eine britische Idee auf arabischem Boden

Dass die Grand Tour in Bahrain beginnt, ist kein Zufall. Die Golfregion liebt das Einzigartige – jene Fahrzeuge, die nicht besitzen, sondern bedeuten. Lawrence of Arabia fuhr einst in einem Silver Ghost durch die Wüste; heute kommt Halcyon mit Elektrizität und Eleganz. Matthew Pearson, CEO, bringt es auf den Punkt: „Unsere Autos sind wie Musik. Wir fügen Tiefe und Klarheit hinzu, ohne den Zauber zu verlieren.“ Das trifft den Kern. Denn Highland Heather klingt nicht – sie resoniert.

Der Luxus des Unvergehens

Nur 60 Stück werden gebaut. Jedes ein Einzelstück. Jedes ein Gespräch zwischen Ingenieur, Künstler und Besitzer. Kein Exemplar gleicht dem anderen, kein Wunsch bleibt offen. Preis? Ab 470.000 Euro plus für das Basisfahrzeug. Aber das ist nebensächlich. Denn man kauft hier keine Maschine. Man kauft Stille. Präsenz. Erinnerung. Wenn die Highland Heather über die Straßen der Arabischen Halbinsel gleitet, spiegelt sich in ihrem Lack nicht nur die Sonne, sondern auch die Zeit selbst. Sie ist der Beweis, dass Zukunft nicht laut sein muss. Nur vollkommen.

Analog soul, digital silence

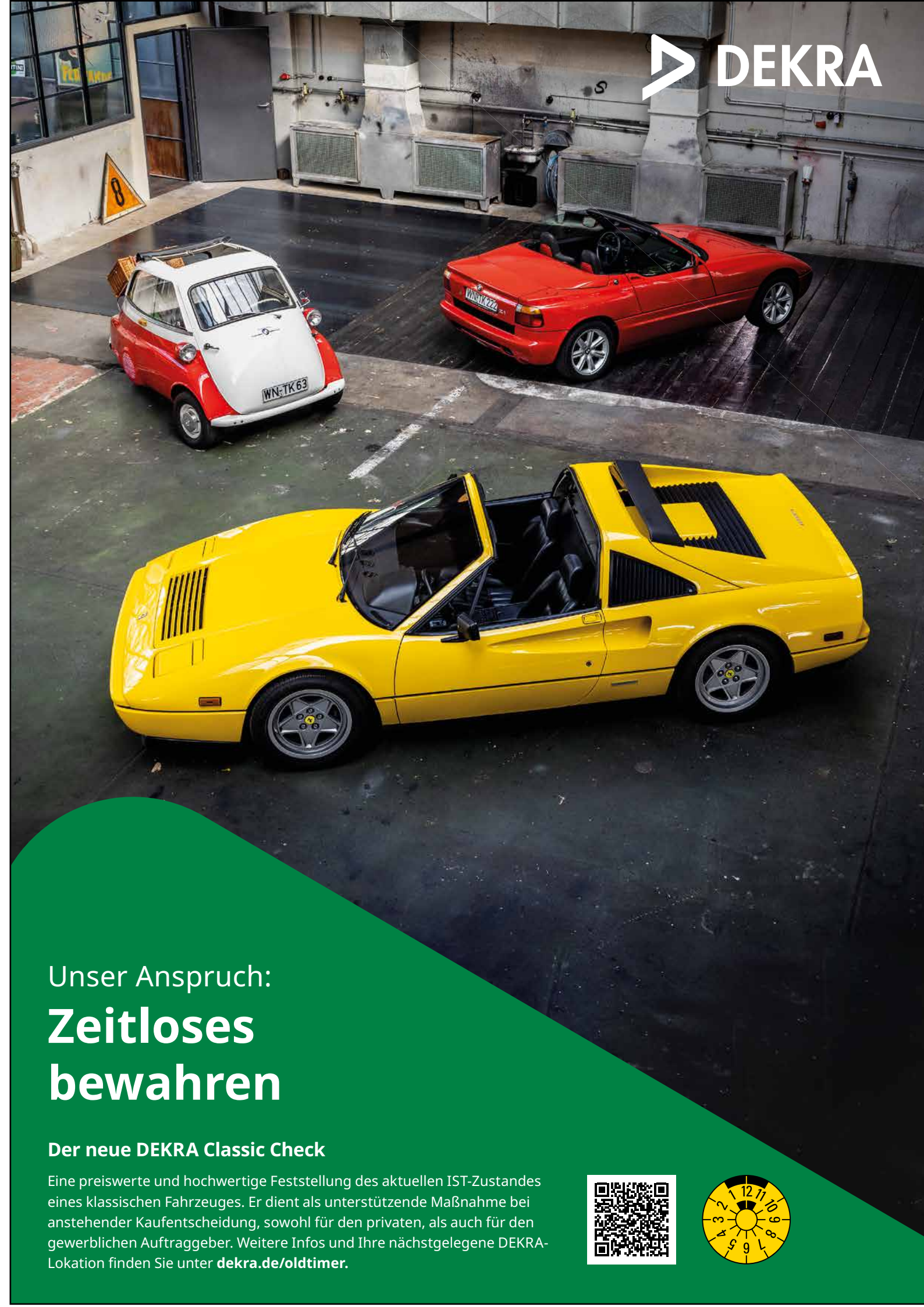
Halcyon works like a watchmaker. Everything visible is handcrafted, everything invisible is technology. A retractable infotainment system, wireless CarPlay, heated and ventilated seats – everything is there, but hidden. Because modern convenience should not be conspicuous when it resides in a work of art. Here, technology becomes behavior.

A British idea on Arab soil

It is no coincidence that the Grand Tour begins in Bahrain. The Gulf region loves the unique – those vehicles that are not just possessions, but statements. Lawrence of Arabia once drove through the desert in a Silver Ghost; today, Halcyon arrives with electricity and elegance. Matthew Pearson, CEO, sums it up: "Our cars are like music. We add depth and clarity without losing the magic." That hits the nail on the head. Because Highland Heather doesn't just sound – it resonates.

The luxury of timelessness

Only 60 units will be built. Each one is unique. Each one is a conversation between engineer, artist, and owner. No two are alike, no wish remains unfulfilled. Price? From Euro 470.000 plus for the base vehicle. But that's beside the point. Because you're not buying a machine here. You're buying silence. Presence. Memories. When the Highland Heather glides through the streets of the Arabian Peninsula, its paintwork reflects not only the sun, but also time itself. It is proof that the future doesn't have to be loud. Just perfect.



Unser Anspruch:

Zeitloses bewahren

Der neue DEKRA Classic Check

Eine preiswerte und hochwertige Feststellung des aktuellen IST-Zustandes eines klassischen Fahrzeuges. Er dient als unterstützende Maßnahme bei anstehender Kaufentscheidung, sowohl für den privaten, als auch für den gewerblichen Auftraggeber. Weitere Infos und Ihre nächstgelegene DEKRA-Lokation finden Sie unter dekra.de/oldtimer.



CONCEPT AMG GT TRACK SPORT

Affalterbach. Ein unscheinbares Industriegebiet, irgendwo zwischen Weinbergen und Wahnsinn. Hier, wo AMG seit Jahrzehnten den Sound der Unvernunft perfektioniert, steht nun etwas Neues in den Startlöchern: der CONCEPT AMG GT TRACK SPORT.

Ein Prototyp. Noch getarnt. Noch nicht bereit für die Straße. Aber das spielt keine Rolle – denn dieses Auto hat ohnehin nie vorgehabt, brav zu sein.

Affalterbach. An inconspicuous industrial area, somewhere between vineyards and madness. Here, where AMG has been perfecting the sound of unreasonableness for decades, something new is now in the starting blocks: the CONCEPT AMG GT TRACK SPORT.

A prototype. Still camouflaged. Not yet ready for the road. But that doesn't matter – because this car never intended to be well-behaved anyway.





Der nächste Schritt ins Extreme

„Wir erkunden erneut die Grenzen des Machbaren“, sagt AMG-Chef Michael Schiebe. Das klingt nüchtern, ist aber eigentlich eine Drohung. Denn der TRACK SPORT ist keine Weiterentwicklung, sondern eine Eskalation.

Er baut auf dem bekannten AMG GT auf – jenem zweiseitigen Muskelpaket, das schon in Serienform wie eine Faust aus Aluminium wirkt. Doch hier wurde alles auf null gesetzt und neu gedacht: mehr Leichtbau, mehr Abtrieb, weniger Kompromisse. Der radikalste GT aller Zeiten.

Von Weitem wirkt er wie ein Rennwagen, der versehentlich auf einem Parkplatz steht. Nah dran erkennt man: kein Zufall. Die Aerodynamik ist präzise gezeichnet, jede Linie eine Kampfansage an den Luftwiderstand.

Physik, bitte halt dich fest

Ein Auto, das nach physikalischen Gesetzen funktioniert – und sie gleichzeitig beleidigt. AMG spricht von einer „aerodynamischen Architektur“ und einer „optimierten Gewichtsverteilung“. Übersetzt heißt das: Die Ingenieure haben jedes Gramm befragt, warum es überhaupt da ist. Unter der Haube arbeitet – natürlich – ein V8, jener legendäre Biturbo, der in Affalterbach mehr als nur Motor ist. Er ist Kultur. Er ist Klang. Er ist das, was Elektromotoren nachts in Albträumen sehen.

Aber hier ist er neu abgestimmt, noch direkter, noch giftiger. Ein Triebwerk, das nicht nur beschleunigt, sondern die Zeit kurz anhalten lässt.

Die Kunst der Unvernunft

Der TRACK SPORT ist kein Auto, das versucht, gefallen zu wollen. Er trägt Tarnfolie in Gelb und Rot – wie ein Kampfsportler im Trainingsmodus. Noch ist er ein Konzept. Doch in jedem Detail steckt der Wille, mehr zu sein als eine Studie.

The next step into the extreme

“We are once again exploring the limits of what is possible,” says AMG boss Michael Schiebe. That sounds sober, but it’s actually a threat. Because the TRACK SPORT is not a further development, but an escalation.

It is based on the familiar AMG GT – that two-seater muscle car that already looks like a fist made of aluminum in its series form. But here, everything has been reset and rethought: more lightweight construction, more downforce, fewer compromises. The most radical GT of all time.

From a distance, it looks like a race car that has accidentally ended up in a parking lot. Up close, you realize it’s no coincidence. The aerodynamics are precisely designed, every line a declaration of war on air resistance.

Physics, hold on tight

A car that functions according to the laws of physics – and insults them at the same time. AMG talks about “aerodynamic architecture” and “optimized weight distribution.” Translated, this means that the engineers questioned every gram about why it was there in the first place.

Under the hood is – of course – a V8, that legendary biturbo that is more than just an engine in Affalterbach. It is culture. It is sound. It is what electric motors see in their nightmares. But here it has been retuned, even more direct, even more aggressive. An engine that not only accelerates, but makes time stand still for a moment.

The art of unreasonableness

The TRACK SPORT is not a car that tries to please. It wears camouflage foil in yellow and red – like a martial artist in training mode. It is still a concept. But every detail reflects the desire to be more than just a study.

SONAX®
MADE IN GERMANY

DER WINTERDUFT DEINER TRÄUME

**GREEN
FOREST**



MIT KIEFERNDUFT UND WINTERFRISCHE

- Winterscheibenreiniger in bewährter Premiumqualität
- Gebrauchsfertig bis -18 °C zum Einfüllen
- Im 3 l- und 5 l-Gebinde erhältlich

sonax.de



AMG nennt es eine „Vision mit einem Versprechen“. Das Versprechen: Wenn dieses Auto kommt, wird es kein weiteres Coupé im Portfolio sein, sondern eine Grenzerfahrung auf Rädern. Er ist nicht gebaut, um zu cruisen. Er ist gebaut, um zu prüfen, wie weit man ein GT-Fahrzeug treiben kann, bevor es in die Stratosphäre des Wahnsinns abhebt.

Testfahrten als Ritual

Die Testphase läuft. Rennstrecken, Hochgeschwindigkeitskurse, Schikanen. Der Prototyp durchläuft Prüfungen, die eher nach militärischem Drill klingen als nach Entwicklung. Alles wird vermessen, optimiert, geprüft. Nicht, weil man es muss – sondern weil man es kann. Das Ziel: Ein Fahrzeug, das auf der Rennstrecke zu Hause ist, aber nicht seine Herkunft vergisst. Ein AMG, der seinen Ahnen Respekt zollt, indem er sie übertrifft.

