



MOBILITY SPEED LIFESTYLE

MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG



6

Motorworld auf der
Retro Classics Stuttgart

20

InterClassics Maastricht

46

Best of Best beim Peninsula
Concours

70

Die neue Indian Chief

80

Bertone Runabout Revival

34

Rallye Dakar Sieger

INHALT / CONTENT

„Street Café“

Im Café Pol fühlt es sich nach Frühling an, selbst wenn draußen noch Minusgrade herrschen. Zwischen rosafarbenen Blüten, warmem Licht und urbanem Design entsteht mitten in der Motorworld München auch an grauen Tagen eine Atmosphäre, die zum Verweilen einlädt. Genuss, Stil und ein Hauch Leichtigkeit treffen hier ganzjährig aufeinander – und für Autofans gibt es ein besonderes Detail: Hin und wieder rollt ein exklusiver Bolide vorbei, der innerhalb der Motorworld bewegt wird.

„Street Café“

At Café Pol, it feels like spring, even when it's still freezing outside. Amidst pink blossoms, warm lighting, and urban design, even on grey days an atmosphere is created in the middle of Motorworld Munich that invites you to linger. Enjoyment, style, and a touch of lightheartedness come together here all year round—and there's a special treat for car enthusiasts: every now and then, an exclusive sports car rolls by, being moved around within Motorworld.



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 Motor-
world Trademark Management AG

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

Ressortleitung / Redaktion Motorworld
Sybille Bayer

Redaktion:
Adrian Duncan
Valery Reuter

Erscheinungsweise:
Dreiwöchentlich
Auflage: 35.000
ISSN 2198-3291

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

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

EDITORIAL ENQUIRIES

Für Anzeigen | For advertising

Bulletin@motorworld-bulletin.de



MOTORWORLD Group

MOTORWORLD auf der Retro Classics Stuttgart 19. - 22. Februar 2026, Halle 1

Szene-Treff in Halle 1 mit zahlreichen Partnern, vielfältiger Expertise, faszinierenden Exponaten, Mitmachaktionen und MOTORWORLD Inn Restaurant

Mit einem 1.500 qm großen Stand in Halle 1 startet die Motorworld Group auf der Retro Classics auch 2026 wieder auf der Pole Position. Auf dem Motorworld-Gemeinschaftsstand präsentieren sich vom 19. bis zum 22. Februar dann die Standorte und zahlreiche Partner mit ihren Marken und Dienstleistungen: Händler mit Oldtimern, Sportwagen, Supercars und Offroadern sowie Künstler, Zubehör- und Autopflege-Anbieter. Das standeigene Restaurant Motorworld Inn ist für Messebesucher:innen ein idealer Treffpunkt und lädt mit seiner kulinarischen Vielfalt zu Benzingesprächen und Networking ein. Für Adrenalin auf dem Stand sorgt Carrera Toys mit einer Rennbahn.

Scene meeting point in Hall 1 with numerous partners, wide-ranging expertise, fascinating exhibits, hands-on activities and a MOTORWORLD Inn restaurant

With a 1,500 square-metre-large booth in Hall 1, the Motorworld Group will once again take pole position at Retro Classics 2026. On 19–22 February, its locations and several partners will be presenting their brands and services at the Motorworld joint booth: dealers with classic cars, sports cars, supercars and off-roaders, together with artists and accessory and car care providers. The booth's own Motorworld Inn restaurant is the perfect meeting place for trade fair visitors, inviting them with its culinary diversity to enjoy petrol-driven discussions and networking. Carrera Toys will be providing for an adrenalin rush at the booth with a racing track.



Drivers Lounge Motorworld Mallorca

Besonderes Augenmerk legt die Motorworld Group bei der Präsentation der Standorte dieses Jahr auf die Motorworld Region Stuttgart. Diese hat die Vermarktung und Betreuung der zum Areal zählenden Eventlocation Legendenhalle übernommen und bündelt damit die Kompetenzen im Eventbereich künftig unter einem Dach. Zudem wird ab dem Frühjahr ein Motorworld Inn das gastronomische Angebot in der Böblinger Erlebniswelt bereichern.

Im Fokus stehen ferner das Motorworld Village Metzingen, wo in wenigen Wochen das Motobene-Restaurant eröffnet wird, sowie die Motorworld Mallorca, die im Herbst mit der Drivers Lounge einen exklusiven Coworking- und Meetingspace eröffnet hat.

Aber auch über die weiteren Motorworld-Standorte sowie Events in München, Köln, Berlin, Herten, Rüsselsheim und Kempththal kann sich die Oldtimer- und Autoszene auf dem Messestand informieren.

Drei Motorworld-Standorte zählen übrigens laut dem gerade veröffentlichten Location-Ranking 2026 des Event-Fachmagazins BlachReport zu den 20 beliebtesten Veranstaltungsorten in Deutschland: Das Motorworld Village Metzingen, die Motorworld Zeche Ewald-Ruhr und die Motorworld Köln-Rheinland.

Automobil-Ikonen, Rennspaß, Pflege & Service

Besucher:innen dürfen sich dieses Jahr auf dem Motorworld-Stand auf ein breites Spektrum an Mitausstellern und das wohl exklusivste Line-Up an Marken und Exponaten freuen. Edle Fahrzeuge bringt beispielsweise **HK-Engineering** nach Stuttgart mit. Seit 40 Jahren widmet sich der Automobil-Restaurierungsbetrieb ausschließlich dem Restaurieren und Revitalisieren des Mercedes-Benz 300 SL. Die **Dörr Group**, Morgan-Händler in Frankfurt, München und Stuttgart, präsentiert den neuen Morgan Supersport und informiert über **Dörr Motorsport**.

In this year's presentations of its locations, the Motorworld Group will be focussing in particular on Motorworld Region Stuttgart, which has taken over the marketing and supervision of the Hall of Legends event venue at the site. This means that the event expertise will in future be pooled under one roof. Additionally, from the spring a Motorworld Inn will enhance the hospitality offerings at the world of experiences in Böblingen.

Also in the spotlight: Motorworld Village Metzingen, where the Motobene restaurant will be opening in a few weeks' time, and Motorworld Mallorca, which opened an exclusive coworking and meeting space last autumn with the Drivers Lounge.

At the exhibition booth the classic car and motoring scene can also learn about the other Motorworld locations in Munich, Cologne, Berlin, Herten, Rüsselsheim and Kempththal and the events being hosted there.

Incidentally, according to the 2026 location ranking published a few days ago by the event trade magazine BlachReport, three Motorworld locations are among the 20 most popular event venues in Germany: Motorworld Village Metzingen, Motorworld Zeche Ewald-Ruhr and Motorworld Köln-Rheinland.

Automotive icons, racing fun, care & service

*This year's visitors to the Motorworld booth can look forward to a broad spectrum of co-exhibitors and probably the most exclusive line-up of brands and exhibits. **HK-Engineering**, for instance, will be bringing some fine vehicles to Stuttgart. For 40 years the automobile restorers have dedicated themselves exclusively to restoring and revitalising the Mercedes-Benz 300 SL. The **Dörr Group**, with Morgan dealerships in Frankfurt, Munich and Stuttgart, will be presenting the new Morgan Supersport and informing visitors about **Dörr Motorsport**.*



Morgan Supersport



HK Engineering

Das **Autohaus Weeber** zeigt verschiedene Lotus-Modelle, darunter den auf 60 Exemplare limitierten Lotus Emira Clark Edition, ein Tribut an Jim Clark und inspiriert vom Lotus Type 38, mit dem die Rennlegende 1965 das Indianapolis 500 gewann. Zudem ist der Händler mit dem Genesis Electrified GV70 präsent. Ein Eyecatcher ist auch der Tender 5.7, mit dem **Estella Fahrzeugtechnik** den legendären Roadster von Elvis Presley neu interpretiert.

Zum zweiten Mal dabei ist **Brunold Automobile**, ein Unternehmen, das in Süddeutschland seit vielen Jahren für Kompetenz und Leidenschaft rund um die Marke Jeep steht und auch in der Motorworld Mallorca eine Niederlassung hat. Mit von der Partie sind zudem das **Autohaus Blöchl** mit Ferrari sowie **Gohm Italia** mit Fahrzeugen der Marken Bentley, Ferrari, Lamborghini und Maserati. **JMS Fahrzeugteile** stellt die eigene Felgenmarke Barracuda Racing Wheels / Corspeed Sports Wheels mit diversen Designs vor und rührt die Werbetrommel für die Performance Messe, die am 5. September im Motorworld Village Metzingen stattfindet.

Für glänzende Messeerlebnisse sorgt **Sonax**. Auf dem Motorworld-Stand geben Experten praxisnahe Tipps zur fachgerechten Reinigung, Pflege und Versiegelung von Lack, Chrom, Felgen und den Innenraum klassischer Fahrzeuge. Im Fokus stehen dabei sowohl bewährte Klassiker aus dem Sortiment als auch Produktneuheiten für die Saison 2026.

*Autohaus Weeber will be showing various Lotus models, among them the Lotus Emira Clark Edition, of which only 60 were made. A tribute to Jim Clark, it was inspired by the Lotus Type 38 in which the racing legend won the 1965 Indianapolis 500. The dealer will also have the Genesis Electrified GV70 on show. Another eye-catcher: the Tender 5.7, a new interpretation by **Estella Fahrzeugtechnik** of Elvis Presley's legendary roadster.*

*Making their second appearance will be **Brunold Automobile**, who for many years have been a byword for expertise and passion for the Jeep brand in southern Germany. They also have a branch at Motorworld Mallorca. Likewise in attendance will be **Autohaus Blöchl** with Ferrari models and **Gohm Italia** with the brands Bentley, Ferrari, Lamborghini and Maserati. **JMS Fahrzeugteile** will be presenting its own wheel brand Barracuda Racing Wheels / Corspeed Sports Wheels with various designs and promoting the Performance trade fair, which will be taking place on 5 September at Motorworld Village Metzingen.*

Sonax will be offering a gleaming trade fair experience. Its experts at the Motorworld booth are on hand to give practical tips on how to properly clean, care for and seal the paintwork, chrome, wheel rims and interiors of classic vehicles. The focus here will be on established classic products from the range as well as new articles for the 2026 season.



Praxisnahe Einblicke in moderne Werkstattlösungen sowie interaktive Aktionen bietet **VAICO**. Wie professioneller Getriebeservice funktioniert, demonstriert die Marke mit einem Getriebemodell und Getriebespülgeräten. Mit etwas Glück können Besucher:innen zudem eine Getriebespülung im Wert von 500 Euro gewinnen. Zudem können sie bei einer Reifenwechsel-Challenge ihr Geschick unter Beweis stellen.

Die Carrera-Rennbahn, die **Carrera Toys** mit nach Stuttgart bringt, bietet sich für Groß und Klein für spannende Duelle an. Wer sich spontan ein Tattoo stechen lassen möchte, kann das bei **Pow Wow Tattoo Studio** tun.

Zu den weiteren Ausstellern gehören die **Allianz**, der finnische Weißwandreifenhersteller **Kontio Tyres**, der Porsche-Spezialist **dreikommazwei**, **Blackline** Folierungen, der Ersatzteil-Experte **SJS Carstyling**, der **Solitude Revival e.V.** sowie der Künstler und Designer **Christopher Reim** (reimdesign), **Gold-Run Sportwagenreisen**, **Stadel BMW** und **Edelmotors**.

Kulinarischer Boxenstopp: Motorworld Inn

Das standeigene **Motorworld Inn Restaurant** ist für Messebesucher:innen ganztägig ein idealer Ort, um aufzutanken und sich zu treffen. Hier gibt es bereits morgens ein Boxenstopp- oder Rennfahrerfrühstück, ab mittags stehen herzhaftes Köstlichkeiten bereit, und zum Kaffee wird auf Wunsch etwas Süßes serviert. Ausgesuchte Weine und Bier finden sich ebenfalls auf der Getränkekarte. Während der **Retro Night** am Donnerstagabend ist das Motorworld Inn mit seinen kulinarischen Spezialitäten zentraler Treffpunkt in Halle 1.

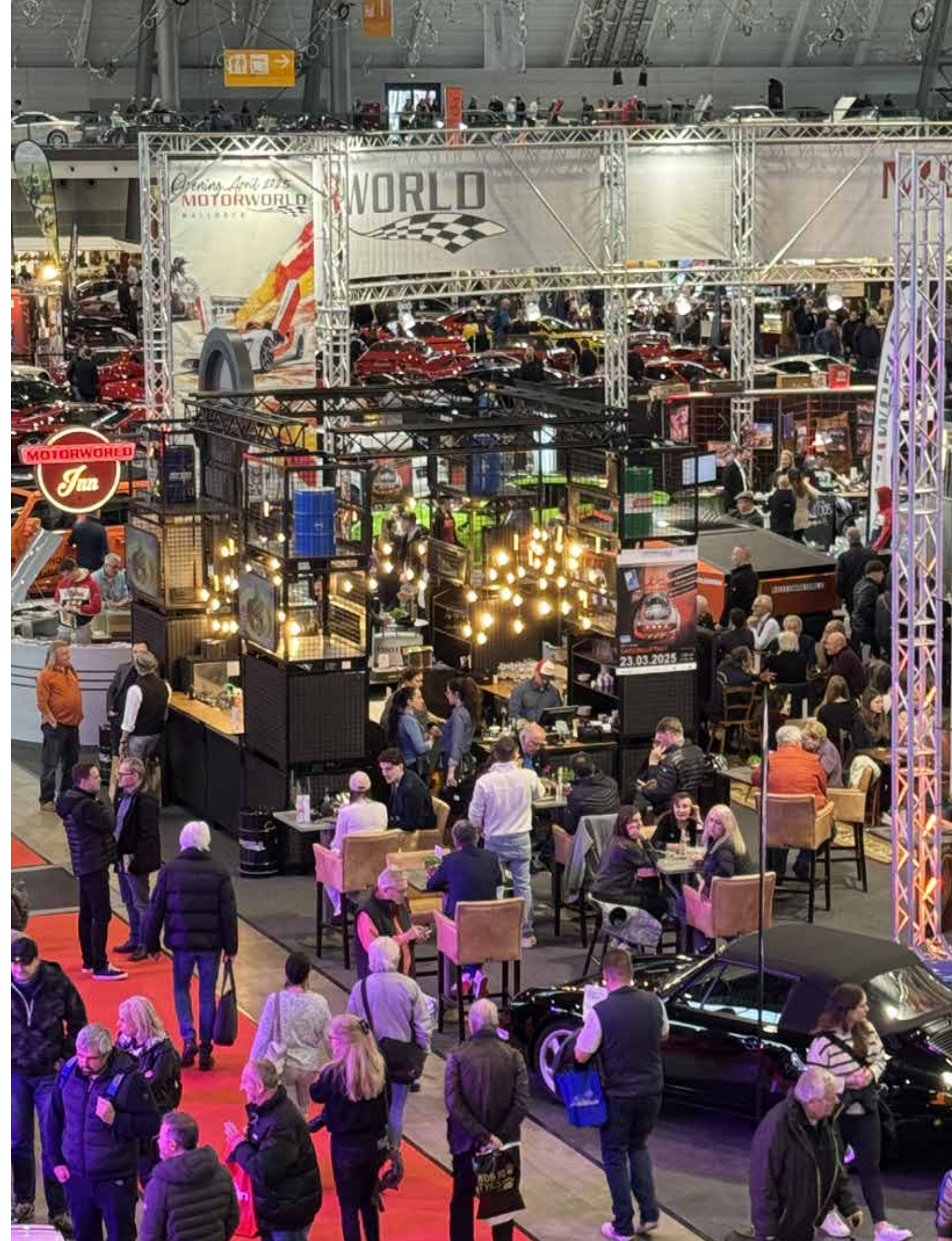
*Practical insights into modern workshop solutions and interactive activities can be obtained from **VAICO**. The brand will be demonstrating how professional transmission servicing works with a gearbox and transmission flushing devices. With a little luck, visitors can also win a transmission flush worth 500 euros or demonstrate their skills in a tyre-changing challenge.*

*The Carrera racing track that **Carrera Toys** will be bringing to Stuttgart will set the scene for exciting duels for young and old alike. Anyone who spontaneously wants to get a tattoo should pay a visit to **Pow Wow Tattoo Studio**.*

*Other exhibitors include **Allianz**, the Finnish whitewall tyre manufacturer **Kontio Tyres**, Porsche specialist **dreikommazwei**, **Blackline** car films, spare parts experts **SJS Carstyling**, **Solitude Revival e.V.**, as well as artist and designer **Christopher Reim** (reimdesign), **Gold-Run Sportwagenreisen**, **Stadel BMW** and **Edelmotors**.*

Culinary pit stop: Motorworld Inn

*The booth's own **Motorworld Inn restaurant** is the perfect place throughout the day for trade fair visitors to refuel and meet up. A pit stop or racing driver's breakfast is served here in the morning, while savoury treats are available from midday and something sweet is served with coffee on request. Choice wines and beer can also be found on the drinks menu. During **Retro Night** on the Thursday evening, the Motorworld Inn with its culinary specialities will be the main meeting point in Hall 1.*



Für den perfekten Style: Motorworld Collection

Motorworld-Partner **Paddock Legends** präsentiert auf der Retro Classics die Motorworld Collection – mit hochwertigen T-Shirts, Poloshirts, Hoodies und Caps im unverwechselbaren Motorworld-Design, die aufwendig veredelt, bestickt oder bedruckt sind. Ergänzend zeigt er eine Auswahl an Bekleidung und Accessoires aus weiteren Motorsport-Kollektionen.

Motorworld Region Stuttgart: Legendenhalle und Motorworld Inn

In der Motorworld Region Stuttgart, die nur 25 Minuten von der Messe Stuttgart entfernt ist, hat sich zum Jahreswechsel einiges getan. So hat das Eventteam in Böblingen die Betreuung und Vermarktung der Legendenhalle übernommen. Die über 1.000 m² große Eventhalle bietet Platz für über 1.000 Personen und ist ein außergewöhnlicher Veranstaltungsort für Tagungen, Konferenzen, Produktpräsentationen, Messen, Weihnachts- oder Betriebsfeiern, Galas, Hochzeiten oder auch Konzerte. Eingebettet in das einzigartige Ambiente der Motorworld verbindet sie industriellen Charme mit moderner Eventinfrastruktur.

Zudem erwartet die Besucher:innen der Böblinger Motorworld ab Frühjahr 2026 ein neues gastronomisches Highlight: ein Motorworld Inn. Das Themen-Restaurant wird im Stil einer alten Werkstatt gestaltet und mit originalen Erinnerungsstücken aus der Welt historischer Fahrzeuge aufwändig dekoriert. Kulinarisch wird sich alles um ausgewählte Food-Klassiker der Automobil-Nationen Italien, USA und Deutschland drehen.

Save-the-Date: Car Guys & Girls können sich schon mal den 26. April notieren – an diesem Sonntag findet in der Motorworld Region Stuttgart der „Motorworld Saisonauftakt powered by Autohaus Weeber“ statt.

For perfect styling: the Motorworld Collection

Motorworld partner **Paddock Legends** will be presenting the Motorworld Collection at Retro Classics – with high-quality, elaborately finished, embroidered or printed T-shirts, polo shirts, hoodies and caps in the distinctive Motorworld design. They will also be showing a selection of clothing and accessories from other motorsport collections.

Motorworld Region Stuttgart: Hall of Legends and Motorworld Inn

At Motorworld Region Stuttgart, which is only 25 minutes away from the Stuttgart exhibition centre, the turn of the year was marked by several developments. For instance, the event team in Böblingen has taken over the supervision and marketing of the Hall of Legends. The 1,000 square-metre-large event hall offers space for over 1,000 persons and is an exceptional venue for meetings, conferences, product presentations, trade fairs, Christmas or company parties, galas, weddings and concerts. Embedded in the unique ambience of Motorworld, industrial charm blends here with a modern event infrastructure.

