



MOBILITY SPEED LIFESTYLE

MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG



**6**

Neujahrsgruß

**22**

Teuersten Automobile in  
Auktionen 2026

**60**

Markt Entwicklung 2026

**72**

Renault Filante Rekord

**56**

Nachruf Hans Hermann

**90**

Auktion: Michael  
Schumacher's Benetton

# INHALT/CONTENT

## AUTOMOBILIA München

Keller. Regale. Dachboden. Kisten, die seit Jahren nicht mehr offen waren. Und plötzlich tauchen sie wieder auf: Alte Prospekte, seltene Bücher, Ersatzteile, Modellautos, Erinnerungsstücke mit Geschichte. Wer dabei denkt: Das gehört eigentlich auf einen Tisch - nicht zurück in die Kiste - sollte sich den Sonntag, 1. März 2026 vormerken. Dann findet in der Motorworld München zum zweiten Mal die AUTOMOBILIA München statt: ein Markt für automobile Literatur, Ersatzteile, Modellautos und vieles mehr - ergänzt durch eine Vermarktungsfläche für Gebrauchtwagen. Eintritt frei, Atmosphäre garantiert.

Die Ausstellertische sind begehrt - wer also fündig wurde, sollte nicht all zu lange warten!

Anmeldung für Aussteller über:  
[www.motorworld.de/event/automobilia-2026-muenchen/](http://www.motorworld.de/event/automobilia-2026-muenchen/)

## AUTOMOBILIA Munich

Basements. Shelves. Attics. Boxes that haven't been opened in years. And suddenly they reappear: old brochures, rare books, spare parts, model cars, memorabilia with history.

If you think these items belong on a table rather than back in a box, mark Sunday, March 1, 2026, in your calendar.

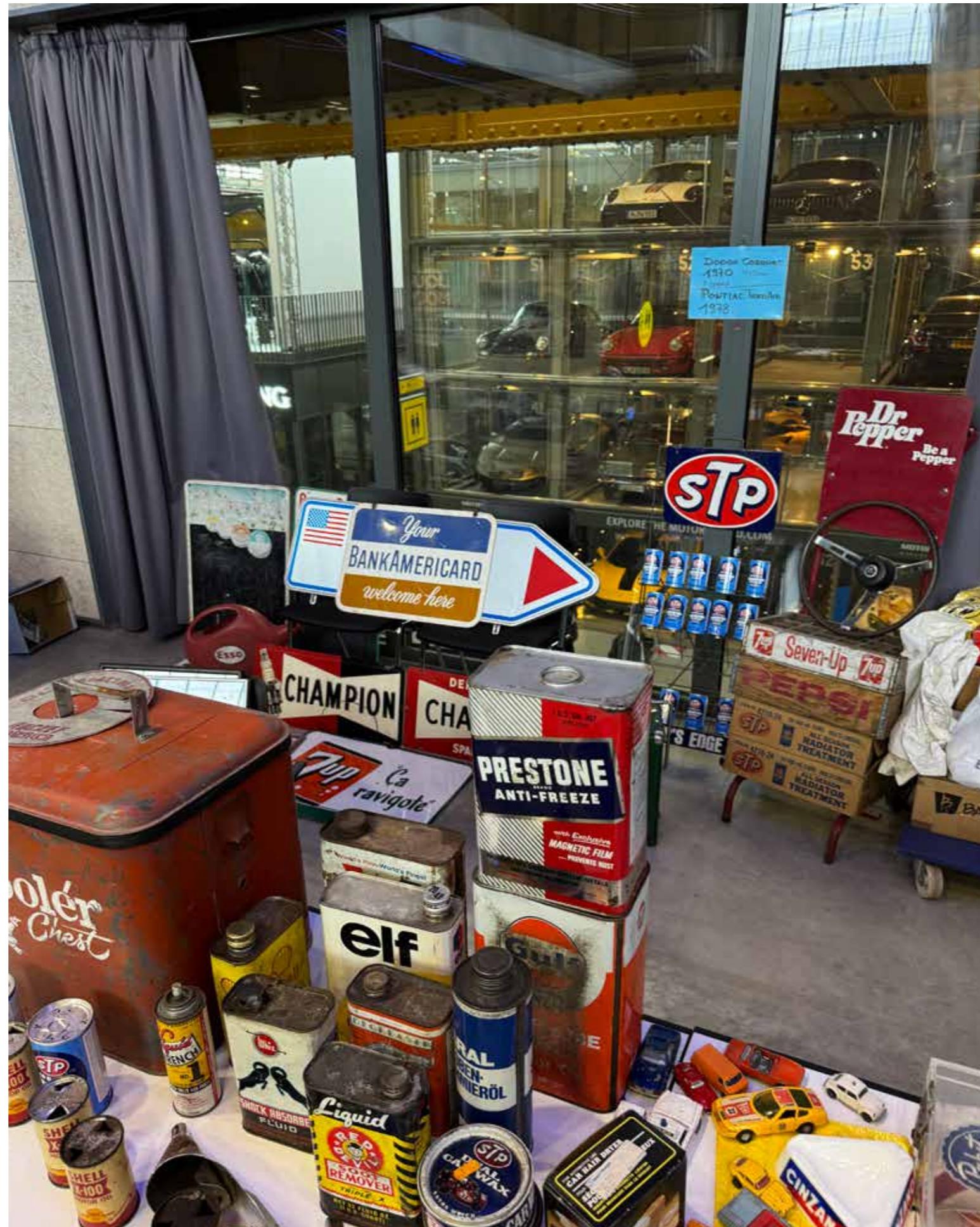
That's when AUTOMOBILIA Munich will take place for the second time at Motorworld Munich:

a market for automotive literature, spare parts, model cars, and much more—complemented by a marketing area for used cars.

Admission is free, and a great atmosphere is guaranteed.

The exhibitor tables are in high demand, so if you've found what you're looking for, don't wait too long!

Registration for exhibitors via:  
[www.motorworld.de/event/automobilia-2026-muenchen/](http://www.motorworld.de/event/automobilia-2026-muenchen/)



## IMPRESSUM IMPRESS

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 Motorworld Trademark Management AG

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

Ressortleitung / Redaktion Motorworld  
 Sybille Bayer

Redaktion:  
 Adrian Duncan  
 Valery Reuter

Erscheinungsweise:  
 Dreiwöchentlich  
 Auflage: 35.000  
 ISSN 2198-3291

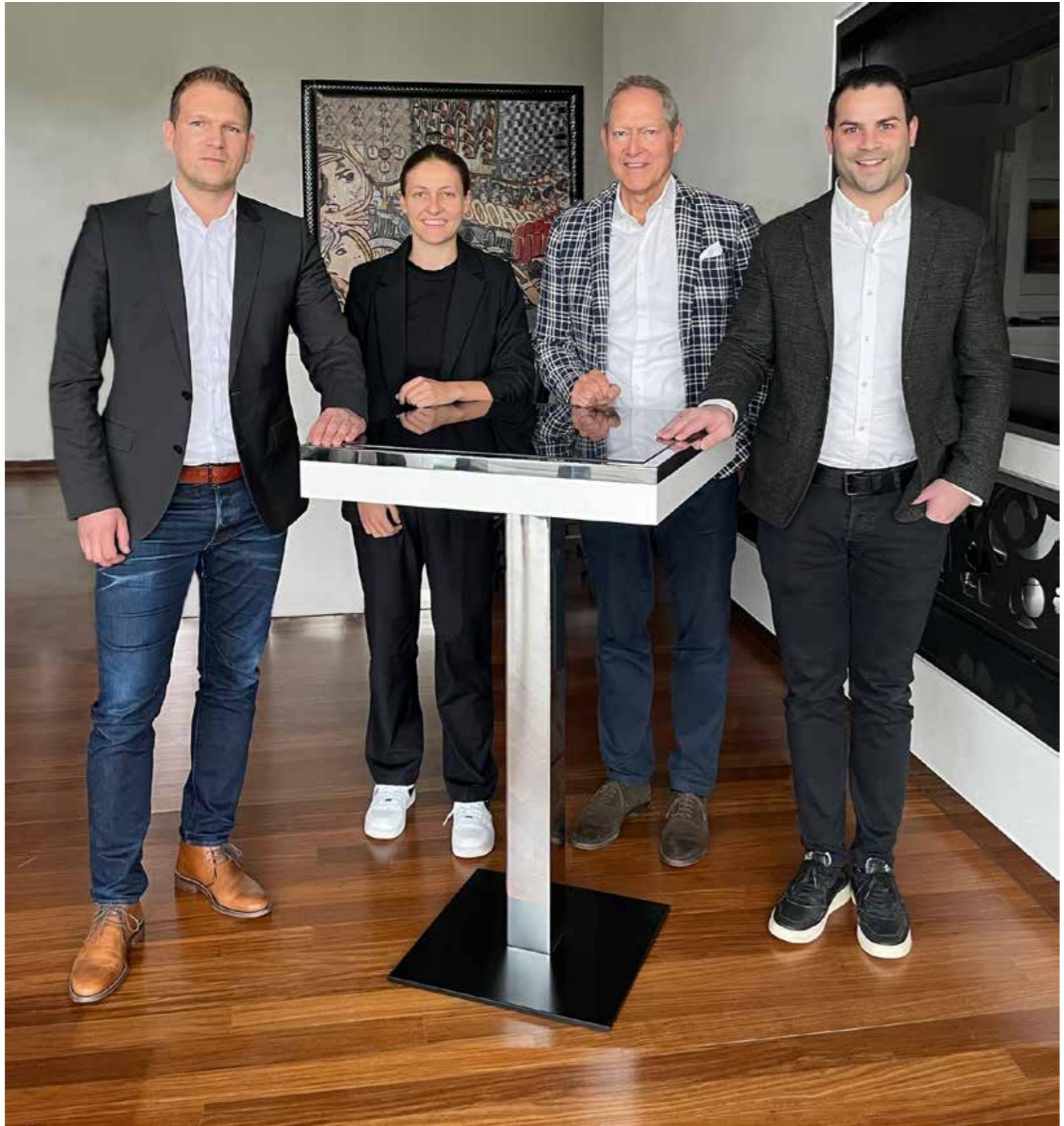
Alle Inhalte dieses digitalen E-Magazins unterliegen dem Copyright der MOTORWORLD Trademark Management AG & CMG München 2023. Jegliche Formen der Vervielfältigung, Veröffentlichung oder Vorführungen im öffentlichen Bereich sind untersagt. Das digitale Speichern zu privaten Zwecken ist erlaubt.

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](mailto:Bulletin@motorworld-bulletin.de)

# NEUJAHRSGRÜSS



Management Board  
Andreas Dünkel, Gründer, Vorstandsvorsitzender, CEO  
Felix Oberle, COO Geschäftsführer, Leitung aller Standorte  
Micha Patrick Hagel, CTO, Geschäftsführer, Projektentwicklung und Technik  
Sarah Dünkel, CCO Business Development

**Sehr geehrte Leserinnen und Leser des Motorworld Bulletins,  
liebe Motorworld Family,**

zum Start in das neue Jahr wünschen wir Ihnen - im Namen der gesamten Motorworld Group - Gesundheit, Zuversicht und Erfolg, beruflich wie privat. Das vergangene Jahr hat erneut gezeigt, wie wichtig Stabilität, Flexibilität und verlässliche Partnerschaften sind. Entsprechend klar, mit berechtigtem Optimismus und respektvoll blicken wir auf das Jahr 2026.

Lassen Sie uns zunächst gemeinsam auf die Highlights des vergangenen Jahres 2025 zurückblicken.

Ein besonderer Meilenstein war die Eröffnung der **Motorworld Mallorca**, unseres jüngsten Standorts. Am 11. April 2025 feierten wir abends das Grand Opening mit über 1.300 geladenen Gästen und an den beiden darauffolgenden Public Days mit 25.000 Besuchern. Der Standort ist gut angelaufen und befindet sich auf einem stabilen Kurs. Sämtliche realisierten Flächen sowie alle 60 Glasboxen waren pünktlich zur Eröffnung vermietet.

Mit der Motorworld Drivers Lounge wurde zudem ein hochwertiger Treffpunkt für internationale Gäste, Partner und Enthusiasten geschaffen, der den Anspruch dieses Standorts unterstreicht. Mitglieder können über 300 m<sup>2</sup> moderne Business- und Coworking-Spaces mit flexiblen Arbeitsplätzen, Lounges und voll ausgestatteten Meetingräumen nutzen.

*Dear readers of the Motorworld Bulletin,  
dear Motorworld family,*

*On behalf of the entire Motorworld Group, on entering this new year we would like to wish you good health, optimism and success, both professionally and personally. The past year has once again shown just how important stability, flexibility and reliable partnerships are. Accordingly, we look to 2026 with clarity, justified optimism and respect.*

*Let's start by looking back together at the highlights of 2025.*

*A special milestone was the opening of Motorworld Mallorca, our newest location. We celebrated the grand opening on the evening of 11 April 2025 with over 1,300 invited guests, and on the two subsequent public days with 25,000 visitors. The location has got off to a good start and is on a stable course. All the realised spaces and every one of the 60 glass boxes were rented out in time for the opening.*

*With the Motorworld Drivers Lounge, a high-quality meeting place has also been created for international guests, partners and enthusiasts which emphasises the aspirations of this location. Members can use over 300 square metres of modern business and coworking spaces with flexible workplaces, lounges and fully equipped meeting rooms.*

Mit der **Motorworld Mallorca** erwartet die Besucher ein Ort, der nicht nur die Herzen von Automobil-Enthusiasten höherschlagen lässt, sondern auch diejenigen anspricht, die nach einer einzigartigen Veranstaltungslösung suchen. Events, Feste, Tagungen, Meetings, Konferenzen, Veranstaltungen aller Art für 2 bis 2.000 Personen finden einen faszinierenden Rahmen.

Ein weiterer wichtiger Schritt für den Standort **Zeche Ewald** war die Eröffnung des Restaurants MOTO59. In der ehemaligen Maschinenhalle von Schacht 7 sitzen die Gäste neben der historischen Fördermaschine oder dem Leitstand des Maschinenführers auf vier versetzten Ebenen. 22 Meter Innenraumhöhe, ein sonnendurchfluteter Wintergarten mit angrenzender Terrasse und die Rooftop-Bar mit 140 Sitzplätzen sind ein Highlight.

Der **Standort Metzingen** wurde nun vollständig fertiggestellt und befindet sich im Vollbetrieb. „To rent for your Event“ lautet der Slogan der faszinierenden Location mit ihrem markanten Schmiededom. Das mehr als 150 Jahre alte Industriedenkmal und seine historischen Gebäude bieten für Events aller Art eine einzigartige Kulisse und unzählige Möglichkeiten. Im Jahr 2025 fanden nahezu täglich verschiedene Events, Messen und Parties statt.

In **München** war 2025 ein Jahr sichtbarer Fortschritte. Das Parkhaus wurde eröffnet und in Betrieb genommen. Gleichzeitig feierte das Kesselhaus nach umfassender Sanierung und Modernisierung sein Comeback und wird von Mietern wie Besuchern sehr positiv angenommen. Die hierfür notwendigen Investitionen waren erheblich, schaffen jedoch eine belastbare Grundlage für die langfristige Weiterentwicklung des Standorts.

Parallel entwickelte sich der Eventbereich sehr dynamisch: Nach rund 90 Konzerten in der Zenith-Halle im vergangenen Jahr, rechnen wir 2026 wiederum mit über 90 Konzerten. Auch die Winterworld in der Motorworld München fand zum dritten Mal statt. Sie ist deutlich gewachsen und begeisterte Besucher aus München, dem Umland und darüber hinaus.

Der **Standort Motorworld Region Stuttgart** in Böblingen, unsere erste Motorworld, die bereits vor über 16 Jahren eröffnet wurde, wird derzeit umfassend weiterentwickelt. Der traditionsreiche Standort wird Schritt für Schritt saniert, modernisiert und gezielt erweitert. Geplant ist unter anderem der Ausbau des Harley-Davidson- und des Ferrari-Showrooms. Parallel stärken wir den Event- und Veranstaltungsbereich: Mit der Übernahme der Vermarktung der Legendenhalle bündeln wir Kompetenzen, erhöhen die Auslastung und erweitern das Angebot für hochwertige Veranstaltungen. In der Gastronomie setzen wir auf bewährte Qualität mit der Integration eines Motorworld Inn Restaurants. Das Hotelangebot wird mit einem Boardinghouse erweitert. Wir halten Sie dazu in den nächsten Ausgaben des Motorworld Bulletins auf dem Laufenden.

Visitors to Motorworld Mallorca can look forward to a place that not only makes the hearts of car enthusiasts beat faster but will also appeal to anyone looking for a unique event venue. Events, parties, conventions, meetings, conferences and functions of all kinds for 2 to over 2,000 people can be held here in a fascinating setting.

A further important step for the Zeche Ewald location was the opening of the MOTO59 restaurant. In the former machine hall of Shaft 7, guests sit next to the historic winding machine or the machine operator's control desk on four staggered levels. An interior height of 22 metres, a sun-drenched conservatory with adjoining terrace and the rooftop bar with 140 places are a highlight.

The Metzingen location has now been completed and is in full operation. “To rent for your event” is the slogan of this fascinating location with its striking forge dome. The over 150-year-old industrial monument and its historic buildings offer a unique backdrop and countless possibilities for all kinds of events. Various events, trade fairs and parties took place here on almost every day of 2025.

In Munich, 2025 was a year of visible progress. The multi-storey car park was opened and put into operation. At the same time, the Kesselhaus celebrated its comeback after extensive refurbishment and modernisation work and has been very well received by tenants and visitors alike. Considerable investments were required, which created a solid foundation for the long-term development of the location.

Parallel to this, the event sector developed with great dynamism: after around 90 concerts in the Zenith Hall last year, we are expecting to exceed this number in 2026. Winterworld at Motorworld München also took place for the third time. It has grown considerably and thrilled visitors from Munich, the surrounding area and beyond.

The Motorworld Region Stuttgart location in Böblingen, our first Motorworld which opened over 16 years ago, is currently undergoing extensive further development. Steeped in tradition, the site is being refurbished, modernised and expanded step by step. Plans include expansion of the Harley-Davidson and Ferrari showrooms. At the same time we are consolidating the event and function sector. By taking over the marketing of the Hall of Legends, we are pooling areas of expertise, increasing the capacity utilisation, and expanding the offering for premium-quality events. In the hospitality sector we focus on proven quality with the integration of a Motorworld Inn restaurant. The hotel offering will be expanded with a boarding house. We will keep you up to date on this in the next issues of the Motorworld Bulletin.



MOTORWORLD Mallorca



MOTORWORLD Village Metzingen



© Winfried W. Bischoff - www\_medien

Ein starkes externes Signal für die Attraktivität und Qualität unseres Konzepts ist die Auszeichnung „Motorworld & The Valley“ mit dem Swiss Location Award. Diese Würdigung steht exemplarisch für die Entwicklung der **Motorworld Manufaktur Region Zürich** in Kemptthal. Der Standort zwischen Zürich und Winterthur hat weiter an Profil gewonnen: Ein siebenstöckiger Neubau mit rund 5.000 qm Mietfläche wurde fertiggestellt, neue Showrooms, Büros und Laborflächen bezogen. Mit insgesamt rund 47.500 qm Fläche, über 140 Mietern und mehr als 1.300 Mitarbeitenden ist der Standort heute nahezu vollvermietet und erfreut sich durch zahlreiche Motorworld-Events steigender Beliebtheit.

Den nächsten Schritt gehen mit der **Motorworld Berlin**. Wir möchten im ersten Quartal 2026 mit den Bauarbeiten für den zweiten Bauabschnitt beginnen. Alle notwendigen Baugenehmigungen liegen vor. Damit gewinnt der Standort Berlin weiterhin an Attraktivität und entwickelt sich bestens.

Die **Motorworld Köln** verzeichnet im Jahr 2025 eine positive Dynamik: Veranstalter, Kunden und Partner profitieren von einer wachsenden Nachfrage nach flexiblen Nutzungsflächen, integrierten Eventformaten und einem lebendigen Community-Charakter. Das Highlight in Köln bleibt die Dauerausstellung „Michael Schumacher Private Collection“.

Partnerschaften sind ein wesentlicher Erfolgsfaktor unseres Handelns. Umso mehr freut es uns, dass die **Motorworld München** und Meckatzer ihre Partnerschaft langfristig verlängert haben. Ebenso ist die Entscheidung von VIEROL, als Global Partner mit der Motorworld Group zusammenzuarbeiten, ein starkes Zeichen für Vertrauen, internationale Strahlkraft und gemeinsame Perspektiven.

Wir danken allen Partnern, Mietern, Mitarbeitenden, Gästen und Fans für ihr Vertrauen, ihr Engagement und ihre Loyalität. Gemeinsam werden wir auch 2026 verantwortungsvoll gestalten und die Motorworld-Idee mit Augenmaß und Zuversicht weiterentwickeln.