Das Erbe von Affalterbach

Seit 1967 baut AMG Autos für Menschen, die bei „vernünftig“ ausschalten. Der TRACK SPORT ist ihre neueste Predigt. Eine Antwort auf die Frage, wie viel Emotion noch in einer Zeit möglich ist, in der Fahrdynamik immer öfter digital simuliert wird. Affalterbach bleibt analog. Hier riecht Fortschritt nach Benzin. Hier wird Zukunft in Drehmoment gemessen. Der CONCEPT AMG GT TRACK SPORT ist dabei kein nostalgischer Rückblick, sondern ein Beweis, dass echtes Racing-Gefühl nicht aus der Mode kommt – es wird nur seltener.

Der Ausblick: Die Zukunft wird wieder laut

Noch ist nichts offiziell. Keine Leistungsdaten, keine Preisangaben, kein Produktionsdatum. Nur die Gewissheit: Mercedes-AMG arbeitet an etwas, das mehr ist als ein Fahrzeug. Es ist ein Statement. Ein Zeichen gegen die Gleichmacherei. Ein Symbol dafür, dass Leidenschaft noch immer ein legitimer Grund ist, Technik zu übertreiben. Vielleicht wird der TRACK SPORT nie in Serie gehen. Vielleicht bleibt er eine Idee auf Rädern. Aber schon jetzt steht fest: Er zeigt, wofür AMG steht – für Menschen, die das Limit nicht nur kennen, sondern es persönlich begrüßen wollen. Und das ist, ganz ehrlich, ziemlich sympathisch.

AMG calls it a “vision with a promise.” The promise: When this car arrives, it will not be just another coupe in the portfolio, but a borderline experience on wheels. It is not built for cruising. It is built to test how far a GT vehicle can be pushed before it takes off into the stratosphere of madness.

Test drives as a ritual

The test phase is underway. Race tracks, high-speed courses, chicanes. The prototype undergoes tests that sound more like military drill than development. Everything is measured, optimized, tested. Not because you have to – but because you can. The goal: a vehicle that is at home on the racetrack but doesn't forget its origins. An AMG that pays homage to its ancestors by surpassing them.

The legacy of Affalterbach

Since 1967, AMG has been building cars for people who switch off when they hear the word “sensible.” The TRACK SPORT is their latest sermon. An answer to the question of how much emotion is still possible in an age when driving dynamics are increasingly simulated digitally. Affalterbach remains analog. Here, progress smells like gasoline. Here, the future is measured in torque. The CONCEPT AMG GT TRACK SPORT is not a nostalgic look back, but proof that the real racing feeling never goes out of style—it just becomes rarer.

The outlook: the future will be loud again

Nothing is official yet. No performance data, no price information, no production date. Only one thing is certain: Mercedes-AMG is working on something that is more than just a vehicle. It is a statement. A sign against conformity. A symbol that passion is still a legitimate reason to exaggerate technology. Perhaps the TRACK SPORT will never go into production. Perhaps it will remain an idea on wheels. But one thing is already certain: it shows what AMG stands for – for people who not only know the limits, but want to welcome them personally. And that, quite honestly, is pretty appealing.



MOTORWORLD Region Zürich

Mobilität verbindet - Saisonrückblick 2025

Mobility connects - season review 2025

Ob Benzin oder Batterie – Mobilität verbindet. Das wurde 2025 in der Motorworld Region Zürich eindrucksvoll sichtbar. Auf dem historischen Maggi-Areal in Kempthal trafen sich Menschen, Marken und Maschinen zu einem Jahr voller Bewegung, Begegnung und Begeisterung.

Mit insgesamt zwölf Autotreffen und zahlreichen weiteren Veranstaltungen entwickelte sich das Areal erneut zum Treffpunkt für Enthusiasten aus der ganzen Schweiz und darüber hinaus. Den Auftakt bildete Ende April das MYLE Festival für Super- und Hypercars, gefolgt vom Season Opening am 4. Mai, das alle Sportwagen- und Cabriofahrer vereinte. Kurz darauf zog das Overland & Vanlife Festival Abenteuerlustige ins Valley, bevor die Sommermonate ganz im Zeichen der Older Classics-Reihe und der Länder-Car-Meetings standen.

Whether fuel or battery power – mobility connects. This was impressively demonstrated at Motorworld Region Zurich in 2025. People, brands and machines came together on the historic Maggi site in Kempthal for a year full of motion, encounters and thrills.

With a total of twelve car meetings and numerous other events, the site was once again transformed into a meeting place for enthusiasts from all over Switzerland and beyond. The season kicked off at the end of April with the MYLE Festival for super cars and hypercars, followed by the season opening on 4 May, which brought together drivers of sports cars and convertibles. Shortly afterwards the Overland & Vanlife Festival attracted adventure seekers to the Valley, before the summer months were dominated by the Older Classics series and the Country Car Meetings.



Ob französisch, italienisch oder britisch – jedes Treffen brachte seine eigene Atmosphäre und Community mit. Auch das Motorradtreffen Töffträff x Mohave Ende August erwies sich als Publikumsmagnet. Im September sorgte das Event Spirit of Goodwood für britischen Motorsport-Charme, bevor das Jahr mit dem Japan Car Meeting, den GT Queens Zürich und dem German Car Meeting ausklang.

Die Motorworld Region Zürich zeigte sich dabei als Ort, an dem unterschiedliche Welten zusammenfinden. Oldtimer-Fans, E-Mobilisten, Sammler und Designliebhaber teilten dieselbe Faszination: die Freude an Technik, Ästhetik und Freiheit. Diese Offenheit und Vielfalt sind es, die die Motorworld zu einem lebendigen Forum für Mobilitätskultur machen – und den Blick zugleich nach vorn richten: Mobilität verändert sich, die Faszination bleibt.

Whether with French, Italian or British flair – each meeting brought its own atmosphere and community. The Töffträff x Mohave motorcycle meeting at the end of August also proved to be a real crowd-puller. In September, the Spirit of Goodwood event provided for British motorsport charm, before the year ended with the Japan Car Meeting, the GT Queens Zürich and the German Car Meeting.

The Motorworld Manufaktur Region Zürich showed that it is a place where different worlds come together. Classic car fans, EV drivers, collectors and design enthusiasts shared the same fascination: the joy of technology, aesthetics and freedom. It is this openness and diversity that make Motorworld a lively forum for mobility culture – while at the same time looking to the future: mobility changes, but the fascination remains.



Begeisterung für Mobilität, die verbindet

Die begeisterte Community wächst! Jeden Tag entdecken mehr Besucher, Gäste und Fahrzeugenthusiasten die Motorworld Mallorca – in der Leidenschaft für Mobilität, Erlebnisse und Events zuhause sind. Ob Klassiker oder Hightech – hier trifft sich, was bewegt.

Herzlich Willkommen

Enthusiasm for mobility that connects

The ardent community is growing! Every day, more and more visitors, guests and vehicle enthusiasts discover Motorworld Mallorca – where passion for mobility, experiences and events are at home. Whether classics or high tech – this is where everything that moves comes together.

Welcome



VITTORIO TURBIO



Wir leben in merkwürdigen Zeiten. Maschinen schreiben Gedichte. Autos denken mit. Und irgendwo dazwischen versucht ein Start-up aus Amerika, der Schönheit wieder das Fahren beizubringen. Vittori nennt sich die Marke. Und ihr erstes Werk trägt einen Namen, der klingt wie ein Wetterumschwung: Turbio.

Ein Auto wie ein Algorithmus – mit Herz

Man könnte meinen, dieses Hypercar sei das Kind einer Rechenmaschine. Und irgendwie stimmt das auch. Vittori spricht ungern von Künstlicher Intelligenz, aber man spürt sie überall: in den Kurven, in der Geometrie, in der Perfektion der Proportionen. Ein Sprecher verrät, dass KI hier „assistiert“ habe. Assistiert, nicht ersetzt. Der Unterschied ist wichtig. Denn trotz aller Technologie steckt in diesem Auto etwas zutiefst Menschliches: Sehnsucht. Vittori wollte, so sagt man, kein kaltes Datenprodukt schaffen, sondern eine Rückkehr zur Emotion – Bewegung, Klang, Energie. Ein Auto, das nicht designed wurde, sondern komponiert.

Wenn Pininfarina den Code küsst

Das Design entstand in Zusammenarbeit mit Pininfarina. Und das sieht man. Die Frontlinie erinnert an die McLaren-Schule, doch Vittori verpasst ihr eine eigene Haltung. Die Form ist mehr Skulptur als Struktur. Eine Geometrie mit Selbstbewusstsein. Die Front – flach, fast frech. Zwei schmale Lichtschlitze wie gezogene Augen. Der Grill: sechseckig, fast mathematisch schön. Dahinter das dunkle Blau des Lacks, eingefasst von bronzefarbenen Akzenten, die wirken, als hätten sie den Sonnenuntergang verschluckt. Das Heck dagegen: Drama pur. Vier Auspuffrohre wie Orgelpfeifen. Eine Lichtsignatur, die nicht leuchtet, sondern funkelt. Und ein Diffusor, der aussieht, als hätte ein Windkanal einen Nervenzusammenbruch erlitten.

Innen wie außen: kontrollierte Exzentrik

Das Cockpit: eine Mischung aus Jet und Kathedrale. Vertikaler Touchscreen, klare Trennlinie zwischen Fahrer und Beifahrer, digitales Cockpit hinter einem Lenkrad, das aussieht wie ein Schmuckstück aus Titan. Es ist keine technologische Spielwiese. Es ist ein Raum für Konzentration. Für jene, die verstehen, dass Geschwindigkeit Meditation sein kann.

1.100 Pferde. Ein Gedicht in zwölf Zylindern.

Unter der Haut schlägt ein Herz, das größer ist als die Vernunft. Ein 6,8-Liter-V12, hybridisiert, elektrisiert, mythologisiert. 1.100 PS, sagt Vittori. Zwei Komma fünf Sekunden auf 100. Werte, die nur noch schwer zwischen Realität und Religion unterscheiden lassen. Der Antrieb stammt von Italtecnica, jenen italienischen Motor-Magiern, die seit Jahrzehnten beweisen, dass Rationalität überschätzt wird. Der Turbio nutzt Elektrizität nicht als Ersatz, sondern als Verstärker. Wie ein Refrain im Orchester. Vittori beschreibt das Ziel schlicht: „Wir wollten etwas erschaffen, das sich anfühlt wie Flug, wie Skulptur, wie Macht auf Knopfdruck.“ Und genau so wirkt es. Der Turbio ist kein Auto, das dich fahren lässt. Er lässt dich teilnehmen – an einer Art Ritual zwischen Präzision und Wahnsinn.

We live in strange times. Machines write poetry. Cars think for themselves. And somewhere in between, an American start-up is trying to teach beauty how to drive again. The brand is called Vittori. And its first creation has a name that sounds like a change in the weather: Turbio.

A car like an algorithm – with heart

You might think this hypercar is the child of a calculating machine. And in a way, that’s true. Vittori is reluctant to talk about artificial intelligence, but you can feel it everywhere: in the curves, in the geometry, in the perfection of the proportions. A spokesperson reveals that AI has “assisted” here. Assisted, not replaced. The difference is important. Because despite all the technology, there is something deeply human in this car: longing. Vittori, they say, didn’t want to create a cold data product, but a return to emotion – movement, sound, energy. A car that wasn’t designed, but composed.

When Pininfarina kisses the code

The design was created in collaboration with Pininfarina. And you can see that. The front line is reminiscent of the McLaren school, but Vittori gives it its own attitude. The shape is more sculpture than structure. A geometry with self-confidence. The front – flat, almost cheeky. Two narrow slits of light like drawn eyes. The grille: hexagonal, almost mathematically beautiful. Behind it, the dark blue paintwork is framed by bronze-colored accents that look as if they have swallowed the sunset. The rear, on the other hand, is pure drama. Four exhaust pipes like organ pipes. A light signature that doesn’t glow, but sparkles. And a diffuser that looks as if a wind tunnel has suffered a nervous breakdown.