Visitors to Motorworld in Böblingen can also look forward to a new hospitality highlight from the spring of 2026: a Motorworld Inn. The theme restaurant, designed in the style of an old workshop, is lavishly decorated with original memorabilia from the world of historic vehicles. The culinary focus is on selected food classics from the automobile nations of Italy, the USA and Germany.

Save the date: car guys & girls should make a note of Sunday, 26 April, when the “Motorworld season opener powered by Autohaus Weeber” will be taking place at Motorworld Region Stuttgart.



Süddeutschlands beste Eventlocation: Motorworld Village Metzingen

Im Location-Ranking des BlachReport ist das Motorworld Village Metzingen als einzige Location unterhalb der Mainlinie unter die Top 5 gekommen und stellt damit Süddeutschlands beliebteste Eventlocation dar. Das Eventareal begeistert mit seiner unvergleichlichen Atmosphäre und dem perfekten Mix aus industriellem Charme und moderner Technik. Es verfügt über zehn Event-Gebäude mit zwölf einzelnen Räumen, die sich über nahezu 5.000 m² Indoor- sowie 3.500 m² Outdoor-Veranstaltungsfläche erstrecken. Die Kapazität reicht von zehn bis 10.000 Personen. Darüber hinaus lädt das Motorworld Village Metzingen über das ganze Jahr verteilt zu zahlreichen Szene- und Publikums-Events ein, zum Beispiel zur SWR1 Party am 7. März oder zum beliebten „Car Rumble“ am 10. Mai. Am 14. Juni wird es bei „Bikes & Bratwurst“ zum Treff für Motorradfreunde.

Motorworld Mallorca: Neue Drivers Lounge

Die Motorworld Mallorca hat im Herbst ihr Angebot um die exklusive Drivers Lounge erweitert – eine Business- und Lifestyle-Oase auf 300 Quadratmetern mit modernen Coworking-Spaces, privaten Büros, voll ausgestatteten Meetingräumen und eleganten Loungebereichen. Dank der Lage direkt an der Autobahn MA-19 und nur wenige Minuten vom Airport entfernt, eignet sich die Lounge ideal als Business Base und Treffpunkt mit viel Privatsphäre, Komfort und Service sowie ausreichend Parkmöglichkeiten. Die Drivers Lounge ist mit Mitgliedschaft nutzbar und steht Mitgliedern an 365 Tagen im Jahr 24/7 zur Verfügung.

Best event location in southern Germany: Motorworld Village Metzingen

In the BlachReport's location ranking, Motorworld Village Metzingen is the only venue south of the Main river to make it into the top 5, making it southern Germany's most popular event location. The event grounds fascinate visitors with their incomparable atmosphere and perfect mix of industrial charm and modern technology. There are ten event buildings with twelve individual rooms covering almost 5,000 m² of indoor and 3,500 m² of outdoor event space with capacities for between ten and 10,000 persons. Motorworld Village Metzingen hosts numerous scene and public events throughout the year, such as the SWR1 Party on 7 March or the popular "Car Rumble" on 10 May. On 14 June it will be the turn of "Bikes & Bratwurst", a meeting for motorbike enthusiasts.

Motorworld Mallorca: new Drivers Lounge

Motorworld Mallorca expanded its offering last autumn with the opening of the exclusive Drivers Lounge – a business and lifestyle oasis covering 300 square metres with modern coworking spaces, private offices, fully equipped meeting rooms and elegant lounge areas. Situated right next to the MA-19 motorway and just a few minutes from the airport, the lounge is an ideal business base and meeting place with plenty of privacy, comfort and services, as well as sufficient parking spaces. The Drivers Lounge is for members only, who can use it 24/7, 365 days a year.



Motorworld Village Metzingen, Schmiededom



NEUES RESTAURANT IN DER MOTORWORLD REGION STUTTGART



Motorworld Mallorca Drivers Lounge

Oldtimer zu gewinnen!

31. Oldtimerspendenaktion 2025

Mitmachen, Spenden & Gewinnen!

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

So können Sie bei uns teilnehmen:

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

Unser Spendenkonto bei der Sparkasse Gießen:

IBAN: DE38 5135 0025 0200 6260 00

BIC: SKGIDE5FXXX

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

Aktionsende ist der 20. Januar 2026

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

Miteinander
mehr
bewegen

Danke für die
Unterstützung an

MOTORWORLD

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



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



2. Preis:
Chevrolet Corvette C3
Bj. 1980



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



4. Preis:
Citroën ID 19 P
Bj. 1965



7. Preis:
MGB Roadster
Bj. 1965



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



5. Preis:
Porsche 944 Cabriolet
Bj. 1990



8. Preis:
Opel Kadett AL
Bj. 1965



11. Preis:
BMW 318 i Cabriolet
Bj. 1994



10. Preis:
Fiat 500 Topolino A
Bj. 1938



9. Preis:
Renault 4 CV
Bj. 1957



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



15. Preis:
BMW R 1100 GS
Bj. 1994



13. Preis:
VW Jetta I
Bj. 1982



12. Preis:
Fiat Panda
Bj. 1982



INTERCLASSICS MAASTRICHT 2026



Chromglanz, Millionendeals und dieses ganz besondere Gefühl von Coolness

Maastricht hat es schon wieder getan. Und diesmal nicht einfach nur ein bisschen, sondern so überzeugend, dass man eigentlich nur anerkennend nicken kann, während man sich fragt, warum andere Messen überhaupt noch versuchen, mitzuhalten.

Die InterClassics Maastricht 2026 war keine gewöhnliche Oldtimerveranstaltung, kein musealer Spaziergang durch vergangene Jahrzehnte, sondern ein vibrierendes, internationales Statement dafür, dass automobiler Kultur heute mehr ist als Nostalgie. Sie ist Lifestyle, sie ist Begehrlichkeit, sie ist eine ziemlich elegante Form, Leidenschaft in Metall zu pressen.

Mit über 44.000 Besuchern wurde ein neuer Rekord aufgestellt, und wer an diesem Wochenende durch die Hallen des MECC ging, hat sofort verstanden, warum: Maastricht fühlt sich nicht nach Pflichttermin an, sondern nach Rendezvous.

Hier geht es nicht darum, ob man Autos mag. Hier geht es darum, dass man sie liebt.

Der Auftakt: Preview Night statt Provinzgefühl

Schon der Start war mehr Gala als Messebeginn. Die Preview Night am Mittwochabend war restlos ausverkauft, über 700 Gäste flanieren zwischen Ikonen und Investitionen, zwischen Champagnergläsern und Karbonlinien, und spätestens nach wenigen Minuten war klar: Das ist nicht die Oldtimerwelt von gestern. Maastricht eröffnet nicht still und sachlich, Maastricht eröffnet mit Haltung.

Man spürt diesen Moment sofort, wenn die ersten Menschen stehen bleiben, nicht nur um ein Auto zu fotografieren, sondern um es wirklich anzusehen, als wäre es ein Kunstwerk. Vielleicht ist es das ja auch.

Ein Markt in Bestform, weil Emotion immer gewinnt

Wer geglaubt hatte, der Sammlermarkt würde sich vorsichtiger geben, wer dachte, große Deals seien gerade eher selten geworden, wurde in Maastricht auf die angenehmste Art korrigiert.

Die Messe war lebendig, geschäftig, elektrisiert, und an zahlreichen Ständen wechselten Fahrzeuge den Besitzer, teilweise in Preisregionen jenseits der Millionengrenze. Ikonische Klassiker standen dort nicht als dekorative Erinnerung, sondern als begehrte Ware, als rollende Skulpturen, als perfekte Verbindung aus Kunst, Technik und Status.

Von begehrten Youngtimern bis zu hyperexklusiven modernen Sportwagen zeigte sich der Markt für collectible cars in Maastricht so stark wie lange nicht mehr, als hätte jemand beschlossen, dass Unsicherheit im Außen vielleicht genau der Grund ist, sich im Inneren etwas wirklich Wertvolles zu gönnen.

Denn Sammlerautos sind längst kein Hobby mehr. Sie sind ein Ausdruck.

Shiny chrome, million-dollar deals, and that very special feeling of coolness

Maastricht has done it again. And this time, it wasn't just a little bit, but so convincingly that you can only nod in appreciation while wondering why other trade fairs even try to keep up.

InterClassics Maastricht 2026 was no ordinary classic car event, no museum-like stroll through past decades, but a vibrant, international statement that automotive culture today is more than just nostalgia. It is lifestyle, it is desirability, it is a rather elegant way of pressing passion into metal.

With over 44,000 visitors, a new record was set, and anyone who walked through the halls of the MECC this weekend immediately understood why: Maastricht doesn't feel like a mandatory event, but rather like a rendezvous. It's not about whether you like cars. It's about whether you love them.

The kick-off: Preview Night instead of provincialism

Even the start was more like a gala than the opening of a trade fair. The Preview Night on Wednesday evening was completely sold out, with over 700 guests strolling between icons and investments, between champagne glasses and carbon lines, and after a few minutes at the latest, it was clear: this is not the classic car world of yesterday.

Maastricht doesn't open quietly and matter-of-factly, Maastricht opens with attitude.

You can feel this moment immediately when the first people stop, not just to photograph a car, but to really look at it as if it were a work of art. Maybe that's what it is.

A market in top form, because emotion always wins

Anyone who thought the collector's market would be more cautious, anyone who thought big deals had become rare, was pleasantly surprised in Maastricht.

The fair was lively, bustling, electrified, and vehicles changed hands at numerous stands, some in price ranges beyond the million-dollar mark. Iconic classics were not there as decorative mementos, but as coveted commodities, as rolling sculptures, as the perfect combination of art, technology, and status.

From coveted youngtimers to hyper-exclusive modern sports cars, the market for collectible cars in Maastricht was stronger than it had been in a long time, as if someone had decided that external uncertainty was perhaps precisely the reason to treat oneself to something truly valuable internally.

Because collector cars are no longer just a hobby. They are an expression.



Japan ist das neue Stilbewusstsein: Legends of the Rising Sun

Das große Thema der Messe hätte dabei kaum zeitgemäßer sein können. „Legends of the Rising Sun“ war eine Hommage an 100 Jahre japanische Automobilgeschichte, und es war faszinierend zu sehen, wie sehr sich die Wahrnehmung verschoben hat.

Japanische Klassiker gelten längst nicht mehr als Geheimtipp, sondern als eigenständige Ikonen, als technologisch mutige, designbewusste Antworten auf eine Zeit, in der Europa glaubte, unantastbar zu sein.

Die Ausstellung zeigte eine Vielfalt, die ein breites Publikum begeisterte, weil sie etwas sichtbar machte, was heute jeder versteht: Dass automobilen Legenden nicht nur aus Italien oder England kommen, sondern auch aus Tokio, Hiroshima oder Yokohama.

Japan hat die Spielregeln verändert, und Maastricht hat genau das gefeiert, mit Stil und mit einem Augenzwinkern.

Best of Show: Italien bleibt natürlich trotzdem Italien

Und dennoch, so sehr Japan im Mittelpunkt stand, konnte Italien es nicht lassen, sich am Ende den ästhetischen Höhepunkt zu sichern.

Der Fiat 8V Berlinetta PininFarina von 1955 wurde zum „Best of Show“ gekürt, und wer dieses Auto gesehen hat, weiß sofort, warum. Diese Linien, diese Eleganz, diese fast schon absurde Schönheit wirken weniger wie ein Fahrzeug, sondern wie Haute Couture auf Rädern.

Ein Auto, das nicht einfach fährt, sondern eine Haltung einnimmt.

Maastricht liebt solche Momente, weil hier nicht nur Technik ausgezeichnet wird, sondern Aura.

Japan is the new style icon: Legends of the Rising Sun

The main theme of the show could hardly have been more timely. „Legends of the Rising Sun“ was a tribute to 100 years of Japanese automotive history, and it was fascinating to see how much perceptions have shifted.

Japanese classics are no longer considered an insider tip, but rather icons in their own right, technologically bold, design-conscious responses to a time when Europe believed itself to be untouchable.

The exhibition showcased a diversity that thrilled a wide audience because it made visible something that everyone understands today: that automotive legends come not only from Italy or England, but also from Tokyo, Hiroshima, and Yokohama.

Japan changed the rules of the game, and Maastricht celebrated exactly that, with style and a wink.

Best of Show: Italy remains Italy, of course

And yet, as much as Japan was the center of attention, Italy couldn't resist securing the aesthetic highlight in the end.

The 1955 Fiat 8V Berlinetta PininFarina was named „Best of Show,“ and anyone who has seen this car knows immediately why. These lines, this elegance, this almost absurd beauty seem less like a vehicle and more like haute couture on wheels. A car that doesn't just drive, but makes a statement.

Maastricht loves moments like these because it's not just technology that is honored here, but aura.



Das Supercar Foyer: Wo die Zukunft ganz selbstverständlich dazugehört

Eine der spannendsten Neuerungen war ohne Zweifel das neue Supercar Foyer, das sich als Publikumsmagnet erwies und gleichzeitig eine Botschaft sendete, die kaum überhört werden konnte.

Die Klassikermesse von heute schaut nicht nur zurück, sie schaut auch nach vorn.

Mehr Supersportwagen, mehr Extreme, mehr moderne Sammlerobjekte – und vor allem mehr dieses Gefühl, dass automobile Begehrlichkeit kein Jahrzehnt kennt. Ferrari Munsterhuis war zum ersten Mal dabei und präsentierte sich genau in diesem neuen Umfeld, das eher nach Monaco als nach Museum wirkte.

Das Supercar Foyer brachte eine Energie in die Messe, die zeigt, wie sehr sich InterClassics weiterentwickelt, ohne ihre Seele zu verlieren. Klassiker und Hypercars stehen hier nicht im Widerspruch, sondern in einer Linie: Emotion bleibt Emotion, egal ob sie nach Vergaser riecht oder nach Hybridtechnologie klingt.

Maastricht ist keine Messe. Maastricht ist eine Szene.

Was diese Veranstaltung jedoch wirklich besonders macht, sind nicht nur die Autos, sondern die Menschen.

Hier trifft man echte Kenner, Sammler, Enthusiasten, aber auch eine neue Generation von Liebhabern, die verstanden hat, dass Classic Cars heute nicht nur Erinnerung bedeuten, sondern Stil. Leidenschaft. Identität.

Die Gespräche sind intensiv, die Begeisterung ist spürbar, und die Atmosphäre hat diesen internationalen Glanz, den man nicht inszenieren kann.

Maastricht passiert einfach.

InterClassics 2026 war nicht nur erfolgreich. Sie war ein Signal.

Mit Rekordzahlen, starken Verkäufen, internationalem Interesse und einem Konzept, das Klassiker genauso ernst nimmt wie moderne Sammlerautos, hat die InterClassics Maastricht 2026 eindrucksvoll gezeigt, warum sie zu den wichtigsten Bühnen Europas gehört.

Sie ist nicht einfach eine Oldtimermesse.

Sie ist ein Gefühl.

Sie ist Chrom und Champagner, Heritage und Hypercars, Vergangenheit und Zukunft in einem Raum.

Und vielleicht ist genau das der Grund, warum wir jetzt schon wissen: Maastricht 2027 wird keine Frage.

Es wird ein Pflicht-Rendezvous.

The Supercar Foyer: Where the future is a natural part of the picture

One of the most exciting innovations was undoubtedly the new Supercar Foyer, which proved to be a crowd-puller and at the same time sent a message that could hardly be ignored. Today's classic car show not only looks back, it also looks ahead.

More supercars, more extremes, more modern collector's items – and above all, more of that feeling that automotive desirability knows no decade. Ferrari Munsterhuis was there for the first time and presented itself in this new environment, which felt more like Monaco than a museum.

The Supercar Foyer brought an energy to the fair that shows how much InterClassics is evolving without losing its soul. Classic cars and hypercars are not at odds here, but in harmony: emotion remains emotion, whether it smells of carburetor or sounds of hybrid technology.

Maastricht is not a fair. Maastricht is a scene.

But what really makes this event special is not just the cars, but the people.

Here you meet true connoisseurs, collectors, enthusiasts, but also a new generation of aficionados who understand that classic cars today are not just about memories, but style. Passion. Identity.

The conversations are intense, the enthusiasm palpable, and the atmosphere has that international glamour that cannot be staged.

Maastricht just happens.

InterClassics 2026 was not just a success. It was a signal.

With record numbers, strong sales, international interest, and a concept that takes classics just as seriously as modern collector cars, InterClassics Maastricht 2026 has impressively demonstrated why it is one of the most important stages in Europe.

It is not just a classic car show.

It is a feeling.

It is chrome and champagne, heritage and hypercars, the past and the future in one space.

And perhaps that is precisely why we already know: Maastricht 2027 is not a question.

It will be a must-attend event.





Motorworld Village Metzingen, Schmiededom



Motorworld Zeche Ewald

Motorworld Group

Motorworld Eventlocations werden mit Spitzenplatzierungen ausgezeichnet BLACHREPORT veröffentlicht PocketEvent 2026

Motorworld event locations receive top rankings BLACHREPORT publishes PocketEvent 2026

Motorworld Group verzeichnet Spitzenplatzierungen an mehreren Standorten

Das Branchenmagazin Blachreport hat kürzlich den PocketEvent 2026 veröffentlicht, in dem Anbieter aus den unterschiedlichsten Bereichen der Eventbranche nach Beliebtheit gerankt werden. Aus dem Ranking geht hervor, welche Veranstaltungsorte und Dienstleister bei Besuchern und Brancheninsidern derzeit besonders gefragt sind.

Erfreuliche Resonanz für Motorworld Standorte

Die Motorworld Group freut sich über positive Platzierungen ihrer Eventlocations in der Übersicht - insbesondere drei Standorte der Gruppe glänzen in dem Ranking:

- **Motorworld Village Metzingen**
- **Motorworld Zeche Ewald im Ruhrgebiet**
- **Motorworld Köln Rheinland**

Diese Ergebnisse spiegeln die starke Marktposition, das breite Serviceangebot sowie die Attraktivität der Locations wider. Blachreport lobt die Vielseitigkeit der Eventflächen, das hochwertige Ambiente und die professionelle Abwicklung, die Besucher- sowie Kundenorientierung gewährleisten.

Motorworld Group achieves top rankings at several locations

The event business magazine Blachreport recently published PocketEvent 2026, which ranks providers from a wide range of areas within the event industry according to popularity. The ranking reveals which event venues and service providers are currently in high demand among visitors and industry insiders.

Encouraging response for Motorworld locations

The Motorworld Group is delighted with the positive rankings of its event locations in the overview - three of the group's locations in particular shine in the ranking:

- **Motorworld Village Metzingen**
- **Motorworld Zeche Ewald in the Ruhr area**
- **Motorworld Cologne Rhineland**

These results reflect the strong market position, the wide range of services on offer and the attractiveness of the locations. Blachreport praises the versatility of the event spaces, the high-quality ambience and the professional handling that ensure visitor and customer focus.



Motorworld Köln

Beeindruckende Event- und Tagungsllocations der Motorworld-Group

Die Motorworld Group setzt auf innovative Konzepte, erstklassigen Service und eine enge Zusammenarbeit mit Partnern aus der Branche, um Veranstaltungserlebnisse auf höchstem Niveau zu ermöglichen.

Die Event- und Tagungsflächen der Motorworld beeindrucken mit exquisiter Standortvielfalt - auch auf der Sonneninsel Mallorca in Spanien sowie in den pulsierenden Metropolen München, Stuttgart, Berlin und Zürich in der Schweiz sowie in Rüsselsheim in der Metropolregion Rhein-Main.

Jeder Standort bietet Eventbereiche für individuelle Veranstaltungen in außergewöhnlicher Atmosphäre.

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

Impressive event and conference locations of the Motorworld Group

The Motorworld Group focuses on innovative concepts, first-class service and close cooperation with specialized partners to enable event experiences of the highest standard.

Motorworld's event and conference spaces impress with their exquisite variety of locations - including the sunny island of Mallorca in Spain and the vibrant cities of Munich, Stuttgart, Berlin and Zurich in Switzerland, as well as Rüsselsheim in the Rhine-Main metropolitan region.