Sehr gerne halten wir Sie auch im kommenden Jahr mit dem Motorworld Bulletin auf dem Laufenden. Empfehlen Sie uns gerne weiter.

Wollen Sie die Motorworld „live“ bei einem der vielseitigen Events erleben? Dann klicken Sie bitte auf den Terminkalender <https://motorworld.de/events/> oder besuchen Sie uns auf der Retro Classics, der Messe für Fahrkultur, die vom 19. – 22. Februar in Stuttgart stattfindet. Der Motorworld Gemeinschaftsmesestand befindet sich traditionell in Halle 1.

Wir freuen uns auf Sie –  
herzlich willkommen!  
Ihr Team von der Motorworld-Group

*The fact that "Motorworld & The Valley" was presented with the Swiss Location Award sends out a strong signal about the appeal and quality of our concept. This honour is exemplary for the development of Motorworld Manufaktur Region Zürich in Kemptthal. The location between Zurich and Winterthur has raised its profile even further: a new seven-storey building with around 5,000 square metres of rental space was completed and new showrooms, offices and laboratory spaces were occupied. With a total of around 47,500 square metres of space, over 140 tenants and more than 1,300 employees, the location is now almost fully let and is enjoying growing popularity thanks to numerous Motorworld events.*

*The next step will be taken with Motorworld Berlin. We would like to start work on the second construction phase in the first quarter of 2026. All the necessary planning permits have been granted. As a result, the location in Berlin continues to gain in attractiveness and is developing very well.*

*Motorworld Köln displayed a positive momentum in 2025: organisers, customers and partners benefit from a growing demand for flexible usage spaces, integrated event formats, and a vibrant community character. The highlight in Cologne remains the permanent exhibition of the Michael Schumacher Private Collection.*

*Partnerships are a key factor in the success of our business activities. We are therefore all the more delighted that Motorworld München and Meckatzer have extended their partnership for the long term. VIEROL's decision to collaborate with the Motorworld Group as a Global Partner is also a strong sign of trust, international appeal and shared perspectives.*

*We would like to thank all our partners, tenants, employees, guests and fans for their trust, commitment and loyalty. Together we will continue in 2026 to act in a responsible manner and further develop the Motorworld idea with sound judgement and confidence.*

*We look forward to keeping you up to date with the Motorworld Bulletin in the coming year. Please feel free to recommend us.*

*Would you like to experience Motorworld for yourself at one of the many different events? If so, just click the calendar <https://motorworld.de/events/> or visit us at Retro Classics, the trade fair for driving culture, which will be taking place on 19–22 February in Stuttgart. The Motorworld joint booth can be found as always in Hall 1.*

*We look forward to seeing you!  
Your Team of the Motorworld-Group*



MOTORWORLD München / Kesselhaus



MOTORWORLD Zeche Ewald / Moto59

# 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.

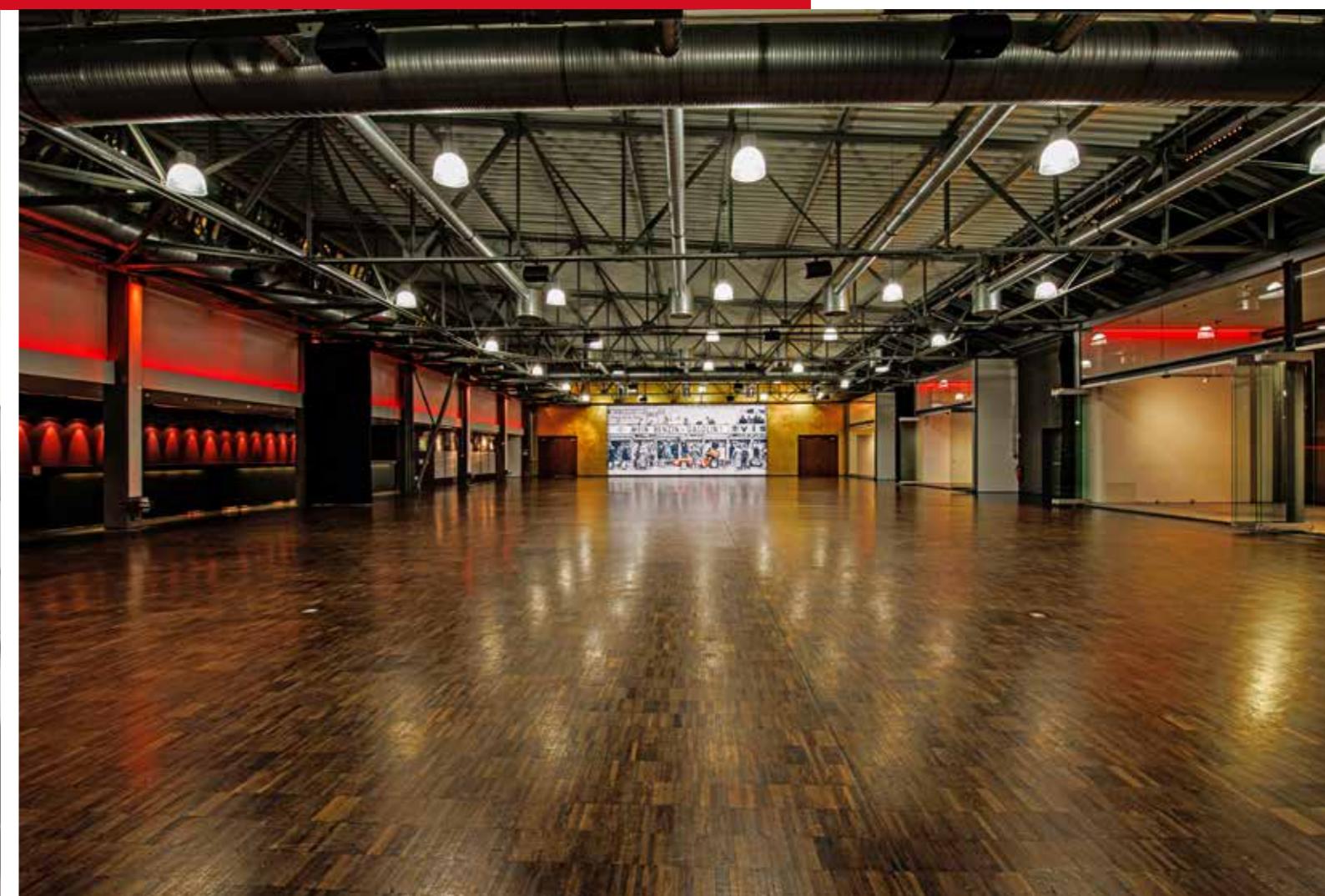
Miteinander  
mehr  
bewegen

Danke für die  
Unterstützung an

**MOTORWORLD**

Uns kann man gewinnen! Alle Infos unter [www.oldtimerspendenaktion.de](http://www.oldtimerspendenaktion.de)





## MOTORWORLD REGION STUTTGART

# Legendenhalle

Die Motorworld Region Stuttgart ist mehr als ein weiterer Standort im Netzwerk der Motorworld: Sie ist der Ursprung. In Böblingen nahm die Idee einer öffentlich zugänglichen Erlebniswelt rund um Fahrkultur, Mobilität und Veranstaltungen erstmals konkrete Form an. Als der Standort 2009 eröffnet wurde, war dies ein bewusstes Signal – weg von klassischen Museumsformaten, hin zu einem lebendigen Ort, der Technik, Geschichte, Begegnungen und Veranstaltungen verbindet.

Schon zur Eröffnung – die große Feier fand in der Legendenhalle statt – zeigte sich dieser Anspruch deutlich. Neben Vertretern aus Wirtschaft und Politik waren auch bekannte Persönlichkeiten des Motorsports vor Ort. Rennlegenden wie Hans-Joachim Stuck und Jochen Mass gehörten zu den Gästen, die dem neuen Konzept Aufmerksamkeit verliehen. Der Standort setzte damit früh auf Glaubwürdigkeit aus der Szene selbst – ein Anspruch, der bis heute prägend ist.

*Motorworld Region Stuttgart is more than just another location in the Motorworld network: it's where it all began. In Böblingen, the idea of a publicly accessible world of experiences centred around driving culture, mobility and events took shape for the very first time. When the location was opened in 2009, it sent a deliberate signal – away from traditional museum formats and towards a vibrant location combining technology, history, encounters and events.*

*This aspiration was made abundantly clear at the opening – the grand celebration took place in the Hall of Legends. Alongside representatives from business and politics, well-known motorsport personalities were also present. Racing legends such as Hans-Joachim Stuck and Jochen Mass were among the guests who drew attention to the new concept. The location thus relied from the outset on credibility from within the scene itself – an aspiration that still characterises it today.*



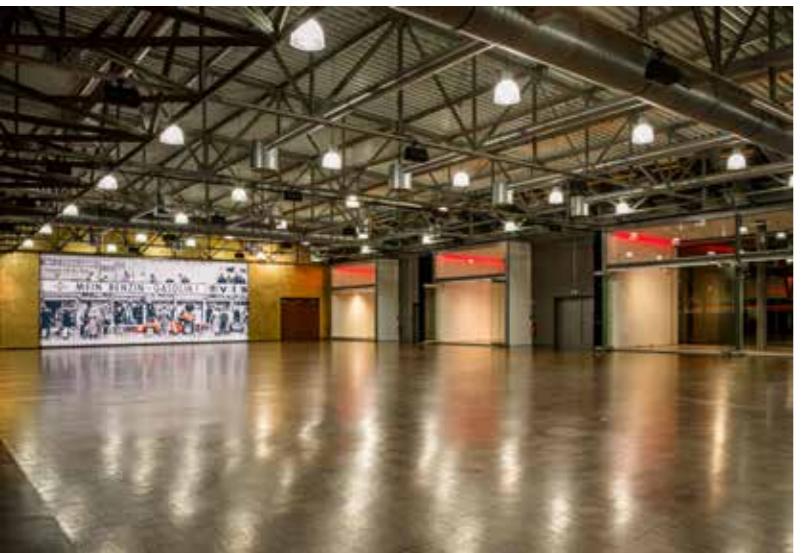
Zum Jahreswechsel 2025/26 knüpft die Motorworld Region Stuttgart organisatorisch an diese Geschichte an. Seit dem 1. Januar 2026 wird die Legendenhalle direkt vom internen Eventteam der Erlebniswelt betreut und vermarktet. Damit werden Planung, Abstimmung und Umsetzung von Veranstaltungen an einem Punkt zusammengeführt. Für Veranstalter bedeutet das vor allem klarere Abläufe und eine engere Verzahnung zwischen Location, Technik und Service.

Die Legendenhalle selbst ist seit Jahren ein zentraler Bestandteil des Areals. Auf rund 1.000 Quadratmetern bietet sie Platz für sehr unterschiedliche Formate – von Konferenzen und Messen über Galas bis hin zu Konzerten. Die Fläche ist barrierefrei, befahrbar, verfügt über Tageslicht sowie Verdunkelungsmöglichkeiten. Ergänzt wird sie durch ein großzügiges Foyer und drei Glasboxen, die sich für Meetings, Breakout-Sessions oder Präsentationen nutzen lassen. Darüber hinaus stehen auf dem gesamten Gelände 15 weitere Tagungs- und Eventflächen mit Flächen zwischen 22 – und 190 qm zur Verfügung, die sich je nach Bedarf kombinieren lassen.

*At the turn of the year 2025/26, Motorworld Region Stuttgart will continue this history in an organisational respect. Since 1 January 2026, the Hall of Legends is being managed and marketed directly by the internal event team of the world of experiences, bringing together the planning, coordination and realisation of events in one place. For event organisers, above all this means clearer procedures and a tighter intermeshing of the location, technical systems and service.*

*The Hall of Legends itself has been a central element of the site for years. Covering around 1,000 square metres, it offers space for many different kinds of formats – from conferences and trade fairs to galas and concerts. The space is barrier-free, accessible by vehicles, has natural light and offers blackout facilities. It is complemented by a spacious foyer and three glazed boxes that can be used for meetings, breakout sessions or presentations. 15 other conference and event spaces between 22 and 190 square metres in size, which can be combined as required, are also available throughout the site.*

Ab März 2026 erhält der Standort zudem eine neue gastronomische Ergänzung. Mit dem Motorworld Inn Restaurant entsteht ein Themenrestaurant, das gestalterisch an eine klassische Werkstatt erinnert und kulinarisch auf bekannte Food-Klassiker aus Italien, den USA und Deutschland setzt. Parallel dazu wird auch das Catering-Angebot für Tagungen und Konferenzen erweitert – von Kaffeepausen über Business-Lunches bis hin zu mehrgängigen Abendformaten.


**Fakten der Legendenhalle auf einen Blick:**

- Fläche: ca. 1.000 m<sup>2</sup> barrierefrei, mit Tageslicht & Verdunkelungsmöglichkeit
- Foyer: ca. 225 m<sup>2</sup> für Empfang, Pausen oder Ausstellungen
- Kfz-befahrbar: ideal für Präsentationen von Fahrzeugen oder Live-Demonstrationen
- Glasboxen: 3 flexible Einheiten für Meetings oder Breakout-Sessions (ca. 25–52 m<sup>2</sup>)
- Technik: moderne Licht-, Ton- und Präsentations technik, LED-Beleuchtung
- Kapazitäten
- Stehend: Über 1.000 Personen
- Sitzend (Reihenbestuhlung): bis zu 750 Personen
- Bankett: bis zu 650 Personen
- Gala: bis zu 480 Personen
- Breakout-Möglichkeiten: 15 Tagungs- und Event flächen: 22–190 m<sup>2</sup>, 2 bis 170 Personen

**Weitere Informationen:**

<https://motorworld.de/region-stuttgart/eventlocations/legendenhalle/>

**Hall of Legends facts at a glance:**

- *Area: approx. 1,000 m<sup>2</sup>, barrier-free, with natural light & blackout facilities*
- *Foyer: approx. 225 m<sup>2</sup> for receptions, breaks or exhibitions*
- *Accessible by cars: ideal for vehicle presentations or live demonstrations*
- *Glazed boxes: 3 flexible units for meetings or breakout sessions (approx. 25–52 m<sup>2</sup>)*
- *Technology: modern lighting, sound and presentation systems, LED lighting*
- *Capacities*
- *Standing: over 1,000 persons*
- *Seated (row seating): max. 750 persons*
- *Banquet: max. 650 persons*
- *Gala: max. 480 persons*
- *Breakout possibilities: 15 conference and event spaces: 22–190 m<sup>2</sup>, 2–170 persons*

**Further information:**

<https://motorworld.de/region-stuttgart/eventlocations/legendenhalle/>





YOUR PRIVATE BUSINESS & COWORKING SPACE

# WELCOME

# MEMBERS

SEDE  
OFICIAL  
DE SU  
EMPRESA

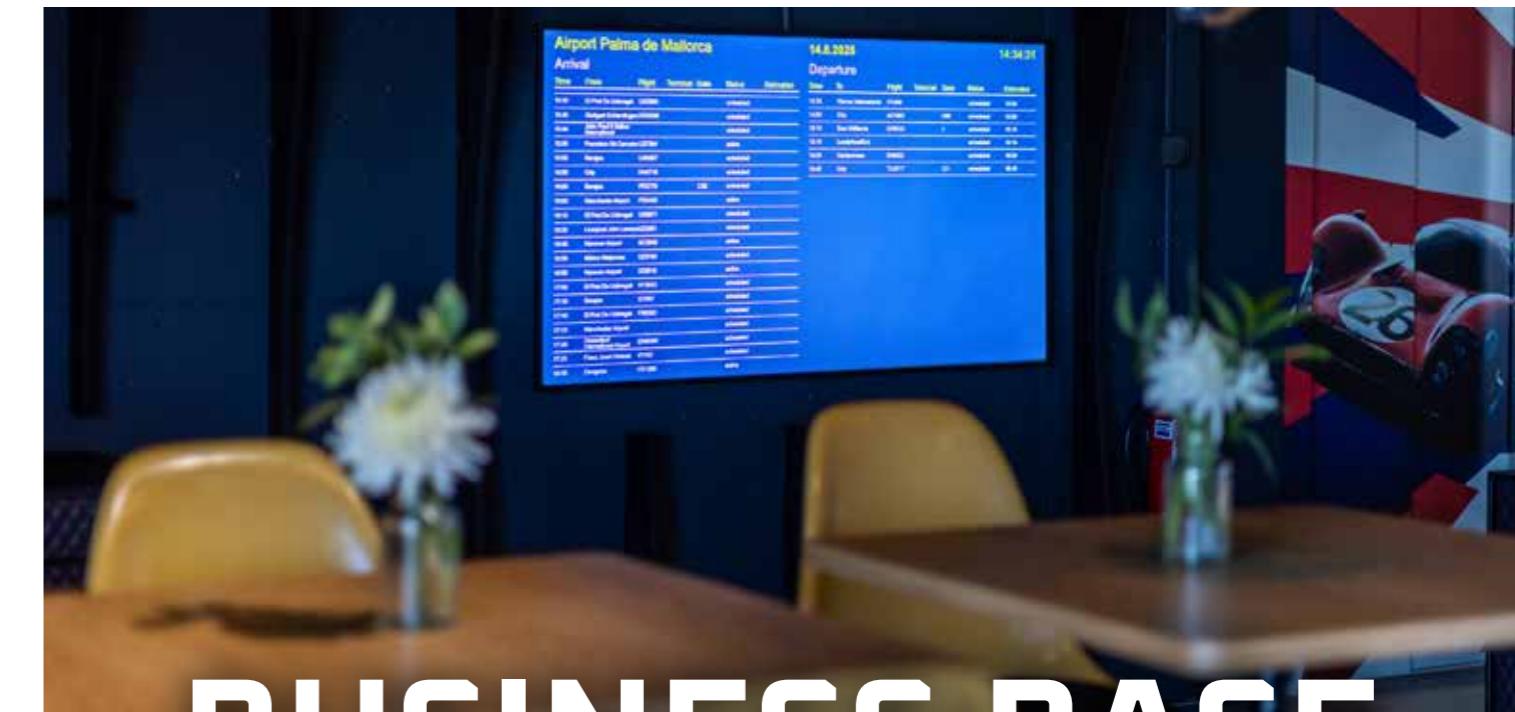
OFFICIAL  
REGISTRATION  
ADDRESS OF  
YOUR COMPANY

OFFIZIELLER  
FIRMENSITZ  
IHRER  
GESELLSCHAFT

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 m<sup>2</sup> mit flexiblen Arbeitsplätzen, stilischen 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.

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.

Motorworld Mallorca ha abierto sus puertas junto a la autopista MA-19, entre el aeropuerto y Palma. En la exclusiva Drivers Lounge encontrarás 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 m<sup>2</sup> 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



**Drivers Lounge**  
MOTORWORLD MALLORCA

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

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

Become a member now!



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

# 15 TOP AUKTIONEN 2025

Noch nie zuvor trafen so unterschiedliche automobile Welten in der absoluten Spitz des Marktes aufeinander. Moderne Hypercars, gebaut mit Materialien aus Raumfahrt und Formel 1, standen Seite an Seite mit mechanischen Meisterwerken aus der Mitte des 20. Jahrhunderts. Fahrzeuge, die einst für Siege in Le Mans oder auf den Grand-Prix-Strecken dieser Welt konstruiert wurden, wechselten heute für Summen den Besitzer, die früher ganzen Sammlungen vorbehalten waren.

2025 brachte Rekorde, die selbst erfahrene Auktionatoren kurz innehaltend ließen. Zum ersten Mal überschritt ein Formel-1-Grand-Prix-Wagen eine Preisregion, die bislang nur den legendärsten Sportwagen vorbehalten war. Ein Le-Mans-Gesamtsieger, geformt für 24 Stunden Vollgas, wurde zum teuersten Rennwagen seiner Art. Und selbst Neuwagen, noch ohne Patina, ohne Renngeschichte – allein getragen von Vision, Exklusivität und einem guten Zweck – erklimmen Preisregionen, die einst unvorstellbar schienen.

Was diese zehn teuersten Automobile des Jahres 2025 verbindet, ist nicht nur ihr Preis. Es ist ihre Geschichte. Ihre Bedeutung. Ihre Fähigkeit, Emotionen zu bündeln – aus Benzin, Aluminium, Carbon und Erinnerungen. Jedes dieser Fahrzeuge steht für einen Wendepunkt: im Motorsport, im Design, in der Technik oder im Denken einer ganzen Epoche. Manche wurden gebaut, um zu gewinnen. Andere, um zu provozieren. Und einige, um ein letztes Mal zu zeigen, was möglich ist, bevor sich die automobile Welt unwiderruflich verändert.

Diese Liste ist kein Ranking der Vernunft. Sie ist ein Spiegel dessen, was Sammler, Enthusiasten und Investoren heute bewegt. Sie erzählt von Nostalgie und Zukunftsangst, von analoger Mechanik und digitaler Perfektion. Vor allem aber erzählt sie von der ungebrochenen Faszination für das Automobil – dort, wo Geld keine Grenze mehr kennt und Leidenschaft den Preis diktiert.