Inside and out: controlled eccentricity

The cockpit: a mixture of jet and cathedral. Vertical touchscreen, clear dividing line between driver and passenger, digital cockpit behind a steering wheel that looks like a titanium jewel. It is not a technological playground. It is a space for concentration. For those who understand that speed can be meditation.

1,100 horses. A poem in twelve cylinders.

Under the skin beats a heart that is bigger than reason. A 6.8-liter V12, hybridized, electrified, mythologized. 1,100 hp, says Vittori. Two point five seconds to 100. Values that make it difficult to distinguish between reality and religion. The drive comes from Italtecnica, those Italian engine magicians who have been proving for decades that rationality is overrated. The Turbio uses electricity not as a substitute, but as an amplifier. Like a refrain in an orchestra. Vittori describes the goal simply: “We wanted to create something that feels like flight, like sculpture, like power at the touch of a button.” And that’s exactly how it feels. The Turbio is not a car that lets you drive. It lets you participate – in a kind of ritual between precision and madness.



Schönheit ist keine Zahl

1100 PS. 2,5 Sekunden. 50 Stück. Das ist die Statistik. Aber sie erzählt nichts vom Gefühl. Denn was der Turbio wirklich will, ist uns wieder an die Seele der Geschwindigkeit zu erinnern. Er ist gebaut für jene, die glauben, dass ein Auto mehr sein kann als Fortbewegung. Für Menschen, die im Klang eines V12 keine Dezibel hören, sondern Bedeutung.

Das Paradox der Zukunft

Der Vittori ist das Auto eines Widerspruchs: Er nutzt KI, um das Analoge zu feiern. Er blickt nach vorne, aber denkt in Rückspiegeln. Seine Form ist futuristisch, sein Wesen nostalgisch. Vielleicht ist das die neue Romantik: Technik, die Emotion nicht ersetzt, sondern rekonstruiert. Eine Maschine, die nicht fragt, was sie darf – sondern was sie fühlen kann.

Miami, Sonne, Premierenrausch

Die Weltpremiere in Miami war eine Show aus Hitze, Hochglanz und Hashtags. Aber dazwischen – wenn man genau hinsah – gab es diese stillen Momente. Als die Kamera auf dem Lack glitt und die Linien plötzlich Sinn ergaben. Als man spürte: Das hier ist mehr als PR. Vielleicht war es das erste Hypercar, das von einer KI geträumt wurde. Vielleicht war es einfach nur ein wunderschönes Auto. Aber für einen Augenblick verschmolzen beide Ideen zu etwas Neuem: Schönheit als Berechnung. Gefühl als Code.

Wenn 50 genug sind

Nur fünfzig Stück sollen gebaut werden. Jedes handgefertigt in Italien. Nicht als Investment, sondern als Versuch, den Traum vom Fahren zu bewahren. Vittori nennt es: limitiert durch Absicht, nicht durch Angst. Es ist ein Statement gegen die Serienproduktion, gegen die industrielle Reizüberflutung. Fünfzig Stück – als Erinnerung daran, dass Exklusivität nicht mit Preis beginnt, sondern mit Bedeutung.

Zwischen Mensch und Maschine

Vittori Turbio ist kein Versuch, die Zukunft zu besiegen. Er ist der Versuch, sie zu verstehen. Er zeigt, dass Technologie nicht der Feind der Emotion ist, solange man sie mit Sinn füttert. Dass Algorithmen vielleicht doch träumen können – wenn Menschen ihnen etwas zum Träumen geben. Vielleicht ist das der Trick: KI nicht zu fürchten, sondern ihr etwas Menschliches beizubringen. Wie Leidenschaft. Oder Unvollkommenheit. Und so steht er da, dieser Turbio – blau, glänzend, unruhig. Ein Algorithmus auf Rädern. Ein Gedicht aus Metall. Ein Auto, das beweist, dass Zukunft dann am schönsten ist, wenn sie ein bisschen nach Vergangenheit riecht.

Beauty is not a number

1100 hp. 2.5 seconds. 50 units. Those are the statistics. But they don't tell you anything about the feeling. Because what the Turbio really wants is to remind us of the soul of speed. It is built for those who believe that a car can be more than just a means of transportation. For people who hear meaning in the sound of a V12, not just decibels.

The paradox of the future

The Vittori is a car of contradictions: it uses AI to celebrate the analog. It looks ahead, but thinks in rearview mirrors. Its form is futuristic, its essence nostalgic. Perhaps this is the new romanticism: technology that does not replace emotion, but reconstructs it. A machine that does not ask what it is allowed to do, but what it can feel.

Miami, sun, premiere rush

The world premiere in Miami was a show of heat, glamour, and hashtags. But in between—if you looked closely—there were those quiet moments. When the camera glided over the paintwork and the lines suddenly made sense. When you sensed: this is more than PR. Perhaps it was the first hypercar dreamed up by AI. Perhaps it was simply a beautiful car. But for a moment, both ideas merged into something new: beauty as calculation. Emotion as code.

When 50 is enough

Only fifty units are to be built. Each one handmade in Italy. Not as an investment, but as an attempt to preserve the dream of driving. Vittori calls it: limited by intention, not by fear. It is a statement against mass production, against industrial sensory overload. Fifty units – as a reminder that exclusivity does not begin with price, but with meaning.

Between man and machine

Vittori Turbio is not an attempt to defeat the future. It is an attempt to understand it. It shows that technology is not the enemy of emotion, as long as you feed it with meaning. That algorithms may be able to dream after all – if humans give them something to dream about. Perhaps that is the trick: not to fear AI, but to teach it something human. Like passion. Or imperfection. And so it stands there, this Turbio – blue, shiny, restless. An algorithm on wheels. A poem made of metal. A car that proves that the future is most beautiful when it smells a little like the past.





MOTORWORLD München

Kesselhaus München - Zurück mit neuem Glanz

**Kesselhaus in Munich - open again in
new splendour**

Nach einer 15-monatigen Umbauphase ist das traditionsreiche Kesselhaus in der Motorworld München zurück – größer, moderner und vielseitiger denn je. Die imposante Industriearchitektur, entworfen von den Architekten Theodor Fischer und Otto Ernst Schweizer, verbindet Geschichte und Gegenwart auf eindrucksvolle Weise. Wo einst Energie für das Viertel erzeugt wurde, pulsiert heute wieder Kultur – mit Konzerten, Shows, Firmenveranstaltungen und neuen Formaten für ein breites Publikum.

Das Kesselhaus präsentiert sich nach seiner umfassenden Modernisierung als flexible Eventlocation mit Platz für bis zu 1.800 Gäste, rund 500 mehr als zuvor. Eine neu gestaltete Empore bietet beste Sicht auf die Bühne, während der erweiterte Backstagebereich auf 250 Quadratmetern mit Künstlergarderoben, Produktionsbüro, Cateringküche, Duschen und Toiletten professionelle Standards auf höchstem Niveau setzt.

After 15-month-long renovation work, the traditional Kesselhaus at Motorworld München is open again – bigger, more modern and more multifaceted than ever. The imposing industrial architecture, designed by architects Theodor Fischer and Otto Ernst Schweizer, impressively incorporates the past and the present. Where energy once used to be generated for the local district is now a home for pulsating culture – with concerts, shows, corporate events and new formats for a broad audience.

Following its extensive modernisation, the Kesselhaus presents itself as a flexible event location with space for up to 1,800 guests, around 500 more than previously. A newly designed gallery offers the best view of the stage, while the extended backstage area covering 250 square metres, with artists' dressing rooms, a production office, catering kitchen, showers and WCs, sets professional standards at the highest level.



Auch technisch ist die Halle neu aufgestellt: Eine moderne Tonanlage von L-Acoustics, Lichttechnik mit Martin Mac Viper XIP, GLP Impression X5 und grandMA3 light sorgen für eindrucksvolle Akustik und perfekte Inszenierung. Eine Bar im Untergeschoss, derzeit in Planung, wird künftig Raum für Aftershows und DJ-Sets bieten und das Kesselhaus noch stärker als Treffpunkt für Livekultur und Nachtleben positionieren.

Nach dem erfolgreichen Comeback vor Ort startet das Kesselhaus nun auch digital durch. Auf der neuen Website finden Besucherinnen und Besucher, Veranstalterinnen und Veranstalter sowie Partner alle wichtigen Informationen rund um Events, Technik und Buchung – übersichtlich und immer aktuell. Zusätzlich bieten neue Social-Media-Kanäle exklusive Einblicke, Konzertankündigungen und Highlights aus dem laufenden Betrieb.

Website: www.kesselhaus-muc.de
 Instagram: @kesselhaus_muenchen

The hall has also undergone a technical upgrade: a state-of-the-art sound system from L-Acoustics and a lighting system with Martin Mac Viper XIP, GLP Impression X5 and grandMA3 light provide for impressive acoustics and perfect staging. A bar that is currently being planned for the basement will in future offer space for after-show parties and DJ sets and put the Kesselhaus in an even stronger position as a meeting place for live culture and nightlife.

After its successful comeback on site, the Kesselhaus is now also taking off in the digital world. On the new website, visitors, organisers and partners can find everything they need to know about events, technical systems and bookings – with a clearly designed layout and always up to date. Additionally, new social media channels offer exclusive insights, concert announcements and highlights from its ongoing operation.

Website: www.kesselhaus-muc.de
 Instagram: @kesselhaus_muenchen



**SUPERCARS
 CLASSIC CARS
 RESTAURANTS
 EVENT-AREAS
 CONFERENCE
 GLASS BOXES FOR CARS**



MA-19
 AIRPORT > PALMA

MOTORWORLD Mallorca
 Cami Vell de Llucmajor, 112
 07007 Palma de Mallorca

MOBILE LEIDENSCHAFT + EVENTLOCATION

MOTORWORLD MALLORCA OFFICE:
 + 34 971 599 449
mallorca@motorworld.de

MOTORWORLD MALLORCA EVENTS:
 + 34 677 344 508
events-mallorca@motorworld.de



www.motorworld.de/mallorca/

Longbow Speedster

Sechs Monate.

Vom ersten Strich auf Papier bis zum fertigen Auto.

Kein Marketing-Slogan, sondern Realität. Longbow – ein Name, der klingt wie Präzision und Stolz – hat das geschafft, was andere Marken für unmöglich halten: ein elektrischer Sportwagen, handgefertigt, ästhetisch, fahrbereit. In der Zeit, in der große OEMs gerade ihre Meetings planen.

Six months.

From the first sketch on paper to the finished car.

This is not a marketing slogan, but reality. Longbow – a name that evokes precision and pride – has achieved what other brands consider impossible: an electric sports car, handmade, aesthetic, ready to drive. At a time when major OEMs are just planning their meetings.





Die Wiedergeburt der Leichtigkeit

„Speed of Lightness“ nennen sie ihre Philosophie. Ein schöner Widerspruch, wie ihn nur Briten erfinden können: Geschwindigkeit durch Reduktion. Der Longbow Speedster wiegt keine 900 Kilo – ein E-Sportwagen, der sich anfühlt wie eine Idee, nicht wie ein Produkt.

Er ist das Gegenteil der tonnenschweren Hyper-EVs, die sich mit digitalen Effekten und Fahrmodi brüsten. Der Speedster hat eine andere Mission: das Fahren wieder fühlbar machen. Keine Displays, keine künstliche Dramatik – nur Bewegung, Gleichgewicht und die unmissverständliche Handschrift britischer Ingenieurskunst.

Der federleichte Blitz

Featherweight Electric Vehicle. Ein neuer Begriff, geboren aus einem alten Traum.

Longbow nennt ihn „die erste ihrer Art“ – eine Neuinterpretation der klassischen Roadster-Schule, inspiriert von Lotus Elise und Jaguar E-Type, aber gebaut für eine Ära, die vergessen hat, was Leichtigkeit bedeutet. Das Chassis besteht aus Aluminium, das Batteriepaket ist direkt in die Struktur integriert – kein Ballast, keine Extrahülle. Der kleine Elektromotor sitzt hinter dem Cockpit, leicht, kompakt, kompromisslos.

895 Kilo, 275 Kilometer Reichweite, 3,5 Sekunden auf 100.

Werte, die nicht beeindrucken sollen – sondern befreien.

Zwischen Vergangenheit und Zukunft

Das Design ist ein Gespräch zwischen Nostalgie und Gegenwart.

Vorne: klassisch, fließend, fast poetisch.

Hinten: kantig, technisch, ehrlich elektrisch.