Each location offers event spaces for individual events in an exceptional atmosphere.

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

WWW.SONAX.DE

MADE IN GERMANY



Weck das Beast!

Materialschonender, leistungsstarker Reiniger für alle Felgentypen – brutal zum Schmutz. Mit neuer, frischer Duftnote und pH-hautneutraler Formel für eine sichere und effektive Anwendung. Entdecke auch unsere Beast Felgenbürste und unser BlackBeast auf sonax.de.

SONAX®

SONAX

SONAX

SONAX



vitra.
Mathes



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 m² mit flexiblen Arbeitsplätzen, stylischen Lounges und voll ausgestatteten Meetingräumen – ideal für das daily Business, spontane Ideenpower beim Stopp-Over oder ein kurzes Update vor dem Abflug. Hier trifft top Lage auf inspirierendes Ambiente. Ideal für Macher und Professionals, die Wert auf eine zentrale und repräsentative Lage, exzellente Ausstattung, moderne Infrastruktur und maximale Flexibilität legen. Die Location bietet perfekte Voraussetzungen für internationale Geschäftsreisende, kurzfristige Meetings und produktives Arbeiten im stilvollen Ambiente.

 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 m² de espacios de trabajo amplios y flexibles, elegantes salones y salas de reuniones totalmente equipadas, es el lugar ideal tanto para el trabajo diario como para desarrollar ideas espontáneas durante una escala o ponerse al día rápidamente antes de un vuelo. Aquí se combina una ubicación inmejorable con un ambiente inspirador. Es la opción perfecta para emprendedores y profesionales que valoran una localización céntrica y representativa, un equipamiento de primer nivel, una infraestructura moderna y la máxima flexibilidad. Una ubicación pensada especialmente para viajeros de negocios internacionales, reuniones de última hora y para trabajar de forma productiva en un entorno elegante.



BUSINESS BASE



 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



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



DAKAR 2026

Wo Geschwindigkeit zur Überlebenskunst wird

Es gibt Rennen, die man gewinnt, weil man die beste Technik hat, den stärksten Motor oder das perfekte Setup. Und es gibt Rennen, die man gewinnt, weil man in der Lage ist, sich selbst zu kontrollieren, wenn alles um einen herum aus Staub, Hitze, Müdigkeit und Unsicherheit besteht.

Die Dakar gehört zur zweiten Kategorie. Sie ist kein Motorsport-Event im klassischen Sinne, sondern ein existenzieller Hätetest, ein Wettbewerb, der weniger nach Hochglanz aussieht und mehr nach Grenzerfahrung. Wer hier antritt, fährt nicht nur gegen Konkurrenten, sondern gegen eine Landschaft, die keinerlei Respekt vor Plänen oder Erwartungen hat.

Saudi-Arabien, Januar 2026. Fast 8.000 Kilometer Strecke, davon über 4.800 Kilometer auf Zeitprüfung. Steinige Passagen, die Reifen auffressen wie Papier, Dünenfelder, die sich über Nacht verändern, und offene Highspeed-Sektionen, in denen man manchmal mehr erahnt als sieht. Die Dakar ist kein Rennen, das man einfach fährt. Sie ist etwas, das man durchlebt.

Und vielleicht fasziniert sie genau deshalb so sehr, weil sie sich auch im Jahr 2026 nicht domestizieren lässt. Während vieles im Motorsport immer berechenbarer, immer kontrollierter wird, bleibt Dakar ein Mythos aus echtem Risiko, aus Improvisation und Instinkt.

Where speed becomes an art of survival

There are races that you win because you have the best technology, the most powerful engine, or the perfect setup. And there are races that you win because you are able to control yourself when everything around you is dust, heat, fatigue, and uncertainty.

The Dakar belongs to the second category. It is not a motorsport event in the classic sense, but rather an existential endurance test, a competition that looks less like a glossy magazine spread and more like an extreme experience. Those who compete here are not only racing against their competitors, but also against a landscape that has no respect for plans or expectations.

Saudi Arabia, January 2026.

Almost 8,000 kilometers of track, including over 4,800 kilometers of time trials. Rocky passages that eat up tires like paper, dune fields that change overnight, and open high-speed sections where you sometimes sense more than you see. The Dakar is not a race you simply drive. It is something you live through.

And perhaps that is precisely why it is so fascinating, because even in 2026 it cannot be tamed. While much in motorsport is becoming increasingly predictable and controlled, Dakar remains a myth of real risk, improvisation, and instinct.



Ein Sieg, der nicht laut ist – und gerade deshalb groß wirkt

Am Ende standen Nasser Al-Attiyah und sein Navigator Fabian Lurquin ganz oben. Kein spektakuläres Last-Minute-Drama, kein Hollywood-Finish, sondern ein Sieg, der sich beinahe leise anfühlte, weil er aus Ruhe und Disziplin entstanden ist.

Wer die Dakar gewinnt, gewinnt nicht allein mit Geschwindigkeit. Er gewinnt mit dem Wissen, wann man Tempo herausnehmen muss, wann es reicht, nicht alles zu riskieren, wann Vorsicht der eigentliche Luxus ist. Al-Attiyah brachte genau diese Meisterschaft auf die Strecke und sicherte sich damit seinen sechsten Dakar-Titel, während Lurquin endlich den Moment erlebte, von dem er seit über zwei Jahrzehnten träumt.

Man merkt bei solchen Geschichten sofort, warum Dakar mehr ist als ein Ergebnis. Hier stehen keine reinen Fahrer auf dem Podium, sondern Lebenswege.

Die Wüste ist der eigentliche Gegner

Was viele vergessen: Bei der Dakar ist nicht die Konkurrenz der größte Feind. Es ist die Landschaft selbst.

Dreizehn Tage lang kämpfen Teams nicht nur gegen die Uhr, sondern gegen Erschöpfung, gegen Navigationsfehler, gegen Materialbruch und gegen dieses permanente Gefühl, dass das nächste Dünelement oder der nächste Stein bereits das Ende bedeuten könnte.

Die finale Etappe rund um Yanbu war dafür ein perfektes Symbol. Nur 105 Kilometer gegen die Uhr, scheinbar kurz, scheinbar kontrollierbar, doch mit der klaren Warnung der Organisatoren, dass präzises Kurvenfahren entscheidend sei. Al-Attiyah und Lurquin gingen diesen letzten Abschnitt nicht aggressiv an, sondern mit maximaler Vorsicht, beinahe defensiv, und genau das brachte ihnen am Ende den Sieg mit fast zehn Minuten Vorsprung.

Man gewinnt Dakar nicht, indem man immer schneller wird. Man gewinnt Dakar, indem man irgendwann versteht, wann man langsamer sein muss.

A victory that is not loud – and therefore seems all the greater

In the end, Nasser Al-Attiyah and his navigator Fabian Lurquin came out on top. No spectacular last-minute drama, no Hollywood finish, but a victory that felt almost quiet because it was born of calm and discipline.

Whoever wins the Dakar doesn't win with speed alone. They win with the knowledge of when to slow down, when it's enough not to risk everything, when caution is the real luxury. Al-Attiyah brought precisely this mastery to the track, securing his sixth Dakar title, while Lurquin finally experienced the moment he had been dreaming of for over two decades.

Stories like this immediately show why Dakar is more than just a result. It's not just drivers who stand on the podium, but life journeys.

The desert is the real enemy

What many people forget is that in the Dakar, the competition is not the biggest enemy. It is the landscape itself.

For thirteen days, teams battle not only against the clock, but also against exhaustion, navigation errors, equipment failure, and the constant feeling that the next dune or rock could spell the end.

The final stage around Yanbu was a perfect symbol of this. Only 105 kilometers against the clock, seemingly short, seemingly controllable, but with a clear warning from the organizers that precise cornering would be crucial. Al-Attiyah and Lurquin did not approach this final section aggressively, but with maximum caution, almost defensively, and that is exactly what ultimately brought them victory with a lead of almost ten minutes.

You don't win Dakar by always going faster. You win Dakar by understanding when you need to slow down.



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.



DEKRA



Vier Fahrzeuge in den Top Eleven – und ein Triumph der Konstanz

Fast ebenso beeindruckend wie der Gesamtsieg war die Tatsache, dass alle vier Fahrzeuge des Teams das Ziel innerhalb der besten elf erreichten.

Sébastien Loeb und Édouard Boulanger beendeten die Rallye auf Rang vier, nur Sekunden am Podium vorbei, während Lucas Moraes und Dennis Zenz bei ihrem ersten Dakar-Auftritt für das Team direkt Platz sieben einfuhren. Cristina Gutiérrez und Pablo Moreno komplettierten das starke Ergebnis auf Rang elf, nachdem sie sich am letzten Tag noch einmal nach vorn schieben konnten.

Das ist mehr als Statistik. Es ist ein Beweis dafür, dass bei Dakar Konstanz fast wertvoller ist als ein einzelner spektakulärer Moment. Denn dieses Rennen ist kein Sprint. Es ist eine Erzählung über Ausdauer, über Präzision, über Teamarbeit.

Wer nach fast zwei Wochen im härtesten Terrain der Welt nicht nur ein Auto, sondern mehrere in dieser Dichte ins Ziel bringt, zeigt, dass hier nicht nur fahrerisch, sondern strukturell etwas außergewöhnlich funktioniert hat.

Was Dakar heute eigentlich bedeutet

Die Dakar ist längst mehr als Motorsport. Sie ist ein kultureller Marker.

Sie steht für eine Form von Mobilität, die in unserer zunehmend digitalen, urbanen Welt fast wie eine Erinnerung wirkt: Mobilität als Abenteuer, als Grenzerfahrung, als etwas, das nicht nur von A nach B führt, sondern eine Geschichte erzählt.

In den Biwaks am Rand des Roten Meeres entsteht jeden Abend eine temporäre Stadt aus Zeltstoff, Müdigkeit und konzentrierter Stille. Mechaniker arbeiten unter Flutlicht, Fahrer sitzen mit staubigen Gesichtern neben ihren Navigatoren, und alle wissen, dass der nächste Tag wieder alles von vorn beginnt.

Dakar ist nicht perfekt. Dakar ist nicht steril. Dakar ist echt. Vielleicht ist genau das der Grund, warum es immer noch so magnetisch wirkt.

Four vehicles in the top eleven – and a triumph of consistency

Almost as impressive as the overall victory was the fact that all four of the team's vehicles finished in the top eleven.

Sébastien Loeb and Édouard Boulanger finished the rally in fourth place, just seconds off the podium, while Lucas Moraes and Dennis Zenz took seventh place in their first Dakar appearance for the team. Cristina Gutiérrez and Pablo Moreno completed the strong result in eleventh place after pushing forward once again on the final day.

This is more than just statistics. It is proof that consistency is almost more valuable than a single spectacular moment at Dakar. Because this race is not a sprint. It is a story of endurance, precision, and teamwork.

Anyone who, after almost two weeks in the toughest terrain in the world, brings not just one car but several to the finish line in such a tight group shows that something extraordinary has worked here, not only in terms of driving but also in terms of structure.

What Dakar actually means today

Dakar has long been more than just motorsport. It is a cultural marker.

It stands for a form of mobility that, in our increasingly digital, urban world, seems almost like a memory: mobility as an adventure, as a borderline experience, as something that not only takes you from A to B, but tells a story.

Every evening, a temporary city of tent fabric, fatigue, and concentrated silence emerges in the bivouacs on the edge of the Red Sea. Mechanics work under floodlights, drivers sit with dusty faces next to their navigators, and everyone knows that the next day everything will start all over again.

Dakar is not perfect. Dakar is not sterile. Dakar is real. Perhaps that is precisely why it still has such a magnetic appeal.





Ein Rennen, das sich nicht zähmen lässt

Es hat fast etwas Ironisches, dass ausgerechnet in einer Zeit, in der Mobilität immer leiser, immer sauberer, immer kontrollierter wird, ein Event wie die Dakar an Bedeutung gewinnt.

Doch vielleicht ist genau das die Antwort. Die Dakar ist das Gegenteil von Alltag. Sie ist Exzess und Mythos. Sie erinnert daran, dass ein Motor nicht nur Technik sein kann, sondern Ausdruck von Freiheit, von Risiko, von menschlicher Sehnsucht nach dem Unberechenbaren.

Sie zeigt, dass selbst im Jahr 2026 der Weg noch wichtiger sein kann als das Ziel.

Dakar bleibt der letzte große Prüfstein

Der Sieg 2026 ist am Ende mehr als ein sportliches Ergebnis. Er ist ein Moment in einem Rennen, das größer ist als jedes Team, größer als jede Marke und größer als jedes einzelne Auto.

Die Dakar ist der Ort, an dem Menschen nicht einfach gewinnen, sondern bestehen. Wo Staub alles gleich macht, Erwartungen pulverisiert und nur das übrig bleibt, was wirklich zählt: Konzentration, Instinkt, Ausdauer.

Und genau deshalb bleibt sie das, was sie seit Jahrzehnten ist.

Das härteste Rennen der Welt.

Und vielleicht auch das letzte, das sich noch wirklich wie Abenteuer anfühlt.

A race that cannot be tamed

It is almost ironic that, at a time when mobility is becoming ever quieter, ever cleaner, ever more controlled, an event like the Dakar is gaining in importance.

But perhaps that is precisely the answer. Dakar is the opposite of everyday life. It is excess and myth. It reminds us that an engine can be more than just technology; it can be an expression of freedom, of risk, of the human longing for the unpredictable.

It shows that even in 2026, the journey can still be more important than the destination.

Dakar remains the last great test

In the end, victory in 2026 is more than just a sporting result. It is a moment in a race that is bigger than any team, bigger than any brand, and bigger than any single car.

The Dakar is the place where people don't just win, they survive. Where dust makes everything equal, expectations are pulverized, and only what really matters remains: concentration, instinct, endurance.

And that's exactly why it remains what it has been for decades. The toughest race in the world.

And perhaps also the last one that still really feels like an adventure.

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



Motorworld München

Lizenz zum Feiern - das Kesselhaus der Motorworld München

**Licence to celebrate - the Kesselhaus at
Motorworld München**

Ein Hauch von James Bond lag in der Luft, als sich das Kesselhaus der Motorworld München jüngst in eine stilvolle Casino-Kulisse verwandelte. Elegante Dekoration, atmosphärisches Licht und fein abgestimmte Details erinnerten an „Casino Royale“ und fügten sich nahtlos in die beeindruckende Architektur des historischen Industriebaus ein. Der Event wurde von Käfer Service GmbH realisiert und zeigte eindrucksvoll, welches gestalterische und atmosphärische Potenzial die Location nach ihrer umfassenden Renovierung bietet.

Das Kesselhaus präsentiert sich heute als außergewöhnliche Eventhalle (1300qm) mit ausgeprägtem Industriecharakter und moderner Infrastruktur. Großzügige Flächen, hohe Decken und sichtbare Stahlkonstruktionen schaffen ein wandelbares Ambiente, das sowohl für exklusive Corporate Events als auch für gesellschaftliche Anlässe, Galas oder Produktinszenierungen geeignet ist.

There was a hint of James Bond in the air when the Kesselhaus at Motorworld München was recently transformed into a stylish casino setting. Elegant decoration, atmospheric lighting and finely harmonised details were reminiscent of "Casino Royale" and blended seamlessly into the impressive architecture of the historic industrial building. The event, realised by Käfer Service GmbH, impressively demonstrated the location's design and atmospheric potential following its comprehensive renovation.

Today, the former boiler house presents itself as a superlative event hall (covering 1300 square metres) with a pronounced industrial character and modern infrastructure. Large spaces, high ceilings and visible steel structures create a versatile ambience suitable for both exclusive corporate events and social occasions, galas or product presentations. The synthesis of historical substance and modern technology gives events a particular depth and authenticity.



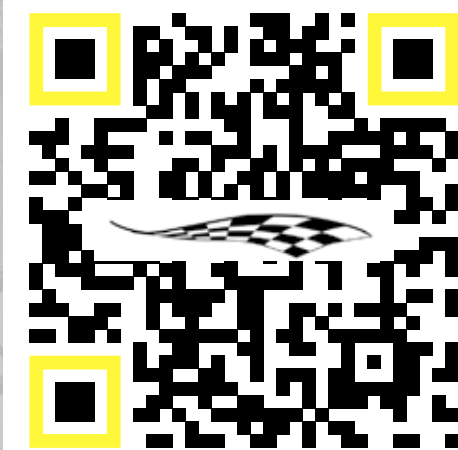
Historisch diente das Kesselhaus einst als Energiezentrale des ehemaligen Ausbesserungswerks der Deutschen Bahn im Münchner Norden. Errichtet zu Beginn des 20. Jahrhunderts, war es ein zentraler Bestandteil der industriellen Infrastruktur des Areals. Die robuste Bauweise und die klare industrielle Formensprache prägen den Charakter des Gebäudes bis heute und machen den besonderen Reiz der Halle aus.

Mit der erfolgreichen Renovierung und den bereits umgesetzten hochwertigen Events hat sich das Kesselhaus erneut als markante Eventlocation innerhalb der Motorworld München positioniert – ein Ort, an dem Geschichte, Architektur und zeitgemäße Inszenierung überzeugend zusammenfinden.

Historically, the Kesselhaus once served as the energy plant for the former Deutsche Bahn railway repair shop in north Munich. Built at the beginning of the 20th century, it was a core element of the site's industrial infrastructure. The robust construction and clear industrial styling distinguish the building's character to this day and lend the hall its special charm.

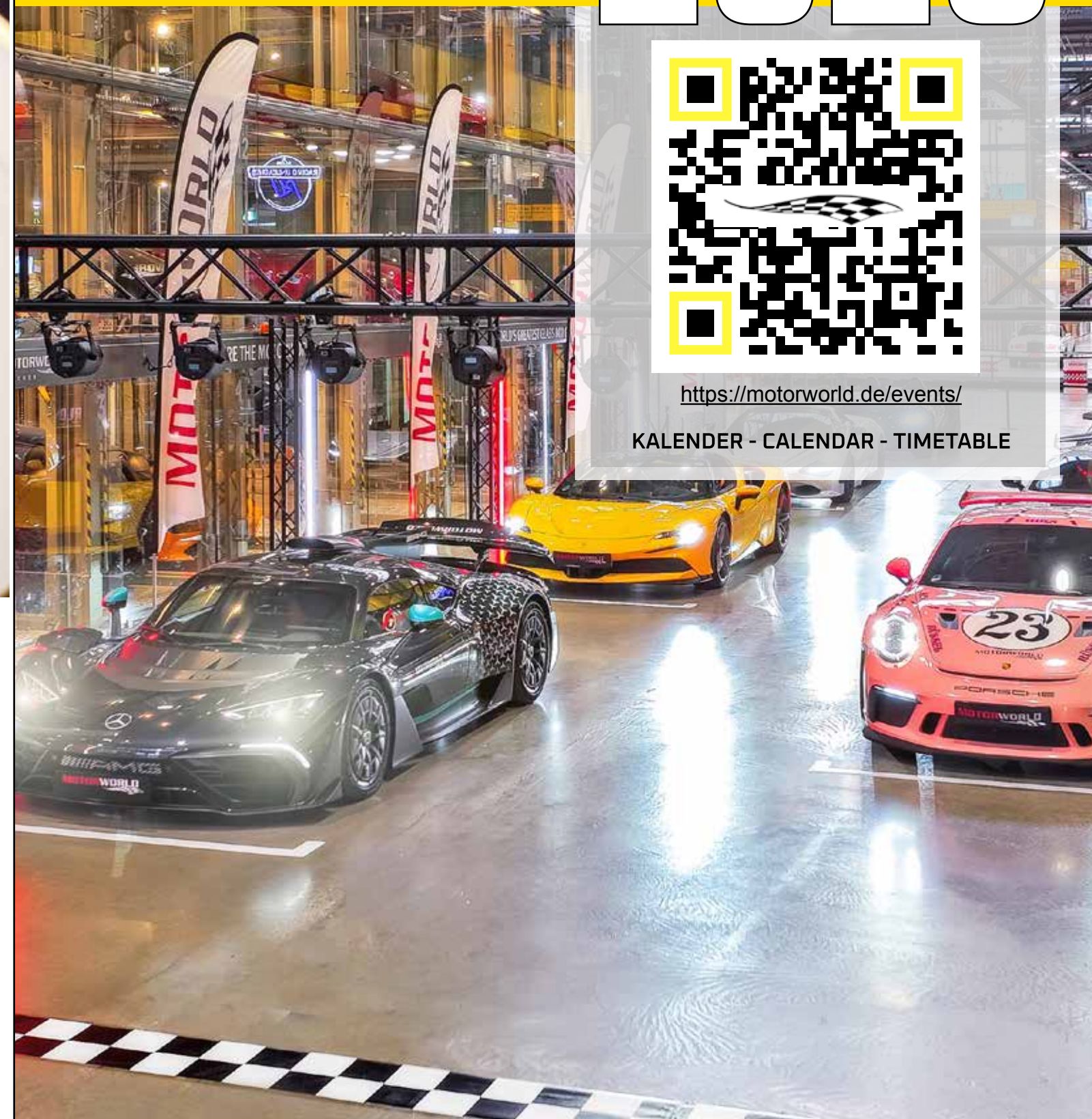
With the accomplished renovation and the high-quality events that have already been held there, the Kesselhaus – with its convincing mix of history, architecture and contemporary staging – has once again positioned itself as a striking event location in Motorworld München.