Willkommen in der absoluten Königsklasse. Willkommen bei den zehn teuersten Autos des Jahres 2025.

Never before have such different automotive worlds collided at the absolute top end of the market. Modern hypercars, built with materials from space travel and Formula 1, stood side by side with mechanical masterpieces from the mid-20th century. Vehicles that were once designed to win at Le Mans or on the Grand Prix circuits of the world changed hands today for sums that were previously reserved for entire collections.

2025 brought records that even experienced auctioneers paused to reflect on. For the first time, a Formula 1 Grand Prix car exceeded a price range that had previously been reserved for only the most legendary sports cars. A Le Mans overall winner, built for 24 hours of full throttle, became the most expensive race car of its kind. And even new cars, still without patina, without racing history—driven solely by vision, exclusivity, and a good cause—reached price ranges that once seemed unimaginable.

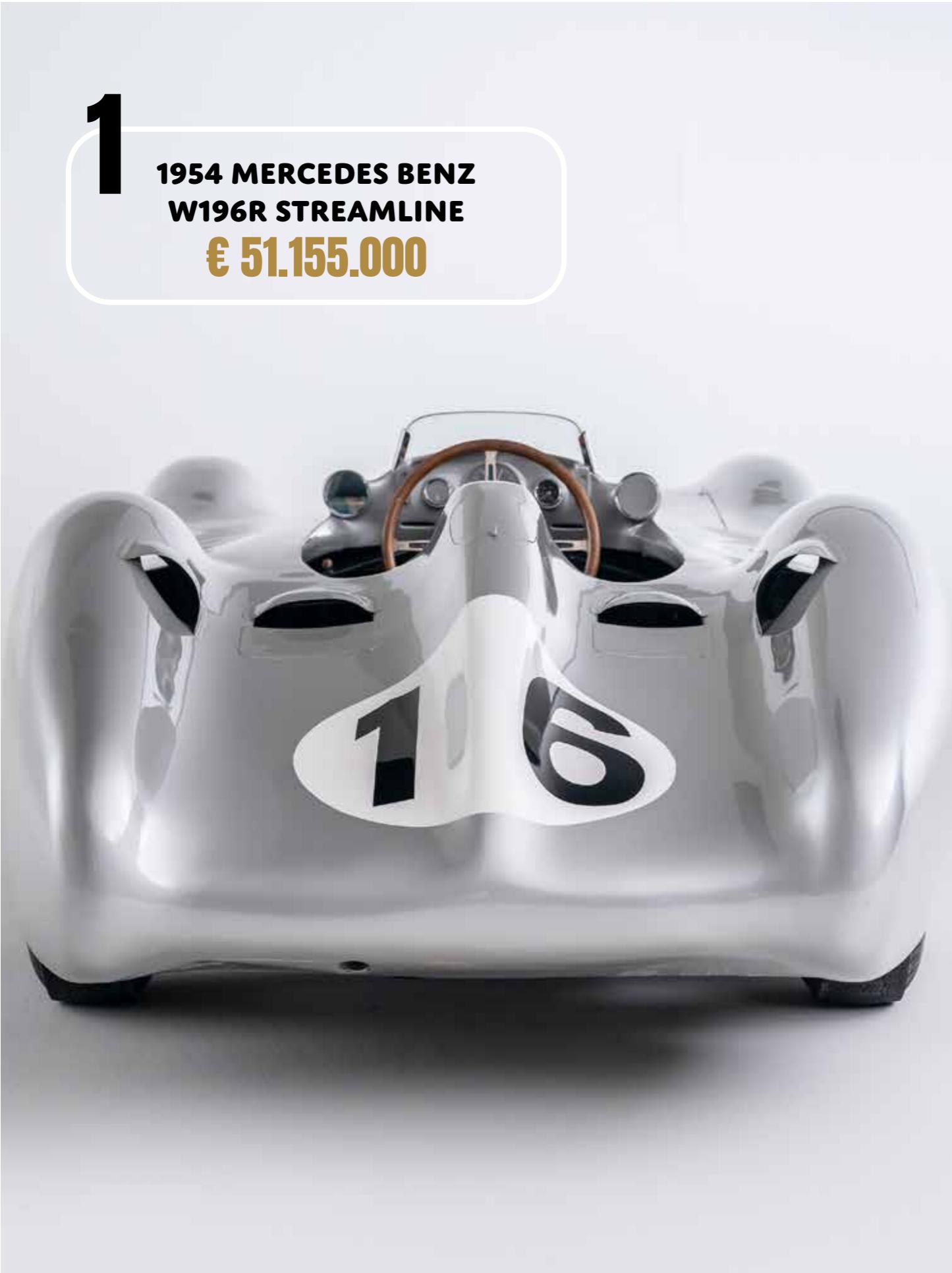
What these ten most expensive cars of 2025 have in common is not just their price. It is their history. Their significance. Their ability to bundle emotions – from gasoline, aluminum, carbon, and memories. Each of these vehicles represents a turning point: in motorsport, in design, in technology, or in the thinking of an entire era. Some were built to win. Others to provoke. And some to show one last time what is possible before the automotive world changes irrevocably.

This list is not a ranking based on reason. It is a reflection of what moves collectors, enthusiasts, and investors today. It tells of nostalgia and fear of the future, of analog mechanics and digital perfection. Above all, however, it tells of the unbroken fascination with the automobile – where money knows no bounds and passion dictates the price.

Welcome to the absolute premier class. Welcome to the ten most expensive cars of 2025.



1

**1954 MERCEDES BENZ  
W196R STREAMLINE****€ 51.155.000**

An der Spitze der automobilen Auktionen des Jahres 2025 steht kein modernes Hypercar, kein futuristisches Versprechen aus Carbon und Elektronik – sondern reine, ungefilterte Rennsportgeschichte. Der 1954er Mercedes-Benz W196R Stromlinienwagen führt die Liste der zehn teuersten öffentlich versteigerten Automobile an und markiert zugleich einen historischen Wendepunkt: Nie zuvor war ein Formel-1-Einsitzer teurer. Mit einem Zuschlag von 51.155.000 Euro bei einer exklusiven RM-Sotheby's-Auktion im Mercedes-Benz Museum in Stuttgart wurde der von Juan Manuel Fangio und Stirling Moss pilotierte Silberpfeil zum teuersten Grand-Prix-Rennwagen aller Zeiten – und zum zweitteuersten Auto, das jemals öffentlich versteigert wurde. Erst zum dritten Mal überschritt ein Fahrzeug bei einer Auktion die 50-Millionen-Dollar-Marke.

*At the top of the automotive auctions of 2025 is not a modern hypercar, not a futuristic promise of carbon and electronics – but pure, unfiltered racing history. The 1954 Mercedes-Benz W196R Stromlinienwagen tops the list of the ten most expensive cars ever sold at public auction and marks a historic turning point: never before has a Formula 1 single-seater been more expensive. With a hammer price of €51,155,000 at an exclusive RM Sotheby's auction at the Mercedes-Benz Museum in Stuttgart, the Silver Arrow driven by Juan Manuel Fangio and Stirling Moss became the most expensive Grand Prix racing car of all time – and the second most expensive car ever sold at public auction. This was only the third time that a vehicle had exceeded the \$50 million mark at auction.*



2

**1964 FERRARI 250 LM  
BY SCAGLIETTI  
€ 34.880.000**



Der zweite Platz dieser exklusiven Liste gehört einem Fahrzeug, das nicht nur Geschichte geschrieben hat, sondern sie über Jahrzehnte hinweg verkörperte. Der Ferrari 250 LM von 1964, karossiert von Scaglietti und mit der Chassisnummer 5893 versehen, ist kein Mythos aus zweiter Hand – er ist der Maßstab selbst. Bei der RM-Sotheby's-Auktion im Rahmen der Pariser Rétromobile 2025 erzielte er 34.880.000 Euro und stellte damit einen neuen Modellrekord auf. Mehr noch: Nie zuvor war ein Gesamtsieger der 24 Stunden von Le Mans teurer.

Dieser 250 LM steht für eine Zeit, in der Privatfahrer mit Werksgiganten konkurrierten – und sie besiegten. Als einziger privat eingesetzter Ferrari gewann er 1965 Le Mans overall, ein Triumph, der bis heute nachhallt. Seine Rennkarriere war außergewöhnlich selbst nach damaligen Maßstäben: Sechs 24-Stunden-Rennen, dreimal Le Mans, dreimal Daytona – ein Pensem, das moderne Sammlerfahrzeuge kaum erahnen lässt.

Bemerkenswert ist nicht nur, was dieser Ferrari gewann, sondern wie lange er relevant blieb. 1970, sieben Jahre nach seiner Entstehung, fuhr der 250 LM bei den 24 Stunden von Daytona noch auf einen siebten Gesamtrang – ein letztes Ausrufezeichen, bevor er für fünf Jahrzehnte im Indianapolis Motor Speedway Museum verschwand.

Heute ist Chassis 5893 mehr als ein Rennwagen. Er ist ein Zeugnis für Ausdauer, Ingenieurskunst und eine Epoche, in der Ruhm nicht konserviert, sondern erkämpft wurde – Runde für Runde, Nacht für Nacht.

Second place on this exclusive list goes to a vehicle that not only made history, but embodied it for decades. The 1964 Ferrari 250 LM, bodied by Scaglietti and bearing chassis number 5893, is no second-hand myth – it is the benchmark itself. At the RM Sotheby's auction during the 2025 Rétromobile in Paris, it fetched €34,880,000, setting a new model record. What's more, never before has an overall winner of the 24 Hours of Le Mans been more expensive.

This 250 LM represents a time when private drivers competed with factory giants – and defeated them. It was the only privately entered Ferrari to win Le Mans overall in 1965, a triumph that still resonates today. Its racing career was extraordinary even by the standards of the time: six 24-hour races, three times at Le Mans, three times at Daytona – a workload that modern collector cars can hardly imagine.

What is remarkable is not only what this Ferrari won, but how long it remained relevant. In 1970, seven years after its creation, the 250 LM still finished seventh overall at the 24 Hours of Daytona – a final exclamation mark before disappearing into the Indianapolis Motor Speedway Museum for five decades.

Today, chassis 5893 is more than just a race car. It is a testament to endurance, engineering, and an era in which glory was not preserved but fought for – lap after lap, night after night.

3

2025 FERRARI DAYTONA SP3

„TAILOR MADE“

\$ 26.000.000



Manchmal geht es bei Auktionen nicht um Historie, Patina oder Rennerfolge aus einer anderen Zeit. Manchmal geht es um Haltung. Um Vision. Und um ein Statement, das weit über das Automobil hinausreicht. Der Ferrari Daytona SP3 „Tailor Made“ des Modelljahres 2025 ist genau so ein Fall – und er definiert Luxus im 21. Jahrhundert neu.

Bei der RM-Monterey-Auktion 2025, mitten im Epizentrum der Pebble Beach Motor Week, erzielte dieser SP3 einen Zuschlag von spektakulären 26 Millionen US-Dollar. Damit war er nicht nur das teuerste Fahrzeug der gesamten Auktion, sondern auch das teuerste Auto, das während der diesjährigen Monterey-Woche verkauft wurde. Mehr noch: Nie zuvor wurde für einen Neuwagen – weder regulär noch als Charity-Los – ein höherer Preis bezahlt.

Ferrari selbst spendete dieses Einzelstück zugunsten der Ferrari Foundation und machte den Verkauf zu einer Verbindung aus Exklusivität, Emotion und Verantwortung. Der Daytona SP3 trägt die Bezeichnung „599 plus one“ – ein Einzelstück jenseits der ohnehin streng limitierten Serie. Sichtbares Carbon, tiefes Schwarz und akzentuiertes Giallo Modena verleihen dem Fahrzeug eine fast skulpturale Präsenz, kompromisslos und zugleich elegant.

*Sometimes auctions are not about history, patina, or racing successes from another era. Sometimes they are about attitude. About vision. And about a statement that goes far beyond the automobile. The 2025 Ferrari Daytona SP3 „Tailor Made“ is just such a case – and it redefines luxury in the 21st century.*

*At the 2025 RM Monterey auction, in the midst of Pebble Beach Motor Week, this SP3 sold for a spectacular \$26 million. This made it not only the most expensive vehicle in the entire auction, but also the most expensive car sold during this year's Monterey week.*

*What's more, never before has a higher price been paid for a new car – either as a regular lot or as a charity lot. Ferrari itself donated this unique vehicle to the Ferrari Foundation, turning the sale into a combination of exclusivity, emotion, and responsibility.*

*The Daytona SP3 is called "599 plus one" – a one-off model beyond the already strictly limited series. Visible carbon fiber, deep black, and accentuated Giallo Modena give the vehicle an almost sculptural presence, uncompromising and elegant at the same time.*



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](http://dekra.de/oldtimer).



4

1994 McLAREN F1

\$ 25.317.500



Manche Automobile brauchen keine Einordnung – sie stehen über jeder Diskussion. Der McLaren F1 gehört zu dieser seltenen Kategorie, und Chassis 014 hat seinen Platz in der Geschichte nun endgültig zementiert. Bei der RM-Sotheby's-Auktion 2025 in Abu Dhabi erzielte der 1994er McLaren F1 einen Preis von 25.317.500 US-Dollar und stellte damit gleich zwei Rekorde auf: Er ist der teuerste McLaren, der je öffentlich versteigert wurde, und zugleich das kostbarste britische Automobil, das jemals eine Auktionsbühne betreten hat.

Chassis 014 ist der 14. von lediglich 64 straßenzugelassenen McLaren F1 – ein Fahrzeug aus einer Zeit, in der Ingenieurskunst noch kompromisslos über Marktanalysen stand. Ursprünglich ausgeliefert an die königliche Familie von Brunei, präsentierte sich der F1 zunächst in Titanium Yellow mit schwarzem Interieur – extravagant, selbst für damalige Maßstäbe.

2007 kehrte der Wagen zu McLaren zurück und wurde dort technisch wie optisch neu definiert. Eine Überarbeitung inklusive High-Downforce-Kit verlieh dem F1 zusätzliche Schärfe, während das heutige Ibis White seine Linien noch klarer betont. Kein Zierrat, keine Effekthascherei – nur Funktion, Form und maximale Präzision.

Dieser McLaren F1 ist kein Relikt. Er ist eine Referenz. Und 2025 hat der Markt endgültig bestätigt, was Enthusiasten seit Jahrzehnten wissen: Perfektion altert nicht.

*Some cars need no classification – they are beyond discussion. The McLaren F1 belongs to this rare category, and chassis 014 has now cemented its place in history. At the RM Sotheby's auction in Abu Dhabi in 2025, the 1994 McLaren F1 fetched a price of \$25,317,500, setting two records: it is the most expensive McLaren ever sold at public auction and also the most valuable British car ever to grace an auction stage.*

*Chassis 014 is the 14th of only 64 road-legal McLaren F1s – a vehicle from a time when engineering excellence still took precedence over market analysis. Originally delivered to the royal family of Brunei, the F1 was initially presented in Titanium Yellow with a black interior – extravagant, even by the standards of the time.*

*In 2007, the car returned to McLaren, where it was redefined both technically and visually. A redesign including a high-downforce kit gave the F1 additional sharpness, while today's Ibis White emphasizes its lines even more clearly. No embellishments, no gimmicks – just function, form, and maximum precision.*

*This McLaren F1 is not a relic. It is a benchmark. And in 2025, the market finally confirmed what enthusiasts have known for decades: perfection does not age.*

**5** **1961 FERRARI 250 GT CALIFORNIA SPIDER COMPETIZIONE**  
\$ 25.305.000



Es gibt Ferraris – und es gibt Ikonen, die jenseits aller Kategorien existieren. Der Ferrari 250 GT California Spider Competizione von 1961 gehört zweifellos zur zweiten Gruppe. Mit einem Zuschlag von 25.305.000 US-Dollar bei der Gooding Christie's Auktion in Pebble Beach 2025 stellte Chassis 2383 GT nicht nur einen neuen Modellrekord auf, sondern wurde zugleich zum teuersten Fahrzeug, das jemals von Gooding Christie's versteigert wurde. Innerhalb der gesamten Monterey Car Week war er zudem das hochpreisigste reguläre Auktionslos – ein Statement ohne Charity-Zusatz, ohne Vorbehalte.

Was diesen California Spider so außergewöhnlich macht, liegt im Detail. Von insgesamt 56 gebauten SWB-Versionen entstanden lediglich drei Exemplare mit leichter Aluminiumkarosserie. Und nur zwei davon wurden konsequent auf volle Wettbewerbs-Spezifikation aufgebaut. Chassis 2383 GT ist eines dieser extrem seltenen Fahrzeuge – kompromisslos, puristisch, funktional.

Seine Geschichte ist keine dekorative Fußnote. In den frühen 1960er-Jahren trat der Spider bei Bergrennen und Rundstreckenrennen in Deutschland und Österreich an, dort, wo Leistung, Balance und Mut über Ruhm entschieden. Keine Boulevardkulisse, sondern echter Wettbewerb.

Heute vereint dieser Ferrari Eleganz und Aggression in perfekter Spannung. Ein California Spider, der nicht für den Sonnenuntergang gebaut wurde – sondern für den Angriff. 2025 hat ihn der Markt endgültig als das anerkannt, was er ist: ein kompromissloser Maßstab.

There are Ferraris – and there are icons that exist beyond all categories. The 1961 Ferrari 250 GT California Spider Competizione undoubtedly belongs to the second group. With a hammer price of \$25,305,000 at the Gooding Christie's auction in Pebble Beach in 2025, chassis 2383 GT not only set a new model record, but also became the most expensive vehicle ever auctioned by Gooding Christie's. It was also the highest-priced regular auction lot during the entire Monterey Car Week – a statement without charity additions, without reservations.

What makes this California Spider so extraordinary lies in the details. Of a total of 56 SWB versions built, only three were made with lightweight aluminum bodies. And only two of those were consistently built to full competition specifications. Chassis 2383 GT is one of these extremely rare vehicles – uncompromising, purist, functional.

Its history is no decorative footnote. In the early 1960s, the Spider competed in hill climbs and circuit races in Germany and Austria, where performance, balance, and courage determined fame. No tabloid backdrop, but real competition. Today, this Ferrari combines elegance and aggression in perfect tension. A California Spider that wasn't built for the sunset – but for the attack. In 2025, the market finally recognized it for what it is: an uncompromising benchmark.

RETRO  
MESSEN

**19  
bis  
22  
Februar  
2026**

**RETRO  
CLASSICS®**

MESSE FÜR FAHRKULTUR  
TRADE FAIR FOR DRIVING CULTURE

**25 JAHRE  
RETRO CLASSICS®**



**MESSE STUTTGART**  
[WWW.RETRO-CLASSICS.DE](http://WWW.RETRO-CLASSICS.DE)

6

**2025 GORDON MURRAY SPECIAL  
VEHICLES S1 LM**  
**\$ 20.630.000**



Manchmal wird Geschichte nicht auf der Rennstrecke geschrieben, sondern im Moment einer Entscheidung. In Las Vegas, während eines Formel-1-Grand-Prix-Wochenendes, wechselte ein Auto den Besitzer, das noch nicht einmal existiert – zumindest physisch. Der Gordon Murray Special Vehicles S1 LM des Modelljahres 2025 erzielte bei einer exklusiven RM-Sotheby's-Auktion einen Preis von 20.630.000 US-Dollar und setzte damit einen neuen Maßstab: der höchste je erzielte Auktionspreis für einen Neuwagen, der nicht im Rahmen einer Charity-Versteigerung angeboten wurde.

Dieser Zuschlag lag knapp über dem bisherigen McLaren-Rekord eines F1 von 1995 – eine ironische Randnotiz, denn McLaren selbst ist nicht involviert. Und doch ist der Bezug offensichtlich. Der S1 LM ist eine Hommage an jene fünf McLaren F1 GTRs, die 1995 bei den 24 Stunden von Le Mans Geschichte schrieben und auf den Plätzen 1, 3, 4, 5 und 13 ins Ziel kamen – obwohl der originale F1 nie als Rennwagen gedacht war.

Der S1 LM ist purer Gordon Murray: ein frei saugender 4,3-Liter-Cosworth-V12 mit über 700 PS bei 12.100 U/min, ein manuelles Sechsganggetriebe und ein Zielgewicht von radikalen 957 Kilogramm. Nur fünf Exemplare werden gebaut – vier davon sind bereits vergeben. Analog war nie wertvoller.