Eine zweifarbige Lackierung trennt diese beiden Welten. Es ist kein Stilbruch, sondern ein Bekenntnis: Schönheit muss sich nicht entscheiden.

Der Innenraum? Offen, minimalistisch, fast roh. Keine Spielereien, kein Gewichtsverlust für die Seele.

Man sitzt tief, spürt jede Bewegung, jede Unebenheit – als Erinnerung daran, dass Fahren ein Dialog ist, kein Algorithmus.

The rebirth of lightness

They call their philosophy “Speed of Lightness.” A beautiful contradiction that only the British could invent: speed through reduction. The Longbow Speedster weighs less than 900 kilograms – an electric sports car that feels like an idea, not a product.

It is the opposite of the hyper-EVs weighing tons, which boast digital effects and driving modes. The Speedster has a different mission: to make driving tangible again. No displays, no artificial drama – just movement, balance, and the unmistakable signature of British engineering.

The feather-light lightning bolt

Featherweight Electric Vehicle. A new term, born from an old dream.

Longbow calls it “the first of its kind” – a reinterpretation of the classic roadster school, inspired by the Lotus Elise and Jaguar E-Type, but built for an era that has forgotten what lightness means.

The chassis is made of aluminum, and the battery pack is integrated directly into the structure – no ballast, no extra shell. The small electric motor sits behind the cockpit, light, compact, uncompromising.

895 kilograms, 275 kilometers range, 3.5 seconds to 100.

Values that are not meant to impress – but to liberate.

Between past and future

The design is a conversation between nostalgia and the present.

Front: classic, flowing, almost poetic.

Rear: angular, technical, honestly electric.

A two-tone paint job separates these two worlds. It is not a break in style, but a commitment: beauty does not have to choose.

The interior? Open, minimalist, almost raw. No gimmicks, no weight loss for the soul.

You sit low, feel every movement, every bump – a reminder that driving is a dialogue, not an algorithm.

Das Tempo der Revolution

Die wahre Sensation liegt jedoch nicht in der Technik, sondern im Prozess.

Sechs Monate vom Sketch zum fahrenden Prototyp – ein Aesthetic Dynamic Demonstrator, wie Longbow ihn nennt. Kein Schaustück, sondern ein fahrendes Statement: Entwicklung muss nicht träge sein.

Was in der Industrie 18 Monate dauert, schaffte Longbow in einem Drittel der Zeit. Nicht durch Abkürzungen, sondern durch Mut. Gründer Daniel Davey spricht von „einer neuen Ära der britischen Ingenieurskunst“ – und man glaubt ihm.

„Der Speedster ist ein zeitloses Blueprint mit einem Twist“, sagt er. „Er zeigt, was möglich ist, wenn Leidenschaft Tempo vorgibt.“

Die britische Schule des Purismus

Der Speedster kostet ab £84.995, die geschlossene Roadster-Version folgt bald. Alle Modelle werden in Großbritannien entworfen, gebaut und von Hand gefertigt – so, wie es sich für eine Marke gehört, die sich als Hüter einer Idee versteht.

Denn Longbow verkauft keine Autos.

Sie verkaufen ein Gefühl, das viele verloren haben: das Vertrauen, dass weniger wirklich mehr sein kann.

In einer Zeit, in der Elektroautos klingen wie Science-Fiction und wiegen wie SUVs, baut Longbow etwas völlig Unzeitgemäßes: ein elektrisches Leichtgewicht mit Seele. Und plötzlich wirkt „Speed of Lightness“ nicht mehr wie ein Slogan.

Sondern wie ein Versprechen.

The pace of revolution

The real sensation, however, lies not in the technology, but in the process.

Six months from sketch to driving prototype – an Aesthetic Dynamic Demonstrator, as Longbow calls it. Not a showpiece, but a driving statement: development doesn’t have to be sluggish.

What takes 18 months in the industry, Longbow achieved in a third of the time. Not by cutting corners, but through courage. Founder Daniel Davey speaks of “a new era of British engineering” – and you believe him.

“The Speedster is a timeless blueprint with a twist,” he says. “It shows what is possible when passion sets the pace.”

The British school of purism

The Speedster starts at £84,995, with the closed roadster version to follow soon. All models are designed, built, and handcrafted in the UK – as befits a brand that sees itself as the guardian of an idea.

Because Longbow doesn’t sell cars.

They sell a feeling that many have lost: the confidence that less really can be more.

At a time when electric cars sound like science fiction and weigh as much as SUVs, Longbow is building something completely out of step with the times: an electric lightweight with soul.

And suddenly, “Speed of Lightness” no longer seems like a slogan.

It seems like a promise.




MOTORWORLD München

Rollendes Museum München

Eine Fahrt durch die Zeit

A journey through time

Am Samstag, den 18. Oktober 2025, wurde die Münchner Innenstadt erneut zur Bühne für automobile Geschichte: Im Rahmen der 26. Langen Nacht der Münchner Museen rollten rund 100 historische Automobile zwischen der Museumsinsel und der Theresienhöhe – eine außergewöhnliche Verbindung zwischen dem Deutschen Museum und dem Deutschen Museum Verkehrszentrum.

Das Konzept des Rollenden Museum München e.V. ist charmant: Statt starren Ausstellungen erwartet die Besucherinnen und Besucher eine lebendige Zeitreise auf Rädern. Die Oldtimer fungieren als kostenloser Shuttle-Service zwischen den beiden Museumstandorten und bringen Fahrgäste in wechselnden Klassikern sicher ans Ziel – begleitet von kurzen Geschichten und technischen Details, erzählt direkt von den Fahrerinnen und Fahrern selbst. Mit am Start war auch ein historischer Mercedes aus der Motorworld Collection.

On Saturday, 18 October 2025, Munich's city centre was once again transformed into a stage for automotive history. As part of the 26th Long Night of Munich Museums, around 100 historic automobiles rolled between the Museum Island and Theresienhöhe – a superlative connection between the Deutsches Museum and the Deutsches Museum Verkehrszentrum.

The concept behind the Rollendes Museum München e.V. is truly charming: instead of static exhibitions, visitors can look forward to a vibrant journey through time on wheels. The classic cars act as a free shuttle service between the two museum locations and take passengers safely to their destination in a variety of vehicles – accompanied by short stories and technical details related by the drivers themselves. A historic Mercedes from the Motorworld Collection also took part.



Zwischen 18:00 und 24:00 Uhr pendelten die Fahrzeuge unermüdlich zwischen den beiden Einstiegsorten. Das Publikum konnte nach Verfügbarkeit zusteigen und sich auf eine stilvolle Fahrt durch mehr als hundert Jahre Mobilitätsgeschichte begeben – vom Vorkriegsmodell über elegante Nachkriegs-Coupés bis hin zu frühen Design-Ikonen der Moderne. Der Andrang war groß, die Stimmung ebenso: Warteschlangen vor den Einstiegspunkten gehörten an diesem Abend zum guten Ton.

Die Motorworld München unterstützt das Rollende Museum seit vielen Jahren als Partner und Plattform für gelebte Automobilkultur. Beide eint das Ziel, historische Fahrzeuge nicht nur zu bewahren, sondern sie erfahrbar zu machen – als rollendes Kulturgut, das Emotion, Technik und Geschichte auf einzigartige Weise verbindet.

So wurde auch 2025 wieder deutlich: Mobilität kann Museum sein – wenn sie sich bewegt.

Between 6 pm and midnight, the vehicles shuttled tirelessly between the two boarding points. Visitors could climb in if there was room and embark on a stylish journey through more than a hundred years of mobility history – from pre-war models to elegant post-war coupés and early iconic designs of the modern era. The large crowds provided for a fantastic atmosphere: queues at the boarding points set the tone for the evening.

Motorworld München has supported the Rolling Museum for many years as a partner and platform for an active automotive culture. Both are united by the goal of not only preserving historic vehicles but also making them palpable – as a rolling cultural asset that combines emotion, technology and history in a unique manner.

This became clear again in 2025: mobility can be a museum – if it moves.

EVENTS+ VERANSTALTUNGEN

2025/2026


<https://motorworld.de/events/>

KALENDER - CALENDAR - TIMETABLE



STUTTGART

KÖLN

MÜNCHEN

BERLIN

RÜSSELSHEIM

HERTEN

METZINGEN

LUXEMBOURG

ZÜRICH

MALLORCA

BULGARIA

MOBILITY

SPEED

LIFESTYLE

EAGLE LIGHTWEIGHT

Es gibt Autos, die schneller sind. Es gibt Autos, die teurer sind. Und dann gibt es den Eagle Lightweight GTR – ein Auto, das all das nicht interessiert. Er wurde nicht gebaut, um die Zukunft zu beeindrucken, sondern um sich selbst treu zu bleiben. Ein letztes Lied für jene, die noch glauben, dass weniger Gewicht mehr Wahrheit bedeutet.

There are cars that are faster. There are cars that are more expensive. And then there is the Eagle Lightweight GTR – a car that doesn't care about any of that. It wasn't built to impress the future, but to remain true to itself. A final song for those who still believe that less weight means more truth.





Der Traum vom Fliegen

930 Kilogramm. Das ist kein Wert. Das ist eine Philosophie. Der GTR ist so leicht, dass er fast mehr Idee als Auto ist – ein Destillat aus Aluminium, Titan, Inconel und Leidenschaft. Er ist die logische Eskalation der alten Lightweight GT – aber eben nicht einfach stärker, sondern purer. Eagle aus Sussex, die Hüter der E-Type-Tradition, haben ihn gebaut. Oder besser: geschnitzt. Denn jedes Panel, jede Naht, jede Schraube ist ein Bekenntnis. Zur Form. Zur Zeit. Zum Wahnsinn, ein Auto für die Straße zu bauen, das sich wie ein Le-Mans-Veteran anfühlt.

Jaguar-Geist, Eagle-Handschrift

Der GTR ist die Straße gewordenes Gedächtnis. Ein Erbe des legendären Lightweight E-Type, jenes geisterhaften Racers, von dem Jaguar einst 18 Exemplare bauen wollte, aber nur 12 schaffte. Der Eagle GTR schließt diesen Kreis – aber auf seine Weise. Das Dach ist flacher. Die Scheiben steiler. Die Haltung tiefer. Er steht da wie ein Tier, das gerade beschlossen hat, nicht mehr zu schlafen. Unter dem Lack – so makellos, dass man Angst hat, ihn anzusehen – verbirgt sich keine Nostalgie. Nur Präzision.

4,7 Liter. Sechs Zylinder. Unvernunft in Reinkultur.

Eagle hat den alten XK-Motor neu erfunden. Ein 4,7-Liter-Reihensechser mit breitem Zylinderkopf, Titanpleueln, dreifachen Weber-Vergasern und dem Sound einer gezähmten Explosion. Er liefert über 430 PS pro Tonne. Keine Turbos, keine Elektronik, kein Netz. Nur pure Mechanik, die nach Arbeit riecht. Das Getriebegehäuse ist aus Magnesium, der Auspuff aus Inconel und Titan – Metalle, die eher in der Luftfahrt zu Hause sind. Und doch klingt alles bodenständig: kein digitales Zischen, kein simuliertes Grollen. Nur der ehrliche Atem eines Motors, der leben will.

Vom Gewicht befreit

Beim GTR wurde jedes überflüssige Gramm befragt, was es eigentlich hier will. Das Ergebnis: 975 Kilogramm fahrfertig. Das ist 30 Prozent leichter als ein normaler E-Type Roadster. Die Federn stammen von Öhlins, maßgeschneidert, wie ein perfekt sitzender Anzug. Die Radnaben? Aus Titan. Die Bremsen? Carbon-Keramik mit AP Racing-Calipern, die bremsen, als wüssten sie, dass Fehler keine Option ist. Das Ergebnis: Agilität, die sich wie Telepathie anfühlt.

The dream of flying

930 kilograms. That's not a number. It's a philosophy. The GTR is so light that it's almost more of an idea than a car – a distillation of aluminum, titanium, Inconel, and passion. It's the logical escalation of the old Lightweight GT – but not just stronger, purer. Eagle from Sussex, the guardians of the E-Type tradition, built it. Or rather, carved it. Because every panel, every seam, every screw is a commitment. To form. To time. To the madness of building a car for the road that feels like a Le Mans veteran.