FOTOS: Käfer Service GmbH / Fabian Vogl

EVENTS+ VERANSTALTUNGEN
2026


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

KALENDER - CALENDAR - TIMETABLE



STUTTGART

KÖLN

MÜNCHEN

BERLIN

RÜSSELSHEIM

HERTEN

METZINGEN

ZÜRICH

MALLORCA

BULGARIA

PENINSULA CONCOURS





Best of the Best: Wenn ein Alfa Romeo mehr ist als ein Auto, sondern ein kulturelles Ereignis

Es gibt Auszeichnungen, die entstehen, weil etwas längst unbestreitbar geworden ist. „The Peninsula Classics Best of the Best Award“ gehört zur zweiten Kategorie, denn hier geht es nicht um einen Pokal, sondern um die stille Krönung dessen, was automobile Kultur im höchsten Sinne bedeuten kann: Schönheit, Seltenheit, Geschichte und dieser schwer greifbare Zauber, der nur wenigen Maschinen innewohnt.

Als im Januar 2026 im The Peninsula Paris ein Alfa Romeo 8C 2900B aus dem Jahr 1938 als Gewinner ausgezeichnet wurde, war das weniger eine Überraschung als ein Moment der Bestätigung. Denn dieses Fahrzeug ist nicht einfach ein Klassiker, nicht einfach ein Concours-Star, nicht einfach ein Objekt für Sammler mit weißen Handschuhen. Es ist ein Stück Automobilgeschichte, das sich wie Haute Couture durch die Zeit bewegt hat.

Ein Auto, das nicht fährt, sondern erscheint.

Der Award selbst ist eine Art Champions League der Concours-Welt. Er versammelt jene Fahrzeuge, die bereits bei den renommiertesten Veranstaltungen des Jahres mit den höchsten Ehrungen ausgezeichnet wurden. Der Alfa Romeo qualifizierte sich durch seinen Best-of-Show-Sieg bei The Amelia 2025 und wurde nun in Paris zum „Besten der Besten“ gekürt.

Doch was bedeutet das eigentlich, wenn ein Automobil diesen Rang erreicht? Vielleicht bedeutet es, dass wir hier nicht mehr über Transport sprechen, sondern über Kultur.

Best of the Best: When an Alfa Romeo is more than just a car, but a cultural phenomenon

There are awards that are created because something has long since become indisputable. The Peninsula Classics Best of the Best Award belongs to the second category, because it is not about a trophy, but about the quiet coronation of what automotive culture can mean in the highest sense: beauty, rarity, history, and that elusive magic that only a few machines possess.

When a 1938 Alfa Romeo 8C 2900B was named the winner at The Peninsula Paris in January 2026, it was less of a surprise and more of a moment of confirmation. Because this vehicle is not just a classic, not just a concours star, not just an object for collectors with white gloves. It is a piece of automotive history that has moved through time like haute couture.

A car that doesn't drive, but appears.

The award itself is a kind of Champions League of the concours world. It brings together those vehicles that have already been awarded the highest honors at the most prestigious events of the year. The Alfa Romeo qualified by winning Best of Show at The Amelia 2025 and has now been crowned "Best of the Best" in Paris.

But what does it actually mean when a car achieves this rank? Perhaps it means that we are no longer talking about transportation, but about culture.



Ein Abend in Paris, der nach Eleganz und Legende riecht

Die Preisverleihung selbst war, wie man es erwartet, glamourös inszeniert. Internationale Gäste, festliche Atmosphäre, ein Hauch von Grand Hôtel und die perfekte Kulisse: The Peninsula Paris, ein Ort, an dem Luxus nicht laut wird, sondern selbstverständlich wirkt.

Unter den Gästen war auch Nicole Kidman, eine jener Persönlichkeiten, die man fast schon als Symbol für zeitlose Klasse lesen kann. Genau das passt zu diesem Ereignis, denn „Best of the Best“ ist kein Motorsportmoment, sondern ein gesellschaftlicher Augenblick, in dem Vergangenheit und Gegenwart aufeinandertreffen wie Champagner und Chrom. Hier werden Automobile nicht gefeiert, weil sie schnell sind, sondern weil sie bleiben.

Der Alfa Romeo 8C 2900B: Die goldene Ära in Metall gegossen

Der Alfa Romeo 8C 2900B gilt als eines der schnellsten und exklusivsten italienischen Automobile der späten 1930er Jahre. Schon diese Beschreibung wirkt beinahe surreal, weil sie aus einer Welt stammt, in der Leistung noch nicht digital gemessen wurde, sondern durch Mut, Mechanik und Handwerk.

Die meisten Exemplare wurden damals mit Karosserien von Touring ausgestattet, doch das Siegerfahrzeug besitzt eine Geschichte, die es nahezu mythologisch macht. Sein Erstbesitzer war kein Geringerer als Giuseppe „Nino“ Farina – Rennfahrer, Legende und später der erste offizielle Formel-1-Weltmeister der Geschichte. Farina gab sich jedoch nicht mit einer Standardkarosserie zufrieden. Er beauftragte eine maßgefertigte Variante bei Stabilimenti Farina, dem Unternehmen seines Vaters, gegründet 1906, und ließ gestalterische Einflüsse seines Onkels Battista „Pinin“ Farina einfließen, jenes Namens, der später zur Designreligion werden sollte.

So entstand der einzige Alfa Romeo 8C 2900B mit einer Stabilimenti-Farina-Karosserie – ein Unikat, das mehr über italienisches Design erzählt als viele Museen.

Restaurierung als Kunstform, nicht als Reparatur

Der Wagen befand sich beim Erwerb in einem teilweise restaurierten Zustand, doch erst 1995 wurde die vollständige Restaurierung abgeschlossen. Und auch das ist Teil seiner Aura, denn Restaurierung auf diesem Niveau ist keine technische Wiederherstellung, sondern fast eine Form von kultureller Verantwortung.

Im selben Jahr wurde der 8C beim Concours d'Elegance in Pebble Beach präsentiert, später nach Europa verschifft, bei verschiedenen Concours gezeigt, bei der Rallye Monte Carlo bewegt und sogar bei der Parade of Elegance vor dem Hotel de Paris ausgezeichnet.

Das Fahrzeug hat nicht nur überlebt, es hat sich weitergeschrieben.

„Das Beste vom Besten“ als Philosophie

Christian Philippsen, Mitgründer des Awards, beschrieb den Alfa Romeo als Höhepunkt der Ingenieurskunst im Hochleistungssegment vor dem Krieg. Ein Auto, das damals das schnellste und exklusivste Italiens war.

Und genau darin liegt die Faszination: Diese automobile Exzellenz ist nicht modern, sie ist zeitlos. Sie erinnert daran, dass Luxus einmal eine Frage der Proportion war, der Linie, der mechanischen Eleganz.

Heute wird Luxus oft definiert durch Screens, Features, Vernetzung.

Damals war Luxus: Form, Handwerk, Seele.

An evening in Paris that exudes elegance and legend

As expected, the award ceremony itself was staged with glamour. International guests, a festive atmosphere, a touch of Grand Hôtel and the perfect backdrop: The Peninsula Paris, a place where luxury is not loud, but seems natural.

Among the guests was Nicole Kidman, one of those personalities who can almost be seen as a symbol of timeless class. This fits in perfectly with the event, because “Best of the Best” is not a motorsport moment, but a social occasion where past and present come together like champagne and chrome. Here, cars are not celebrated because they are fast, but because they are timeless.

The Alfa Romeo 8C 2900B: The golden era cast in metal

The Alfa Romeo 8C 2900B is considered one of the fastest and most exclusive Italian cars of the late 1930s. Even this description seems almost surreal, because it comes from a world in which performance was not yet measured digitally, but through courage, mechanics, and craftsmanship.

Most of the cars at that time were fitted with Touring bodies, but the winning car has a history that makes it almost mythological. Its first owner was none other than Giuseppe “Nino” Farina – racing driver, legend, and later the first official Formula 1 world champion in history.

However, Farina was not satisfied with a standard body. He commissioned a custom-made version from Stabilimenti Farina, his father's company, founded in 1906, and incorporated design influences from his uncle Battista “Pinin” Farina, the name that would later become a design religion.

The result was the only Alfa Romeo 8C 2900B with a Stabilimenti Farina body – a unique specimen that tells us more about Italian design than many museums.

Restoration as an art form, not a repair

The car was in a partially restored condition when it was purchased, but it was not until 1995 that the complete restoration was finished. And that, too, is part of its aura, because restoration at this level is not a technical restoration, but almost a form of cultural responsibility.

In the same year, the 8C was presented at the Concours d'Elegance in Pebble Beach, later shipped to Europe, shown at various concours, driven in the Monte Carlo Rally, and even honored at the Parade of Elegance in front of the Hotel de Paris.

The vehicle has not only survived, it has continued to write its own story.

“The best of the best” as a philosophy

Christian Philippsen, co-founder of the award, described the Alfa Romeo as the pinnacle of engineering in the high-performance segment before the war. A car that was the fastest and most exclusive in Italy at the time.

And that is precisely where the fascination lies: this automotive excellence is not modern, it is timeless. It reminds us that luxury was once a question of proportion, line, and mechanical elegance.

Today, luxury is often defined by screens, features, and connectivity.

Back then, luxury was form, craftsmanship, and soul.





Die Jury: Wenn Legenden über Legenden entscheiden

Der Award wird nicht von irgendwem vergeben. In der Jury sitzen Persönlichkeiten wie Gordon Murray, Henry Ford III, Fabio Filippini, Jay Leno und Mitglieder internationaler Königshäuser.

Das klingt fast wie ein Roman, ist aber genau der Punkt: Diese Welt ist eine eigene Sphäre, in der automobile Geschichte nicht archiviert, sondern zelebriert wird.

Die Auswahl der nominierten Fahrzeuge spricht ebenfalls für sich: Ferrari 375 MM, Ferrari F50 GT, Mercedes-Benz 500K Spezial Roadster, Rolls-Royce Phantom I.

Doch am Ende gewann der Alfa Romeo, weil er etwas verkörpert, das über Technik hinausgeht. Er verkörpert eine Epoche.

Warum wir solche Automobile brauchen

Deborah Keller, die den Preis für die Keller Collection entgegennahm, sagte, dieses Fahrzeug verkörpere die goldene Ära italienischen Automobildesigns und außergewöhnlicher Handwerkskunst. Und jedes Mal, wenn sie es sehe, werde ihr bewusst, warum solche Automobile bewahrt und gefeiert werden müssen. Das ist vielleicht der wichtigste Satz dieses gesamten Abends.

Denn in einer Zukunft, in der Mobilität sich neu erfindet, in der das Auto zunehmend anonym wird, brauchen wir diese Ikonen wie Erinnerungen daran, dass Maschinen einmal Emotionen getragen haben.

Dass Design einmal Poesie war.

Dass Geschwindigkeit einmal Romantik bedeutete.

The jury: when legends decide on legends

The award is not presented by just anyone. The jury includes personalities such as Gordon Murray, Henry Ford III, Fabio Filippini, Jay Leno, and members of international royal families. It almost sounds like a novel, but that's exactly the point: this world is a sphere of its own, where automotive history is not archived but celebrated.

The selection of nominated vehicles also speaks for itself: Ferrari 375 MM, Ferrari F50 GT, Mercedes-Benz 500K Special Roadster, Rolls-Royce Phantom I.

But in the end, the Alfa Romeo won because it embodies something that goes beyond technology.

It embodies an era.

Why we need cars like this

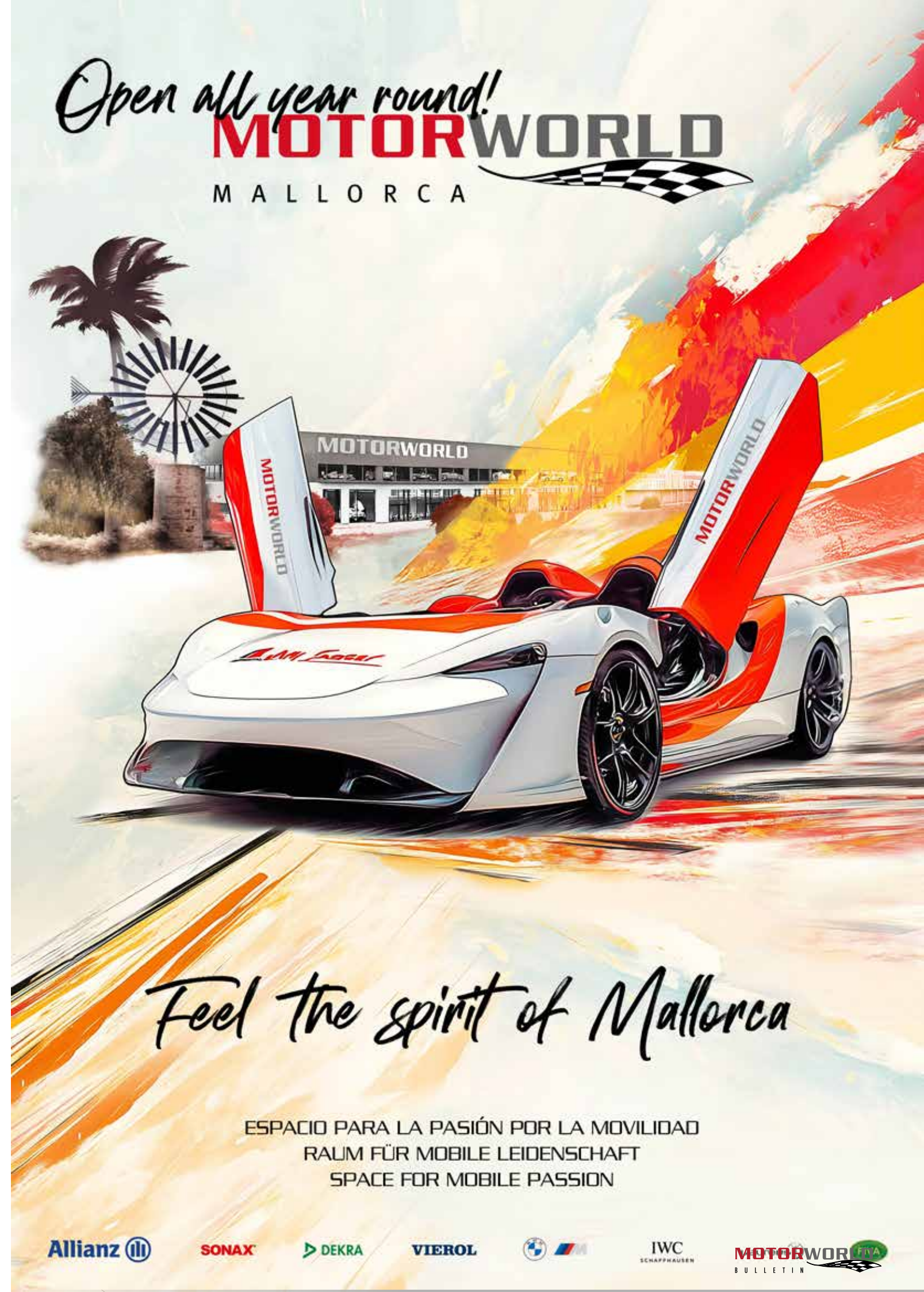
Deborah Keller, who accepted the award on behalf of the Keller Collection, said that this vehicle embodies the golden era of Italian automotive design and exceptional craftsmanship. And every time she sees it, she realizes why cars like this need to be preserved and celebrated.

That is perhaps the most important statement of the entire evening.

Because in a future in which mobility is reinventing itself, in which the car is becoming increasingly anonymous, we need these icons as reminders that machines once carried emotions.


That design was once poetry.

That speed once meant romance.





32,90 €
PRO PERSON



BREAKFAST CLUB

JEDEN SONNTAG
10.00 BIS 14.00 UHR


JETZT
RESERVIEREN!



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.



BREAKFAST CLUB





MW Köln / Rheinland

Klemmbaustein-Liebe

Love for building bricks

Am 1. Februar wird die MOTORWORLD Köln | Rheinland erneut zum Treffpunkt für kreative Köpfe, Tüftler und LEGO® Begeisterte: Der Bricks and Friends® MOC-Club lädt von 11:00 bis 15:00 Uhr zum offenen Clubtreffen ein.

Der MOC-Club (MOC = My Own Creation) bietet LEGO® Fans jeden Alters einen Raum, um ihre Begeisterung für die bunten Klemmbausteine zu teilen. Im Mittelpunkt stehen der Austausch über aktuelle Themen der LEGO® Welt, gemeinsames Bauen an eigenen Sets oder individuellen Kreationen sowie die Entwicklung gemeinsamer Projekte. Dabei geht es nicht um Wettbewerb, sondern um Inspiration, Kreativität und Gemeinschaft.

Die regelmäßigen Treffen finden in der MOTORWORLD Köln | Rheinland statt – dem festen Zuhause des Clubs. Hier entstehen nicht nur fantasievolle Bauwerke, sondern auch neue Ideen und Freundschaften. Ob erfahrene LEGO® Profis, ambitionierte Hobbybauer oder Familien mit Kindern: Willkommen ist, wer Lust hat, mitzudenken, mitzubauen oder einfach ins Gespräch zu kommen.

On 1 February, MOTORWORLD Köln | Rheinland will once again be the meeting place for creative minds, inventors and LEGO® fans: the Bricks and Friends® MOC Club invites visitors to attend a public club meeting from 11 am to 3 pm.

The MOC Club (MOC = My Own Creation) offers LEGO® fans of all ages somewhere to share their ardour for the colourful building bricks. Here they can discuss current topics from the LEGO® world, build their own sets or individual creations together and work on joint projects. It's not about competition, but about inspiration, creativity and community.

The regular meetings take place at MOTORWORLD Köln | Rheinland – the club's permanent home. Not only do imaginative constructions evolve here, but also new ideas and friendships. Whether experienced LEGO® professionals, ambitious hobby builders or families with children: anyone who would like to contribute ideas, help build things or simply talk with other enthusiasts is welcome to attend.



Die Teilnahme am Bricks and Friends® MOC-Club ist kostenlos, freiwillig und unverbindlich. Eigene LEGO® Sets dürfen gern mitgebracht werden, ebenso ist ein Besuch „nur zum Quatschen“ ausdrücklich erwünscht. Auch Kinder und Jugendliche sind herzlich eingeladen, ihre Ideen einzubringen und gemeinsam mit erfahrenen Baumeistern umzusetzen. Ein unkompliziertes Treffen für alle, die LEGO® nicht nur als Spielzeug, sondern als kreatives Ausdrucksmittel verstehen.