*Sometimes history is not written on the racetrack, but in the moment of a decision. In Las Vegas, during a Formula 1 Grand Prix weekend, a car changed hands that doesn't even exist yet – at least not physically. The 2025 Gordon Murray Special Vehicles S1 LM fetched \$20,630,000 at an exclusive RM Sotheby's auction, setting a new benchmark: the highest auction price ever achieved for a new car not offered at a charity auction.*

*This bid was just above McLaren's previous record for a 1995 F1 – an ironic side note, as McLaren itself is not involved. And yet the connection is obvious. The S1 LM pays homage to the five McLaren F1 GTRs that made history at the 1995 24 Hours of Le Mans, finishing in 1st, 3rd, 4th, 5th, and 13th place – even though the original F1 was never intended to be a race car.*

*The S1 LM is pure Gordon Murray: a naturally aspirated 4.3-liter Cosworth V12 with over 700 hp at 12,100 rpm, a six-speed manual transmission, and a target weight of a radical 957 kilograms. Only five units will be built – four of which have already been sold. Analog has never been more valuable.*



7

**2001 FERRARI F2001  
FORMULA 1  
\$ 13.205.000**

Manche Formel-1-Rennwagen sind schnell. Andere sind erfolgreich. Und dann gibt es jene wenigen, die Geschichte in sich tragen. Der Ferrari F2001 gehört unbestreitbar zur letzten Kategorie. Mit einem Zuschlag von 15.980.000 Euro wurde das Chassis 211 2025 zum teuersten Ferrari-Formel-1-Wagen, der jemals öffentlich versteigert wurde – zum zweiten Mal in seiner Karriere, nachdem derselbe Wagen bereits 2017 in New York einen damaligen Rekord aufgestellt hatte.

Dieser Ferrari ist mehr als ein Grand-Prix-Auto. Er ist der physische Beweis einer Ära, in der Michael Schumacher und Ferrari die Formel 1 neu definierten. In Monaco 2001 fuhr Schumacher mit genau diesem Chassis zu seinem fünften und letzten Sieg im Fürstentum – ein emotionaler Meilenstein. Wenige Monate später besiegelte er am Hungaroring mit demselben Auto seinen vierten Weltmeistertitel, vier Rennen vor Saisonende. Es war sein zweiter Titel mit Ferrari und zugleich der Moment, in dem die Scuderia ihre elfte Konstrukteurs-Weltmeisterschaft sicherte.

Dass der F2001 heute zu den vier teuersten Formel-1-Rennwagen gehört, ist keine Marktlause. Es ist Anerkennung. Anerkennung für eine Saison, die Perfektion bedeutete, für einen Fahrer auf dem Höhepunkt seiner Macht – und für ein Auto, das mehr gewann als Rennen. Es gewann Unsterblichkeit.

Some Formula 1 race cars are fast. Others are successful. And then there are those few that carry history within them. The Ferrari F2001 undeniably belongs to the latter category. With a hammer price of €15,980,000, chassis 211 2025 became the most expensive Ferrari Formula 1 car ever sold at public auction – for the second time in its career, after the same car had already set a record in New York in 2017.

This Ferrari is more than just a Grand Prix car. It is physical evidence of an era in which Michael Schumacher and Ferrari redefined Formula 1. In Monaco in 2001, Schumacher drove this very chassis to his fifth and final victory in the principality – an emotional milestone. A few months later, he sealed his fourth world championship title at the Hungaroring with the same car, four races before the end of the season. It was his second title with Ferrari and also the moment when the Scuderia secured its eleventh Constructors' World Championship.

The fact that the F2001 is now one of the four most expensive Formula 1 racing cars is not a market whim. It is recognition. Recognition for a season that meant perfection, for a driver at the height of his power – and for a car that won more than just races. It won immortality.

8

## 1966 FORD GT40 MK2

\$ 13.205.000



Manche Automobile werden durch Siege unsterblich. Andere durch das, wofür sie gebaut wurden. Der Ford GT40 Mk II von 1966 gehört zur zweiten Kategorie – ein Rennwagen, der selbst ohne Le-Mans-Triumph Geschichte schrieb. Mit einem Zuschlag von 13.205.000 US-Dollar bei der RM Sotheby's Moda Miami Auktion 2025 stellte Chassis P/1032 einen neuen Markenrekord auf und wurde zum teuersten Ford, der jemals öffentlich versteigert wurde.

Der GT40 Mk II ist untrennbar mit Fords radikalstem Motorsportprojekt verbunden: dem kompromisslosen Angriff auf Ferrari in Le Mans. Dieses Exemplar wurde 1966 von Holman-Moody eingesetzt und startete beim legendären 24-Stunden-Rennen an der Sarthe. Zwar endete der Einsatz früh durch technische Probleme, doch das schmälert nicht seine Bedeutung. Sein stärkstes Ergebnis erzielte der Wagen mit einem zweiten Gesamtrang bei den 12 Stunden von Sebring – einem der härtesten Rennen jener Zeit.

Chassis P/1032 ist kein Museumsstück im klassischen Sinn, sondern ein Zeuge industrieller Entschlossenheit. Er steht für eine Epoche, in der amerikanische Ingenieurskunst europäische Tradition herausforderte – laut, kraftvoll und ohne Kompromisse. Dass dieser GT40 als dritteuerstes Fahrzeug aus dem Bestand des Indianapolis Motor Speedway Museum verkauft wurde, unterstreicht seinen Stellenwert. 2025 hat der Markt bestätigt: Manche Legenden brauchen keinen Sieg, um unersetzlich zu sein.

Some cars become immortal through victories. Others through what they were built for. The 1966 Ford GT40 Mk II belongs to the second category – a race car that made history even without a Le Mans triumph. With a hammer price of \$13,205,000 at the RM Sotheby's Moda Miami Auction 2025, chassis P/1032 set a new brand record and became the most expensive Ford ever sold at public auction.

The GT40 Mk II is inextricably linked to Ford's most radical motorsport project: the uncompromising attack on Ferrari at Le Mans. This example was entered by Holman-Moody in 1966 and competed in the legendary 24 Hours of Le Mans. Although its race ended early due to technical problems, this does not diminish its significance.

The car achieved its strongest result with a second place overall at the 12 Hours of Sebring – one of the toughest races of the time. Chassis P/1032 is not a museum piece in the classic sense, but a testament to industrial determination. It represents an era in which American engineering challenged European tradition – loud, powerful, and uncompromising.

The fact that this GT40 was sold as the third most expensive vehicle in the Indianapolis Motor Speedway Museum's collection underscores its significance. In 2025, the market confirmed that some legends don't need a victory to be irreplaceable.



9

**2026 MCLAREN FORMULA 1  
TEAM MCL40A**

**\$ 11.480.000**



Der McLaren Formula 1 Team MCL40A für die Saison 2026 gehört eindeutig zu den ungewöhnlichsten Losen des Jahres 2025. Bei RM Sotheby's in Abu Dhabi erzielte der noch nicht gebaute Grand-Prix-Wagen einen Preis von 11.480.000 US-Dollar und wurde damit zum teuersten McLaren-Formel-1-Auto, das je öffentlich versteigert wurde.

Bemerkenswert ist nicht nur der Preis, sondern das, was ihm fehlt: Rennergebnisse, Siege, Titel, sogar ein Fahrer. Der MCL40A existiert bislang nur als Konzept innerhalb eines Reglements, das sich im Umbruch befindet. Neue technische Vorschriften für 2026 lassen offen, ob McLaren konkurrenzfähig sein wird, wer das Auto pilotiert oder bei welchen Rennen es tatsächlich eingesetzt wird. Selbst die Auslieferung liegt noch Jahre entfernt – frühestens im März 2028.

Und doch war ein Käufer bereit, fast zwölf Millionen Dollar zu investieren. Nicht für Gewissheit, sondern für Möglichkeit. Für das Versprechen, Teil eines zukünftigen Kapitels der Formel 1 zu sein. Der MCL40A ist kein Denkmal vergangener Erfolge, sondern eine Wette auf Ingenieurskunst, Markenstärke und Timing.

Im Ramp-Kontext ist dieser McLaren ein Statement: Der Markt zahlt längst nicht mehr nur für Erinnerung, sondern für Vision. Und manchmal ist genau das der teuerste Rohstoff von allen.

*The McLaren Formula 1 Team MCL40A for the 2026 season is clearly one of the most unusual lots of 2025. At RM Sotheby's in Abu Dhabi, the yet-to-be-built Grand Prix car fetched a price of \$11,480,000, making it the most expensive McLaren Formula 1 car ever sold at public auction.*

*What is remarkable is not only the price, but what it lacks: race results, victories, titles, even a driver. So far, the MCL40A exists only as a concept within a set of regulations that is undergoing radical change. New technical regulations for 2026 leave open the question of whether McLaren will be competitive, who will drive the car, or in which races it will actually be used. Even delivery is still years away – March 2028 at the earliest.*

*And yet one buyer was willing to invest nearly \$12 million. Not for certainty, but for possibility. For the promise of being part of a future chapter in Formula 1. The MCL40A is not a monument to past successes, but a bet on engineering, brand strength, and timing.*

*In the ramp context, this McLaren is a statement: the market no longer pays just for memories, but for vision. And sometimes that is the most expensive commodity of all.*

**MOTORWORLD**

G R O U P

**EVENTS+ VERANSTALTUNGEN**

**2026**



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

**KALENDER - CALENDAR - TIMETABLE**



STUTTGART

KÖLN

MÜNCHEN

BERLIN

RÜSSELSHEIM

HERTEN

METZINGEN

ZÜRICH

MALLORCA

BULGARIA

Allianz

SONAX

DEKRA

VIEROL

IWC

BMW

**MOTORWORLD**  
BULLETTIN  
SCHAFFHAUSEN



Der Ferrari F40 war nie als Sammlerstück gedacht. Er war als Warnung konzipiert. Laut, kompromisslos, brutal ehrlich. Doch der F40 LM von 1993 hebt diese Philosophie auf ein anderes Niveau – und hat 2025 eindrucksvoll bewiesen, wie wertvoll radikale Konsequenz geworden ist. Bei der RM-Sotheby's-Auktion in Monterey erzielte dieses von Michelotto aufgebaute Exemplar einen Preis von 11.005.000 US-Dollar und sprengte damit nicht nur die Erwartungen, sondern auch sämtliche bisherigen Maßstäbe.

Der Zuschlag lag mehr als eine Million Dollar über der oberen Schätzung und verdoppelte den bisherigen Modellrekord für einen F40. Damit rückte der LM endgültig aus dem Schatten des Serien-F40 heraus und etablierte sich als eigenständige Ikone. Chassis? Unerheblich. Entscheidend ist die Spezifikation. Dieses Fahrzeug ist der 14. von lediglich 19 F40 LM, die Michelotto nach GTC-Reglement baute – mit den leistungsstärksten Motoren, die je in einem F40 verbaut wurden.

Dass dieser Wagen 2025 zudem die Klasse „Ferrari: Passion and Performance Collection“ beim ModaMiami Concours gewann, unterstreicht seine Aura. Hier geht es nicht um Nostalgie, sondern um rohe Authentizität. Der Markt hat gesprochen: Der kompromissloseste Ferrari ist auch der begehrteste.

The Ferrari F40 was never intended to be a collector's item. It was designed as a warning. Loud, uncompromising, brutally honest. But the 1993 F40 LM takes this philosophy to another level – and in 2025, it impressively demonstrated how valuable radical consistency has become. At the RM Sotheby's auction in Monterey, this Michelotto-built model fetched a price of \$11,005,000, exceeding not only expectations but also all previous benchmarks.

The hammer price was more than a million dollars above the upper estimate and doubled the previous model record for an F40. This finally brought the LM out of the shadow of the production F40 and established it as an icon in its own right. Chassis? Irrelevant. What matters is the specification. This vehicle is the 14th of only 19 F40 LMs that Michelotto built to GTC regulations – with the most powerful engines ever installed in an F40.

The fact that this car also won the “Ferrari: Passion and Performance Collection” class at the ModaMiami Concours in 2025 underscores its aura. This is not about nostalgia, but about raw authenticity. The market has spoken: the most uncompromising Ferrari is also the most sought-after.



# 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**

*Open all year round!*

**MOTORWORLD**  
MALLORCA

*Feel the spirit of Mallorca*

ESPAÑA PARA LA PASIÓN POR LA MOVILIDAD  
RAUM FÜR MOBILE LEIDENSCHAFT  
SPACE FOR MOBILE PASSION

Allianz SONAX DEKRA VIEROL IWC Schaffhausen Laureus FIVA

11

**2006 PAGANI ZONDA  
RIVIERA**  
**\$ 10.130.000**



Einzelstücke folgen eigenen Regeln – und der Pagani Zonda Riviera ist eines jener Automobile, die sich jeder Vergleichbarkeit entziehen. Bei der RM-Sotheby's-Auktion 2025 in Abu Dhabi erzielte dieses Unikat aus dem Jahr 2006 einen Preis von 10.130.000 US-Dollar und wurde damit zum zweitteuersten Pagani, der jemals öffentlich versteigert wurde. Erst zum zweiten Mal durchbrach ein Zonda bei einer Auktion die Zehn-Millionen-Dollar-Marke. Basis dieses Ausnahmefahrzeugs ist ein Zonda F, doch das greift zu kurz. Im Rahmen des Pagani-Unico-Programms wurde der Wagen vollständig neu interpretiert – nicht als Evolution, sondern als individuelle Skulptur. Die perlmuttweiße Außenfarbe mit feinen blauen Akzenten verleiht dem Zonda Riviera eine fast maritime Eleganz, die bewusst mit dem aggressiven Grundcharakter des Modells spielt.

Im Innenraum setzt sich dieses Thema fort: Leder, sichtbare Carbonfaser und tiefblaue Alcantara schaffen eine Atmosphäre, die mehr Yacht-Lounge als Rennstrecke suggeriert – und dennoch unverkennbar Pagani bleibt. Jede Oberfläche ist Ausdruck von Handwerkskunst, jede Linie bewusst gesetzt.

Der Zonda Riviera ist kein Denkmal für Geschwindigkeit allein. Er steht für eine Ära, in der Individualisierung zum ultimativen Luxus wurde. 2025 hat der Markt bestätigt, dass Einzigartigkeit längst wertvoller ist als reine Leistung.

*Unique pieces follow their own rules – and the Pagani Zonda Riviera is one of those cars that defies comparison. At the RM Sotheby's auction in Abu Dhabi in 2025, this unique 2006 model fetched a price of \$10,130,000, making it the second most expensive Pagani ever sold at public auction. This was only the second time that a Zonda had broken the ten million dollar mark at auction.*

*This exceptional vehicle is based on a Zonda F, but that doesn't do it justice. As part of the Pagani Unico program, the car has been completely reinterpreted – not as an evolution, but as an individual sculpture. The pearlwhite exterior color with subtle blue accents gives the Zonda Riviera an almost maritime elegance that deliberately plays with the aggressive basic character of the model.*

*This theme continues in the interior: leather, visible carbon fiber, and deep blue Alcantara create an atmosphere that suggests a yacht lounge rather than a racetrack – yet remains unmistakably Pagani. Every surface is an expression of craftsmanship, every line deliberately placed.*

*The Zonda Riviera is not a monument to speed alone. It represents an era in which individualization became the ultimate luxury. By 2025, the market has confirmed that uniqueness is far more valuable than pure performance.*



Manche Ferraris definieren Leistung. Andere definieren Status. Der Ferrari 375 MM Berlinetta von 1955 vereint beides in einer Form, die heute kaum noch existiert. Bei der Gooding Christie's Auktion in Amelia Island 2025 erzielte Chassis 0472 AM einen Preis von 9.465.000 US-Dollar und wurde damit zum teuersten Fahrzeug der gesamten Veranstaltung – ein stiller Triumph für eines der exklusivsten Modelle aus Maranellos Frühzeit.

Der 375 MM ist ohnehin eine Rarität, doch dieses Exemplar bewegt sich in einer eigenen Liga. Von lediglich 22 gebauten Fahrzeugen auf 375-MM-Basis entstanden nur vier straßenzugelassene Berlinettas für ausgewählte VIP-Kunden. Kein Rennwagen mit Kompromissen, sondern ein Gran Turismo für jene, die Leistung und Diskretion gleichermaßen verlangten.

Hinzu kommt eine Provenienz, wie sie der Markt liebt. Nur drei Vorbesitzer, darunter der Sammler Fred Leydorf, in dessen Besitz sich der Ferrari seit 1969 befand. Mehr als fünf Jahrzehnte Kontinuität, Bewahrung und Zurückhaltung – ein Gegenentwurf zur hektischen Umlaufgeschwindigkeit moderner Sammlerobjekte.

Dieser 375 MM ist kein lauter Rekordjäger. Er überzeugt durch Substanz, Seltenheit und Haltung. 2025 wurde er nicht gefeiert, weil er der teuerste war – sondern weil er erinnerte, was Ferrari einst bedeutete: maßgeschneiderter Luxus für wenige, mit Motorsport-DNA im Kern.

Some Ferraris define performance. Others define status. The 1955 Ferrari 375 MM Berlinetta combines both in a form that hardly exists today. At the Gooding Christie's auction in Amelia Island in 2025, chassis 0472 AM fetched a price of \$9,465,000, making it the most expensive vehicle of the entire event – a quiet triumph for one of the most exclusive models from Maranello's early days.

The 375 MM is a rarity in any case, but this example is in a league of its own. Of the mere 22 vehicles built on the 375 MM basis, only four road-legal Berlinettas were produced for selected VIP customers. Not a racing car with compromises, but a Gran Turismo for those who demanded both performance and discretion.

Added to this is a provenance that the market loves. Only three previous owners, including collector Fred Leydorf, who had owned the Ferrari since 1969. More than five decades of continuity, preservation, and restraint – a counterpoint to the hectic turnover of modern collector's items.

This 375 MM is not a loud record hunter. It impresses with its substance, rarity, and attitude. In 2025, it was not celebrated because it was the most expensive – but because it reminded us of what Ferrari once stood for: tailor-made luxury for the few, with motorsport DNA at its core.

Manchmal erzählen Auktionsergebnisse nicht nur von Rekorden, sondern auch von Zeitgeist. Der silberne Ferrari 250 GT LWB California Spider Competizione von 1959 war das teuerste Fahrzeug der Broad Arrow Auktion in Amelia Island 2025 – und zugleich eines der nachdenklichsten Lose des Jahres. Mit einem Zuschlag von 9.465.000 US-Dollar blieb er deutlich unter früheren Erwartungen. Zum Vergleich: Derselbe Wagen hatte 2017 in New York noch fast 18 Millionen Dollar erzielt.

Doch Zahlen erzählen nicht die ganze Geschichte. Chassis 1451 GT ist der zweite von lediglich acht jemals gebauten California Spider Competizione mit Aluminiumkarosserie. Noch bedeutender ist seine Rennhistorie. Er gehört zu jenen extrem seltenen offenen Ferraris, die nicht nur schön waren, sondern ernsthaft eingesetzt wurden. Sein Erstbesitzer, Robert „Bob“ Grossman, fuhr den Spider gemeinsam mit Fernand Tavano bei den 24 Stunden von Le Mans zu einem fünften Gesamtrang und Platz drei in der GT-Klasse – das beste Ergebnis, das je ein 250 GT California Spider im Wettbewerb erzielte.

Dieser Ferrari ist kein Lifestyle-Accessoire mit nachträglich polierter Legende. Er ist authentischer Motorsport in offener Form. Dass der Markt 2025 zurückhaltender reagierte, schmälert nicht seine Bedeutung. Im Gegenteil: Es unterstreicht, dass wahre Größe nicht immer im Hammerpreis liegt, sondern in der Geschichte, die bleibt.

Sometimes auction results tell not only of records, but also of the spirit of the times. The silver 1959 Ferrari 250 GT LWB California Spider Competizione was the most expensive vehicle at the Broad Arrow auction in Amelia Island in 2025 – and at the same time one of the most thought-provoking lots of the year. With a hammer price of \$9,465,000, it fell well short of earlier expectations. By way of comparison, the same car had fetched almost \$18 million in New York in 2017.

But numbers don't tell the whole story. Chassis 1451 GT is the second of only eight California Spider Competizione models ever built with aluminum bodies. Even more significant is its racing history. It is one of those extremely rare open-top Ferraris that were not only beautiful but also used seriously. Its first owner, Robert „Bob“ Grossman, drove the Spider together with Fernand Tavano at the 24 Hours of Le Mans to fifth place overall and third place in the GT class – the best result ever achieved by a 250 GT California Spider in competition. This Ferrari is not a lifestyle accessory with a retroactively polished legend. It is authentic motorsport in open form. The fact that the market reacted more cautiously in 2025 does not diminish its significance. On the contrary, it underlines that true greatness does not always lie in the hammer price, but in the history that remains.