Jaguar spirit, Eagle signature

The GTR is memory made road. A legacy of the legendary Lightweight E-Type, that ghostly racer that Jaguar once wanted to build 18 of, but only managed 12. The Eagle GTR closes this circle – but in its own way. The roof is flatter. The windows are steeper. The stance is lower. It stands there like an animal that has just decided to stop sleeping. Beneath the paintwork—so immaculate that you're afraid to look at it—there is no nostalgia. Only precision.

4.7 liters. Six cylinders. Pure unreasonableness.

Eagle has reinvented the old XK engine. A 4.7-liter inline six with a wide cylinder head, titanium connecting rods, triple Weber carburetors, and the sound of a tamed explosion. It delivers over 430 hp per ton. No turbos, no electronics, no network. Just pure mechanics that smell like work. The transmission housing is made of magnesium, the exhaust of Inconel and titanium – metals more commonly found in aviation. And yet everything sounds down-to-earth: no digital hissing, no simulated rumbling. Just the honest breath of an engine that wants to live.

Freed from weight

With the GTR, every superfluous gram was questioned as to what it was actually doing there. The result: 975 kilograms ready to drive. That's 30 percent lighter than a normal E-Type Roadster. The springs are from Öhlins, tailor-made like a perfectly fitting suit. The wheel hubs? Made of titanium. The brakes? Carbon-ceramic with AP Racing calipers that brake as if they know that mistakes are not an option. The result: agility that feels like telepathy.



Innen: Zen im Leichtbau

Der Innenraum ist kein Cockpit, sondern eine Reduktion. Schwarzes Alcantara, Aluminium, nichts Überflüssiges. Ein Feuerlöschsystem, Vierpunktgurte, Sitze, die aussehen wie Skulpturen aus der 1960er-Rennhölle. Die Schalter? Aus Platin. Mit Intarsien aus Perlmutt. Ein absurdes Detail – aber genau deswegen schön. Ein schwebendes Instrumentenpanel beherbergt die wenigen Bedienelemente. Kein Touchscreen, kein Display, keine Software-Updates. Nur Temperatur, Drehzahl, Gefühl. Und doch: beheizte Scheiben. Klimaanlage. Dämmung. Dinge, die beweisen, dass Verzicht nicht gleich Verweigerung ist.

Der Kunde als Co-Autor

Der Lightweight GTR ist kein Serienprodukt. Er ist ein Dialog. Eagle spricht, der Kunde antwortet. In diesem Fall ein Mann, der moderne Supersportwagen für zu fett, zu glatt und zu laut hält. Er wollte das Gegenteil: ein Auto ohne Filter. „Ich wollte etwas, das leicht ist, aber nicht spartanisch. Schnell, aber ohne Tricks. Ohne Bildschirme. Ohne Ablenkung“, sagt er. „Etwas, das noch atmet.“ Eagle hat geliefert. Und der Kunde bekam, was man sonst nicht kaufen kann: ein Auto, das ihn versteht.

Inside: Zen in lightweight construction

The interior is not a cockpit, but a reduction. Black Alcantara, aluminum, nothing superfluous. A fire extinguishing system, four-point seat belts, seats that look like sculptures from the racing hell of the 1960s. The switches? Made of platinum. With mother-of-pearl inlays. An absurd detail – but that's exactly why it's beautiful. A floating instrument panel houses the few controls. No touchscreen, no display, no software updates. Just temperature, RPM, feeling. And yet: heated windows. Air conditioning. Insulation. Things that prove that renunciation is not the same as denial.

The customer as co-author

The Lightweight GTR is not a mass-produced product. It is a dialogue. Eagle speaks, the customer responds. In this case, a man who considers modern supercars too fat, too smooth, and too loud. He wanted the opposite: a car without filters. "I wanted something that was light but not spartan. Fast, but without tricks. Without screens. Without distractions," he says. "Something that still breathes." Eagle delivered. And the customer got something you can't buy anywhere else: a car that understands him.



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

Der Klang des Perfektionismus

Paul Brace, einer der Masterminds hinter Eagle, nennt das Projekt „eine Freude“.

Seit über 40 Jahren arbeitet Eagle mit E-Types – und jedes neue Auto sei, sagt er, „ein Akt des Vertrauens zwischen Mensch und Maschine“.

Die Vision des Kunden habe sie gezwungen, über sich hinauszuwachsen.

Das Ergebnis: kein Museumsstück, sondern ein fahrendes Statement.

Ein „One of One“ im wahrsten Sinn.

Der letzte Gentleman-Racer

Der Lightweight GTR ist kein Auto für die Jagd nach Sekunden.

Er ist gebaut für jene, die den Unterschied zwischen Schnelligkeit und Geschwindigkeit kennen.

Er fährt nicht, um anzukommen, sondern um zu existieren. Sein Motor dreht 500 Umdrehungen höher als der Vorgänger. Sein Chassis reagiert wie eine gespannte Feder. Und doch bleibt er kultiviert.

Ein Gran Turismo, der seine Rennseele nie vergessen hat.

Auf der Autobahn wirkt er gelassen, fast meditativ. Aber tritt man aufs Gas, verwandelt sich Gelassenheit in Raserei.

Man spürt jeden Impuls, jeden Widerstand, jede Unvollkommenheit – und genau das ist der Punkt.

Handarbeit als Widerstand

In einer Welt, die Autos wie Software behandelt, ist der GTR ein Protest.

Er ist das analoge Manifest eines digitalen Zeitalters.

Seine Existenz sagt: Wir müssen nicht alles neu erfinden, manchmal reicht es, das Alte besser zu machen.

Er ist keine Nostalgie – er ist eine Korrektur.

Kunst, keine Kopie

Jede Naht, jede Schweißstelle, jedes Detail erzählt von der Besessenheit, Perfektion fühlbar zu machen.

Eagle baut nicht Autos. Eagle komponiert sie.

Der Lightweight GTR ist ihre Symphonie – aus Blech, Benzin und Zeit.

Wenn er vorbeifährt, bleibt die Luft stehen. Nicht, weil er laut ist. Sondern, weil er Bedeutung hat.

Fazit – Der Mut zur Leichtigkeit

Der Eagle Lightweight GTR ist mehr als eine technische Meisterleistung. Er ist ein philosophisches Statement:

Leichtigkeit als Haltung. Schönheit als Präzision. Geschwindigkeit als Bewusstsein.

In einer Welt, in der alles schwerer, schneller, komplizierter wird, baut Eagle ein Auto, das einfach nur fliegen will.

Ohne Flügel, aber mit Seele.

Und wenn er eines Tages auf einer Landstraße verschwindet, hinter einer Kurve, in einem goldenen Licht, dann bleibt nur dieser Gedanke:

So fühlt sich Freiheit an.

Mechanisch. Handgemacht. Flüchtig.

Und unendlich.

The sound of perfectionism

Paul Brace, one of the masterminds behind Eagle, calls the project “a joy.”

Eagle has been working with E-Types for over 40 years – and every new car, he says, is “an act of trust between man and machine.”

The customer's vision forced them to surpass themselves.

The result: not a museum piece, but a driving statement.

A “one of one” in the truest sense.

The last gentleman racer

The Lightweight GTR is not a car for chasing seconds.

It is built for those who know the difference between speed and velocity.

It doesn't drive to arrive, but to exist.

Its engine revs 500 rpm higher than its predecessor. Its chassis responds like a taut spring. And yet it remains refined.

A Gran Turismo that has never forgotten its racing soul.

On the highway, it seems calm, almost meditative. But step on the gas, and that calmness turns into frenzy.

You feel every impulse, every resistance, every imperfection – and that's exactly the point.

Handcrafting as resistance

In a world that treats cars like software, the GTR is a protest.

It is the analog manifesto of a digital age.

Its existence says: we don't have to reinvent everything; sometimes it's enough to make the old better.

It's not nostalgia – it's a correction.

Art, not a copy

Every seam, every weld, every detail tells of the obsession with making perfection tangible.

Eagle doesn't build cars. Eagle composes them.

The Lightweight GTR is their symphony – made of sheet metal, gasoline, and time.

When it drives by, the air stands still. Not because it is loud, but because it has meaning.

Conclusion – The courage to be light

The Eagle Lightweight GTR is more than a technical masterpiece. It is a philosophical statement:

Lightness as an attitude. Beauty as precision. Speed as awareness.

In a world where everything is becoming heavier, faster, more complicated, Eagle is building a car that simply wants to fly.

Without wings, but with soul.

And when it disappears one day on a country road, behind a curve, in a golden light, only this thought remains:

This is what freedom feels like.

Mechanical. Handmade. Fleeting.

And infinite.



AUKTION RENAULT SAMMLUNG

Flins-sur-Seine. Früher war das hier einfach nur eine Fabrik. Heute ist es ein Mythos aus Beton, Glas und Geschichte. Und bald – Bühne eines der emotionalsten Kapitel, die Renault je geschrieben hat. Denn am 7. Dezember 2025 öffnet die Marke ihre Schatzkammer. Und verkauft 100 Autos. Nicht irgendwelche – sondern solche, die man normalerweise in Museen verstaubt oder in Archiven verschlossen findet. Renault ruft zur Auktion. Und Artcurial Motorcars antwortet mit einem Lächeln: C'est historique.

Flins-sur-Seine. This used to be just a factory. Today, it is a myth made of concrete, glass, and history. And soon, it will be the stage for one of the most emotional chapters Renault has ever written. Because on December 7, 2025, the brand will open its treasure trove. And it will sell 100 cars. Not just any cars – but ones that are normally found gathering dust in museums or locked away in archives. Renault calls for an auction. And Artcurial Motorcars responds with a smile: C'est historique.

Ein Jahrhundert in Bewegung

125 Jahre Renault. Das sind nicht nur Autos, das sind Geschichten in Stahl gegossen. Vom Typ D von 1901 über die Turbo-Ära bis zur Clio Williams.

Alles beginnt 1898 mit einem Typ A – ein kleines Gefährt mit mutigem Herz, das Louis Renault höchstpersönlich lenkte. Dieses erste Kapitel hat er nie vergessen. Und auch nicht die Ingenieure, die Jahrzehnte später seine Idee in Carbon und Turbolader verwandeln würden.

2027 will Renault in Flins ein neues Zuhause für diese Geschichte schaffen – ein Heritage-Zentrum, das die Marke endlich so zeigt, wie sie wirklich ist: wild, widersprüchlich, menschlich. Doch bevor das Museum öffnet, macht Renault Platz. Und trennt sich von einigen Duplikaten der Sammlung.

100 Autos. 100 Artefakte. Keine Kopien.

Die Auktion umfasst 100 Fahrzeuge aus mehr als 800 – plus rund 100 Objekte: Modelle, Overalls, Motoren, Designstudien. 90 Prozent davon ohne Mindestpreis. Das ist keine Verkaufsshow. Das ist ein Bekenntnis.

Pierre Novikoff, Vice President von Artcurial Motorcars, bringt es auf den Punkt:

„Wir bieten Sammlern die einmalige Gelegenheit, Kuratoren dieses reichen Erbes zu werden.“

Ein Satz, der klingt, als würde man Kunst versteigern. Und das ist es im Grunde auch. Nur mit mehr Öl, Lärm und Herzschlag.

A century in motion

125 years of Renault. These are not just cars, they are stories cast in steel. From the Type D of 1901 to the turbo era to the Clio Williams.

It all began in 1898 with a Type A – a small vehicle with a big heart, driven by Louis Renault himself. He never forgot this first chapter. Nor did the engineers who, decades later, would turn his idea into carbon and turbochargers.

In 2027, Renault wants to create a new home for this history in Flins – a heritage center that finally shows the brand as it really is: wild, contradictory, human. But before the museum opens, Renault is making room. And parting with some duplicates from the collection.

100 cars. 100 artifacts. No copies.

The auction includes 100 vehicles from more than 800 – plus around 100 objects: models, overalls, engines, design studies. 90 percent of them without a reserve price. This is not a sales show. It is a commitment.

Pierre Novikoff, Vice President of Artcurial Motorcars, sums it up:

“We are offering collectors a unique opportunity to become curators of this rich heritage.”

A sentence that sounds like you're auctioning art. And that's basically what it is. Only with more oil, noise, and heartbeat.





Die Anfänge – Wenn alles möglich war

Man sagt, die Belle Époque war eine Zeit der Eleganz. Bei Renault war sie eher eine Zeit der Verrücktheit. Der Type D von 1901 fährt noch heute – ein mechanisches Fossil, das schnauft, hustet und lebt. Daneben steht ein Bus von 1933, der aussieht, als könnte er jeden Moment wieder Passagiere nach Paris bringen.