Besucher können außerdem die gastronomischen Angebote der Motorworld Köln Rheinland nutzen, die vom kurzen Imbiss bis zur entspannten Pause in besonderem Ambiente reichen. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, ganz nebenbei und kostenfrei die Michael Schumacher Private Collection zu besichtigen – eine der bedeutendsten privaten Sammlungen mit Fahrzeugen und Exponaten aus der Karriere der Formel-1-Legende.

Participation in the Bricks and Friends® MOC Club is free of charge, voluntary and without commitment. Devotees are welcome to bring their own LEGO® sets, while a visit just for a chat is explicitly encouraged as well. Youngsters are also welcome to contribute their own ideas and put them into practice together with experienced master builders.

An easy-going meeting for anyone for whom LEGO® is not just a toy, but a creative means of expression.

What's more, visitors can also take advantage of the hospitality offerings at Motorworld Köln | Rheinland, from a quick snack to a relaxing break in memorable surroundings. And they have the opportunity to pay a free visit to the Michael Schumacher Private Collection – one of the most notable private collections of vehicles and exhibits from the Formula 1 legend's career.





RUCKELT'S BEIM FAHREN? GETRIEBESCHADEN VERMEIDEN!

JETZT VAICO GETRIEBEÖL-WECHSEL!



Erhältlich im Fachhandel oder in den VAICO Partner-Werkstätten.





















VAICO

Spezialisten für Motor und Getriebe
Specialists in Engines and Transmissions



Technische Präzision der VIEROL AG für das Herz des Automobils

Motor und Getriebe zählen zu den zentralen Bauteilen eines Fahrzeugs – sie prägen dessen Charakter, Leistung und Langlebigkeit entscheidend. Die Anforderungen an diese Systeme sind in den letzten Jahrzehnten stetig gestiegen: Moderne Motoren arbeiten unter hohen Temperaturen, komplexen Lastwechseln und engsten Toleranzen, während Getriebe enorme Kräfte übertragen und dabei maximale Effizienz gewährleisten müssen.

In diesem anspruchsvollen Umfeld hat sich **VAICO**, eine Marke der **VIEROL AG**, als Spezialist für Motor- und Getriebekomponenten mit kompromisslosem Qualitätsanspruch etabliert.

Kompetenz durch Erfahrung

Seit seiner Gründung entwickelt VAICO technische Lösungen, die den steigenden Anforderungen des automobilen Alltags gerecht werden. Ob Dichtungssysteme, Filtertechnologien, Motormanagement-Komponenten oder spezifische Getriebeersatzteile – alle Produkte folgen klaren Prinzipien: **Präzision, Belastbarkeit und zuverlässige Funktion.**

„Unsere Aufgabe ist es, Antriebssysteme mit Komponenten auszustatten, die exakt arbeiten – auch dann, wenn man sie nicht sieht“, erklärt Ibrahim Chahrour, Leiter Marketing & Produktmanagement bei VIEROL. „Ein Motor funktioniert nur so gut wie das Zusammenspiel seiner Bauteile.“

Diese technische Haltung prägt die Marke: VAICO entwickelt nicht nur Ersatzteile, sondern ganzheitliche Systemlösungen – wie etwa die **EXPERT KITS+**, die Werkstätten alle benötigten Komponenten gebündelt zur Verfügung stellen.

Im Fokus: Motor und Getriebe

Die Komplexität moderner Antriebstechnik erfordert durchdachte, langlebige Lösungen. VAICO konzentriert sich insbesondere auf:

- **Getriebeölfilter** und **Dichtsysteme**, die Schmutzpartikel zuverlässig zurückhalten
- **Ventildeckel** und **Kurbelgehäuse-entlüftungen**, entscheidend für saubere Verbrennungsprozesse
- **Automatikgetriebekomponenten**, deren Fertigung höchste Passgenauigkeit voraussetzt
- **Motorspezifische Dichtungslösungen**, die thermischen und mechanischen Belastungen langfristig standhalten

Technical Precision from VIEROL AG for the Heart of the Automobile

Engines and transmissions are the core components of any vehicle – they define its character, performance, and longevity. Over recent decades, demands on these systems have steadily increased: modern engines operate at high temperatures, under dynamic load changes, and within extremely tight tolerances. Transmissions must handle immense forces while ensuring maximum efficiency.

In this demanding environment, **VAICO** – a brand of **VIEROL AG** – has established itself as a specialist in engine and transmission components, renowned for its uncompromising commitment to quality.

Expertise Backed by Experience

Since its inception, VAICO has developed technical solutions tailored to meet the evolving requirements of modern automotive systems. Whether it's sealing systems, filtration technology, engine management components, or specialized transmission parts, every product is guided by three core principles: **precision, durability, and reliable performance.**

“Our job is to equip drive systems with components that perform flawlessly – even when they remain unseen,” explains Ibrahim Chahrour, Head of Marketing & Product Management at VIEROL. “An engine only functions as effectively as the coordination between its individual components.”

This philosophy drives the brand: VAICO doesn't just supply spare parts – it delivers comprehensive system solutions, such as **EXPERT KITS+**, which provide workshops with all the necessary components in a single package.

Focused Expertise: Engines and Transmissions

Modern drivetrain technology demands durable and intelligently designed solutions. VAICO's product focus includes:

- **Transmission oil filters** and **sealing systems** that effectively retain contaminants
- **Valve covers** and **crankcase ventilation systems**, essential for clean combustion
- **Automatic transmission components**, requiring ultra-precisemanufacturingtolerances
- **Engine-specific sealing solutions** engineered to withstand extreme thermal and mechanical stress



„Qualität zeigt sich nicht erst nach vielen tausend Kilometern, sondern bereits im Moment der Montage“, betont Ulf R. Koschig, stellvertretender Vorstandsvorsitzender der VIEROL AG. „Nur Bauteile, die exakt passen, lassen sich sauber und zuverlässig tauschen. Genau für diese Präzision entwickeln wir unsere Produkte.“

Technik, die Vertrauen schafft

Viele Komponenten des Antriebsstrangs bleiben für den Fahrer unsichtbar – ihre Funktion ist jedoch essenziell. Gerade im Bereich von Motor und Getriebe entscheiden **Präzision** und **Verarbeitungsqualität** über Leistung, Laufruhe und Lebensdauer eines Fahrzeugs. Durch kontinuierliche Qualitätskontrollen, umfassende Materialprüfungen und eigene Entwicklungsprozesse hat VAICO ein System geschaffen, das **Verlässlichkeit reproduzierbar** macht. Die Fertigung erfolgt nach streng definierten Standards – von der Prototypenphase bis zur Serienproduktion.

Technik zum Erleben

VAICO versteht technische Kompetenz als Teil einer umfassenden automobilen Kultur. Technik sichtbar zu machen, Prozesse verständlich zu erklären und Entwicklungen erlebbar zu gestalten, schafft **Vertrauen** und **Wertschätzung**.

“Quality isn’t just measured after thousands of kilometers – it’s evident during installation,” emphasizes Ulf R. Koschig, Deputy Chairman of the Board at VIEROL AG. “Only perfectly fitting components ensure clean, reliable replacements. That’s the standard we develop for.”

Engineering that Builds Trust

*Many critical components of a drivetrain remain invisible to the driver – yet their impact is vital. In the engine and transmission, **precision** and **build quality determine** a vehicle’s performance, smoothness, and lifespan. Through ongoing quality control, extensive material testing, and in-house development processes, VAICO ensures that **reliability becomes repeatable**. Every product is manufactured to strict standards – from prototype development through to full-scale production.*

Technology You Can Experience

*VAICO views technical expertise as part of a broader automotive culture. By making technology visible, simplifying complex processes, and bringing innovation to life, the brand fosters **trust** and **engagement**.*

„Ein Motor besteht aus hunderten präzise aufeinander abgestimmten Komponenten. Jeder Eingriff, jede Wartung, jedes Ersatzteil ist Teil eines größeren Ganzen“, erklärt Chahrouh. „Unsere Aufgabe ist es, diese Zusammenhänge verständlich darzustellen und praxisnahe Lösungen anzubieten.“

Durch Präsentationen im **Motorworld-Umfeld**, technische Einblicke und Produktdemonstrationen entsteht eine Plattform, auf der **Wissen** und **Erfahrung** zusammengeführt werden.

Konsequente Qualitätsausrichtung

Ob klassisches Fahrzeug oder moderne Entwicklung – Antriebssysteme bleiben das technische Herz des Automobils. Die Spezialisierung von VAICO auf Motor und Getriebe folgt einer klaren Leitlinie: **Komponenten zu entwickeln, die dauerhaft funktionieren und die technischen Eigenschaften des Fahrzeugs optimal unterstützen**.

„Unsere Produkte sollen Reparaturen erleichtern und die Funktionsfähigkeit eines Fahrzeugs langfristig sichern“, fasst Koschig zusammen. „Das ist unser Anspruch.“

VAICO positioniert sich damit als verlässlicher Partner, der die technische Basis für eine dauerhaft funktionierende Mobilität schafft – **präzise, durchdacht** und **beständig**.

*“An engine consists of hundreds of finely tuned components. Every repair, every maintenance task, and every spare part is part of a greater system,” says Chahrouh. “Our mission is to make these interconnections understandable and to offer practical, efficient solutions.” Product demonstrations, technical insights, and presentations – including those in collaboration with **Motorworld** – offer a platform where knowledge, **expertise**, and **real-world application** come together.*

A Consistent Commitment to Quality

*Whether for classic vehicles or cutting-edge developments, drivetrain systems remain the technical heart of the automobile. VAICO’s specialization in engines and transmissions follows a clear guiding principle: developing **components that are built to last and enhance the vehicle’s technical performance**.*

“Our products are designed to simplify repairs and ensure a vehicle’s long-term functionality,” summarizes Koschig. “That is our standard.”

*Through this commitment, VAICO positions itself as a trusted partner – providing the technical foundation for reliable, long-lasting mobility: precise, **well-engineered**, and **dependable**.*

NACHRUF AUF PETER FALK

Obituary for Peter Falk



Peter Falk war kein Mann der großen Gesten, kein Lautsprecher des Erfolgs, sondern jener leise Architekt im Hintergrund, dessen Einfluss tiefer reichte als jede Zielflagge.

Mit seinem Tod im Januar 2026 verliert Porsche nicht einfach einen ehemaligen Ingenieur oder Rennleiter. Die Marke verliert eine Instanz, einen Wegbereiter und einen Menschen, der Motorsportgeschichte nicht nur begleitet, sondern geprägt hat, ohne jemals den Anspruch zu erheben, selbst im Mittelpunkt zu stehen. Mehr als drei Jahrzehnte lang war Peter Falk Teil jener Epoche, in der Porsche sich von einem Sportwagenhersteller zu einer der dominierenden Kräfte des internationalen Rennsports entwickelte. Doch während andere Namen zur Legende wurden, blieb Falk stets der ruhige Pol, der verstand, dass Siege selten auf der Strecke beginnen, sondern in Werkstätten, in Besprechungsräumen, in Nächten voller Entscheidungen, in Momenten, in denen Präzision wichtiger ist als Applaus.

Geboren 1932 in Athen als Sohn eines Archäologen, begann sein Weg nicht glamourös, sondern bodenständig. Eine Lehre als Autoschlosser, ein Maschinenbaustudium in Stuttgart, eine frühe Faszination für Technik und Bewegung – all das führte fast logisch dorthin, wo seine Welt werden sollte: Motorsport als Lebenslinie.

Peter Falk was not a man of grand gestures, not a loudspeaker for success, but rather a quiet architect in the background whose influence reached deeper than any checkered flag.

With his death in January 2026, Porsche has lost more than just a former engineer or racing director. The brand has lost an authority, a pioneer, and a person who not only accompanied motorsport history but also shaped it, without ever claiming to be the center of attention himself. For more than three decades, Peter Falk was part of the era in which Porsche developed from a sports car manufacturer into one of the dominant forces in international racing. But while other names became legends, Falk always remained the calm center who understood that victories rarely begin on the track, but in workshops, in meeting rooms, in nights full of decisions, in moments when precision is more important than applause.

Born in Athens in 1932 as the son of an archaeologist, his path began not glamorously, but down-to-earth. An apprenticeship as a car mechanic, a degree in mechanical engineering in Stuttgart, an early fascination with technology and movement – all of this led almost logically to where his world would become: motorsport as his lifeline.



Schon als junger Mann zeigte sich, dass Falk nicht nur theoretisch dachte. Er war Praktiker, jemand, der Maschinen nicht nur konstruierte, sondern verstand, dass Geschwindigkeit immer auch Charakter ist. Seine erste Rallye bestritt er als Co-Pilot – und gewann direkt die Klasse. Ein kleiner, früher Hinweis darauf, dass hier jemand unterwegs war, der nicht nur mitfuhr, sondern begriff.

1959 trat er bei Porsche ein, damals in einer Zeit, in der das Unternehmen noch überschaubar war, fast familiär, und Motorsport keine Industrie, sondern Leidenschaft bedeutete. Falk war einer von nur wenigen Mitarbeitern im Fahrversuch, in einer Welt, in der Pioniergeist buchstäblich Handarbeit war.

Fünf Jahre später wechselte er in die Vorentwicklung und Rennbetreuung, und spätestens da begann seine Handschrift sichtbar zu werden. Peter Falk war früh an jener Entwicklung beteiligt, die den Porsche 911 nicht nur zu einem Auto machte, sondern zu einer Ikone.

1965 saß er bei der Rallye Monte Carlo als Co-Pilot neben Herbert Linge, beim ersten internationalen Motorsport-Einsatz eines Porsche 911 überhaupt. Platz fünf im Gesamtklassement – ein Moment, der heute wie der Beginn einer großen Erzählung wirkt. Für Falk war es nie Pathos, sondern Arbeit. Präzision. Konzentration.

Even as a young man, it was clear that Falk was not just a theoretical thinker. He was a practical man, someone who not only designed machines but understood that speed is always a matter of character. He competed in his first rally as a co-driver – and immediately won his class. A small, early indication that here was someone who not only rode along, but understood.

In 1959, he joined Porsche at a time when the company was still manageable, almost family-like, and motorsport was not an industry but a passion. Falk was one of only a few employees in the test driving department, in a world where pioneering spirit was literally manual labor.

Five years later, he moved to pre-development and race support, and it was then, at the latest, that his signature began to become visible. Peter Falk was involved early on in the development that made the Porsche 911 not just a car, but an icon.

In 1965, he sat next to Herbert Linge as co-driver in the Monte Carlo Rally, the first ever international motorsport outing for a Porsche 911. Fifth place in the overall standings – a moment that today seems like the beginning of a great story. For Falk, it was never about pathos, but about work. Precision. Concentration.

In den folgenden Jahrzehnten zog sich sein Einfluss wie eine stille Signatur durch das Porsche-Universum. Vom 904 bis zum 917, von der Serienentwicklung des 911, 924 und 928 bis hin zu den großen Rennsport-Ikonen der Gruppe C. Falk war nicht nur dabei, er war entscheidend.

Als Rennleiter führte er Porsche in den 1980er-Jahren zu einem goldenen Zeitalter, das bis heute nachhallt. Gesamtsiege in Le Mans, Weltmeistertitel, Triumphe in Daytona, Siege bei der Rallye Paris-Dakar – Erfolge, die Motorsportgeschichte geschrieben haben, ohne dass Falk je das Bedürfnis hatte, daraus eine Bühne für sich selbst zu machen.

Vielleicht liegt genau darin seine Größe: in dieser besonderen Mischung aus technischer Brillanz und menschlicher Besonnenheit. Kollegen beschrieben ihn als außergewöhnlichen Theoretiker und Praktiker zugleich, als jemanden, der den Teamgedanken immer über persönliche Anerkennung stellte.

Sein Motto war bezeichnend: Er selbst sei nichts, sagte er, aber sein Team müsse gut sein. Das sei das Wichtigste.

In einer Welt, in der Erfolge oft individualisiert werden, war Falk ein Mensch des Kollektivs. Ein Mann, der wusste, dass Motorsport nicht aus Egos besteht, sondern aus Vertrauen, aus Struktur, aus dem unsichtbaren Zusammenspiel vieler Hände.

In the decades that followed, his influence spread like a silent signature throughout the Porsche universe. From the 904 to the 917, from the series development of the 911, 924, and 928 to the great racing icons of Group C. Falk was not only there, he was crucial.

As racing director, he led Porsche to a golden age in the 1980s that still resonates today. Overall victories at Le Mans, world championship titles, triumphs at Daytona, victories in the Paris-Dakar Rally – successes that have made motorsport history, without Falk ever feeling the need to use them as a stage for himself.

Perhaps that is precisely where his greatness lies: in this special combination of technical brilliance and human prudence. Colleagues described him as an exceptional theorist and practitioner at the same time, as someone who always put team spirit above personal recognition. His motto was telling: he himself was nothing, he said, but his team had to be good. That was the most important thing.

In a world where success is often individualized, Falk was a man of the collective. A man who knew that motorsport is not about egos, but about trust, structure, and the invisible interplay of many hands.



Auch Weggefährten wie Walter Röhrl oder Hans-Joachim Stuck hoben seine Ruhe und seinen feinen Humor hervor. Es ist dieser seltene Ton, der bei echten Legenden immer mitschwingt: dass sie nicht nur durch Kompetenz beeindruckten, sondern durch Menschlichkeit.

Ende der 1980er-Jahre leitete Falk bis 1992 die Fahrwerkentwicklung und war an der Neuentwicklung des Porsche 911 der Generation 993 beteiligt – jener Baureihe, die bis heute als eine der reinsten Formen des Elfers gilt. Selbst hier, jenseits der großen Rennnächte, blieb sein Einfluss spürbar.

Auch nach seinem Ruhestand blieb er Porsche eng verbunden, stand dem Heritage- und Museumsteam als Zeitzeuge zur Verfügung, nahm an Klassik-Veranstaltungen teil, war präsent, ohne je laut zu sein. Er blieb Teil der Geschichte, die er selbst geschrieben hatte.

Peter Falk hinterlässt seine Frau Ruth und eine Tochter. Doch darüber hinaus hinterlässt er etwas, das größer ist als jede biografische Zahl: Er hinterlässt Porsche-Motorsport, wie wir ihn kennen. Er hinterlässt Le Mans-Nächte, Dakar-Staub, Gruppe-C-Mythen. Er hinterlässt eine Epoche, in der Ingenieurskunst noch Abenteuer war und Teamgeist mehr zählte als Glamour.

Es gibt Menschen, die fahren Rennen.

Und es gibt Menschen, die bauen die Grundlage dafür, dass andere sie gewinnen können.

Peter Falk war einer von ihnen.

Ein stiller Architekt der Geschwindigkeit.

Ein Mann, der blieb, während die Welt jubelte.

Colleagues such as Walter Röhrl and Hans-Joachim Stuck also emphasized his calmness and subtle humor. It is this rare quality that always resonates with true legends: that they impress not only with their competence, but also with their humanity.

At the end of the 1980s, Falk headed up chassis development until 1992 and was involved in the redevelopment of the Porsche 911 of the 993 generation – the series that is still considered one of the purest forms of the 911. Even here, beyond the great racing nights, his influence remained palpable.

Even after his retirement, he remained closely associated with Porsche, serving as a contemporary witness to the heritage and museum team, participating in classic car events, and being present without ever being loud. He remained part of the history he himself had written.

Peter Falk leaves behind his wife Ruth and a daughter.

But beyond that, he leaves behind something greater than any biographical figure: he leaves behind Porsche motorsport as we know it. He leaves behind Le Mans nights, Dakar dust, Group C myths. He leaves behind an era in which engineering was still an adventure and team spirit counted for more than glamour.

There are people who race.

And there are people who lay the groundwork for others to win.

Peter Falk was one of them.

A quiet architect of speed.