14

**1995 FERRARI F50**  
**\$ 9.245.000**



Nicht jeder Rekord entsteht aus Rennsiegen. Manche wachsen aus Zurückhaltung, Geschmack und perfektem Timing. Der gelbe Ferrari F50 von 1995, einst Teil der legendären Sammlung von Ralph Lauren, ist genau so ein Fall. Bei der RM-Sotheby's-Auktion in Monterey 2025 erzielte dieses außergewöhnliche Exemplar einen Preis von 9.245.000 US-Dollar – fast zwei Millionen über der oberen Schätzung und neuer Modellrekord für den F50. Von insgesamt 349 gebauten F50 waren lediglich 55 für den US-Markt bestimmt. Noch exklusiver wird es bei der Farbe: Nur vier dieser Fahrzeuge wurden nicht in Rot ausgeliefert, und lediglich zwei davon in Gelb. Dieses Exemplar trägt nicht nur eine seltene Lackierung, sondern auch einen der klangvollsten Namen der Mode- und Designwelt. Ralph Lauren bestellte den Wagen neu und behielt ihn bis 2003 in seiner Sammlung – ein stilles Statement, fern jeder Öffentlichkeit. In den folgenden 22 Jahren blieb der F50 in einer einzigen Hand, sorgsam bewahrt und kaum bewegt. Ein kurzer Auftritt beim Cavallino Classic 2009, ansonsten absolute Diskretion. Der Kilometerstand: gerade einmal 5.300 Meilen. Dieser F50 ist kein lauter Sammlerliebling. Er ist kultivierte Radikalität. Und 2025 hat der Markt bewiesen, dass Zurückhaltung manchmal der teuerste Luxus von allen ist.

*Not every record is set by race wins. Some grow out of restraint, taste, and perfect timing. The yellow 1995 Ferrari F50, once part of Ralph Lauren's legendary collection, is just such a case. At the RM Sotheby's auction in Monterey in 2025, this exceptional example fetched a price of \$9,245,000 – almost two million above the upper estimate and a new model record for the F50.*

*Of the 349 F50s built, only 55 were destined for the US market. The color makes it even more exclusive: only four of these vehicles were not delivered in red, and only two of those were in yellow. This example not only has a rare paint job, but also one of the most illustrious names in the world of fashion and design. Ralph Lauren ordered the car new and kept it in his collection until 2003 – a quiet statement, far from the public eye.*

*Over the next 22 years, the F50 remained in a single owner's possession, carefully preserved and hardly ever driven. A brief appearance at the Cavallino Classic in 2009, otherwise absolute discretion. The mileage: just 5,300 miles.*

*This F50 is not a loud collector's favorite. It is cultivated radicalism. And in 2025, the market proved that restraint is sometimes the most expensive luxury of all.*

15

**1948 FERRARI 166 SPYDER CORSA BY ANSALONI**  
**\$ 7.543.750**



Am Ursprung jeder großen Marke steht ein Moment der Ungewissheit. Beim Ferrari 166 Spyder Corsa von 1948 lässt sich dieser Moment greifen. Bei der Broad-Arrow-Auktion im Rahmen des Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2025 erzielte dieses frühe Ferrari-Modell einen Preis von 7.543.750 Euro und wurde damit nicht nur zum Spitzenlos der Veranstaltung, sondern setzte auch einen neuen Modellrekord.

Dieser 166 Spyder Corsa ist kein nachträglich veredeltes Sammlerstück, sondern Teil der Geburtsstunde Ferraris. Er ist eines von nur zwei Exemplaren, die von den Brüdern Besana in Auftrag gegeben wurden – Kunden der allerersten Stunde, als Enzo Ferrari noch um Reputation kämpfte. Gebaut von Ansaloni, verkörpert der Wagen jene rohe Funktionalität, die den frühen Rennsport prägte: leicht, kompromisslos und bereit für alles.

Und er wurde genutzt. Mille Miglia, Targa Florio – Namen, die heute Ehrfurcht erzeugen, waren für diesen Ferrari reale Bewährungsproben. Staub, Hitze, Straßen ohne Vergebung. Kein Showcar, sondern Werkzeug.

Der Markt hat 2025 anerkannt, was Enthusiasten längst wissen: Früheste Ferraris sind keine Vorstufe, sondern Fundament. Dieser 166 Spyder Corsa ist kein Kapitel am Anfang der Geschichte – er ist der Moment, in dem sie begann.

*At the origin of every great brand is a moment of uncertainty. With the 1948 Ferrari 166 Spyder Corsa, that moment is palpable. At the Broad Arrow auction held as part of the 2025 Concorso d'Eleganza Villa d'Este, this early Ferrari model fetched a price of €7,543,750, not only becoming the top lot of the event but also setting a new model record.*

*This 166 Spyder Corsa is not a retrofitted collector's item, but part of Ferrari's birth. It is one of only two examples commissioned by the Besana brothers – customers from the very beginning, when Enzo Ferrari was still fighting for his reputation. Built by Ansaloni, the car embodies the raw functionality that characterized early racing: light, uncompromising, and ready for anything.*

*And it was put to good use. Mille Miglia, Targa Florio – names that inspire awe today were real tests for this Ferrari. Dust, heat, unforgiving roads. Not a show car, but a tool.*

*In 2025, the market recognized what enthusiasts have long known: the earliest Ferraris are not a preliminary stage, but a foundation. This 166 Spyder Corsa is not a chapter at the beginning of the story – it is the moment when it began.*



MOTORWORLD  
*Inn*  
MALLORCA

# BREAKFAST CLUB

JEDEN SONNTAG  
10.00 BIS 14.00 UHR

JETZT  
RESERVIEREN!



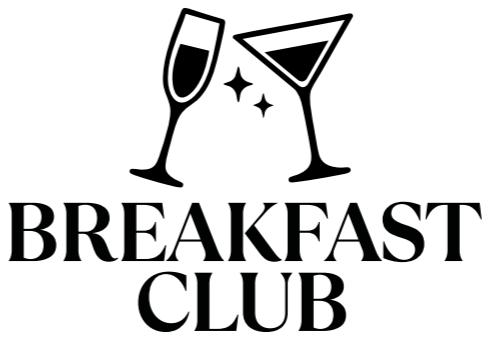
32,90 €  
PRO PERSON



## HIGHLIGHTS

Der BREAKFAST CLUB im Motorworld Inn Mallorca ist Erlebnis für alle, die mehr wollen als nur frühstücken – freut Euch auf DJ Chris Marina, prickelnde Drinks und einen Ort, an dem man gerne ist. Unser exklusives Brunch-Buffet bietet eine köstliche Auswahl an Frühstücks- und Brunchklassikern in einem einzigartigen Ambiente.

Beginnt Euer Frühstück mit einem Glas Mimosa, gefolgt von einer Vielfalt an liebevoll arrangierten Frühstücksvariationen und Live-Cooking-Stationen. Genießt Kaffeespezialitäten, frische Säfte aus der Saftbar, aromatischen Tee und hausgemachte Smoothies.




**MOTORWORLD Köln**

# Zwischen 7. Himmel und Hangar

**Between seventh heaven and the hangar**

Die Motorworld Köln | Rheinland wurde kürzlich zur Bühne für ein außergewöhnliches Hochzeitsshooting. Es entstand eine luftige, fast schwebende Inszenierung direkt vor dem historischen Flugzeug auf dem Außengelände der Motorworld. Die Verbindung aus urban-industrieller Architektur, Luftfahrtgeschichte und feinen Hochzeitsdetails schuf einen Rahmen, der bewusst mit klassischen Erwartungen brach – und genau darin seine Wirkung entfaltete.

Entwickelt wurde das Konzept im Rahmen eines Workshops der Hochzeitsprofis Akademie. Ziel war es, neue Perspektiven für moderne Hochzeitsinszenierungen aufzuzeigen und zu zeigen, wie vielseitig sich außergewöhnliche Locations interpretieren lassen. Die Bilder leben vom Kontrast: Brautmode und Floristik treffen auf Metall, Technik und Weite, Romantik auf klare Linien.

Die Aufnahmen zeigen, wie wandelbar die Motorworld Köln als Hochzeits- und Eventlocation ist – von der großen Feier bis zur kreativen Bildwelt für Editorials, Workshops oder Inspirationsformate.

An der Umsetzung des Shootings in Köln waren beteiligt:

hochzeitsprofis\_akademie, Motorworld Köln, Rockstein Fotografie, Beatrix Schmiedel, YANO Design Studio, Nimmplatz, Verena Di Pasquale Tortendesign, Liebe auf Papier, Brautblüte, Belsellénce, BELSELLÉNCESTORE, BRAUTSTUDIO ELENA, MIMOS Schmuckmanufaktur, Loreen & Christoph.

Motorworld Köln | Rheinland recently became the stage for an unusual wedding shoot. The result was an airy, almost floating staging directly in front of the historic aircraft on the outdoor grounds of Motorworld. The combination of urban-industrial architecture, aviation history and fine wedding details created a setting that deliberately broke with traditional expectations – and this is precisely where its effect unfolded.

The concept was developed as part of a workshop at the Hochzeitsprofis Akademie. The aim was to show new perspectives for modern wedding stagings and to demonstrate just how eclectically exceptional locations can be interpreted. The images stand out with their contrasts: bridal fashion and floristry meet metal, technology and expanse, romance meets clear lines.

The photos show the versatility of Motorworld Köln as a wedding and event location – from a large function to creative imagery for editorials, workshops or inspirational formats.

The following were involved in the realisation of the shoot in Cologne:

hochzeitsprofis\_akademie, Motorworld Köln, Rockstein Fotografie, Beatrix Schmiedel, YANO Design Studio, Nimmplatz, Verena Di Pasquale Tortendesign, Liebe auf Papier, Brautblüte, Belsellénce, BELSELLÉNCESTORE, BRAUTSTUDIO ELENA, MIMOS Schmuckmanufaktur, Loreen & Christoph.



Auch an anderen Standorten der Motorworld spielt das Thema Hochzeit eine Rolle. Im Motorworld Village Metzingen findet regelmäßig die Hochzeitsschmiede statt – eine etablierte Hochzeits- und Eventmesse. <https://www.motorworld-hs.de>

Der nächste Termin ist Sonntag, 1. Februar 2026, von 11:00 bis 17:00 Uhr. Dienstleister aus den Bereichen Mode, Styling, Floristik, Papeterie und Eventkonzepte präsentieren dort ihre Ideen und schaffen einen direkten Austausch mit zukünftigen Brautpaaren.

Ob als Messe, Shooting-Location oder Ort für den großen Tag selbst: Die Motorworld-Standorte zeigen, wie sich Hochzeiten jenseits klassischer Säle inszenieren lassen – individuell, wandelbar und mit starkem räumlichem Charakter.

*The wedding theme also plays a role at other Motorworld locations. Motorworld Village Metzingen, for example, regularly hosts the Hochzeitsschmiede – an established wedding and event fair. <https://www.motorworld-hs.de> The next fair is on Sunday, 1 February 2026, from 11 am to 5 pm. Here, service providers from the fields of fashion, styling, floristry, stationery and event concepts present their ideas, creating a platform for face-to-face exchanges with future bridal couples.*

*Whether as a trade fair, shooting location or venue for the big day itself: the Motorworld locations show how weddings can be staged beyond traditional halls – individually, variably and with a strong spatial character.*

FOTOS: Winfried W. Bischoff – [www.wwb\\_medien.de](http://www.wwb_medien.de)



**ES WAR UNS EINE EHRE,  
HANS HERRMANN**  
**IT WAS AN HONOUR,  
HANS HERRMANN**

Die internationale Motorsportwelt trauert um Hans Herrmann, der am 9. Januar 2026 im Alter von 97 Jahren verstorben ist. Mit ihm verliert der Rennsport nicht nur einen der vielseitigsten und erfolgreichsten Fahrer seiner Generation, sondern auch einen außergewöhnlich bescheidenen Menschen, der Geschichte geschrieben hat – auf der Rennstrecke ebenso wie darüber hinaus.

Geboren am 23. Februar 1928 in Stuttgart, begann Hans Herrmann seine Laufbahn fernab des Motorsports mit einer Ausbildung zum Konditor. Doch früh zeigte sich, dass seine Leidenschaft den Rennfahrzeugen galt. 1952 startete er mit einem Porsche 356 bei seinem ersten Rundstreckenrennen am Nürburgring – und gewann. Es war der Auftakt zu einer außergewöhnlichen Karriere mit mehr als 80 Gesamt- und Klassensiegen.

International bekannt wurde Hans Herrmann Mitte der 1950er-Jahre als Werksfahrer von Mercedes-Benz. 1954 und 1955 gehörte er zur legendären Silberpfeil-Generation um Juan Manuel Fangio, Stirling Moss und Karl Kling. In der Formel 1 sowie bei Sportwagenrennen überzeugte Herrmann durch Präzision, Konstanz und außergewöhnliches technisches Verständnis. Trotz schwerer Unfälle – die ihm den Spitznamen „Hans im Glück“ einbrachten – blieb er dem Motorsport treu und bewies immer wieder seine mentale Stärke.

*The international motorsport world mourns the death of Hans Herrmann, who passed away on 9 January 2026 at the age of 97. Motorsport has lost not only one of the most multifaceted and successful drivers of his generation, but also an exceptionally modest person who made history – both on and off the racetrack.*

*Born on 23 February 1928 in Stuttgart, Hans Herrmann began his career far away from motorsport with an apprenticeship as a confectioner. But it soon became apparent that racing cars were his true passion. In 1952, he competed in his first circuit race at the Nürburgring driving a Porsche 356 – and won. It was the beginning of an extraordinary career with more than 80 overall and class victories.*

*Hans Herrmann became internationally famous in the mid-1950s as a works driver for Mercedes-Benz. In 1954 and 1955, he belonged to the legendary Silver Arrow generation around Juan Manuel Fangio, Stirling Moss and Karl Kling. In Formula 1 and sports car racing, Herrmann displayed impressive precision and consistency and an exceptional technical understanding. Despite serious accidents – which earned him the nickname “Lucky Hans” – he remained loyal to motorsport and proved his mental strength time and time again.*



Parallel zu seinen Einsätzen für Mercedes-Benz feierte Herrmann zahlreiche Erfolge für Porsche. Mit Fahrzeugen aus Zuffenhausen gewann er Klassensiege bei der Mille Miglia, der Carrera Panamericana und in Le Mans, wurde Deutscher Sportwagenmeister und Formel-2-Europameister. Legendär ist bis heute die Momentaufnahme von der Mille Miglia, die ihn im Porsche 550 Spyder unter einer sich schließenden Bahnschranke zeigt – ein Bild, das Herrmann selbst später mit den Worten kommentierte: „Glück muss man haben.“

Seine größten Triumphe feierte Hans Herrmann im Langstreckensport. Gesamtsiege bei der Targa Florio, den 24 Stunden von Daytona und schließlich der historische Erfolg bei den 24 Stunden von Le Mans im Jahr 1970 markieren Höhepunkte einer einzigartigen Laufbahn. Gemeinsam mit Richard Attwood errang er im Porsche 917 den ersten Gesamtsieg für Porsche in Le Mans – ein Meilenstein der Motorsportgeschichte. Es war zugleich sein letztes Rennen. Ein Versprechen an seine Ehefrau Magdalena, nach einem Le-Mans-Sieg seine aktive Karriere zu beenden, hielt er konsequent ein.

*Parallel to his stints for Mercedes-Benz, Herrmann celebrated numerous successes for Porsche. Behind the steering wheels of cars from Zuffenhausen he won class victories in the Mille Miglia, the Carrera Panamericana and at Le Mans, and became German sports car champion and Formula 2 European champion. The snapshot from the Mille Miglia showing him in the Porsche 550 Spyder driving under a closing railway barrier remains legendary to this day – a picture that Herrmann himself later commented on with the words: "You have to be lucky."*

*Hans Herrmann celebrated his greatest triumphs in endurance racing. Overall victories at the Targa Florio, the 24 Hours of Daytona, and finally the historic success at the 24 Hours of Le Mans in 1970, mark the highlights of an unparalleled career. Together with Richard Attwood, he won the first overall victory for Porsche at Le Mans in the Porsche 917 – a milestone in motorsport history. It was also his very last race. He resolutely honoured a promise he had made to his wife, Magdalena, to end his active career should he win at Le Mans.*



Nach dem Rückzug aus dem aktiven Rennsport blieb Hans Herrmann der Automobilwelt eng verbunden. Er arbeitete unter anderem als Testfahrer, absolvierte unzählige Entwicklungsfahrten und engagierte sich später als Markenbotschafter – insbesondere für Mercedes-Benz Heritage. Bis ins hohe Alter nahm er an historischen Fahrveranstaltungen teil, fuhr anspruchsvolle Fahrzeuge mit beeindruckender Souveränität und suchte stets den direkten Austausch mit Menschen.

Eine besondere Verbindung bestand auch zur Motorworld. Am Standort der heutigen Motorworld Region Stuttgart, dem Ursprung der Motorworld Group, bestand über viele Jahre die Hans-Herrmann-Galerie, ein kleines Museum mit persönlichen Devotionalien, das an Hans Herrmann, seine außergewöhnliche Karriere und sein Lebenswerk erinnerte. Die Ausstellung wurde in enger Zusammenarbeit mit ihm und dem Fotografen Werner Eisele konzipiert und umgesetzt. Bei der feierlichen Eröffnung im Jahr 2013 war Hans Herrmann als Ehrengast anwesend.

Als Freund der Familie und geschätzte Persönlichkeit war er der Motorworld nicht nur historisch, sondern auch menschlich eng verbunden.

Hans Herrmann war kein lauter Held. Er war ein Fahrer mit Haltung, ein Sportsmann mit Maß und ein Zeitzeuge einer Epoche, in der Mut, Technik und Verantwortung untrennbar miteinander verbunden waren. Sein Vermächtnis reicht weit über Siege und Statistiken hinaus.

*After retiring from active racing, Hans Herrmann remained closely associated with the automotive world. Among other activities he worked as a test driver, completed countless development test drives, and later became involved as a brand ambassador – in particular for Mercedes-Benz Heritage. He took part in historic driving events well into old age, drove challenging vehicles with impressive aplomb, and always sought a direct dialogue with people.*

*There was also a special connection to Motorworld. At the site of today's Motorworld Region Stuttgart, the origin of the Motorworld Group, the Hans Herrmann Gallery, a small museum with personal devotional objects commemorating Hans Herrmann, his extraordinary career and his life's work, existed for many years. The exhibition was conceived and realised in close collaboration with him and the photographer Werner Eisele. Hans Herrmann was the guest of honour at the ceremonial opening in 2013.*

*As a friend of the family and an esteemed personality, he was closely associated with Motorworld not only historically but also personally.*

*Hans Herrmann was not a brash hero. He was a driver of confident composure, a discerning sportsman, and a contemporary witness to an era in which courage, technology and responsibility were inextricably linked. His legacy extends far beyond victories and statistics.*

*Motorworld will honour his memory with the greatest respect. We extend our condolences to his family and all those who were close to him.*

# MARKT ENTWICKLUNG

2026 fühlt sich an wie der Moment, in dem zwei Märkte gleichzeitig die Zähne fletschen – und dabei versuchen, nicht zu zeigen, wie nervös sie wirklich sind. Auf der einen Seite der Oldtimer-Markt: gereift, breiter, scheinbar solide, aber mit immer mehr Sollbruchstellen unter dem Lack. Auf der anderen Seite der Hypercar-Kosmos: ein Hochglanz-Paralleluniversum aus Limitierungen, Algorithmen, Private-Sales-Flüstern und dem ewigen Versprechen, dass „dieses“ Auto garantiert unantastbar bleibt. Spoiler: Unantastbar bleibt gar nichts.

2026 feels like the moment when two markets are simultaneously baring their teeth—while trying not to show how nervous they really are. On one side is the classic car market: mature, broad, seemingly solid, but with more and more weak spots beneath the paintwork. On the other side is the hypercar cosmos: a high-gloss parallel universe of limitations, algorithms, private sales whispers, and the eternal promise that “this” car is guaranteed to remain untouchable. Spoiler: Nothing remains untouched.