Und dann gibt's da noch den Type A, den Renault zum 100. Geburtstag 1998 nachbauen ließ – in einer Elektroversion. Ja, schon damals. Man merkt: Zukunft war hier nie etwas Neues. Nur eine andere Form von Nostalgie.

Turbo, Baby.

Springen wir in die Siebziger. Formel 1. Lärm. Rauch. Mut.

1977 bringt Renault den RS01 an den Start – den ersten Turbo in der Formel 1. Ein gelbes Raumschiff, das zunächst ausgelacht wird. Zu heiß. Zu fragil. Zu ambitioniert.

Zwei Jahre später, Dijon 1979. Jean-Pierre Jabouille holt den ersten Sieg. Turbo wird Religion. Und Renault der Prophet.

Die Auktion ehrt diese Ära mit rund zwanzig echten Rennwagen: von der RE27B bis zur RE60 01B. Namen wie Arnoux, Tambay, Cheever und Prost – Legenden auf gelbem Grund.

Manche Fahrzeuge werden inklusive originaler Ingenieurs-Notizbücher verkauft. Handschriftliche Skizzen, technische Träume. Zeugnisse einer Zeit, in der Risiko noch Geruch hatte – nach Benzin und Gummi.

The beginnings – When everything was possible

They say the Belle Époque was a time of elegance. At Renault, it was more a time of madness. The Type D from 1901 is still running today – a mechanical fossil that puffs, coughs, and lives. Next to it stands a bus from 1933 that looks as if it could take passengers to Paris again at any moment.

And then there's the Type A, which Renault had rebuilt for its 100th anniversary in 1998 – in an electric version. Yes, even back then. It's clear that the future was never anything new here. Just another form of nostalgia.

Turbo, baby.

Let's jump to the seventies. Formula 1. Noise. Smoke. Courage.

In 1977, Renault launched the RS01 – the first turbo in Formula 1. A yellow spaceship that was initially laughed at. Too hot. Too fragile. Too ambitious.

Two years later, Dijon 1979. Jean-Pierre Jabouille clinches the first victory. Turbo becomes a religion. And Renault the prophet.

The auction honors this era with around twenty genuine race cars: from the RE27B to the RE60 01B. Names like Arnoux, Tambay, Cheever, and Prost – legends on a yellow background.

Some vehicles are sold with original engineering notebooks. Handwritten sketches, technical dreams. Testimonies to a time when risk still had a smell – of gasoline and rubber.



Le Mans. Regen. Ruhm.

Und dann ist da die Alpine A442, jene gelbe Pfeilspitze, die Le Mans in den Siebzigern eroberte. Chassis 0 – der Anfang einer Dynastie. Sie lief in Imola, am Nürburgring, in Le Mans. Heute steht sie da wie ein Denkmal aus Fiberglas, mit denselben Farben, die 1977 über die Columbus-Speed-Ring-Runden flimmerten.

Ein Stück Zeitgeschichte, das man starten könnte – oder anbeten.

Rallye – Wenn Dreck sexy ist

Rallye war immer das Gegenteil von Perfektion. Und genau deswegen liebte Renault sie.

Der Maxi Turbo 5 Prototyp B0 und der Renault 5 GT Turbo Bandama sind Zeugen einer Zeit, in der man noch mit Mut fuhr, nicht mit Telemetrie. Der Bandama trägt noch rote Erde auf der Karosserie – echte Erinnerungen aus der Elfenbeinküste.

Man sollte sie nicht abwischen.

Le Mans. Rain. Glory.

And then there is the Alpine A442, that yellow arrowhead that conquered Le Mans in the 1970s. Chassis 0 – the beginning of a dynasty. It raced at Imola, the Nürburgring, and Le Mans. Today, it stands there like a fiberglass monument, with the same colors that flashed around the Columbus Speed Ring laps in 1977.

A piece of contemporary history that you could start – or worship.

Rally – When dirt is sexy

Rallying has always been the opposite of perfection. And that's exactly why Renault loved it.

The Maxi Turbo 5 Prototype B0 and the Renault 5 GT Turbo Bandama are witnesses to a time when driving was still about courage, not telemetry. The Bandama still bears red earth on its bodywork – genuine memories from the Ivory Coast.

You shouldn't wipe it off.





Popkultur auf vier Rädern

Natürlich fehlen auch die Volkshelden nicht: die 4CV, die den Nachkriegsmut symbolisierte. Die R5 Police, halb Funktion, halb Ikone. Die Floride "Disney", ein Lächeln auf Rädern. Und der Clio Williams, der in den Neunzigern zeigte, dass man auch mit Blau und Gold Geschichte schreiben kann. Diese Autos sind keine Relikte – sie sind Erinnerungsträger. Manche restauriert, andere so original, dass man beim Öffnen der Tür das Jahr 1984 riecht.

Alpine – Schönheit mit Nerv

Ein Highlight der Auktion: die Alpine A610 Evolution, das stärkste Modell ihrer Linie. Dazu die V6 Turbo und eine A110-Maquette – quasi das DNA-Material des französischen Fahrgefühls. In diesen Autos liegt etwas, das man kaum erklären kann. Eine Mischung aus Präzision und Laissez-faire. Eine Leichtigkeit, die nur Frankreich kann.

Wenn Designräume fliegen lernen

Neben den Autos kommen auch Artefakte unter den Hammer: Windkanalmodelle, Designstudien, Konzeptskulpturen. Miniaturen in Maßstab 1:5 – kleine Utopien aus der Hand von Ingenieuren, die Träumer geblieben sind. Und dann: der pure Wahnsinn. Ein „Reinastella“-Flugobjekt, gebaut in Kooperation mit Eurodisney. Ja, richtig gelesen – ein Renault-UFO. Nur drei Exemplare existieren. Es war die Zeit, als Marken noch träumten, statt Algorithmen zu bauen.

Pop culture on four wheels

Of course, the folk heroes are also present: the 4CV, which symbolized post-war courage. The R5 Police, half functional, half iconic. The Floride "Disney", a smile on wheels. And the Clio Williams, which showed in the nineties that you can also make history with blue and gold. These cars are not relics – they are carriers of memories. Some have been restored, others are so original that when you open the door, you can smell the year 1984.

Alpine – beauty with nerve

A highlight of the auction: the Alpine A610 Evolution, the most powerful model in its line. Plus the V6 Turbo and an A110 maquette – essentially the DNA of the French driving experience. There is something about these cars that is hard to explain. A mixture of precision and laissez-faire. A lightness that only France can achieve.

When design dreams learn to fly

In addition to the cars, artifacts will also go under the hammer: wind tunnel models, design studies, concept sculptures. Miniatures on a scale of 1:5 – small utopias created by engineers who have remained dreamers. And then: pure madness. A "Reinastella" flying object, built in cooperation with Eurodisney. Yes, you read that right – a Renault UFO. Only three exist. It was a time when brands still dreamed instead of building algorithms.

TO RENT FOR YOUR EVENT

MOTORWORLD



TO RENT FOR
YOUR EVENT

IN- & OUTDOOR
350 PERS.



[HTTPS://KOELN.MOTORWORLD-INN.DE](https://koeln.motorworld-inn.de)

KOELN@MOTORWORLD.DE



Auch dabei: ein Liberty-Ship-Modell von 1957, Symbol der französischen Exportträume, und eine doppelseitige Bodet-Uhr aus dem Werk in Flins – industrielles Herzschlaggerät einer vergangenen Ära.

Sammeln ist Erinnerung in Bewegung

Renault verkauft nicht, um loszulassen. Sondern um neu zu erzählen. Diese Auktion ist kein Abschied, sondern eine Kuratierung. Eine Chance, Geschichte zu teilen, statt sie zu verstecken.

Die Marke bleibt dabei treu: jedes Modell, das verkauft wird, existiert in der Sammlung mehrfach. Kein Verlust, nur Evolution.

Flins wird ab 2027 zum lebendigen Museum. Ein Ort, an dem Technik, Design und Emotion einander die Hand reichen – und wo man versteht, dass Mobilität nie nur Bewegung war, sondern immer schon Gefühl.

Fazit: Geschichte fährt weiter

Man kann Autos konservieren. Oder man lässt sie fahren. Renault entscheidet sich für Letzteres.

Diese Auktion ist mehr als ein Verkauf – sie ist ein Liebesbrief an 125 Jahre Ingenieurskunst, Risiko und Stil. Eine Feier der Imperfektion, der Leidenschaft, der Bewegung.

Vielleicht wird jemand am 7. Dezember einen alten Renault nach Hause fahren. Und vielleicht, ganz kurz, fühlt sich das an wie damals, als Louis Renault noch selbst die Kurbel drehte.

Manchmal beginnt Zukunft eben mit einem Rückwärtsgang.

Also included: a 1957 Liberty Ship model, symbol of French export dreams, and a double-sided Bodet clock from the Flins factory – the industrial heartbeat of a bygone era.

Collecting is memory in motion

Renault is not selling in order to let go. But to tell a new story. This auction is not a farewell, but a curation. A chance to share history instead of hiding it.

The brand remains true to itself: every model that is sold exists multiple times in the collection. No loss, just evolution. From 2027, Flins will become a living museum. A place where technology, design, and emotion come together – and where people understand that mobility has never been just about movement, but has always been about emotion.

Conclusion: history continues

You can preserve cars. Or you can let them drive.

Renault has opted for the latter.

This auction is more than a sale – it is a love letter to 125 years of engineering, risk-taking, and style. A celebration of imperfection, passion, and movement.

Perhaps on December 7, someone will drive an old Renault home. And perhaps, for a brief moment, it will feel like it did back when Louis Renault himself turned the crank.

Sometimes the future begins with a step backward.



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

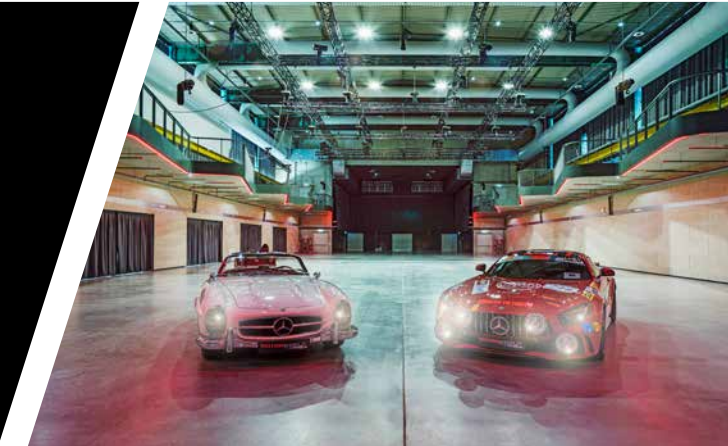
#SHOP

Online Shop für Freunde, Familie und für Sie!

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

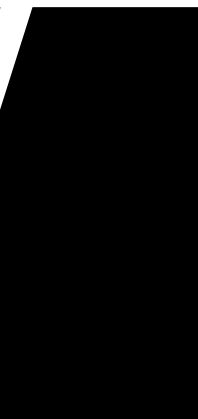
Welcome to
MOTORWORLD
GROUP

EVENT-LOCATIONS



VARIABLE FLÄCHEN FÜR:

- EVENTS
- CONFERENCE
- SEMINAR
- ROADSHOWS
- MESSEN



10 - 5.000 qm Indoor
bis 4.500 qm Outdoor
2 - 10.000 Personen
Catering, Technik
Gastro, Hotel, Parkbereiche
top Verkehrsanbindung



Die MOTORWORLD Standorte bieten Eventlocations in allen Größen und für jeden Anlass: Kunden- und Mitarbeitererevents, Business und private Feiern, Kongresse, Präsentationen, Meetings, Galas, Parties - Indoor und Outdoor.