A man who stayed while the world cheered.





INDIAN CHIEF

Wenn Heritage nicht Vergangenheit ist, sondern Haltung

Die neue Indian Chief Vintage 2026 gehört genau in diese zweite Kategorie. Sie ist kein Produkt für den schnellen Markt, sondern ein Statement. Eine Maschine, die nicht so sehr über Geschwindigkeit definiert wird, sondern über Präsenz. Über Silhouette. Über diese fast archetypische Idee des amerikanischen Motorrads, die irgendwo in den 1940er-Jahren ihre Form fand – und heute plötzlich wieder erstaunlich modern wirkt.

Indian Motorcycle feiert in diesem Jahr sein 125-jähriges Jubiläum, und es hätte kaum eine passendere Bühne geben können als die Chief Vintage, um diese Geschichte neu zu erzählen. Denn die Chief ist nicht einfach ein Modell, sie ist eine Ikone. Eine der am meisten gefeierten Motorradsilhouetten der amerikanischen Kultur, tief verankert in einer Zeit, in der Motorräder noch nicht Lifestyle wurden, sondern Freiheit.

Die Chief Vintage ist deshalb weniger eine Neuheit als eine Rückkehr. Eine Reimagination. Ein Klassiker, der nicht nostalgisch wirkt, sondern bewusst. Als würde man sagen: Heritage ist nicht das, was hinter uns liegt – Heritage ist das, was uns trägt.

When heritage isn't about the past, but about attitude

The new Indian Chief Vintage 2026 belongs squarely in the second category. It is not a product for the fast-paced market, but a statement. A machine that is defined not so much by speed as by presence. By silhouette. By that almost archetypal idea of the American motorcycle that took shape somewhere in the 1940s – and suddenly seems astonishingly modern again today.

Indian Motorcycle is celebrating its 125th anniversary this year, and there could hardly have been a more fitting stage than the Chief Vintage to retell this story. Because the Chief is not just a model, it is an icon. One of the most celebrated motorcycle silhouettes in American culture, deeply rooted in a time when motorcycles were not yet a lifestyle, but freedom.

The Chief Vintage is therefore less of a novelty than a return. A reimagining. A classic that doesn't seem nostalgic, but deliberate. As if to say: heritage is not what lies behind us – heritage is what carries us forward.

Die Eleganz der goldenen Motorradära

Schon auf den ersten Blick wirkt die Chief Vintage, als sei sie aus einem anderen Jahrzehnt herübergerollt, direkt aus Springfield, Massachusetts, als die Nachkriegszeit den amerikanischen Straßen eine neue Form von Optimismus gab.

Die flowing valanced fenders, diese geschwungenen Schutzbleche, gehören zu den markantesten Designmerkmalen überhaupt. Sie sind wie ein Kleidungsstück, wie Maßarbeit aus Metall, und sie verleihen dem Motorrad eine fast skulpturale Ruhe. Ergänzt wird diese Linie durch das leuchtende Headdress-Ornament, eine Art Signatur des Mythos, die nicht dekorativ ist, sondern identitätsstiftend.

Die Proportionen wirken bewusst schmal, fast elegant, mit einem schmalen Heckrahmen, klassischen Lenkerformen und Drahtspeichenrädern, die das Motorrad nicht schwer erscheinen lassen, sondern zeitlos.

Und dann ist da dieser Sitz: ein Vintage Solo Seat, neu interpretiert für Komfort und Ergonomie, ohne dabei die Ästhetik zu verlieren. Genau hier zeigt sich die Kunst, Vergangenheit nicht zu kopieren, sondern sie in die Gegenwart zu übersetzen.

Motor als Charakter, nicht als Zahl

Natürlich könnte man über Leistung sprechen. Über Newtonmeter. Über technische Parameter. Aber bei einem Motorrad wie diesem sind Zahlen nur ein Nebensatz.

Denn der Thunderstroke 116 V-Twin ist kein Motor, der beeindrucken will, sondern einer, der präsent ist. Er liefert 156 Nm Drehmoment, ja, aber eigentlich liefert er etwas anderes: dieses Gefühl von souveräner Kraft, von effortless passing power, von einer Maschine, die nicht hochdrehen muss, um zu dominieren.

Es ist ein Motor, der nicht hektisch wirkt, sondern majestätisch. Der nicht schreit, sondern spricht. Tief. Warm. Amerikanisch.

Die drei Ride Modes – Tour, Standard und Sport – geben dem Fahrer die Möglichkeit, das Erlebnis anzupassen, aber die Essenz bleibt immer dieselbe: ein Motorrad, das für die Straße gemacht ist, nicht für die Rennstrecke, und gerade deshalb so authentisch wirkt.

Moderne Technologie, subtil verpackt

Was die Chief Vintage so interessant macht, ist dieser Spagat zwischen klassischem Auftritt und moderner Funktionalität. Denn unter der Heritage-Oberfläche steckt eine Technologie, die sich nicht in den Vordergrund drängt, aber das Fahrerlebnis spürbar verändert.

Indian stattet das Modell mit einem 4-Zoll Round Touchscreen Display aus, powered by RIDE COMMAND, das schneller reagiert und jetzt mit einer neuen Softwaregeneration arbeitet. Navigation wird nahtlos über Apps wie Google Maps, Waze oder Apple Maps integriert, was sich weniger nach Gadget anfühlt und mehr nach zeitgemäßer Selbstverständlichkeit.

Die Bedienung erfolgt entweder über die Hand Controls oder direkt über den Touchscreen, und das System bietet nicht nur Turn-by-Turn Navigation, sondern auch Musiksteuerung, Telefonfunktionen und Ride-Informationen.

Doch das Entscheidende ist: Es zerstört nicht die Ästhetik. Es wirkt nicht wie ein Display, das in ein Vintage-Motorrad geschraubt wurde, sondern wie ein Detail, das sich respektvoll integriert.

Technologie als Begleiter, nicht als Störung.

The elegance of the golden age of motorcycles

Even at first glance, the Chief Vintage looks as if it has rolled in from another decade, straight from Springfield, Massachusetts, when the post-war period brought a new form of optimism to American roads.

The flowing valanced fenders are among the most striking design features of all. They are like a garment, like custom-made metalwork, and they give the motorcycle an almost sculptural calm. This line is complemented by the luminous headdress ornament, a kind of signature of the myth, which is not decorative but identity-forming.

The proportions appear deliberately narrow, almost elegant, with a narrow rear frame, classic handlebar shapes, and wire-spoked wheels that make the motorcycle appear timeless rather than heavy.

And then there's the seat: a vintage solo seat, reinterpreted for comfort and ergonomics without losing its aesthetic appeal. This is where the art of not copying the past, but translating it into the present, comes into play.

Engine as character, not as a number

Of course, one could talk about performance. About Newton meters. About technical parameters. But with a motorcycle like this, numbers are just a side note.

Because the Thunderstroke 116 V-Twin is not an engine that wants to impress, but one that is present. It delivers 156 Nm of torque, yes, but actually it delivers something else: that feeling of superior power, of effortless passing power, of a machine that doesn't have to rev up to dominate.

It's an engine that doesn't seem frantic, but majestic. It doesn't scream, it speaks. Deep. Warm. American.

The three ride modes – Tour, Standard, and Sport – give the rider the opportunity to customize the experience, but the essence always remains the same: a motorcycle that is made for the road, not the racetrack, and that's precisely why it feels so authentic.

Modern technology, subtly packaged

What makes the Chief Vintage so interesting is this balancing act between classic appearance and modern functionality. Beneath the heritage surface lies technology that does not push itself to the forefront, but noticeably changes the riding experience.

Indian equips the model with a 4-inch round touchscreen display, powered by RIDE COMMAND, which responds faster and now works with a new generation of software. Navigation is seamlessly integrated via apps such as Google Maps, Waze, or Apple Maps, which feels less like a gadget and more like a contemporary matter of course.

It can be operated either via the hand controls or directly via the touchscreen, and the system offers not only turn-by-turn navigation, but also music control, phone functions, and ride information.

But the key thing is that it doesn't destroy the aesthetics. It doesn't look like a display that has been bolted onto a vintage motorcycle, but rather like a detail that has been respectfully integrated.

Technology as a companion, not a distraction.





Accessoires als Lifestyle-Vokabular

Indian versteht, dass Motorräder wie dieses nicht nur gefahren, sondern gelebt werden. Deshalb wird die Chief Vintage von einer kuratierten Auswahl an Zubehör begleitet, das weniger nach Zubehör aussieht und mehr nach Lebensstil.

Highway Bars, Quick Release Windshield, wetterfeste Saddlebags mit über 19 Litern Stauraum pro Seite, Premium Handle Grips, Floorboards für entspanntes Cruisen – alles Details, die zeigen, dass dieses Motorrad nicht nur auf den ersten Eindruck zielt, sondern auf Alltag in schön.

Für längere Touren gibt es die Möglichkeit eines Passenger Pillion und einer Touring Backrest, ohne den klassischen Look zu kompromittieren.

Das ist kein Motorrad für den Sonntag allein. Es ist ein Motorrad für die Straße als Ritual.

Die Chief Vintage ist ein neues Icon, weil sie das Alte nicht erklärt

Indian Motorcycle hat mit der Chief Vintage 2026 etwas Seltenes geschafft: Ein Motorrad zu bauen, das nicht retro wirkt, obwohl es historisch ist. Das nicht modern sein will, obwohl es modern ist. Und das genau deshalb so stark erscheint.

Sie ist eine Legende, neu geboren für die road ahead, wie Indian es selbst formuliert – nicht als Finish Line, sondern als Launchpad.

Denn die Chief Vintage ist nicht nur eine Maschine. Sie ist eine Haltung. Eine Erinnerung daran, dass Freiheit manchmal eine Form hat, dass Design manchmal Geschichte trägt, und dass die schönsten Ikonen nicht die sind, die neu erfunden werden, sondern die, die nie aufgehört haben, relevant zu sein.

Accessories as lifestyle vocabulary

Indian understands that motorcycles like this are not just ridden, but lived. That's why the Chief Vintage is accompanied by a curated selection of accessories that look less like accessories and more like lifestyle choices.

Highway bars, quick-release windshield, weatherproof saddlebags with over 19 liters of storage space per side, premium handle grips, floorboards for relaxed cruising—all details that show that this motorcycle is not just about first impressions, but about everyday beauty.

For longer tours, there is the option of a passenger pillion and a touring backrest, without compromising the classic look.

This is not a motorcycle for Sundays alone. It is a motorcycle for the road as a ritual.

The Chief Vintage is a new icon because it does not explain the old

Indian Motorcycle has achieved something rare with the Chief Vintage 2026: building a motorcycle that doesn't look retro, even though it's historic. That doesn't want to be modern, even though it is modern. And that's exactly why it appears so powerful.

It is a legend, reborn for the road ahead, as Indian itself puts it – not as a finish line, but as a launchpad.

Because the Chief Vintage is not just a machine. It is an attitude. A reminder that freedom sometimes has a form, that design sometimes carries history, and that the most beautiful icons are not those that are reinvented, but those that have never ceased to be relevant.





MOTORWORLD Region Stuttgart

Compione 1966

Eine Hommage an Karl Heinz Panowitz in der Motorworld Region Stuttgart

Motorsportgeschichte braucht keine Inszenierung. Sie lebt von Momenten, Menschen und Maschinen, die ihrer Zeit voraus waren. In der Motorworld Region Stuttgart in Böblingen widmet sich eine Sonderausstellung genau einem solchen Kapitel: dem Ausnahmejahr 1966 und dem Böblinger Rennfahrer Karl Heinz Panowitz.

1966 gelingt Panowitz ein sportlicher Doppelschlag, der bis heute außergewöhnlich ist. Er wird Deutscher Rallyemeister sowohl für Serientourenwagen als auch für Grand-Tourisme-Wagen – und das auf unterschiedlichen Fahrzeugen und Konzepten. BMW, Alfa Romeo und vor allem der NSU Wankel Spider stehen für eine Epoche, in der Technik, Mut und fahrerisches Können unmittelbar zusammenwirkten. Gemeinsam mit Co-Pilot Rainer Strunz entsteht ein Erfolg, der nicht auf Lautstärke, sondern auf Präzision basiert.

A Tribute to Karl Heinz Panowitz at the Motorworld Region Stuttgart

Motorsport history needs no staging. It lives through moments, people, and machines that were ahead of their time. At the Motorworld Region Stuttgart in Böblingen, a special exhibition is dedicated to one such chapter: the exceptional year of 1966 and the Böblingen racing driver Karl Heinz Panowitz.

In 1966, Panowitz achieved an extraordinary double success that remains remarkable to this day. He became German Rally Champion in both the production touring car category and the grand touring category—across different vehicles and technical concepts. BMW, Alfa Romeo, and above all the NSU Wankel Spider represent an era in which engineering, courage, and driving skill were inseparably linked. Together with co-driver Rainer Strunz, Panowitz achieved a triumph defined not by spectacle, but by precision.



Heeseler, Loyer (Landkreis),
Lümburg, Brinkmann (Boitzen-
berg), Seuffert (Mannberg),
Kudowe, Augustin (Rheinrungs-
hitz (Landshut) alle Hercules-
Brandt (Hatzendorf), Kampen-
burg, Graf (Oehringen), Bep-
penhaff, Gieseler (Schützen-
berg), Dr. Kramer (München) alle
D. Butterfeld (Wiesdorf)
D.K.W. Haselbarth (Pörs) D.K.W.
Kawel, Stödemann (Hamburg),
Herrgheinfeld, alle Maier,
L. (Evershausen), Holz (Hei-
denauvarna)
W. (Seib), Specht (Ludwigs-
hausenkirchen), Meyer (Korn-
au), Zeller (Bühlendorf), Sanden
(Rattin) Radtke-MZ
Hain, Müller (Sparrschloog)

- viermal Sieger

verlässigster Moto-Cross-
gen/Wald) ging bei aus-
hältnissen beim Mittel-
ver über 6000 Zuschauern
so oft passierte er ab-
stellen hatten die rumäni-
Gäste, die am Ende des
lange Rundkurs war im
Vortage schmerzig, und
verloch, in dem mehrere
nehmern große Schwie-

30 km (28 Runden): 1. Lauf
01:34,4 Minuten, 2. Gernard
Laut: Weil 29-35,6, 2. Anso
wegen 01:33,1, 2. Rauer 01:33,0
Strecke 350-500 ccm: 1. Lauf
der (Weil der Stadt) 29:32,9
Minuten: 20:42,9 (eine Runde
Weil 20:53,8, 2. Schöffel
de Hückstadt).

Hockenheim

am Hockenheim-
V-Herbst-Pokal
im Lauf zum deutschen
und zum ONS-Pokal für
erstklassigen Motor-
fahrer. In fast allen
bew. Klassen wurde
vom der Ursenache

Dem „Pilsener“ unter den Rallyefahrern, wie er oft scherzhaft genannt wird, ist der Titel eines Deutschen GT-Rallyemeisters bereits feld — nach acht von insgesamt zehn Meisterschaftsläufen — nicht mehr zu nehmen! Dabei hatten es der Böblinger Papowitz (43) und sein Beifahrer K. H. Strunz in diesem Jahr besonders schwer, starteten sie doch auf einem NSU Wankel Spider gegen die hochfavorisierten Glas 1300 GT!

Härtester Widersacher von K. H. Panowitz war dann auch ein Glas-Fahrer, der in Rallyefahrerkrei-



sen bestens bekannte und gefürchtete Theo Klink aus Thaleischweiler bei Pirmasens. In den bisherigen acht Läufen konnte Panowitz fünfmal einen Klassen-

stieg verbucht und mußte sich dreimal mit einem zweiten Platz zufriedengeben, während Klinko zu zwei Klassensiegen kam. Die Entscheidung um den Titel fiel bei der Internationalen Rallye „Acht Stunden“ in der Werra. Hier wurde Klinko von dem Bobfahrer Bobbing wie auch im vergangenen Jahr – damals auf einem Steyr-Puch – wurde er unter den 100 gestarteten Teilnehmern Gesamtsteiger, Panowitz und sein Beifahrer Strinz schafften als einzige von genau 100 Startern die Ideallapsumme, führten die ersten 100 Runden und gewannen die Rallye. Klinko wurde der jeweils schnellste Klassenzeig und waren auch beim Abschlußrennen auf der Berliner Aa wieder Klassenabschließer.

Frägt man Panowitz, ob er denn nun zufrieden sei, so antwortet der stets mit Späßen aufgelegte Böblinger, der sich selbst oft scherzhaft als „Champion“ bezeichnet: „Keineswegs, mit einer Meisterschaft will ich mich in diesem Jahr nicht abspesen lassen!“

Was zunächst als Uebertreibung abgetun wird, könnte aber tatsächlich eintreten, denn Panowitsch hat sich nicht nur an der GT-Rallyemeisterschaft beteiligt, sondern auch an der Meisterschaft für Serientourenwagen und der für verbesserte Tourenwagen. Während er aber trotz beachtlicher Erfolge seine Meisterschaftshoffnungen bei den verbesserten Tourenwagen begraben mußte, weil sich einige Terminüberschneidungen ergaben, hat er bei den Serientourenwagen durchaus berechtigte Aussichten auf eine zweite Meisterschaft für 1986.

K. H. Panowitz war bereits 1950 Träger des ÖNS-Pokals für Ausweissfahrer auf Alfa Romeo und wurde 1962 Deutscher Bergmeister auf einem NSU Prinz. Auch in diesem Jahr hat er sich nicht auf den Wankel Spider beschränkt, sondern trat bei den Serientourenwagen mit folgenden Fahrzeugen an: einem BMW 1800 Ti, einem Steyr Coupé, einem von Brabham für ihn konstruierten Alfa Romeo 1200 Ti und einem Alfa Romeo Giulietta Super! Alle diese Wagen lieb er sich von Sportkameraden, die ihr „bestes Stück“ ohne Bedenken an Panowitz abgaben, denn trotz schneller und mutiger Fahrweise gilt der Böblingen als sicherer Fahrer.

Wir gratulieren K. H. Panowitz, der in Böblingen eine Autovermietung hat, zu seinem bereits erlangten Titel — der allerdings noch der Bestätigung der Sportbehörde bedarf — und wünschen ihm auch bei der Rallyemeisterschaft für Serientourenwagen „Hals- und Beinbruch“.

W. Rausch

kaum mit mehr reichem können. Im Tandemfahren scheiterten Kobusch/Stenzel an den überladenen französischen Spielern Trentin/Morelon, und im Einzel-Mannschaftsfahren an den Italienern. Auf ihrer Stelle, das eben um runde drei Sekunden schneller war als Heinrichs, Hohn, Käßner und Link. Ehrenfried Rudolph schließlich übertraf mit seiner Silbermedaille hinter dem Belgier de Loof, dem Zweiten des Vorjahres, alle Erwartungen. Wie vor einem Jahr in San Sebastian holte sich Berufungsverfolgungsfahrer Dieter Kemper (Dortmund) erneut die Bronzemedaille.

Sieher, Fänge über 100 km: 1. Deefol (Belgien); Schrittmacher Lorenzetti 1:21:41 Stunden, Schnitt 43:454 km/h; 2. Rudolph (Dortmund) Grollmunt, 40 m zurück; 3. Pirost (Belgien) Koch, 90 m zurück; 4. Bügg (Schweiz) Notter, 130 m zurück; 5. van der Lans (Holland) Walrave, 1195 m zurück; 6. Oudkerk (Holland) de Graaf, 2380 m zurück; 7. Legrand (Holland) Durskenburg, 3019 m zurück; aufgegeben: Timoner (Spanien), Verachtelt (Belgien).