## Oldtimer 2026: Der Mythos „Sachwert“ bekommt Risse

Der Oldtimer-Markt hat sich nach dem Pandemie- und Nullzins-Rausch in vielen Segmenten normalisiert – weniger irrationale Bietduelle, mehr Preisdisziplin, mehr „Ich überlege nochmal“. Genau diese Normalisierung wird gern als Stabilität verkauft. In Wahrheit ist sie auch ein Warnsignal: Liquidität ist selektiver geworden. Käufer wollen Gründe – nicht nur Geschichten. Hagerty spricht schon länger von einer Abkühlung bzw. einem Markt, der sich in ein „neues Normal“ setzt: weniger Modelle steigen, mehr Werte laufen seitwärts, manche fallen spürbar. Das ist kein Crash – aber es ist das Ende der bequemen Fantasie, dass „Oldtimer“ als Kategorie automatisch gewinnt. In Deutschland liefern Indizes wie der DOX weiterhin Futter für Headlines und „Wertzuwachs“-Narrative. Doch Index-Stories sind gefährlich: Sie mitteln, glätten, kaschieren Streuung – und Streuung ist 2026 das eigentliche Thema. Denn der Markt spaltet sich brutal in drei Lager: An der Spitze stehen A-Grade-Ikonen mit makelloser Historie, lückenloser Dokumentation und einem Zustand, der keinen Interpretationsspielraum zulässt. Diese Fahrzeuge bleiben gefragt, weil sie Sicherheit suggerieren und in einem zunehmend selektiven Markt als Referenzpunkte dienen. Darunter folgt eine breite Gruppe grundsätzlich guter Autos mit kleineren Schwächen, seien es Abstriche bei der Originalität, altersbedingte Gebrauchsspuren oder eine nicht ganz stringente Historie. Genau diese Fahrzeuge liefern früher oft mühelos mit, profitieren heute aber nicht mehr automatisch vom Marktumfeld und benötigen Überzeugungsarbeit. Am unteren Ende steht schließlich alles, was Aufwand bedeutet: Restaurationsobjekte, technisch heikle Fahrzeuge, unklare Dokumentationen oder schlicht Autos mit latenter Investitionsstau. Hier schlägt die Realität gnadenlos zu, denn steigende Kosten für Teile, Arbeitszeit und Instandhaltung fressen mögliche Wertzuwächse schneller auf, als es jede Marktstatistik rechtfertigen könnte.

## Classic cars in 2026: The myth of “real value” is cracking

After the pandemic and zero interest rate frenzy, the classic car market has normalized in many segments – fewer irrational bidding wars, more price discipline, more “I’ll think about it again.” It is precisely this normalization that is often sold as stability. In reality, it is also a warning sign: liquidity has become more selective. Buyers want reasons – not just stories.

Hagerty has been talking for some time about a cooling off or a market settling into a “new normal”: fewer models are rising, more values are moving sideways, and some are falling noticeably. This is not a crash – but it is the end of the comfortable fantasy that “classic cars” as a category automatically win.

In Germany, indices such as the DOX continue to provide fodder for headlines and “value growth” narratives. But index stories are dangerous: they average, smooth out, and conceal dispersion – and dispersion is the real issue in 2026. Because the market is brutally divided into three camps:

At the top are A-grade icons with impeccable histories, complete documentation, and a condition that leaves no room for interpretation. These vehicles remain in demand because they suggest security and serve as reference points in an increasingly selective market. Below them is a broad group of fundamentally good cars with minor weaknesses, be it compromises in originality, age-related signs of wear, or a less than stringent history. It is precisely these vehicles that used to run effortlessly in the past, but today no longer automatically benefit from the market environment and require some persuasion. Finally, at the lower end of the scale are all those vehicles that require effort: restoration projects, technically delicate vehicles, unclear documentation, or simply cars with a latent investment backlog. Here, reality strikes mercilessly, as rising costs for parts, labor, and maintenance eat up any potential increase in value faster than any market statistics could justify.



Und Realität ist 2026 teuer. Nicht romantisch-teuer, sondern kontoauszugs-teuer: Werkstattstunden, Lack, Sattler, Teile, Transport, Versicherung. Die Oldtimer-Studien zum deutschen Markt betonen zwar die wirtschaftliche Bedeutung und den stabilen Unterbau der Szene – aber das bedeutet nicht, dass jeder einzelne Klassiker ein gutes Investment ist. Im Gegenteil: Je mehr der Markt „erwachsen“ wird, desto mehr wird er auch professionell – und Professionalität ist der natürliche Feind von Märchenrenditen.

## Der Generationenwechsel ist real – aber nicht immer dein Freund

Der Nachwuchs im Sammlermarkt drückt das Baujahr nach vorn. Hagerty prognostiziert für 2026 sogar, dass ein Großteil der Top-Verkäufe Fahrzeuge nach 1990 sein werden. Das ist ein Strukturwandel: Sammler definieren „klassisch“ neu. Heißt im Klartext: Manche 60er/70er-Ikonen bleiben ewig begehrte – aber viele „solide“ Brot-und-Butter-Oldtimer werden 2026 nicht automatisch knapper = teurer, sondern knapper = schwieriger zu erhalten. Denn „Knappheit“ ist nur dann Wert, wenn Nachfrage nachkommt. Wenn junge Käufer eher auf 90er-Poster-Cars, frühe 2000er-Performance und „Analog-Digital-Hybride“ schielen, wird’s für bestimmte traditionelle Segmente eng. Nicht dramatisch. Aber leise. Und leise ist im Markt meist tödlicher als laut.

## Regulatorik und Nutzung: die unterschätzte Bremse

Selbst wenn 2026 keine große Verbotskeule überall gleichzeitig fällt: Die Richtung ist klar. Innenstädte, Emissionszonen, gesellschaftlicher Druck – all das verändert, wie Menschen Oldtimer besitzen. Das Ergebnis ist ein psychologischer Effekt: Wenn Nutzung komplizierter wird, wird Besitz eher Hobby als Alltag. Und Hobbybudgets sind konjunkturabhängig.

And reality is expensive in 2026. Not romantically expensive, but bank statement expensive: workshop hours, paint, upholstery, parts, transport, insurance. Studies on the German classic car market emphasize the economic importance and stable foundation of the scene—but that doesn’t mean that every single classic car is a good investment. On the contrary: the more the market “matures,” the more professional it becomes—and professionalism is the natural enemy of fairytale returns.

## The generational change is real—but not always your friend

The younger generation in the collector’s market is pushing the year of manufacture forward. Hagerty even predicts that by 2026, the majority of top sales will be vehicles built after 1990. This is a structural change: collectors are redefining “classic.” In plain language, this means that some icons from the 60s and 70s will remain eternally sought-after, but many “solid” bread-and-butter classic cars will not automatically become scarcer = more expensive in 2026, but rather scarcer = more difficult to obtain.

After all, “scarcity” only has value if demand keeps up. If young buyers are more interested in 90s poster cars, early 2000s performance, and “analog-digital hybrids,” things will get tight for certain traditional segments. Not dramatically. But quietly. And quiet is usually more deadly in the market than loud.

## Regulation and usage: the underestimated brake

Even if there is no major ban imposed everywhere at once in 2026, the direction is clear. City centers, emission zones, social pressure – all of these factors are changing how people own classic cars. The result is a psychological effect: when usage becomes more complicated, ownership becomes more of a hobby than an everyday activity. And hobby budgets are dependent on the economy.



#### Hypercars 2026: Mehr „Markt“, weniger Magie

Der Hypercar-Markt wirkt oberflächlich unverwundbar, weil er in einer anderen Liga spielt: ultra-reiche Käufer, limitierte Stückzahlen, Hersteller-Storytelling, VIP-Zuteilungen. Gleichzeitig ist er der Markt, der am stärksten von Stimmung lebt. Und Stimmung ist 2026 ein wackeliger Untergrund.

Macro-Reports sagen: Wachstum, Wachstum, Wachstum – zweistellige Raten, steigende Marktgrößen, mehr Modelle, mehr Nachfrage. (Mordor Intelligence) Aber diese Reports beschreiben „Hypercar“ oft als Industrie-/Neuwagen-Segment. Das ist nicht deckungsgleich mit dem, was Sammler interessiert: Residuals, Sammlerwert, Sekundärmarkt-Liquidität. Dort gilt ein anderes Gesetz: Nicht die PS-Zahl entscheidet, sondern die Exit-Fähigkeit. Und 2026 ist Exit-Fähigkeit nicht mehr selbstverständlich.

#### Hypercars werden zu Finanzprodukten – und genau das ist das Problem

Die Auktionshäuser jubeln. RM Sotheby's meldet 2025 über 1 Milliarde USD Gesamtumsatz und eine sehr hohe Sell-through-Quote. (RM Sotheby's) Das klingt nach Rückenwind. Gleichzeitig ist es ein Symptom: Der Markt professionalisiert sich weiter, Private Sales werden strukturierter, „Sealed“-Formate und diskrete Deals nehmen zu. Mehr Effizienz, mehr Bühne – aber auch: mehr Preiskontrolle durch wenige Player.

Für Käufer heißt das: Du kaufst nicht nur ein Auto. Du kaufst ein Narrativ, kuratiert und bepreist wie Kunst. Das kann funktionieren – bis es nicht mehr funktioniert. Und wenn es kippt, kippt es nicht gleichmäßig. Dann bleiben die wirklichen Kronjuwelen handelbar, während „gute“ Hypercars plötzlich illiquide wirken. Nicht weil sie schlecht sind. Sondern weil die nächste Generation schon das nächste „Must-have“ will.

#### Hypercars in 2026: More “market,” less magic

The hypercar market appears invulnerable on the surface because it plays in a different league: ultra-wealthy buyers, limited quantities, manufacturer storytelling, VIP allocations. At the same time, it is the market that thrives most on sentiment. And sentiment is shaky ground in 2026.

Macro reports say: growth, growth, growth – double-digit rates, rising market sizes, more models, more demand. (Mordor Intelligence) But these reports often describe “hypercars” as an industrial/new car segment. This does not correspond to what collectors are interested in: residuals, collector’s value, secondary market liquidity. A different law applies there: it is not the horsepower that counts, but the exit capability. And in 2026, exit capability is no longer a given.

#### Hypercars are becoming financial products – and that is precisely the problem.

The auction houses are rejoicing. RM Sotheby's reports total sales of over \$1 billion in 2025 and a very high sell-through rate. (RM Sotheby's) That sounds like tailwind. At the same time, it is a symptom: the market is becoming more professional, private sales are becoming more structured, and sealed formats and discreet deals are on the rise. More efficiency, more stage – but also: more price control by a few players.

For buyers, this means: you’re not just buying a car. You’re buying a narrative, curated and priced like art. That can work – until it doesn’t. And when it tips, it doesn’t tip evenly. Then the real crown jewels remain tradable, while “good” hypercars suddenly appear illiquid. Not because they are bad. But because the next generation already wants the next “must-have.”

# 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

Autoweek-Listen der Top-Auktionsverkäufe zeigen bereits diese Verschiebung: Moderne Exoten und sogar sehr neue Fahrzeuge tauchen zwischen den klassischen Blue-Chips auf. (Autoweek) Das ist ein Signal: Das oberste Regal ist nicht mehr rein historisch – es ist „kulturell aktuell“. Und Kultur ist launisch.

#### Hybrid/EV-Hypercars: Technik als Werttreiber – oder Wertfalle?

2026 ist auch das Jahr, in dem die Elektrifizierung im Hypercar-Bereich endgültig Normalität ist. Marktbeobachter verweisen auf den Schub durch neue elektrische Hypercars und Technologieentwicklung. (transparencymarketresearch.com) Nur: Sammlerwert liebt Klarheit. Batterien, Softwarestände, Herstellersupport, Austauschprogramme – das ist für viele Sammler nicht „Faszination“, sondern Risiko.

Die kritische Frage lautet: Was passiert, wenn ein 2026er Hypercar in zehn Jahren „end-of-support“ riecht? Wenn ein Akku-Tausch astronomisch ist? Wenn Software-Features nur noch über Hersteller-Ökosysteme laufen? Dann wird aus dem Traum schnell ein „besitzbarer Prototyp“. Im Luxussegment kann man sich viel schönreden – aber nicht die Physik und nicht den After-Sales.

#### 2026 – das gemeinsame Muster: Polarisierung statt Wachstum

Wenn du 2026 in einem Satz beschreiben willst, dann so: Die Mitte wird dünner. Bei Oldtimern wie bei Hypercars wird das Feld zwischen „ikonisch & liquide“ und „kompliziert & erklärbungsbedürftig“ größer.

Oldtimer: Top-Autos bleiben stark, Durchschnitt wird verhandelt, Problemfälle werden brutal ehrlich bepreist. Hypercars: Top-Nameplates und besondere Spezifikationen bleiben heiß, alles andere ist stärker stimmungs- und timingabhängig, als es die Instagram-Kommentare zugeben.

Und das ist der Punkt, an dem man kritisch werden muss: Beide Märkte leiden an derselben Krankheit – sie verwechseln Aufmerksamkeit mit Nachfrage. Likes sind keine Bieter. Hype ist kein Cashflow. Und ein Screenshot von einem Rekordpreis ist nicht automatisch ein Markttrend.

#### 2026 ist kein Jahr für Touristen

Wenn du 2026 nur wegen „Wertzuwachs“ in Oldtimer oder Hypercars gehst, spielst du ein Spiel, dessen Regeln sich gerade ändern. Der Markt ist nicht tot – er wird nur erwachsen. Und Erwachsene stellen Fragen: Historie? Zustand? Kosten? Exit? Nutzung? Support? Regulatorik? 2026 belohnt nicht den Lautesten, sondern den Präzisensten. Nicht den, der am meisten träumt, sondern den, der am saubersten prüft. Und wenn dir jemand sagt, ein Auto sei „sicher“, dann schau ihn an, als hätte er dir gerade eine Uhr als Altersvorsorge angeboten: möglich – aber meistens Marketing.

*Autoweek lists of top auction sales already show this shift: modern exotics and even very new vehicles are appearing among the classic blue chips. (Autoweek) This is a signal: the top shelf is no longer purely historical—it is “culturally current.” And culture is capricious.*

#### Hybrid/EV hypercars: technology as a value driver—or a value trap?

*2026 is also the year when electrification in the hypercar sector will finally become the norm. Market observers point to the boost provided by new electric hypercars and technological developments. (transparencymarketresearch.com) But collector's value loves clarity. Batteries, software versions, manufacturer support, exchange programs – for many collectors, these are not “fascinating” but risky.*

*The critical question is: What happens when a 2026 hypercar reaches the end of its support cycle in ten years? When battery replacement is astronomically expensive? When software features only run on manufacturer ecosystems? Then the dream quickly turns into a “posh prototype.” In the luxury segment, you can talk yourself into a lot of things – but not physics and not after-sales.*

#### 2026 – the common pattern: polarization instead of growth

*If you want to describe 2026 in one sentence, it would be this: The middle ground is shrinking. For classic cars as well as hypercars, the gap between “iconic & liquid” and “complicated & in need of explanation” is growing.*

*Classic cars: Top cars remain strong, the average is negotiable, problem cases are priced brutally honestly. Hypercars: Top nameplates and special specifications remain hot, everything else is more dependent on mood and timing than Instagram comments admit.*

*And that's where you have to be critical: both markets suffer from the same disease – they confuse attention with demand. Likes are not bidders. Hype is not cash flow. And a screenshot of a record price is not automatically a market trend.*

#### 2026 is not a year for tourists

*If you're going into classic cars or hypercars in 2026 just for “value appreciation,” you're playing a game whose rules are changing. The market isn't dead—it's just growing up. And adults ask questions: History? Condition? Costs? Exit? Use? Support? Regulations?*

*2026 will reward not the loudest, but the most precise. Not the one who dreams the most, but the one who checks the most carefully. And if someone tells you that a car is “safe,” look at them as if they had just offered you a watch as a retirement plan: possible—but mostly marketing.*





## MOTORWORLD Manufaktur Zürich

# Motorworld goes Man's World

Wenn sich Ende Januar Zürich-Oerlikon für vier Tage in einen Treffpunkt für Marken, Genuss und Handwerk verwandelt, ist die Motorworld Manufaktur Region Zürich erneut Teil der Man's World.

Vom 29. Januar bis 1. Februar 2026 wird die Halle 550 zur Bühne für eine kuratierte Auswahl an Marken und Konzepten, die Qualität, Design und handwerkliche Präzision in den Mittelpunkt stellen. Auf rund 5.000 Quadratmetern entsteht ein Messeformat, das bewusst auf klassische Strukturen verzichtet und stattdessen Raum für Entdeckung, Austausch und unmittelbare Erlebnisse bietet.

Zwischen Degustationen von Gin, Whisky und Wein, Food-Konzepten und persönlichen Gesprächen mit den Ausstellern entfaltet sich eine abwechslungsreiche Mischung. Interaktive Formate wie VR-Erlebnisse, Simulatoren, Pop-up-Manufakturen, Vintage-Games oder die Zigarrenlounge ergänzen das Bild und machen die Man's World zu einem vielseitigen Event – geeignet für einen entspannten Abend, einen Team-Ausflug oder gezieltes Networking.

When Zurich-Oerlikon is transformed into a meeting place for brands, pleasure and craftsmanship for four days at the end of January, Motorworld Manufaktur Region Zürich is once again part of Man's World.

From 29 January to 1 February 2026, Hall 550 will be the stage for a curated selection of brands and concepts that focus on quality, design and precision craftsmanship. Over around 5,000 square metres, a trade fair format is created that deliberately dispenses with traditional structures and instead offers space for discovery, exchanges and instant experiences.

Between gin, whisky and wine tastings, food concepts and personal conversations with the exhibitors, a varied mix unfolds. Interactive formats such as VR experiences, simulators, pop-up manufakturen, vintage games or the cigar lounge complete the picture and make Man's World a versatile event – suitable for a relaxing evening, a team outing or targeted networking.



Mittendrin präsentiert sich die Motorworld Manufaktur Region Zürich mit einem eigenen Stand. Der Auftritt ist als offener Begegnungspunkt angelegt und verbindet Themen rund um Mobilität, Design und Erlebniswelt. Eingebettet in das Umfeld der Messe entsteht so ein natürlicher Anknüpfungspunkt für Gespräche, neue Kontakte und Impulse.

Mit ihrer Jubiläumsausgabe setzt die Man's World einen markanten Akzent im Zürcher Veranstaltungskalender. Die Kombination aus Messe, Genuss und Erlebnis macht sie zu einem festen Termin für alle, die Wert auf Qualität und besondere Formate legen.

Tickets unter: [www.mansworld.com](http://www.mansworld.com)

*Motorworld Manufaktur Region Zürich is represented in this setting with its own booth. The presentation is designed as an open meeting point and combines themes relating to mobility, design and the world of experiences. Embedded in the trade fair setting, this creates a natural starting point for discussions, new contacts and inspiration.*

*With its anniversary edition, Man's World sets a striking accent in Zurich's event calendar. The combination of trade fair, pleasure and experiences makes it a fixed date for everyone who values quality and special formats.*

*Tickets are available at: [www.mansworld.com](http://www.mansworld.com)*

# RENAULT FILANTE REKORD



Es ist kurz nach Sonnenaufgang, als sich auf dem UTAC-Testgelände in der marokkanischen Wüste eine Silhouette in Bewegung setzt, die eher an ein Forschungsflugzeug erinnert als an ein Automobil. Kein Brüllen, kein Drama, kein Spektakel. Nur das leise Surren eines elektrischen Antriebs – und der Beginn eines Rekords, der weniger durch Geschwindigkeit als durch Konsequenz beeindruckt.

Der Renault Filante Record 2025 ist kein Showcar im klassischen Sinn. Er ist ein Statement. Ein rollendes Argument dafür, dass Effizienz die neue Königsklasse ist. Über 1.000 Kilometer, zurückgelegt in weniger als zehn Stunden, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 102 km/h – und das mit einer Batterie, die exakt der Kapazität eines Serien-Scenic E-Tech Electric entspricht. Kein Trick, kein Oversizing, kein Laborzyklus. Nur Realität.

*It is shortly after sunrise when a silhouette that resembles a research aircraft rather than a car begins to move at the UTAC test site in the Moroccan desert. No roar, no drama, no spectacle. Just the quiet hum of an electric motor – and the beginning of a record that impresses less with speed than with consistency.*

*The Renault Filante Record 2025 is not a show car in the traditional sense. It is a statement. A rolling argument that efficiency is the new premier class. Over 1,000 kilometers covered in less than ten hours, at an average speed of 102 km/h – and that with a battery that corresponds exactly to the capacity of a series-production Scenic E-Tech Electric. No tricks, no oversizing, no laboratory cycle. Just reality.*



Während viele Effizienzrekorde der Vergangenheit durch extreme Einschränkungen erkauft wurden – Schrittgeschwindigkeit, überdimensionierte Akkus oder sterile Versuchsbedingungen – setzt Renault bewusst auf Glaubwürdigkeit. Autobahntempo. Seriennahe Technik. Und am Ende noch 11 Prozent Restladung im Akku. Zahlen, die nicht beeindrucken wollen, sondern wirken.

Der Filante Record 2025 ist das Ergebnis einer radikalen Fragestellung: Wie weit lässt sich elektrische Effizienz treiben, wenn man jedes Detail dem Ziel unterordnet? Die Antwort liegt nicht allein im Antrieb, sondern im Zusammenspiel aus Aerodynamik, Gewicht, Material und Mensch. Mit rund 1.000 Kilogramm Leergewicht ist das Fahrzeug leichter als viele heutige Kompaktwagen – trotz Batterie. Möglich wird das durch Carbonstrukturen, 3D-gedruckte Aluminiumbauteile und eine kompromisslose Materiallogik: Masse nur dort, wo sie unverzichtbar ist.