Mehr dazu erfahren Sie über den QR-Code oder auf www.motorworld.de/eventlocations/



STUTTGART

KÖLN

MÜNCHEN

BERLIN

RÜSSELSHEIM

HERTEN

METZINGEN

ZÜRICH

LUXEMBOURG

MALLORCA



vitra.
Mathes



WELCOME



MEMBERS



SEDE
OFICIAL
DE SU
EMPRESA

OFFICIAL
REGISTRATION
ADDRESS OF
YOUR COMPANY

OFFIZIELLER
FIRMENSITZ
IHRER
GESELLSCHAFT

DE Direkt an der Flughafenautobahn MA 19, zwischen dem Airport und Palma ist die Motorworld Mallorca gestartet. In der exklusiven Drivers Lounge befinden sich moderne Business- und Coworking-Spaces – perfekt für alle, die in privater Atmosphäre konzentriert arbeiten, Meetings abhalten oder einfach produktiv sein wollen. Großzügige 300 m² mit flexiblen Arbeitsplätzen, stylischen Lounges und voll ausgestatteten Meetingräumen – ideal für das daily Business, spontane Ideenpower beim Stopp-Over oder ein kurzes Update vor dem Abflug. Hier trifft top Lage auf inspirierendes Ambiente. Ideal für Macher und Professionals, die Wert auf eine zentrale und repräsentative Lage, exzellente Ausstattung, moderne Infrastruktur und maximale Flexibilität legen. Die Location bietet perfekte Voraussetzungen für internationale Geschäftsreisende, kurzfristige Meetings und produktives Arbeiten im stilvollen Ambiente.

UK Motorworld Mallorca has opened right next to the MA 19 airport motorway, between the airport and Palma. The exclusive Drivers Lounge offers modern business and coworking spaces – perfect for anyone who wants to concentrate on their work, hold meetings or simply be productive in a private atmosphere. A generous 300 sqm with flexible workspaces, stylish lounges and fully equipped meeting rooms – ideal for daily business, spontaneous brainstorming during a stopover or a quick update before departure. Here, a prime location meets an inspiring atmosphere. Ideal for doers and professionals who value a central and prestigious location, excellent facilities, modern infrastructure and maximum flexibility. The location offers perfect conditions for international business travellers, short-term meetings and productive work in a stylish atmosphere.

ES Motorworld Mallorca ha abierto sus puertas junto a la autopista MA-19, entre el aeropuerto y Palma. En la exclusiva Drivers Lounge encontrarán modernos espacios de negocios y coworking, perfectos para quienes buscan trabajar con concentración en un entorno privado, celebrar reuniones o, simplemente, ser productivos. Con 300 m² de espacios de trabajo amplios y flexibles, elegantes salones y salas de reuniones totalmente equipadas, es el lugar ideal tanto para el trabajo diario como para desarrollar ideas espontáneas durante una escala o ponerse al día rápidamente antes de un vuelo. Aquí se combina una ubicación inmejorable con un ambiente inspirador. Es la opción perfecta para emprendedores y profesionales que valoran una localización céntrica y representativa, un equipamiento de primer nivel, una infraestructura moderna y la máxima flexibilidad. Una ubicación pensada especialmente para viajeros de negocios internacionales, reuniones de última hora y para trabajar de forma productiva en un entorno elegante.



BUSINESS BASE



DE Motorworld Mallorca S. L. U.
Cami Vell de Llucmajor, 110-112
07007 Palma de Mallorca, Illes Balears, Spain

UK drivers-lounge@motorworld.de
motorworld.de/mallorca/drivers-lounge
+ 34 971 599 449

Become a member now!



Contact/contacto:
<https://motorworld.de/mallorca/drivers-lounge>

Stand 9/2025



TALOS XXT

Fünf. Mehr braucht's nicht. Keine Serie, kein Produktionsziel, kein Businessplan. Nur fünf Autos, gebaut, um das System zu provozieren. Der TALOS XXT ist kein Produkt. Er ist eine Haltung.

Ein Ferrari, der zu lange in den Spiegel geschaut hat
Ausgangspunkt: ein Ferrari 599 GTB. Klassisch. Schön. Berechenbar. Dann kam Talos Vehicles – eine britische Truppe mit einem Faible für Militärtechnik und übertriebene Präzision. Sie haben das Biest zerlegt, Carbon drübergezogen, den Wahnsinn neu verkabelt. Ergebnis: ein Auto, das aussieht, als hätte der 599XX ein Date mit einem Kampfflugzeug gehabt. Und keiner wollte der Vernünftigere sein.

Five. That's all it takes. No series, no production target, no business plan. Just five cars, built to provoke the system. The TALOS XXT is not a product. It is an attitude.

A Ferrari that has spent too long looking in the mirror
Starting point: a Ferrari 599 GTB. Classic. Beautiful. Predictable. Then came Talos Vehicles – a British team with a penchant for military technology and exaggerated precision. They took the beast apart, covered it in carbon fiber, and rewired the madness. The result: a car that looks like the 599XX had a date with a fighter jet. And no one wanted to be the sensible one.





Der Motor? Ein V12 mit 6 Litern Hubraum. 674 PS. 205 Meilen Spitze. 3,5 Sekunden bis 100. Zahlen, ja. Aber eigentlich ist das nur Nebensache. Der XXT fährt sich nicht, um Daten zu liefern. Er fährt, um den Puls zu beschleunigen.

Der Sound? Kein künstlich orchestrierter Surround-Spaß. Nur echte Mechanik. Metall, das lebt. Du spürst den Motor, bevor du ihn hörst. Und wenn er singt, dann so, dass Spotify beleidigt wäre.

Keine Glasfassaden. Keine Duftkerzen in der Lobby. Nur ehrliche Werkstätten und Menschen mit ölschmierten Händen. Talos Vehicles baut dort, wo andere Urlaub vom Regen machen.

Jeder XXT ist handgefertigt. Jedes Teil verhandelt. Keine Automatisierung, kein Copy-Paste. Carbon in Matt oder Hochglanz. Leder, das Geschichten erzählt. Ein Getriebe, das du selbst lenkst. Wer Automatik will, darf bleiben – aber er versteht den Witz nicht.

Der TALOS XXT ist Luxus in seiner ehrlichsten Form: unteilbar, unersetzlich, unbequem. Kein Chrom, kein Glitzer, keine Logos, die schreien. Stattdessen: Haltung.

Du sprichst mit den Ingenieuren. Entscheidest über Nahtfarbe, Carbonstruktur, Lackierung. Es ist mehr Psychotherapie als Konfiguration. Und am Ende steht da etwas, das dich repräsentiert – nicht deinen Kontostand, sondern deine Unruhe.

Jeder XXT ist ein Unikat. Danach sind die Carbonformen Geschichte. Zerstört. Kein zweiter Versuch. Kein „Facelift“. Wer also einen bekommt, bekommt Geschichte zum Mitfahren.

Talos nennt es „bespoke engineering“. Wir nennen es: den geilsten Unsinn der Automobilwelt.

Militärische Präzision trifft auf britischen Exzess. Talos kommt aus dem militärischen Fahrzeugbau. Panzerähnlich in der Präzision, aber poetisch im Ergebnis. Die Mischung ist gefährlich gut.

Der XXT hat die Disziplin eines Kampfpiloten – und den Stil eines Dandys. Präzise wie ein Raketenleitsystem, aber gebaut, um schön zu sein. Kein Retro, kein Revival. Sondern eine neue Definition dessen, was britische Ingenieurskunst kann, wenn man sie einfach mal lässt.

Jamie Thwaites, der Kopf hinter Talos, sagt: „Ein Grand Tourer für Menschen, die das Beste verlangen – und deren Fahrzeug ihre Individualität widerspiegelt.“ Übersetzt heißt das: Wenn du erklärst, warum du den XXT willst, hast du ihn nicht verstanden. Dieses Auto ist kein Accessoire. Es ist ein Spiegel. Er verzeiht keine Pose. Nur Leidenschaft.

Die Welt redet von künstlicher Intelligenz. Talos setzt auf echte.

Wo andere auf Batterien starren, lauscht der XXT dem Benzin.

Er ist das Anti-E-Auto. Nicht aus Trotz, sondern aus Überzeugung. Ein Statement gegen den Lärm der Effizienz. Wenn Fortschritt sich an Reichweite misst, dann ist der XXT der poetischste Rückschritt der Welt.

The engine? AV12 with a displacement of 6 liters. 674 hp. 205 mph top speed. 3.5 seconds to 100. Numbers, yes. But actually, that's just a side issue. The XXT isn't driven to deliver data. It's driven to get your pulse racing.

The sound? No artificially orchestrated surround sound fun. Just real mechanics. Metal that lives. You feel the engine before you hear it. And when it sings, it does so in a way that would offend Spotify.

No glass facades. No scented candles in the lobby. Just honest workshops and people with oil-smeared hands. Talos Vehicles builds where others take a break from the rain.

Every XXT is handmade. Every part is negotiated. No automation, no copy-paste. Carbon in matte or high gloss. Leather that tells stories. A transmission that you steer yourself. If you want automatic, you can stay – but you don't get the joke.

The TALOS XXT is luxury in its most honest form: indivisible, irreplaceable, uncomfortable. No chrome, no glitter, no screaming logos. Instead: attitude.

You talk to the engineers. You decide on the seam color, carbon structure, paintwork. It's more psychotherapy than configuration. And in the end, you have something that represents you—not your bank balance, but your restlessness.

Every XXT is unique. After that, the carbon molds are history. Destroyed. No second attempt. No “facelift.” So whoever gets one gets a piece of history to drive away with.

Talos calls it “bespoke engineering.” We call it the coolest nonsense in the automotive world.

Military precision meets British excess

Talos comes from military vehicle construction. Tank-like in its precision, but poetic in its results. The mixture is dangerously good.

The XXT has the discipline of a fighter pilot—and the style of a dandy. Precise as a missile guidance system, but built to be beautiful. No retro, no revival. Instead, a new definition of what British engineering can do when you just let it.

Jamie Thwaites, the brains behind Talos, says: “A grand tourer for people who demand the best – and whose vehicle reflects their individuality.”

Translated, that means: if you have to explain why you want the XXT, you haven't understood it. This car is not an accessory. It is a mirror.

It forgives no posturing. Only passion.

The world talks about artificial intelligence. Talos relies on real intelligence.

Where others stare at batteries, the XXT listens to gasoline.

It is the anti-electric car. Not out of defiance, but out of conviction. A statement against the noise of efficiency. If progress is measured by range, then the XXT is the most poetic step backward in the world.

MEMBER ME

<https://membercard.motorworld.de>

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

MOTORWORLD
MEMBERCARD



ME AND MY CARD

Anzeige



KLASSIK EXPERTISE AUS GECHINGEN BEI STUTTGART IST NEUES FÖRDERMITGLIED DES DEUVET BUNDESVERBAND OLDTIMER-YOUNGTIMER E.V.

In immer mehr Regionen erweitern führende Sachverständigenbüros den Förderkreis des DEUVET und bieten den Mitgliedern kompetente Beratung.

Mit KLASSIK EXPERTISE aus Gechingen konnte ein erfahrenes Team für den Oldtimerverband gewonnen werden.

Wertgutachten, Echtheitsexpertisen und Kaufberatung sind das Dienstleistungsspektrum der Sachverständigen aus dem Stuttgarter Raum.

Ein immer unübersichtlicherer Markt und steigende Fahrzeugwerte erfordern zunehmend die Kompetenz professioneller Kenner von Oldtimern und Liebhaberfahrzeugen. Nicht nur fordern Versicherungen inzwischen hochwertige Gutachten und Expertisen – auch die Käufer vertrauen immer häufiger auf professionelle Unterstützung, um Fehlkäufe und damit einhergehende Verluste zu vermeiden.

Dipl. Ing. Wolfgang Hämmerlin und sein Team von Oldtimerexperten bieten hier das ganze Spektrum an: Kurz- und Wertgutachten, Expertisen, Kaufberatung und Restaurierungsbegleitung.

„Wir freuen uns sehr, mit KLASSIK EXPERTISE einen erfahrenen und hochkompetenten Partner für alle Fragen zur Beurteilung klassischer Fahrzeuge in unseren Reihen zu haben. Eine solch weitsichtige Unterstützung würden wir uns von viel mehr Beteiligten aus der Szene wünschen“ freut sich Jan Hennen, Vizepräsident Kommunikation beim DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V.

www.klassik-expertise.de

Herzlichen Glückwunsch zur 200. Ausgabe des MOTORWORLD Bulletin.

Der DEUVET freut sich auf viele weitere interessante Artikel! DANKE!!!