Drei Bahnfahrer nach Mexiko

Im Anschluß an die Radweltmeisterschaften in Frankfurt bestimmte der Bund Deutscher Radfahrer mit Klaus Kobusch, Karlheinz Henrichs (beide Bocholt) und Jürgen Klsner (Köln) drei Bahnfahrer, die zu den vorolympischen Testwettkämpfen vom 14. bis 23. Oktober nach Mexiko reisen werden. Bekannt geworden ist die fünf Strassenfahrer: Goletz, Herpoldsdorf, Troche, Haslwin, Mann (Bielefeld), Leitner (Dortmund) und Mücke (Bremen) als Mexiko-Reisende fest. Von ihnen wird wahrscheinlich Leitner oder Goletz zusammen mit den drei Bahnfahrern in Mexiko auch eine Vierer-Verfolgungsmannschaft bilden. Begleitet ist BDR-Bahntrainer Gustav Kilian.

Novak gewann Paris-Luxemburg

Der französische Straßenfahrer Anatole Novak wurde Sieger der dreitägigen Radfahrerfahrt Paris-Luxemburg mit einer Zeit von insgesamt 16:01:40 Stunden vor dem Holländer Harings mit 18:01:50 und dem Dortmunder Wilfried Bolke, der mit 16:05:38 Stunden einen fast beachtlichen dritten Platz belegte. Der 24-jährige Novak von Epinal nach Luxemburg über 218 km wurde zu einem großen Erfolg für Bolke, der in 2:12:39 Stunden siegte, und Novak, den späteren Gesamtsieger, mit 3:13:05 klar auf den zweiten Platz vorwies.

SPORT-ALLERLEI VON ÜBERALL

* Auch der 19. Tennis-Länderkampf gewicht zwischen Jupp Elze und Peter in Ostberlin stattfinden, haben Athleten aus 73 Verbänden gemeldet

Die Ausstellung nähert sich diesem Triumph bewusst im Camp-Style: reduziert, klar, mit Haltung. Nicht das bloße Zurschaustellen von Siegen steht im Mittelpunkt, sondern die Persönlichkeit hinter dem Lenkrad und der Geist einer Zeit, in der Rallyes noch Grenzerfahrung bedeuteten. Fahrzeuge, Exponate und Zeitdokumente verdichten sich zu einem atmosphärischen Bild der 1960er-Jahre – roh, direkt und authentisch.

**Die Sonderausstellung wird am
Freitag, den 6. Februar 2026, um 18.00
Uhr eröffnet.
Sie richtet sich an
Motorsport-Enthusiasten, Design- und
Technikliebhaber.**

The exhibition approaches this achievement deliberately in a camp style: reduced, clear, and confident. The focus is not merely on displaying victories, but on the personality behind the wheel and the spirit of a time when rallying still meant pushing limits. Vehicles, exhibits, and period documents come together to form an atmospheric portrait of the 1960s—raw, direct, and authentic.

The special exhibition opens on Friday, February 6, 2026, at 6:00 p.m. It is aimed at motorsport enthusiasts as well as lovers of design and engineering.

NEW BERTONE RUNABOUT

Der neue Bertone Runabout gehört kompromisslos zur zweiten Kategorie. Er ist nicht einfach ein Sportwagen für die Garage eines Sammlers oder ein weiteres Kapitel im Supercar-Zirkus. Er ist eine Design-These auf Rädern – ein rollendes Manifest italienischer Neo-Retro-Moderne, das sich anfühlt wie eine Skulptur, die plötzlich beschlossen hat, 270 km/h schnell zu sein.

Mit dem Runabout erhebt Bertone Anspruch auf etwas, das in der heutigen Welt oft verloren gegangen ist: emotionale Klarheit durch Form. Turin, 2026. Im Rahmen der Rétromobile, wo die automobilen Vergangenheit oft verklärt wird, präsentiert Bertone eine Zukunftsvision, die Geschichte nicht kopiert, sondern neu interpretiert. Der Runabout ist die erste Ikone der sogenannten „Classic Line“ – und gleichzeitig ein Signal: Coachbuilding ist zurück, nicht als Nostalgie, sondern als zeitgenössische Kunstform.

The new Bertone Runabout uncompromisingly belongs to the second category. It is not simply a sports car for a collector's garage or another chapter in the supercar circus. It is a design thesis on wheels – a rolling manifesto of Italian neo-retro modernism that feels like a sculpture that has suddenly decided to go 270 km/h.

With the Runabout, Bertone is laying claim to something that has often been lost in today's world: emotional clarity through form. Turin, 2026. At Rétromobile, where the automotive past is often romanticized, Bertone presents a vision of the future that does not copy history, but reinterprets it. The Runabout is the first icon of the so-called "Classic Line" – and at the same time a signal: coachbuilding is back, not as nostalgia, but as a contemporary art form.





Denn dieses Fahrzeug ist keine Retro-Übung. Es ist ein Brückenschlag. Ursprünglich 1969 als Konzept geboren, entstand der Runabout in einer Ära, in der Nuccio Bertone bewusst mit Konventionen brach und Automobile nicht als industrielle Serienprodukte verstand, sondern als Ausdruck von Freiheit, Optimismus und experimenteller Formensprache. Genau dieser Geist pulsiert nun wieder – modernisiert, geschärft, auf das Wesentliche reduziert. Bertone selbst nennt den neuen Runabout einen „moving art manifesto“ – ein bewegtes Kunstmanifest. Und selten war diese Formulierung treffender.

Zwei Gesten definieren das Design: die aggressive, nach vorne strebende Keillinie und das ikonische coda tronca, das abrupt abgeschnittene Heck, tief verwurzelt in der italienischen Designkultur. Der Runabout wirkt wie ein Pfeil, der schon im Stand Spannung aufbaut. Pure Proportion statt Übertreibung, Eleganz statt Effekt.

Dabei bietet Bertone den Runabout gleich in zwei emotionalen Interpretationen an: als radikale Barchetta, völlig offen und elementar, oder als Targa, mit herausnehmbarem Carbon-Dach – zwei Charaktere, dieselbe Architektur. Die Barchetta ist der reine Freiheitsentwurf: Licht, Luft und Sound ungehindert im Cockpit. Die Targa hingegen ist die kultiviertere Variante, strukturell komplexer, aber genauso klar in ihrer Linie.

Because this vehicle is not a retro exercise. It is a bridge between the past and the future. Originally conceived as a concept in 1969, the Runabout was created in an era when Nuccio Bertone deliberately broke with convention and saw automobiles not as industrial mass-produced products, but as an expression of freedom, optimism, and experimental design language. It is precisely this spirit that is now pulsating once again – modernized, sharpened, reduced to the essentials. Bertone himself calls the new Runabout a “moving art manifesto.” And rarely has this phrase been more apt.

Two gestures define the design: the aggressive, forward-striving wedge line and the iconic coda tronca, the abruptly cut-off rear, deeply rooted in Italian design culture. The Runabout looks like an arrow that builds tension even when stationary. Pure proportion instead of exaggeration, elegance instead of effect.

Bertone offers the Runabout in two emotional interpretations: as a radical Barchetta, completely open and elemental, or as a Targa, with a removable carbon roof – two characters, same architecture. The Barchetta is the pure embodiment of freedom: light, air, and sound unhindered in the cockpit. The Targa, on the other hand, is the more refined version, structurally more complex but just as clear in its lines.



Und dann ist da dieses Interieur.

Wer hier ein digitales Overload-Cockpit erwartet, liegt falsch. Der Runabout ist ein Gegenentwurf zur Screen-Ästhetik moderner Hypercars. Bertone spricht von einem nautisch inspirierten Innenraum – wie ein Bootsrumpf geformt, die Passagiere tief eingebettet in eine Art skulpturales Becken. Die Armaturentafel zieht sich wie ein Deck horizontal durch den Raum. Im Zentrum: ein integrierter Kompass als maritime Referenz. Weniger Gadget, mehr Haltung.

Das Fahrerlebnis soll analog bleiben. Ein manuelles 6-Gang-Getriebe mit offenem, gated Shifter, sichtbare Mechanik, echtes Material. Carbon, präzisionsgefrästes Aluminium, handgefertigtes Leder. Reduktion als Luxus. In einer Welt, in der Autos immer mehr zu Computern werden, setzt Bertone auf mechanische Intimität.

Doch der Runabout ist nicht nur Design. Er ist auch Performance.

Unter der Karosserie arbeitet ein 3,5-Liter-V6 mit Kompressoraufladung, 475 PS stark, 490 Nm Drehmoment. 0–100 km/h in 4,1 Sekunden. Ein Mittelmotor-Layout sorgt für Balance, der Sound bleibt bewusst mechanisch und roh, nicht synthetisch gefiltert. Dieser Runabout will nicht nur bewundert werden – er will bewegt werden, gespürt werden, gelebt werden.

Die Konstruktion folgt der klassischen Coachbuilding-Philosophie: Carbonfiber-Bodywork, ein bonded Aluminium-Chassis, extreme Leichtbau-Disziplin. Das Resultat: nur 1.057 Kilogramm Leergewicht – fast unverschämte leicht für ein modernes Hochleistungsobjekt. Doch vielleicht liegt der größte Wert des Runabout nicht in Zahlen.

Sondern in seiner Haltung.

Denn Bertone produziert dieses Auto nicht für den Markt. Sondern für eine kleine, bewusst kuratierte Welt. Nur 25 Exemplare werden gebaut, jedes einzelne personalisierbar in direktem Dialog mit dem Centro Stile. Materialien, Farben, Texturen – der Kunde wird Teil des kreativen Prozesses. Moderne italienische Karosseriekunst, so exklusiv wie ein maßgeschneiderter Anzug aus der Via Monte Napoleone.

Der Einstiegspreis: ab 390.000 Euro, bevor Steuern und Zölle greifen. Aber wer den Runabout kauft, kauft nicht einfach ein Auto. Er kauft ein Stück kulturelle Kontinuität – die Wiedergeburt einer Marke, die einst Lamborghini, Alfa Romeo und Ferrari mitgestaltet hat und nun in eine neue Ära ultra-limitierter Skulpturen eintritt.

Der Runabout steht somit nicht nur für Bertone, sondern für etwas Größeres: die Rückkehr von Design als Emotion, von Coachbuilding als Kunst, von Fahrmaschinen als persönliche Objekte.

Ein Auto, das nicht schreit.

Sondern flüstert – mit italienischem Akzent.

And then there's the interior.

Anyone expecting a digitally overloaded cockpit here is mistaken. The Runabout is a counter-design to the screen aesthetics of modern hypercars. Bertone speaks of a nautically inspired interior – shaped like a boat hull, with passengers deeply embedded in a kind of sculptural basin. The dashboard stretches horizontally across the space like a deck. In the center: an integrated compass as a maritime reference. Less gadget, more attitude.

The driving experience is intended to remain analog. A manual 6-speed transmission with an open, gated shifter, visible mechanics, real materials. Carbon, precision-milled aluminum, handmade leather. Reduction as luxury. In a world where cars are increasingly becoming computers, Bertone is focusing on mechanical intimacy.

But the Runabout is not just about design. It's also about performance.

Under the bodywork is a 3.5-liter V6 with supercharger, 475 hp, and 490 Nm of torque. 0–100 km/h in 4.1 seconds. A mid-engine layout ensures balance, and the sound remains deliberately mechanical and raw, not synthetically filtered. This Runabout doesn't just want to be admired—it wants to be driven, felt, lived.

The construction follows the classic coachbuilding philosophy: carbon fiber bodywork, a bonded aluminum chassis, extreme lightweight construction. The result: a curb weight of just 1,057 kilograms—almost outrageously light for a modern high-performance vehicle.

But perhaps the runabout's greatest value lies not in numbers.

Rather, in its attitude.

Because Bertone is not producing this car for the market. But for a small, deliberately curated world. Only 25 units will be built, each one customizable in direct dialogue with the Centro Stile. Materials, colors, textures – the customer becomes part of the creative process. Modern Italian bodywork art, as exclusive as a tailor-made suit from Via Monte Napoleone.

The starting price: from €390,000, before taxes and customs duties. But those who buy the Runabout are not just buying a car. They are buying a piece of cultural continuity – the rebirth of a brand that once helped shape Lamborghini, Alfa Romeo, and Ferrari and is now entering a new era of ultra-limited sculptures.

The Runabout thus stands not only for Bertone, but for something bigger: the return of design as emotion, of coachbuilding as art, of driving machines as personal objects. A car that doesn't scream.

Instead, it whispers – with an Italian accent.



FERRARI 12 CILINDRI TAILOR MADE

Ferrari hat in Maranello eine Version seines neuen Front-V12 enthüllt, die weniger nach Konfiguration klingt und viel mehr nach Kuratierung. Ein Einzelstück, geschaffen für den südkoreanischen Markt, inspiriert von Tradition, aber getrieben von Innovation, als wäre dieser Wagen nicht nur ein Gran Turismo, sondern eine rollende Galerie, in der sich italienische Ingenieurskunst und koreanische Gegenwartskultur gegenseitig spiegeln.

Denn dieses Tailor Made Projekt ist keine rein technische Fingerübung. Es ist das Ergebnis einer fast zweijährigen Zusammenarbeit über drei Kontinente hinweg. Ferrari arbeitete mit dem eigenen Styling Centre in Europa, mit der kulturellen Perspektive des Design- und Trendmediums COOL HUNTING® aus Nordamerika und vor allem mit vier jungen koreanischen Künstlern, die ihre eigene Handwerksgeschichte und Ästhetik in dieses Fahrzeug eingeschrieben haben.

Das Ergebnis ist ein Ferrari, der sich nicht einfach individualisiert anfühlt, sondern fast schon poetisch personalisiert.

Ferrari has unveiled a version of its new front V12 in Maranello that sounds less like configuration and much more like curation. A one-off, created for the South Korean market, inspired by tradition but driven by innovation, as if this car were not just a Gran Turismo, but a rolling gallery in which Italian engineering and contemporary Korean culture mirror each other.

This Tailor Made project is not purely a technical exercise. It is the result of almost two years of collaboration across three continents. Ferrari worked with its own styling center in Europe, with the cultural perspective of the design and trend medium COOL HUNTING® from North America, and above all with four young Korean artists who have inscribed their own craft history and aesthetics into this vehicle.

The result is a Ferrari that doesn't just feel individualized, but almost poetically personalized.





Schon die Lackierung erzählt eine Geschichte. „Yoonseul“ nennt sich das neu entwickelte Farbkonzept, ein changierender Ton, der von Grün zu Violett kippt, durchzogen von blauen Highlights, inspiriert vom Lichtspiel der Sonne auf dem Meer, von Celadon-Keramik und zugleich von der neongetriebenen Energie Seouls. Es ist eine Farbe, die sich nicht festlegen lässt, so wie auch die Stadt selbst nie stillsteht. Dieser Ferrari wirkt dadurch nicht lackiert, sondern atmosphärisch aufgeladen, als würde er je nach Blickwinkel zwischen Vergangenheit und Zukunft wechseln.

Im Zentrum des Interieurs steht die Arbeit von Dahye Jeong, einer der international renommiertesten Textilkünstlerinnen Koreas. Ihre Technik des traditionellen Rosshaar-Webens, in Korea tief verwurzelt, wird hier nicht museal zitiert, sondern neu interpretiert. Die Muster ihrer Arbeiten finden sich auf Sitzen, Bodenflächen und weichen Oberflächen wieder, umgesetzt in einem neu entwickelten 3D-Stoff, der erstmals in einem Ferrari verwendet wird. Noch bemerkenswerter ist, dass das Muster sogar auf das Glasdach übertragen wurde, als Screenprint, sodass Licht und Schatten im Innenraum ein lebendiges Spiel erzeugen, fast wie eine Installation.

Und dann gibt es diesen vielleicht radikalsten Moment: Ein handgewebtes Kunstwerk aus mongolischem Rosshaar, integriert direkt ins Armaturenbrett. Nicht als Dekor, sondern als echtes Artwork. Ein Ferrari, in dem Kunst nicht daneben existiert, sondern Teil der Architektur ist. Das ist nicht einfach Tailor Made. Das ist Kulturtransfer auf höchstem Niveau.

Hyunhee Kim wiederum bringt ihre ikonischen, halbtransparenten Objekte in das Fahrzeug ein. Ihre Arbeiten, oft als „Container of memories“ beschrieben, erscheinen hier in den Scuderia-Ferrari-Schildern, den Radkappen, dem Prancing Horse und sogar im Schriftzug. Ein Materialeffekt, der eine fast ätherische Leichtigkeit erzeugt, als würden selbst die Markensymbole plötzlich nicht mehr schwer wirken, sondern schwebend.

Even the paintwork tells a story. “Yoonseul” is the name of the newly developed color concept, an iridescent tone that shifts from green to violet, interspersed with blue highlights, inspired by the play of sunlight on the sea, celadon ceramics, and the neon-driven energy of Seoul. It is a color that cannot be defined, just as the city itself never stands still. As a result, this Ferrari does not appear painted, but atmospherically charged, as if it were shifting between the past and the future depending on the angle from which it is viewed.

At the heart of the interior is the work of Dahye Jeong, one of Korea’s most internationally renowned textile artists. Her technique of traditional horsehair weaving, deeply rooted in Korea, is not quoted here in a museum-like way, but reinterpreted. The patterns of her work can be found on seats, floor surfaces, and soft surfaces, implemented in a newly developed 3D fabric used for the first time in a Ferrari. Even more remarkable is that the pattern has been transferred to the glass roof as a screen print, so that light and shadow create a lively interplay in the interior, almost like an installation.

And then there is perhaps the most radical moment: a hand-woven work of art made of Mongolian horsehair, integrated directly into the dashboard. Not as decoration, but as genuine artwork. A Ferrari in which art does not exist alongside the car, but is part of its architecture. This is not simply tailor-made. This is cultural transfer at the highest level.

Hyunhee Kim, in turn, brings her iconic, semi-transparent objects into the vehicle. Her works, often described as “containers of memories,” appear here in the Scuderia Ferrari badges, the hubcaps, the Prancing Horse, and even in the lettering. A material effect that creates an almost ethereal lightness, as if even the brand symbols suddenly no longer appear heavy, but floating.



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



MOBILE LEIDENSCHAFT + EVENTLOCATION

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

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



www.motorworld.de/mallorca/



Im Innenraum setzt sich dieses Motiv fort, etwa im modifizierten Mitteltunnel, und sogar im Kofferraum findet sich eine von Kim entworfene Case-Struktur, die als luggage piece genutzt werden kann. Ein Accessoire, das nicht einfach Gepäck ist, sondern Teil der Erzählung dieses Autos. Selbst der Schlüssel wird zur Skulptur.

TaeHyun Lee schließlich, bekannt für seine extrem komplexe Technik des weißen Lacks, bringt ein Leitmotiv in das Fahrzeug ein, das sich wie eine subtile Signatur durchzieht: Weiß als Idee von Reinheit und Tiefe. Daraus entstehen die ersten weißen Bremssättel, die Ferrari je ab Werk realisiert hat, ebenso wie weiße Schaltpaddles. Es sind Details, die nicht laut sind, aber gerade deshalb wirken. Luxus flüstert, er schreit nicht.

Und dann ist da noch GRAYCODE und jiiiiin, ein Duo aus der Performance- und Soundkunst, das den Klang des Ferrari-V12 buchstäblich sichtbar macht. Sie übersetzten den Motorsound in eine grafische Außenlivery, umgesetzt Ton in Ton mit einer dunkleren Nuance des Yoonseul-Farbverlaufs. Das ist ein Konzept, das fast absurd wirkt: ein Motor als Partitur, ein Wagen als Visualisierung von Frequenz und Emotion.

Natürlich bleibt unter all dieser Kunst ein Ferrari, und zwar einer, der sich ganz bewusst auf die große Linie der Gran Turismo der 50er- und 60er-Jahre bezieht. Der 12Cilindri ist eine Rückkehr zum klassischen Front-V12, aber mit einer Formensprache, die sportlich und gleichzeitig kultiviert wirkt. Ein modernes Objekt mit tiefem genealogischem Stammbaum.

This motif continues in the interior, for example in the modified center tunnel, and even in the trunk there is a case structure designed by Kim that can be used as a luggage piece. An accessory that is not just luggage, but part of the narrative of this car. Even the key becomes a sculpture.