Aerodynamik spielt dabei die Hauptrolle. Windkanaltests offenbarten früh, dass selbst kleinste Störfaktoren über Reichweite entscheiden. Die Lösung war nicht kosmetisch, sondern strukturell. Radverkleidungen wurden neu gedacht, Luftströme freigelegt, Ein- und Auslässe auf ein Minimum reduziert. Das Ergebnis ist eine Form, die nicht gefallen will, sondern funktioniert – und gerade deshalb fasziniert.

Optisch schlägt der Filante eine Brücke zwischen Vergangenheit und Zukunft. Die ultraviolette Lackierung zitiert den Renault 40 CV von 1925, die Cockpit-Kanzel erinnert an die Étoile Filante der 1950er-Jahre. Gleichzeitig wirkt die Architektur wie aus einem Windkanal geboren: schmal, langgezogen, kompromisslos effizient. Die Fahrerposition liegt tief, beinahe liegend – Formel-1-artig, aber ohne Pathos.

While many efficiency records in the past were achieved at the cost of extreme restrictions – walking speed, oversized batteries or sterile test conditions – Renault is deliberately focusing on credibility. Highway speed. Production-ready technology. And at the end, 11 percent of the battery charge remaining. Figures that are not intended to impress, but to make an impact.

The Filante Record 2025 is the result of a radical question: How far can electrical efficiency be pushed when every detail is subordinated to the goal? The answer lies not only in the drive system, but in the interplay of aerodynamics, weight, materials, and people. With an unladen weight of around 1,000 kilograms, the vehicle is lighter than many of today's compact cars – despite the battery. This is made possible by carbon structures, 3D-printed aluminum components, and an uncompromising material logic: mass only where it is indispensable.

Aerodynamics plays the main role here. Wind tunnel tests revealed early on that even the smallest disruptive factors can affect range. The solution was not cosmetic, but structural. Wheel covers were redesigned, airflows exposed, and inlets and outlets reduced to a minimum. The result is a shape that is not designed to please, but to function – and that is precisely why it is so fascinating.

Visually, the Filante bridges the gap between the past and the future. The ultraviolet paintwork references the 1925 Renault 40 CV, while the cockpit canopy is reminiscent of the Étoile Filante of the 1950s. At the same time, the architecture looks like it was born in a wind tunnel: narrow, elongated, uncompromisingly efficient. The driver's position is low, almost reclining – Formula 1-style, but without the pathos.



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



**MOBILE LEIDENSCHAFT + EVENTLOCATION**

**MOTORWORLD MALLORCA OFFICE:**  
+34 971 599 449  
[mallorca@motorworld.de](mailto:mallorca@motorworld.de)

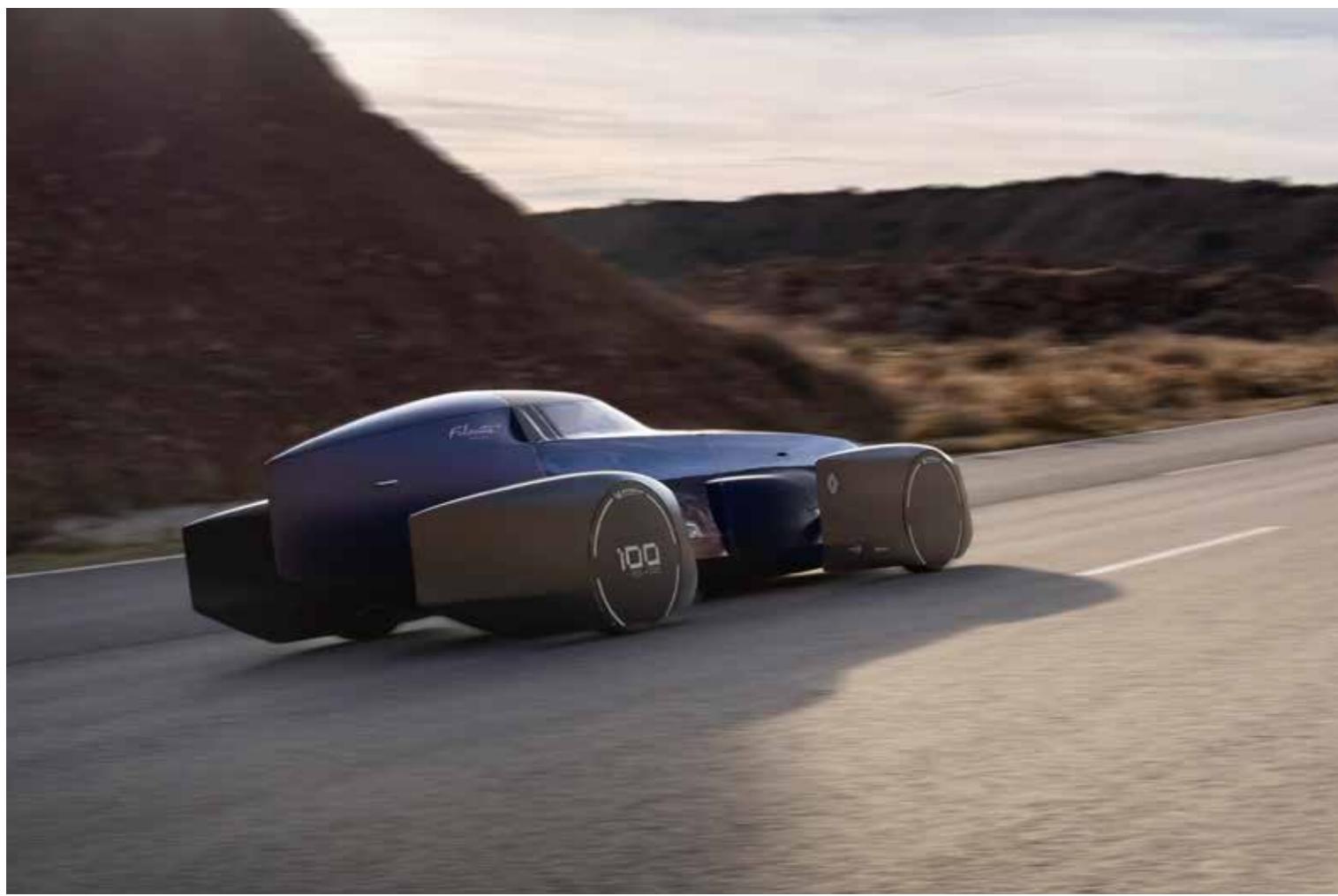


**MOTORWORLD MALLORCA EVENTS:**  
+34 677 344 508  
[events-mallorca@motorworld.de](mailto:events-mallorca@motorworld.de)



[www.motorworld.de/mallorca/](http://www.motorworld.de/mallorca/)





Auch technisch beschreitet Renault neue Wege. Steer-by-Wire und Brake-by-Wire ersetzen mechanische Verbindungen, reduzieren Gewicht und eröffnen neue Freiheitsgrade im Packaging. Speziell entwickelte Michelin-Reifen minimieren Rollwiderstand und tragen aktiv zur Aerodynamik bei. Alles dient einem Ziel: Energie sparen, ohne Geschwindigkeit zu opfern.

Doch so beeindruckend die Technik auch ist – der eigentliche Kern dieses Projekts liegt im Menschlichen. Drei Fahrer teilen sich die Aufgabe, jeweils mehrere Stunden konzentriert bei konstant hohem Tempo zu fahren. Keine Spielräume, keine Ausreißer, kein Ego. Nur Präzision. Als der Filante nach 9 Stunden und 52 Minuten die Marke von 1.008 Kilometern erreicht, ist klar: Dieser Rekord ist kein Zufall, sondern Teamarbeit.

*Renault is also breaking new ground technically. Steer-by-wire and brake-by-wire replace mechanical connections, reduce weight, and open up new degrees of freedom in packaging. Specially developed Michelin tires minimize rolling resistance and actively contribute to aerodynamics. Everything serves one goal: saving energy without sacrificing speed.*

*But as impressive as the technology is, the real core of this project lies in the human element. Three drivers share the task of driving for several hours at a consistently high speed with total concentration. No leeway, no outliers, no ego. Just precision. When the Filante reaches the 1,008-kilometer mark after 9 hours and 52 minutes, one thing is clear: this record is no coincidence, but the result of teamwork.*



Renault versteht den Filante Record 2025 nicht als Endpunkt, sondern als Labor. Die gewonnenen Erkenntnisse fließen direkt in die Entwicklung zukünftiger Serienfahrzeuge. Es geht nicht um Extreme, sondern um Übertragbarkeit. Darum, elektrische Mobilität alltagstauglicher zu machen – gerade auf langen Strecken, gerade bei konstant hohen Geschwindigkeiten.

In einer Zeit, in der Elektromobilität oft über Ladezeiten, Reichweitenangst und Infrastruktur diskutiert wird, setzt Renault einen anderen Akzent. Effizienz ist kein Verzicht, sondern ein Qualitätsmerkmal. Der Filante Record 2025 zeigt, dass Fortschritt nicht immer lauter, größer oder schneller sein muss. Manchmal ist er einfach leiser – und weiter.

Dieser Rekord ist kein Marketing-Stunt. Er ist ein Beweis. Und vielleicht ein Vorgeschmack auf eine Zukunft, in der elektrische Fahrzeuge nicht mehr erklären müssen, was sie können, sondern es einfach zeigen.

*Renault sees the Filante Record 2025 not as an end point, but as a laboratory. The knowledge gained will flow directly into the development of future production vehicles. It's not about extremes, but about transferability. It's about making electric mobility more suitable for everyday use – especially on long distances and at consistently high speeds.*

*At a time when electric mobility is often discussed in terms of charging times, range anxiety, and infrastructure, Renault is taking a different approach. Efficiency is not a compromise, but a quality feature. The Filante Record 2025 shows that progress does not always have to be louder, bigger, or faster. Sometimes it is simply quieter—and further.*

*This record is not a marketing stunt. It is proof. And perhaps a taste of a future in which electric vehicles no longer have to explain what they can do, but simply show it.*

# McLAREN 750S JC96

Es gibt Automobile, die sind mehr als bloße Maschinen – sie sind Botschaften. Mit dem McLaren 750S JC96 präsentiert die britische Marke erstmals ein Modell, das ausschließlich für den japanischen Markt bestimmt ist. 61 Exemplare – nicht zufällig die Startnummer des McLaren F1 GTR, der 1996 die All Japan Grand Touring Car Championship gewann. Eine limitierte Edition, die Motorsportgeschichte und moderne Ingenieurskunst zu einer ebenso aufregenden wie stilvollen Gesamtkomposition verschmelzen lässt.

*Some cars are more than just machines – they are messages. With the McLaren 750S JC96, the British brand is presenting its first model designed exclusively for the Japanese market. Sixty-one units – not coincidentally the starting number of the McLaren F1 GTR that won the All Japan Grand Touring Car Championship in 1996. A limited edition that blends motorsport history and modern engineering into an exciting and stylish overall composition.*



## Ein Tribut an 1996

Die Inspiration liegt klar auf der Hand: Die F1 GTRs von Team Goh, die in den 90ern mit ihrer ikonischen „Tiger Stripe“-Lackierung aus Rocket Pink und Tarmac Grey den Asphalt eroberten. Der JC96 greift diese Designelemente auf – dezent bei Splittern, Spiegelkappen und Endplatten des Heckflügels, oder in radikaler Form als JC96 Tribute Livery, eine von Hand aufgetragene Voll-Lackierung, die nur für vier Fahrzeuge verfügbar ist. Damit wird der JC96 nicht nur zu einem Auto, sondern zu einem rollenden Kunstwerk.

## Aerodynamik auf höchstem Niveau

Doch der JC96 ist kein nostalgisches Museumsstück, sondern ein kompromissloser Performer. Er ist das erste McLaren-Modell, das das MSO High Downforce Kit (HDK) auch für die Spider-Version anbietet. Inspiriert vom legendären F1 LM-Kit sorgt es mit Doppel-Splitter, aktivem Heckflügel und Unterbodenlösungen für bis zu 10 Prozent mehr Abtrieb. In einer Welt, in der jedes Zehntel zählt, macht das den Unterschied zwischen schnell und atemberaubend.

## Räder wie aus Le Mans

Premiere feiert zudem ein neues ultraleichtes Schmiederad mit 15 filigranen Speichen. Sein Design erinnert an die Langheck-Versionen der F1 GTRs, die einst in Le Mans triumphierten. Kombiniert mit goldfarbenen Bremssätteln samt McLaren-Logo wird selbst das Rad zum Design-Statement. Ergänzt durch eine zentral austretende Titan-Abgasanlage unterstreicht der JC96 seinen kompromisslosen Rennsport-Charakter.

## Innenraum mit goldenem Akzent

Auch im Cockpit lebt die Motorsport-DNA. Alcantara dominiert, in wahlweise Schwarz, Rot oder Grau. Goldene Akzente zieren Pedalerie, Schalter und eine eigens gefertigte JC96-Plakette. Kopfstützen und Armlehnen tragen exklusives Branding, während dunkles Titan an Lenkrad und Schaltpaddles für den Hightech-Look sorgt. Dieses Interieur ist nicht bloß Luxus – es ist eine Reminiszenz an die analoge Härte der 90er, veredelt durch moderne Handwerkskunst.

## Maßgeschneiderte Individualität

McLaren wäre nicht McLaren, wenn die Kunden nicht nahezu grenzenlose Personalisierungsmöglichkeiten hätten. Über MSO (McLaren Special Operations) lässt sich jedes Detail anpassen: von maßgeschneiderten Farbakzenten über spezielle Liverys bis hin zu einem Schlüssel im Tiger-Stripe-Design. Selbst die Radnaben können in GTR-inspirierten Farben lackiert werden. Für absolute Puristen gibt es ein Titan-Schild im vorderen Kofferraum, das McLarens größte Motorsporterfolge verewigt.

## A tribute to 1996

*The inspiration is clear: Team Goh's F1 GTRs, which conquered the asphalt in the 1990s with their iconic 'Tiger Stripe' livery in Rocket Pink and Tarmac Grey. The JC96 picks up on these design elements – discreetly on splitters, mirror caps and rear wing end plates, or in radical form as the JC96 Tribute Livery, a hand-applied full paint finish available on only four vehicles. This makes the JC96 not just a car, but a rolling work of art.*

## Aerodynamics at the highest level

*But the JC96 is not a nostalgic museum piece, it is an uncompromising performer. It is the first McLaren model to offer the MSO High Downforce Kit (HDK) for the Spider version. Inspired by the legendary F1 LM Kit, it provides up to 10 per cent more downforce with a double splitter, active rear wing and underbody solutions. In a world where every tenth counts, this makes the difference between fast and breathtaking.*

## Wheels like those from Le Mans

*A new ultra-light forged wheel with 15 filigree spokes is also making its debut. Its design is reminiscent of the long-tail versions of the F1 GTRs that once triumphed at Le Mans. Combined with gold-coloured brake calipers featuring the McLaren logo, even the wheel becomes a design statement. Complemented by a central titanium exhaust system, the JC96 underlines its uncompromising racing character.*

## Interior with golden accents

*The motorsport DNA is also evident in the cockpit. Alcantara dominates, in a choice of black, red or grey. Golden accents adorn the pedals, switches and a specially manufactured JC96 badge. Headrests and armrests feature exclusive branding, while dark titanium on the steering wheel and shift paddles create a high-tech look. This interior is not just luxury – it is a reminder of the analogue harshness of the 90s, refined by modern craftsmanship.*

## Tailor-made individuality

*McLaren wouldn't be McLaren if its customers didn't have virtually limitless personalisation options. Through MSO (McLaren Special Operations), every detail can be customised: from tailor-made colour accents and special liveries to a key in a tiger stripe design. Even the wheel hubs can be painted in GTR-inspired colours. For absolute purists, there is a titanium plaque in the front boot that immortalises McLaren's greatest motorsport successes.*





#### Leistung trifft Leichtbau

Unter der Karosserie arbeitet der bekannte 4,0-Liter-V8-Biturbo mit 750 PS. In Kombination mit dem ultraleichten Monocage-II-Carbonchassis und dem Proactive Chassis Control III Fahrwerk gehört der 750S JC96 zu den agilsten Supersportwagen seiner Klasse. Wer ihn fährt, spürt sofort: Dies ist kein nostalgisches Sondermodell, sondern ein messerscharfes Performance-Werkzeug.

#### Exklusivität mit Symbolkraft

61 Fahrzeuge für 61 Erinnerungen an eine legendäre Saison – diese Limitierung macht den JC96 automatisch zum Sammlerstück. Doch er ist weit mehr als ein Investment. Er ist eine Liebeserklärung an eine Motorsport-Ära, an die Kreativität des japanischen Automobilkults und an McLaren's Mut, Historie und Zukunft in einem einzigen Modell zu vereinen.

#### Ein rollendes Manifest

Der McLaren 750S JC96 ist ein Symbol für das, was moderne Supersportwagen leisten können: Er verbindet extreme Performance mit kultureller Bedeutung. In ihm steckt die DNA eines Champions von 1996 – neu interpretiert für die Straßen von Tokio, Osaka oder Yokohama. Wer ihn bewegt, fährt nicht nur ein Auto. Er fährt ein Stück Motorsportgeschichte in die Zukunft.

#### Performance meets lightweight construction

*Under the bodywork is the familiar 4.0-litre V8 biturbo with 750 hp. Combined with the ultra-light Monocage II carbon chassis and Proactive Chassis Control III suspension, the 750S JC96 is one of the most agile supercars in its class. Anyone who drives it immediately senses that this is not a nostalgic special edition, but a razor-sharp performance tool.*

#### Exclusivity with symbolic power

*61 vehicles for 61 memories of a legendary season – this limited edition automatically makes the JC96 a collector's item. But it is much more than an investment. It is a declaration of love for an era of motorsport, for the creativity of the Japanese automotive cult and for McLaren's courage to combine history and the future in a single model.*

#### A rolling manifesto

*The McLaren 750S JC96 is a symbol of what modern supercars can achieve: it combines extreme performance with cultural significance. It embodies the DNA of a 1996 champion – reinterpreted for the streets of Tokyo, Osaka or Yokohama. Those who drive it are not just driving a car. They are driving a piece of motorsport history into the future.*

**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](http://allianz.de/oldtimer)



## MOTORWORLD Köln

# Große Bühne, starke Stoffe und echtes Live-Erlebnis

**Big stage, strong material and a real live**

Die Musical-Saison in der Motorworld Köln | Rheinland bringt ein Programm, das unterschiedliche Zielgruppen anspricht und für volle Event-Abende sorgt.

Mit DIE CHER SHOW startet die Saison mit einer musikalischen Pop-Biografie, gefolgt von DRACULA – DAS MUSICAL mit klassischer Spannung und Inszenierung. DAN BROWNS DER DA VINCI CODE – SAKRILEG bringt einen international erfolgreichen Thrillerstoff auf die Bühne. SISTER ACT kombiniert Humor und Gospel-Sound, während FACK JU GÖHTE den bekannten Filmstoff als Musical-Comedy-Erlebnis umsetzt.

Bonus vor der Bühne: Direkt auf dem Gelände können Besucher die Michael Schumacher Private Collection kostenlos erleben – eine Dauerausstellung mit Rennfahrzeugen, Helmen, Trophäen und weiteren Exponaten aus der Karriere des Formel-1-Legenden. Das bietet einen konkreten Mehrwert als Auftakt vor dem Musical-Besuch.

*The musical season at Motorworld Köln | Rheinland offers a programme that appeals to different target groups and ensures full event evenings.*

*DIE CHER SHOW kicks off the season with a musical pop biography, followed by DRACULA – DAS MUSICAL with classic suspense and staging. DAN BROWNS DER DA VINCI CODE – SAKRILEG brings an internationally successful thriller to the stage. SISTER ACT combines humour and gospel sound, while FACK JU GÖHTE transforms the well-known film into a musical comedy experience.*

*A bonus in front of the stage: visitors can experience the Michael Schumacher Private Collection – a permanent exhibition with racing cars, helmets, trophies and other exhibits from the Formula 1 legend's career – on the grounds free of charge. This offers tangible added value as a prelude to visiting a musical.*



Vor dem Vorhang gehört auch der Magen gut gefüllt. Dafür stehen auf dem Gelände mehrere etablierte Gastronomie-Anlaufpunkte zur Auswahl: ABACCO'S STEAKHOUSE, Ahoi Steffen Henssler Köln, Moto59 Foodgarage Köln und EL CARRITO - Bar y Cocina Panamericana bieten jeweils unterschiedliche kulinarische Profile – vom klassischen Dinner über moderne Küche bis zu lockeren Street-Food-Kombinationen.

Und wenn der Abend länger werden soll oder Sie den Besuch in Ruhe ausklingen lassen möchten, bietet sich eine Übernachtung direkt vor Ort an: Das V8 Hotel Köln @Motorworld liegt unmittelbar im MOTORWORLD-Komplex. Mit rund 112 individuell gestalteten Zimmern und Suiten, barrierefreiem Zugang und direktem Anschluss an Ausstellung, Gastronomie und Eventflächen ist es der perfekte Ort für eine Auszeit vor oder nach dem Musical-Abend – ideal für Kurztrips, Wochenendbesuche oder verlängerte Event-Nächte.