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

MOTORWORLD
BULLETIN



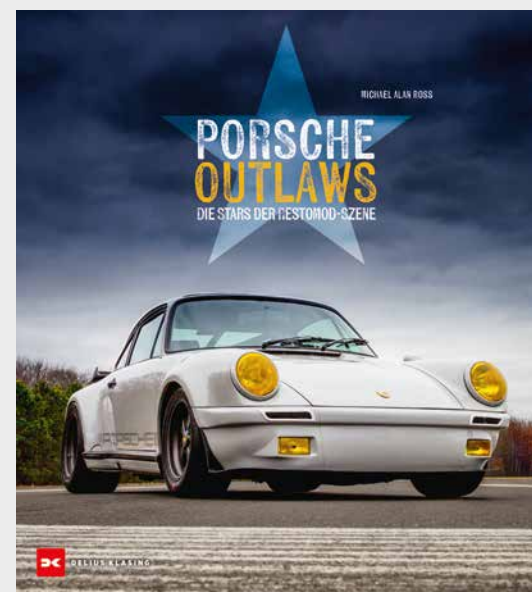
JÜRGEN LEWANDOWSKI's BÜCHERECKE

BEI PORSCHE EIGENTLICH
UNVORSTELLBAR

Jeder, der die Geschichte der amerikanischen Hotrod-Szene verfolgt hat, kennt die unglaubliche Phantasie, mit der die Protagonisten ihre Objekte verfremdeten – und eigentlich war es nur ein Frage der Zeit gewesen, bis sich die Amerikaner auch den Fahrzeugen des Hauses Porsche angenommen hatten. Von den Puristen unter den Porsche-Fans, die sich bereits aufregen konnten, wenn die Fußmatte nicht die Original-Fußmatte war, zuerst gemieden, gibt es heute eine Vielzahl von Porsche-Umbauten, Neu-Interpretationen und Neubauten, die heiß begehrt sind und teilweise auf Auktionen unfassbare Preise erzielen.

Nun ist diese Szene stark den USA verhaftet, aber mittlerweile tauchen auch die ersten Fahrzeuge – beispielsweise von Singer – auch in Europa auf, und es gibt auch hier die ersten Meetings, bei denen diese „Outlaws“ – der Begriff stammt aus den Englischen und steht für „Ungesetzlich“ – gezeigt und bestaunt werden. Wobei das Thema „Ungesetzlich“ schon deswegen ein Problem beziffert: Wie bekommt man diese Umbauten durch die Zulassungsstelle?

In den USA geht das wesentlich lockerer – was man den von Michael Alan Ross zusammengetragenen Modellen ansieht. Und beim ersten Durchblättern der Seiten entdeckt das Auge auch viele sehr individuelle Fahrzeuge, die dem deutschen TÜV weniger zusagen dürfen. Doch man muss diesen Porsche-Varianten einen hohen Reiz zugestehen: Sie sehen zumeist gut aus, dass bei etlichen der Stars der Szene – beispielsweise Magnus Walker – heftige Gebrauchsspuren und fehlender Lack durchaus üblich sind, sollte aber nicht weiter stören. Ein spannendes Buch das die gesamte Bandbreite vom 356 Carrera mit Zagato-Front über harmlos aussehende 911 T-Modelle mit vielen



Hunderten von PS bis hin zu den makellos gestylten und mit Hightech Features vollgestopften Millionen Dollar teuren Porsche von Singer abdeckt. Zusammen mit den Portraits der Protagonisten beleuchtet dieses Buch ein spannendes, bislang eher unbeachtetes Kapitel der amerikanischen Porsche-Szene.

Michael Alan Ross, *Porsche Outlaws* –
die Stars der Restomod-Szene,
Deliuss-Klasing Verlag, Bielefeld,
€ 49,90.
ISBN 978-3-667-13139-3

Luca de Meo hat eine phantastische Karriere in der Auto-Industrie hinter sich – hinter sich deshalb, weil der 1967 in Mailand geborene de Meo immer nur für die Autoindustrie gearbeitet hatte und nun zum Luxusgüter-Konzern Kering wechselte, um dort den Chefposten von Milliardär Francois-Henri Pinault zu übernehmen. Um den Schritt besser zu verstehen, sollte man wissen, dass unter diesem Dach Label wie Gucci, Saint Laurent, Bottega Veneta, Balenciaga und Alexander McQueen sowie Schmuck- und Uhrenmarken wie Boucheron, Pomellato und Qeelin vereint sind. Und da es Kering derzeit finanziell nicht gut geht, hat die Branche den Wechsel mit Interesse und Erstaunen zur Kenntnis genommen.

Vor dem Antritt in der neuen Welt des ultimativen Luxus hat Luca de Meo noch eine Liebeserklärung an das Auto auf den Weg gebracht – eine erstaunliche Sammlung von Texten, die von A wie Abarth, Karl bis Z wie Zündschlüssel reicht. Nicht weniger als 430 Seiten umfasst dieses Buch, in dem auch Co-Autoren wie Luc Donckenwolke („Design“), Oliver Blume („Deutschlands Automobilbranche“), der Google-Geschäftsführer Sundar Pichai. Dr. Wolfgang Porsche („Porsche“) und Richard Mille über Uhren zu Wort kommen. De Meo hat ein ganz persönliches Register der Menschen und Firmen zusammengetragen, die ihn in seinem Berufsleben zwischen Lancia, Fiat, Toyota, Volkswagen und Renault beschäftigt haben. Dabei sind einige erstaunliche Portraits von Sergio Marchionne und Lee Iacocca entstanden, aber de Meo hat auch Tim und Struppi nicht vergessen, dessen Schöpfer Hergé gezeichneten Automobilen Magie verleihen konnte.

Ein erstaunliches Buch für einen Auto-Manager, der nun Kleider, Handtaschen und Schuhe verkaufen muss – schade, dass de Meo unter dem Buchstaben M kein Wort über Mode geschrieben hat.

AUTOS-
MI AMORE



Luca de Meo, *Autos – mi amore!*,
Motorbuch-Verlag, Stuttgart,
€ 26,--.
ISBN 978-3-613-04797-6

DIE AUTOWELT IM KINDERZIMMER

Jahrzehntelang waren praktisch keine Bücher über Automodelle am Markt – mittlerweile haben die Verlage aber offenbar die kleine, aber feine Nische entdeckt und beliefern die Sammler mit der gewünschten Literatur. Ulrich Biene hat sich der Firma siku angenommen, doch Biene geht das Thema großzügiger an – er beschreibt nicht nur die Vielzahl der Modelle, sondern beschreibt erst einmal, wie die Brüder Werner und Kurt Sieper nach dem Krieg mit Knöpfen, Kämmen und – das war der erste Großauftrag – Abrollern für Tesa-Filme wieder ins Geschäft kamen. Die 1921 von Richard Sieper gegründete Firma hatte sich als eine der ersten Firmen mit der Verarbeitung von thermoplastischem Kunststoff beschäftigt und kam nun auch mit Milchkannen und Kleiderhaken ins Geschäft – sogar Pfeifen wurden aus Kunststoff geliefert.

Dann kamen Weihnachtsfiguren, Tierfiguren und Spielzeug für den Sandkasten – doch langsam rückte auch das Auto ins Visier und begann langsam aber stetig die Blechautomobile abzulösen. Die Modellpalette wurde immer größer, Flugzeuge und Traktoren ergänzten bald das Programm und als siku 1955 ein wunderschönes Porsche 356-Modell mit einem gläsernen Motor vorstellte, war der weitere Weg vorgezeichnet. Ulrich Biene beschreibt mit offensichtlicher Freude an den Modellen den weiteren Weg des Hauses, die Evolution des Modellprogramms, die verschiedenen Baureihen in unterschiedlichen Maßstäben und die Einführung von Zinkdruckguss-Modellen, mit denen große und schwere LKW-Modelle gefertigt wurden.

Die enge Verbundenheit von siku mit dem ADAC, aus der eine Vielzahl von Modellen bis zu den ADAC-Rettungshubschraubern hervorgeht, wird ebenso erwähnt wie ein längeres Kapitel die Konstruktion und den Bau der Modelle beschreibt – das Buch ist also mehr als nur eine Beschreibung der Modelle der vergangenen 70 Jahre, es ist auch die Geschichte eines Unternehmens.



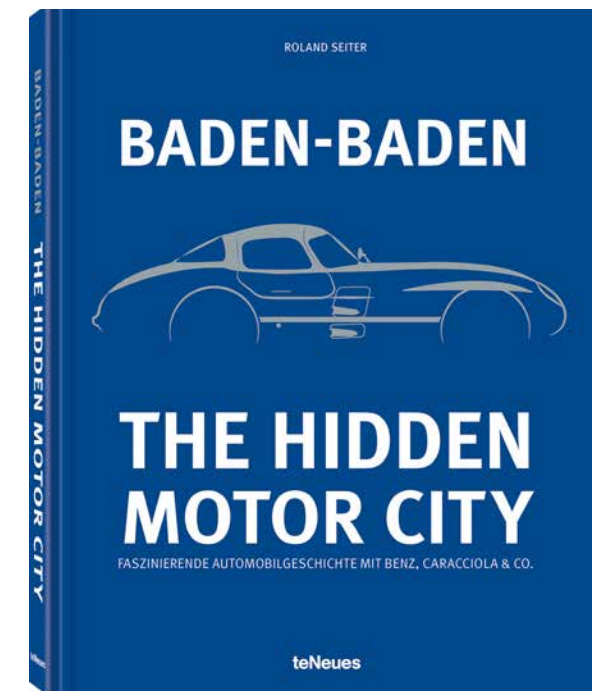
Ulrich Biene, Siku –
Die Autowelt im Kinderzimmer,
Delius Klasing Verlag, Bielefeld,
€ 34,90.
ISBN 978-3-667-12523-1

THE HIDDEN MOTOR-CITY

Niemand wird im ersten Moment auf die Idee kommen, ausgerechnet die doch etwas verträumt wirkende Kurstadt Baden-Baden als „The Hidden Motor City“ zu bezeichnen. So ging es auch Ernst-Jürgen Wackenhut, dem Bürgermeister von Baden-Baden, der – nach einem Besuch von Roland Seiter – vermerkte: „Mir wurde in unserem Gespräch bewusst, wie tiefgreifend die automobiler Geschichte der Region Mittelbaden und ganz besonders der Stadt Baden-Baden ist. Ein Schatz, der in dieser Dimension vielen wahrscheinlich gar nicht oder nicht mehr bewusst ist. Die automobiler DANN Baden-Badens ist einzigartig und prägt die Stadt wesentlich“.

Und tatsächlich zeigte bereits 1887 Gottlieb Daimler sein Motorboot auf dem in Baden-Baden gelegenen Waldsee, sieben Jahre später baute der Baden-Badener Ingenieur Joseph Vollmer bei Bergmann's Industriewerken in Gaggenau erste Automobile – hier baut die Daimler Truck AG bis heute Automobile ist somit das älteste noch produzierende Automobilwerk der Welt. 1903 findet hier die erste 96-Kilometer Fernfahrt in Deutschland statt, zwei Jahre später führt die erste Herkomer-Konkurrenz den Bruder des deutschen Kaisers nach Baden-Baden. Man muss Roland Seiter zugestehen, dass er vom Blumen-Corso 1910 über die erste Schönheits-Konkurrenz 1921 – den Concours gibt es heute noch – über die Flachrennen (im Gegensatz zu den Bergrennen) und die Tourenfahrten durch den Schwarzwald wunderbares Material und großartige Bilder zusammengetragen hat.

Natürlich vergisst Seiter auch nicht die vielen prominenten Besucher und Rennfahrer, die die mondäne Kurstadt besuchten: Hans Stuck, Rudolf Caracciola, Ernes Merck „Europas schönste Rennfahrerin“ und Hermann Lang – um nur einige zu nennen. Vielleicht ist der Titel „The Hidden Motor City“ etwas zu groß aufgetragen – doch das ändert nichts daran, dass dieses Buch einen wunderbaren Blick in die Frühzeit des Automobils wirft, in der der echte und der Geld-Adel diesem so fremden Gefährt den Weg ebneten.



Roland Seiter, Baden-Baden –
The Hidden Motor City,
teNeues Verlag,
€ 50,--.
ISBN 978-3-9617-1670-8

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



STUTTGART KÖLN MÜNCHEN BERLIN RÜSSELSHEIM HERTEN METZINGEN LUXEMBOURG ZÜRICH MALLORCA BULGARIA