*Before the curtain is raised, the stomach also needs to be well filled. There are several established catering outlets to choose from on the grounds: ABACCO'S STEAKHOUSE, Ahoi Steffen Henssler Köln, Moto59 Foodgarage Köln and EL CARRITO - Bar y Cocina Panamericana each offer different culinary profiles – from a traditional dinner through to modern cuisine or laid-back street food combinations.*

*And if you want the evening to last longer or round off your visit in peace and quiet, you can stay overnight here as well: the V8 Hotel Köln @Motorworld is located directly in the MOTORWORLD complex. With around 112 individually designed rooms and suites, barrier-free access and a direct connection to the exhibition and the catering and event areas, it is the perfect place for a break before or after an evening at the musical – ideal for short trips, weekend visits or extended event nights.*

#### Karten:

DIE CHER SHOW -  
<https://motorworld.de/event/die-cher-show-koeln/>

DRACULA - DAS MUSICAL -  
<https://motorworld.de/event/dracula-das-musical-koeln/>

DAN BROWNS DER DA VINCI CODE - SAKRILEG  
<https://motorworld.de/event/dan-browns-der-da-vinci-code-sakrileg-koeln/>

Sister Act -  
<https://motorworld.de/event/sister-act-koeln-2026/>

FACK JU GÖHTE -  
<https://motorworld.de/event/fack-ju-goethe-musical/>

#### Tickets:

DIE CHER SHOW -  
<https://motorworld.de/event/die-cher-show-koeln/>

DRACULA - DAS MUSICAL -  
<https://motorworld.de/event/dracula-das-musical-koeln/>

DAN BROWNS DER DA VINCI CODE - SAKRILEG  
<https://motorworld.de/event/dan-browns-der-da-vinci-code-sakrileg-koeln/>

Sister Act -  
<https://motorworld.de/event/sister-act-koeln-2026/>

FACK JU GÖHTE -  
<https://motorworld.de/event/fack-ju-goethe-musical/>

# SCHUMACHER'S BENETTON B192-05



Gegen Ende einer Ära gibt es jene seltenen Momente, in denen sich Geschichte nicht ankündigt, sondern einfach geschieht. Spa-Francorchamps, August 1992, Regen liegt in der Luft, der Asphalt glänzt wie polierter Schiefer. Ein junger Deutscher, gerade ein Jahr zuvor noch ein Debütant, sitzt im Cockpit eines Benetton B192 und fährt, als hätte er nichts zu verlieren – und alles zu gewinnen. Was an diesem Nachmittag beginnt, ist nicht nur der erste Grand-Prix-Sieg von Michael Schumacher, sondern der Startpunkt einer der größten Karrieren in der Geschichte der Formel 1.

*Towards the end of an era, there are those rare moments when history does not announce itself, but simply happens. Spa-Francorchamps, August 1992, rain is in the air, the asphalt glistens like polished slate. A young German, just a year earlier still a rookie, sits in the cockpit of a Benetton B192 and drives as if he has nothing to lose – and everything to gain. What begins that afternoon is not only Michael Schumacher's first Grand Prix victory, but also the starting point of one of the greatest careers in Formula 1 history.*



Der Benetton B192-05 ist kein gewöhnliches Rennfahrzeug. Er ist ein Zeitdokument, ein Wendepunkt, ein mechanisches Manifest einer Übergangsphase im Grand-Prix-Sport. Entworfen von Rory Byrne, verkörpert dieses Chassis die letzte große Stunde der puristischen Formel 1: leicht, direkt, kompromisslos. Vor allem aber ist er der letzte siegreiche Formel-1-Wagen mit klassischem manuellem Schaltgetriebe – einer H-Kulisse, die Können verlangte, Instinkt belohnte und Fehler gnadenlos bestrafte.

In Spa zeigte sich, was diesen Wagen und seinen Fahrer verband. Während etablierte Namen wie Ayrton Senna oder Nigel Mansell mit den schwierigen Bedingungen rangen, fuhr Schumacher, als würde er den Regen lesen können. Jede Schaltbewegung, jeder Bremspunkt, jede Korrektur wirkte präzise, fast unaufgeregt. Nach 44 Runden überquerte der Benetton B192-05 als Erster die Ziellinie. Es war kein glücklicher Sieg, kein Zufall, sondern eine Ansage. Die Formel 1 hatte einen neuen Maßstab für Konsequenz und Geschwindigkeit gesehen.

Rückblickend erscheint dieser Moment fast zwangsläufig. Doch 1992 war Schumacher noch kein Mythos, sondern ein Versprechen. Dass ausgerechnet dieses Chassis zum Träger dieses Moments wurde, verleiht ihm eine Aura, die weit über nackte Zahlen hinausgeht. Zwar sprechen die späteren Statistiken für sich – sieben Weltmeistertitel, 91 Siege, unzählige Rekorde –, doch all das wurzelt in genau diesem Wagen, genau diesem Rennen, genau diesem Augenblick.

The Benetton B192-05 is no ordinary racing car. It is a historical document, a turning point, a mechanical manifesto of a transitional phase in Grand Prix racing. Designed by Rory Byrne, this chassis embodies the last great hour of purist Formula 1: light, direct, uncompromising. Above all, however, it is the last victorious Formula 1 car with a classic manual gearbox – an H-pattern that demanded skill, rewarded instinct, and punished mistakes mercilessly.

At Spa, it became clear what connected this car and its driver. While established names such as Ayrton Senna and Nigel Mansell struggled with the difficult conditions, Schumacher drove as if he could read the rain. Every gear change, every braking point, every correction seemed precise, almost unruffled. After 44 laps, the Benetton B192-05 crossed the finish line in first place. It was not a lucky victory, not a coincidence, but a statement. Formula 1 had seen a new benchmark for consistency and speed.

In retrospect, this moment seems almost inevitable. But in 1992, Schumacher was not yet a legend, but a promise. The fact that this chassis, of all things, became the bearer of this moment gives it an aura that goes far beyond bare figures. Although the later statistics speak for themselves – seven world championship titles, 91 victories, countless records – all of this has its roots in this very car, this very race, this very moment.



Nach seinem Triumph verschwand der Benetton B192-05 nicht im Strudel des Rennbetriebs. Stattdessen blieb er im Besitz des Teams und später der Renault-Gruppe, sorgsam verwahrt im Classic Department in Enstone. Über Jahre hinweg war er kein Sammlerstück, sondern ein stiller Zeuge, ein Referenzobjekt einer glorreichen Vergangenheit. Erst Jahrzehnte später wurde er fachgerecht restauriert, technisch überholt und wieder in jenen Zustand versetzt, der ihn 1992 so einzigartig machte – fahrbereit, authentisch, kompromisslos originalgetreu. Heute steht dieser Benetton nicht nur für Schumachers ersten Sieg, sondern für eine Formel-1-Epoche, die unwiederbringlich vergangen ist. Eine Zeit, in der Fahrer noch Teil der Mechanik waren, nicht nur deren Manager. In der das Zusammenspiel von Mensch und Maschine unmittelbar sichtbar wurde, spürbar bei jedem Gangwechsel, hörbar bei jeder Drehzahl. Der B192-05 ist kein steriles Museumsobjekt, sondern ein lebendiges Artefakt, das von Regen, Risiko und hoher Geschwindigkeit erzählt.

Dass dieses Chassis nun erstmals öffentlich angeboten wird, ist mehr als eine Auktion. Es ist ein kultureller Moment für Sammler, Historiker und Motorsport-Enthusiasten gleichermaßen. Fahrzeuge wie dieses tauchen nicht einfach auf dem Markt auf. Sie wechseln Generationen, nicht Besitzer. Sie definieren Sammlungen, statt sie zu ergänzen. Wer diesen Benetton betrachtet, sieht nicht nur Carbon, Kevlar und Aluminium, sondern die Geburtsstunde einer Legende.

*After its triumph, the Benetton B192-05 did not disappear into the maelstrom of racing. Instead, it remained in the possession of the team and later the Renault Group, carefully stored in the Classic Department in Enstone. For years, it was not a collector's item, but a silent witness, a reference object to a glorious past. It was not until decades later that it was professionally restored, technically overhauled, and returned to the condition that made it so unique in 1992 – ready to drive, authentic, uncompromisingly true to the original.*

*Today, this Benetton represents not only Schumacher's first victory, but also a Formula 1 era that is irretrievably gone. A time when drivers were still part of the mechanics, not just their managers. When the interplay between man and machine was immediately visible, tangible with every gear change, audible with every rev. The B192-05 is not a sterile museum piece, but a living artifact that tells a story of rain, risk, and raw speed.*

*The fact that this chassis is now being offered to the public for the first time is more than just an auction. It is a cultural moment for collectors, historians, and motorsport enthusiasts alike. Vehicles like this don't just appear on the market. They change generations, not owners. They define collections rather than complement them. When you look at this Benetton, you see not just carbon, Kevlar, and aluminum, but the birth of a legend.*





Im Kontext moderner Formel-1-Boliden wirkt der B192 fast archaisch. Keine hybriden Systeme, keine automatisierten Abläufe, keine digitale Distanz zwischen Fahrer und Fahrzeug. Alles, was zählte, war Gefühl, Präzision und Mut. Vielleicht ist es genau das, was seine Faszination heute noch verstärkt. In einer Zeit perfektionierter Performance erinnert dieser Wagen daran, dass wahre Größe oft in der Reduktion liegt.

Der Benetton B192-05 ist nicht einfach ein siegreiches Rennauto. Er ist der Moment, in dem ein Talent zur Gewissheit wurde. Der Augenblick, in dem sich die Geschichte der Formel 1 neu ausrichtete. Und ein Symbol dafür, dass selbst in einem Sport der Ingenieure manchmal ein einzelner Fahrer, ein einzelnes Auto und ein verregneter Nachmittag ausreichen, um alles zu verändern.

*In the context of modern Formula 1 cars, the B192 seems almost archaic. No hybrid systems, no automated processes, no digital distance between driver and vehicle. All that mattered was feeling, precision, and courage. Perhaps that is precisely what makes it even more fascinating today. In an age of perfected performance, this car reminds us that true greatness often lies in reduction.*

*The Benetton B192-05 is not just a winning race car. It is the moment when talent became certainty. The moment when the history of Formula 1 was rewritten. And a symbol that even in a sport of engineers, sometimes a single driver, a single car, and a rainy afternoon are enough to change everything.*



**TO RENT FOR  
YOUR EVENT**

**IN- & OUTDOOR  
350 PERS.**



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

KOELN@MOTORWORLD.DE

## 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**  
G R O U P

## 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 Mitarbeiterevents, 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/](http://www.motorworld.de/eventlocations/)



STUTTGART

KÖLN

MÜNCHEN

BERLIN

RÜSSELSHEIM

HERREN

METZINGEN

ZÜRICH

MALLORCA

BULGARIA

# MEMBER ME



<https://membercard.motorworld.de>

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

**MOTORWORLD**  
MEMBER CARD

ME AND MY CARD



Anzeige



Vorstand und Beiräte des DEUVET wünschen allen unseren Freunden und Förderern einen guten Start in ein gesundes und glückliches neues Jahr. Wir hoffen, dass auch in 2026 die historische Mobilität auf unseren Straßen intensiv erlebbar ist und dass die vielfältigen Events unserer Mitgliedsclubs regen Zuspruch finden.

Im Jubiläumsjahr – der #DEUVET feiert in 2026 sein 50-jähriges Bestehen – werden wir wieder auf den Messen in Bremen, Stuttgart, Essen, Friedrichshafen, Schwetzingen und Dortmund mit einem eigenen Stand vertreten sein. Wir freuen uns auf zahlreiche Besuche und die persönlichen Gespräche an unseren Messeständen.

Über unsere Aktivitäten zur Förderung des Automobilen Kulturguts werden wir in gewohnter Weise über unsere neu gestaltete Homepage, Mitgliederinformationen und in den Sozialen Medien informieren.

Bleiben Sie am Ball – wir freuen uns auf ein Feedback!

Herzlich grüßt mit luft- und wassergekühlten Grüßen

Ihr Dr. Ekkehard Pott  
Präsident DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V.

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



# JÜRGEN LEWANDOWSKI's BÜCHERECKE

## ALLE JAHRE WIEDER - JAHRESBÄNDE

Es ist mittlerweile gute Tradition geworden, dass der Gruppe C-Motorsport-Verlag in Duisburg am Ende des Jahres mit drei Paketen auf seine Jahresbände aufmerksam macht. Und wir wiederholen uns gerne: Diese Bände sind eigentlich unverzichtbar – wenn sie einmal im Bücherregal stehen, liefern sie für die nächsten Jahre und Jahrzehnte präzise Angaben über jedes Event mit allen nur vorstellbaren Details und hunderten von Fotos. Und so waren auch Ende Dezember die drei Klassiker mit allen Details zum 24 Stunden-Rennen am Nürburgring 2025, der DTM 2025 und den Porsche Sporterfolgen 2025 auf dem Schreibtisch zu finden.

Bei den 24 Stunden am Nürburgring ging es – bis auf eine einstündige Pause wegen eines Stromausfalls im Bereich der Rennleitung und der Boxengasse – wieder heiß her. 130 Fahrzeuge starteten, es gab reichlich Wechsel an der Spitze und es gab auch viele Ausfälle – am Schluss fanden sich der Pole-Sitter von Manthey-Porsche und der BMW von Rowe Racing im direkten Duell um Platz 1 auf der Strecke. Letztlich entschieden wurde das Rennen dann durch eine Zeitstrafe für den „Grello“-Porsche infolge einer Kollision: Strafe für Manthey – Sieg für Rowe und BMW. Rund 1.000 Farbfotos zeigen auf 272 Seiten sämtliche Aspekte des epischen Rennens.

Spannender denn je gestalteten sich die 16 Läufe zur DTM – mit neun Herstellern und dem Comeback von Ford und Aston Martin und 24 Top-Piloten war das Starterfeld voll und Span-

nung gesichert. Auf 224 Seiten und mit rund 650 Farbfotos erzählt das Jahrbuch 2025 die komplette Geschichte dieser außergewöhnlichen Saison – vom ersten Test in Oschersleben bis zum spektakulären Finale in Hockenheim, wo sich Ayhancan Güven auf seinem Porsche in der vorletzten Kurve an die Spitze setzte und seinen ersten DTM-Titel holte.

Dass Porsche mittlerweile weltweit bei Rennen antritt und Titel erobert, zeigt der Band „Porsche Sport 2025“. In der 33. Ausgabe dieser Reihe werden die triumphalen Erfolge sämtlicher Porsche-Rennwagen in Amerika, Asien, Australien und Europa dokumentiert – im Fokus stehen dabei natürlich die 24 Stunden-Rennen in Le Mans, Spa-Francorchamps, Daytona, Zolder und Dubai sowie die 24 Stunden am Nürburgring. Dazu kommen aber auch Events wie der Porsche-Cup und die IMSA Championship. 400 Seiten Umfang und etwa 1.900 Fotos sowie eine ausführliche Statistik sorgen dafür, dass kein Porsche-Erfolg und Auftritt unerwähnt bleibt.

Für Porsche-Fans unentbehrlich.



24 Stunden Nürburgring 2025,  
€ 45,-- ISBN 978-3-948501-40-2.  
DTM 2025,  
€ 40,-- ISBN 978-3-948501-45-7.  
Porsche Sport 2025,  
€ 60,-- ISBN 978-3-948501-44-0.  
Alle Bände: Gruppe C Motorsport Verlag, Duisburg.



## ALLES ÜBER DAS F-MODELL

Die etwas kryptische Überschrift entschlüsselt sich für den Porsche 911-Fan sofort – hinter dem F-Modell steht die erste Baureihe des legendären Elfers, die vor 60 Jahren in eine – wenn auch zuerst nur kleine – Serienproduktion ging. Andreas Gabriel hat ja in den vergangenen Jahren die Geschichte eines Großteils der Elfer-Baureihen mit Büchern abgedeckt – nun hat er sich des Ur-Vaters angenommen, des Modells, das von 1965 an als Nachfolger des 356 zum Herzstück des Porsche-Konzerns geriet.

Das in jahrelanger Arbeit entstandene Buch umfasst auf 400 Seiten nicht nur die Geschichte der vielen Modell-Varianten – von den 2 Liter- über die 2,2 Liter-, 2,4 Liter-Varianten bis hin zum legendären Carrera RS 2,7, der mit seinem stilbildenden Entenbürzel-Spoiler den Eintritt der Firma Porsche in die Super-Car-Liga bildete. Und selbst der sagenumwobene in kleinsten Stückzahlen gebaute 911 R wird gewürdigt. Natürlich sind neben den Coupé- auch die Targa-Modelle und der „kleine“ Bruder 912 gewürdigt – dazu hat Gabriel viele interessante Gespräche mit Zeitzeugen geführt, Tips für den Kauf der diversen Modelle eingestreut und die vielen Farbvarianten abgebildet. Ob die Preisempfehlungen bei einem sich zur Zeit rasch wandelnden Markt dauerhaft genutzt werden können, sei dahingestellt.

Für die auf nur 911 Exemplare limitierten Auflage ist der Preis von 192 Euro akzeptabel – dass Layout ist, wie bei allen Bänden von Berlin Motor Books sachlich und eher minimalistisch und passt sich so perfekt dem Stil des Hauses an. Nun gibt es zum Elfer ja Bücher wie Sand am Meer – von denen sich viele hauptsächlich durch Kopien existierender Bücher auszeichnen. Andreas Gabriel konnte natürlich nicht die Geschichte des F-Modells neu erfinden, aber er hat doch einiges an Details ausgegraben, was bislang im Verborgenen schlummerte – da ist der Preis dann doch gerechtfertigt.



Andreas Gabriel, *Porsche 911 F-Modell*,  
€ 192,--, Berlin Motor Books.  
ISBN 978-3-9814592-1-5.  
Zu beziehen über:  
[info@berlinmotorbooks.de](mailto:info@berlinmotorbooks.de)

## LEGENDEN VON TAG EINS AN

Von Tag Eins an suchten die Automobil-Pioniere nach Mitteln und Wegen, ihre Geschöpfe schneller zu machen – der Drang nach mehr Geschwindigkeit war nicht zu bändigen. Und vor rund 100 Jahren entdeckte man zwei Möglichkeiten, diesen Wunsch zu erfüllen: Das eine war die Aufladung von Motoren, dafür kam nach dem 1. Weltkrieg der Kompressor ins Spiel – das andere war die Entdeckung der Aerodynamik, hier standen die Erkenntnisse aus dem Flugzeugbau Pate. Beides zusammen ergab eine faszinierende Möglichkeit, dem Autobau neue Impulse zu geben.

Mercedes zeigte auf der Berliner Auto-Ausstellung 1921 seinen ersten Kompressor-Wagen – und nachdem Ferdinand Porsche Paul Daimler als Entwicklungs-Chef abgelöst hatte, schuf er 1924 einen 2-Liter-Kompressor-Wagen, der auf Anhieb die legendäre Targa Florio gewann. Unter seiner Ägide entstanden immer stärkere Kompressor-Modelle: Zuerst die S-Baureihe, deren Höhepunkt der SSKL mit 225 PS wurde. Dann kamen die 500 K und 540 K-Modelle sowie der in kleinsten Stückzahlen gebaute 770 K, auf deren Basis einige der schönsten Vorkriegs-Modelle entstehen sollten – parallel dazu wurde aber auch der Aerodynamik viel Aufmerksamkeit geschenkt.

So baute man in Stuttgart nicht nur ein paar aerodynamisch ausgeformter „Autobahn-Kurier“-Modelle, sondern auch für den „2000 Kilometer durch Deutschland“-Wettbewerb einen besonders leichten und mit einer Stromlinien-Karosserie versehenen Prototypen – der das Rennen auch prompt gewann. Nach dem Rennen mit einer serienmäßigen Cabriolet A-Karosserie versehen, verlor sich die Spur des Unikats – dann fand sich der Wagen und Harry Niemann beschreibt in dem lesenswerten Buch auch die minutiose Rekonstruktion dieses Rennwagens, der nun – nach jahrelanger Arbeit – wieder in dem knallroten Sieger-Wagen des Rennens von 1934 auferstanden ist. Eine faszinierende Geschichte der Kompressor-Ära und eines Autos, das Motorsport-Geschichte geschrieben hat.



Dr. Harry Niemann,  
*Mercedes-Benz Kompressor mit Stromlinie*, € 49,90,  
Motorbuch-Verlag, Stuttgart.  
ISBN 978-3-613-04585-9.

Visit **MOTORWORLD** at Retro Classics

February 19 – 22, 2026

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



STUTTGART

KÖLN

MÜNCHEN

BERLIN

RÜSSELSHEIM

HERTEN

METZINGEN

ZÜRICH

MALLORCA

BULGARIA