Finally, TaeHyun Lee, known for his extremely complex white paint technique, introduces a leitmotif into the vehicle that runs through it like a subtle signature: white as an idea of purity and depth. This results in the first white brake calipers ever produced by Ferrari, as well as white shift paddles. These are details that are not loud, but that are effective precisely because of this. Luxury whispers, it doesn't shout.

And then there's GRAYCODE and jiiiiin, a duo from the world of performance and sound art who literally make the sound of the Ferrari V12 visible. They translated the engine sound into a graphic exterior livery, implemented tone-on-tone with a darker nuance of the Yoonseul color gradient. It's a concept that seems almost absurd: an engine as a musical score, a car as a visualization of frequency and emotion.

Of course, underneath all this artistry remains a Ferrari, and one that deliberately references the grand tradition of Gran Turismo cars from the 1950s and 1960s. The 12Cilindri is a return to the classic front V12, but with a design language that is both sporty and refined. A modern object with a deep genealogical pedigree.

Unter der langen Haube arbeitet ein frei saugender 6,5-Liter-V12 mit 830 PS, drehfreudig bis 9.500 U/min, eine Maschine, die nicht nur Leistung liefert, sondern eine akustische Identität. Über 340 km/h Spitze, unter drei Sekunden auf hundert – Zahlen, ja, aber eigentlich geht es hier um etwas anderes: um diesen Klang, um diese Linearität, um das Gefühl, dass ein V12 nicht effizient sein muss, um vollkommen zu sein.

Der Ferrari 12Cilindri Tailor Made ist damit weniger ein Auto als eine These. Er zeigt, wie sich Luxus im Jahr 2026 verschiebt. Weg von Status, hin zu Ausdruck. Weg von Besitz, hin zu Bedeutung. Weg von Individualisierung als Feature, hin zu Kuratierung als Kunstform.

Ferrari hat hier nicht einfach ein Einzelstück gebaut. Ferrari hat eine kulturelle Schnittstelle geschaffen, zwischen Maranello und Seoul, zwischen Heritage und Neon, zwischen Handwerk und Zukunft.

Ein Gran Turismo als rollende Galerie.

Ein V12 als Kunstmedium.

Und vielleicht ist genau das die Zukunft der automobilen Ikonen: nicht nur schneller zu werden, sondern persönlicher, tiefer, kuratierter.

Under the long hood is a naturally aspirated 6.5-liter V12 with 830 hp, revving up to 9,500 rpm, an engine that not only delivers performance but also an acoustic identity. Over 340 km/h top speed, under three seconds to 100 – numbers, yes, but actually it's about something else: about that sound, that linearity, that feeling that a V12 doesn't have to be efficient to be perfect.

The Ferrari 12Cilindri Tailor Made is therefore less a car than a thesis. It shows how luxury is shifting in 2026. Away from status, toward expression. Away from ownership, toward meaning. Away from individualization as a feature, toward curation as an art form.

Ferrari hasn't just built a one-off here. Ferrari has created a cultural interface between Maranello and Seoul, between heritage and neon, between craftsmanship and the future.

A Gran Turismo as a rolling gallery.

A V12 as an art medium.

And perhaps that is precisely the future of automotive icons: not just becoming faster, but more personal, more profound, more curated.

TRIUMPH SPEED TWIN CAFE RACER

Die neue TRIUMPH Speed Twin 1200 Café Racer Edition ist kein bloßes Fortbewegungsmittel, sondern ein Statement auf zwei Rädern – ein Manifest aus britischer Rennsport-DNA, urbaner Coolness und einer Prise Nostalgie, die sich anfühlt wie der Duft von Lederjacke und frisch gebrühtem Espresso vor dem legendären Ace Café in London.

TRIUMPH nimmt uns mit dieser streng limitierten Edition – weltweit auf nur 800 Exemplare begrenzt – mit auf eine Reise zurück in jene Zeit, als Café Racer mehr waren als Motorräder: Sie waren Lebensgefühl, Rebellion und Stil in reinsten Form. Damals, in den frühen 1960er-Jahren, traf man sich an den Ausfallstraßen Londons, tauschte Geschichten, Maschinen und Träume – und jagte dem nächsten Adrenalinkick hinterher. Genau dieser Spirit pulsiert nun wieder, eingefasst in modernste Technik und eine Ästhetik, die so zeitlos ist, dass man sie fast als Kunst bezeichnen muss.

The new TRIUMPH Speed Twin 1200 Café Racer Edition undoubtedly is not merely a means of transportation, but a statement on two wheels—a manifesto of British racing DNA, urban coolness, and a dash of nostalgia that feels like the scent of leather jackets and freshly brewed espresso in front of the legendary Ace Café in London.

With this strictly limited edition – limited to just 800 units worldwide – TRIUMPH takes us on a journey back to a time when café racers were more than just motorcycles: they were an attitude to life, rebellion and style in its purest form. Back then, in the early 1960s, people would meet on the outskirts of London to swap stories, machines, and dreams – and chase the next adrenaline rush. It is precisely this spirit that is now pulsating once again, framed by state-of-the-art technology and an aesthetic that is so timeless that it can almost be described as art.





Schon auf den ersten Blick wirkt die Speed Twin Café Racer Edition wie ein maßgeschneidertes Designobjekt: tief geduckt, elegant, kompromisslos sportlich. Die Clip-on-Lenkerstummel zwingen den Fahrer in eine nach vorne geneigte Haltung, ganz so, als würde jede Fahrt automatisch zum Sprint zwischen Stadt und Landstraße. Dazu die markante braune Bullet-Sitzbank mit abnehmbarer Sozusabdeckung – ein klassischer Einsitzer-Look, der den puristischen Anspruch dieser Edition unterstreicht. Hier geht es nicht um Masse, sondern um Klasse.

Besonders faszinierend ist die exklusive Farbkombi: Competition Green und Aluminium Silver, getrennt durch eine handgezeichnete Zierlinie in Empire Gold. Es ist eine Hommage an das legendäre British Racing Green, aber eben nicht retro um jeden Preis – vielmehr eine moderne Interpretation britischer Rennsport-Ikonen. Dieses Bike wirkt wie ein Gentleman im Maßanzug, der dennoch jederzeit bereit ist, die Handschuhe anzuziehen und die Kurven herauszufordern.

Und genau hier liegt die Magie: Die Speed Twin Café Racer Edition ist nicht nur schön, sie ist auch brutal ernst zu nehmen. Unter dem stilvollen Bodywork arbeitet der hochverdichtete Bonneville-Parallel-Twin mit 1.200 cm³, der satte 105 PS leistet und ein maximales Drehmoment von 112 Nm entfaltet. Dieser Motor liefert nicht einfach nur Leistung – er liefert Charakter. Die typische 270-Grad-Zündfolge sorgt für ein unmittelbares Ansprechverhalten, das nicht geschmiegelt wirkt, sondern roh, lebendig und emotional.

Even at first glance, the Speed Twin Café Racer Edition looks like a tailor-made design object: low-slung, elegant, uncompromisingly sporty. The clip-on handlebars force the rider into a forward-leaning position, as if every ride automatically turned into a sprint between city and country roads. Add to that the striking brown bullet seat with removable passenger cover – a classic single-seater look that underlines the purist appeal of this edition. This is not about mass, but about class.

The exclusive color composition is particularly fascinating: Competition Green and Aluminum Silver, separated by a hand-drawn decorative line in Empire Gold. It pays homage to the legendary British Racing Green, but it's not retro at any price – rather, it's a modern interpretation of British racing icons. This bike is like a gentleman in a tailor-made suit who is nevertheless ready to put on his gloves and take on the curves at any time.

And that's where the magic lies: the Speed Twin Café Racer Edition isn't just beautiful, it's also brutally serious. Underneath the stylish bodywork is the high-compression Bonneville parallel twin with 1,200 cm³, delivering a whopping 105 hp and a maximum torque of 112 Nm. This engine doesn't just deliver power – it delivers character. The characteristic 270-degree firing order ensures immediate responsiveness that doesn't feel refined, but raw, lively, and emotional.





Damit dieses Kraftpaket nicht nur auf gerader Linie beeindruckt, setzt TRIUMPH auf ein Fahrwerk, das sportliche Ambitionen ernst nimmt: eine voll einstellbare Marzocchi-Upside-Down-Gabel vorne und hochwertige Öhlins-Federbeine hinten. Dazu Brembo Stylema-Bremssättel mit 320-mm-Scheiben – Komponenten, die man eher in der Premiumlīga erwartet als in einer Lifestyle-Sonderserie. Aber genau das ist der Punkt: Dieses Motorrad will nicht nur bestaunt werden. Es will gefahren werden.

Natürlich bleibt auch die Moderne nicht außen vor. Fahrmodi wie Road, Rain und Sport, Kurven-ABS, Traktionskontrolle und ein Schaltassistent für kupplungsloses Hoch- und Runterschalten machen die Café Racer Edition zu einer Maschine, die nicht im Gestrn hängen bleibt, sondern die Vergangenheit mit der Gegenwart verschmilzt. Selbst das Display-Setup – eine Mischung aus klassischem Rundgehäuse, LCD und TFT – wirkt wie ein Designversprechen: modern, aber niemals kalt.

Doch das vielleicht größte Argument für dieses Motorrad ist etwas, das man nicht messen kann: Aura.

To ensure that this powerhouse doesn't just impress in a straight line, TRIUMPH has opted for a chassis that takes sporting ambitions seriously: a fully adjustable Marzocchi upside-down fork at the front and high-quality Öhlins shock absorbers at the rear. Add to that Brembo Stylema brake calipers with 320 mm discs – components you'd expect to find in the premium league rather than in a special lifestyle series. But that's exactly the point: this motorcycle isn't just meant to be admired. It's meant to be ridden.

Of course, modern technology has not been left out. Riding modes such as Road, Rain, and Sport, cornering ABS, traction control, and a shift assistant for clutchless upshifting and downshifting make the Café Racer Edition a machine that doesn't get stuck in the past, but rather blends the past with the present. Even the display setup—a mixture of classic round housing, LCD, and TFT—seems like a design promise: modern, but never cold.

But perhaps the biggest argument in favor of this motorcycle is something that cannot be measured: aura.



DAS TUNING EVENT 2026!

JMS
racelook.de since 1992

MOTORWORLD
Village
METZINGEN



**17:30-20:30 Uhr Petrol
Vibes & DJ Beats – der
smootheste Drift in die
Aftershow Party.**

Rund 30 Hersteller und über 250
Showcars werden erwartet !

Besuchertickets online
vorbestellen unter:
www.jms-fahrzeugteile.de

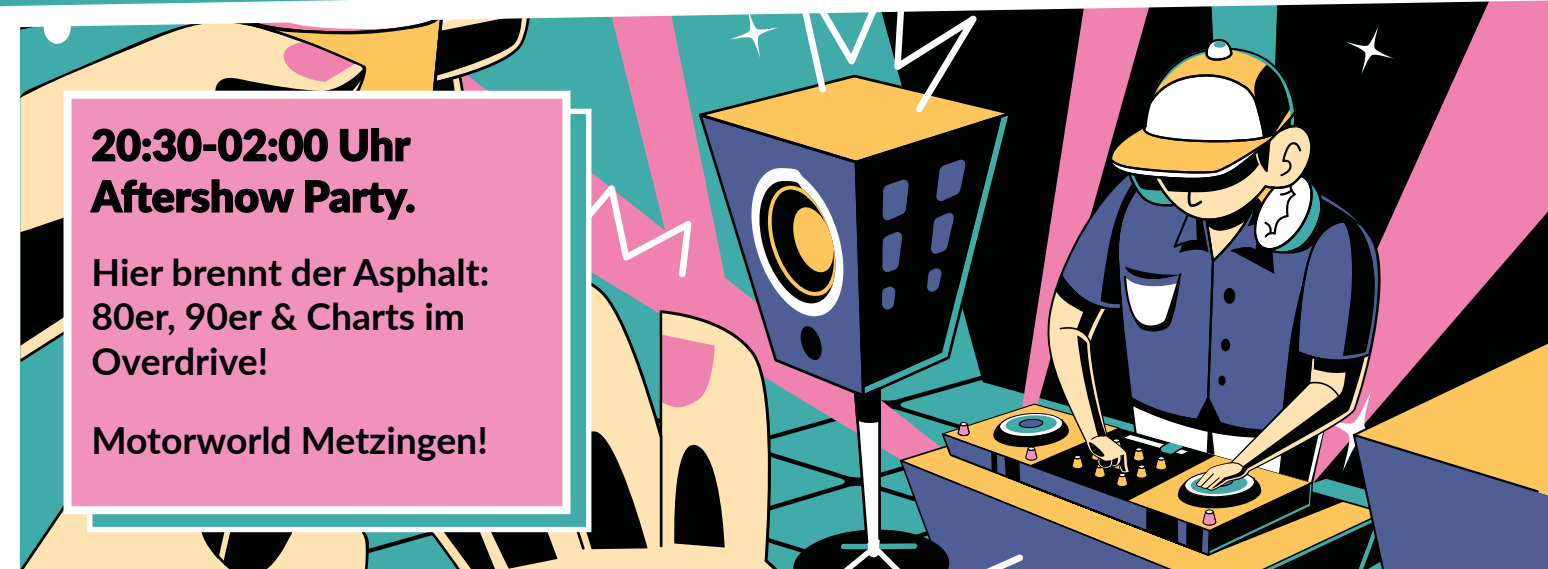
SAVE THE DATE:
05.09.2026

inkl. Tuningprofis aus dem TV
12:00-18:00 Uhr

**20:30-02:00 Uhr
Aftershow Party.**

**Hier brennt der Asphalt:
80er, 90er & Charts im
Overdrive!**

Motorworld Metzingen!



Performance Messe 2026 – Die einzigartige Autoshow in der Motorworld Metzingen.
Live auf YouTube, dauerhaft verfügbar – das Carmeeting, das nie endet.
Die perfekte Werbepattform für Hersteller und Handel.

Infos unter: www.performance-messe.de



Die Speed Twin 1200 Café Racer Edition ist für Menschen gemacht, die nicht einfach nur Motorrad fahren, sondern Stil leben. Für Sammler, die Exklusivität suchen. Für Puristen, die den Geist der 60s spüren wollen, ohne auf Performance zu verzichten. Und für all jene, die wissen, dass manche Dinge im Leben mehr sind als nur Produkte – sie sind Emotion in Metall.

Ab März 2026 steht dieser britische Hingucker bei den Händlern, zum Preis von 17.995 Euro in Deutschland. Und ja – sie wird schnell vergriffen sein. Denn 800 Stück weltweit sind nicht selten. Sie sind eine Einladung an eine kleine, stilbewusste Elite, Teil einer Legende zu werden.

Die neue Speed Twin Café Racer Edition ist nicht einfach ein Motorrad.

Sie ist ein Kapitel britischer Rennsportgeschichte, geschrieben für die Straße von heute.

The Speed Twin 1200 Café Racer Edition is made for people who don't just ride motorcycles, but live style. For collectors who seek exclusivity. For purists who want to feel the spirit of the 60s without sacrificing performance. And for all those who know that some things in life are more than just products – they are emotion in metal.

This British eye-catcher will be available at dealers from March 2026, priced at 17,995 euros in Germany. And yes – it will sell out quickly. Because 800 units worldwide are not just rare. They are an invitation to a small, style-conscious elite to become part of a legend.

The new Speed Twin Café Racer Edition is not just a motorcycle. It is a chapter in British racing history, written for today's roads.

THE ART OF CURATION

Es gibt Autos, die man bestellt. Und es gibt Autos, die man kuratiert.

Bentley bewegt sich längst in jener Welt, in der ein Fahrzeug nicht nur Produkt, sondern Projektion ist – ein Spiegel von Persönlichkeit, Geschmack, Attitüde. Und wenn Mulliner, Bentleys legendäre Bespoke-Division, von „The Art of Curation“ spricht, dann ist das keine Marketingfloskel, sondern eine ziemlich präzise Beschreibung dessen, was hier geschieht: Automobile werden nicht konfiguriert, sie werden komponiert.

Der Batur Convertible #4 ist das bisher vielleicht schönste Beispiel dafür. Nicht, weil er lauter wäre oder schneller. Sondern weil er zeigt, wie luxuriös Individualität sein kann, wenn sie nicht zufällig entsteht, sondern mit chirurgischer Präzision gestaltet wird. Vier neue Möglichkeiten, vier Premieren, ein Auto als Manifest. Bentley nennt es „The Power of Four“ – und selten war ein Titel so passend.

Denn dieses Fahrzeug ist nicht einfach ein weiterer Coachbuilt Bentley. Es ist eine persönliche Welt, lackiert, genäht, geformt aus Platin und Fantasie.

Die Kundin hinter dieser Kreation heißt Sonia Breslow. Eine Sammlerin, eine Visionärin, jemand, der nicht einfach Autos besitzt, sondern Geschichten. In ihrer Garage stehen bereits ein Blower Continuation Series, ein Speed Six Continuation Series, ein Bacalar – und jetzt eben dieser Batur Convertible #4. Man merkt sofort: Hier geht es nicht um ein weiteres Objekt, sondern um ein „forever car“. Ein Auto, das bleibt.

Und genau darin liegt die Magie.

There are cars that you order. And there are cars that you curate.

Bentley has long been operating in a world where a vehicle is not just a product, but a projection—a reflection of personality, taste, and attitude. And when Mulliner, Bentley's legendary bespoke division, talks about "The Art of Curation," it's not just a marketing phrase, but a pretty accurate description of what happens here: cars aren't configured, they're composed.

The Batur Convertible #4 is perhaps the most beautiful example of this yet. Not because it is louder or faster, but because it shows how luxurious individuality can be when it is not created by chance, but designed with surgical precision. Four new possibilities, four premieres, one car as a manifesto. Bentley calls it "The Power of Four" – and rarely has a title been so apt.

Because this vehicle is not just another coachbuilt Bentley. It is a personal world, painted, sewn, shaped from platinum and imagination.

The customer behind this creation is Sonia Breslow. A collector, a visionary, someone who doesn't just own cars, but stories. Her garage already houses a Blower Continuation Series, a Speed Six Continuation Series, a Bacalar – and now this Batur Convertible #4. You notice immediately: this is not just another object, but a "forever car." A car that will remain. And that is precisely where the magic lies.





Farbe ist hier nicht Lack, sondern Identität

Was sofort auffällt, ist die Außenhaut des Batur Convertible #4 – ein Tri-Tone-Schema, das so wirkt, als hätte jemand Haute Couture in Blech übersetzt. Zum ersten Mal nutzt Bentley hier die eigenen, persönlich entwickelten Farben des Kunden. Breslow Blue, Midnight Breslow Blue – Nuancen, die nicht aus einem Katalog stammen, sondern aus einem ästhetischen Kosmos, der exklusiver ist als jede Farbmusterkarte.

Eine feine, sechs Millimeter schmale Gloss-Silver-Linie betont die „endless bonnet“-Silhouette des Batur, diese unendlich wirkende Motorhaube, die mehr nach Grand Touring klingt als nach technischer Notwendigkeit.

Und dann ist da das Dach.

Zum ersten Mal wurde das Stoffverdeck farblich exakt auf die Karosserie abgestimmt – ein Roof Canvas in Breslow Blue, der nicht einfach verdeckt, sondern vollendet. Wenn das Dach geöffnet ist, erscheint darunter die Airbridge in derselben exquisiten Farbe, wie eine geheime zweite Ebene, die nur sichtbar wird, wenn man sich den Luxus gönnt, alles offen zu zeigen.

Man könnte sagen: Selbst das Verdeck ist hier ein Detail von Design-Disziplin.

Willkommen in einer neuen Dimension von Persönlichkeit

Luxus beginnt bei Bentley nie erst beim Leder. Er beginnt beim Moment des Ankommens.

Beim Öffnen der Tür projiziert eine animierte Welcome Lamp den handschriftlichen Schriftzug ihres Namens auf den Boden – nicht simpel, nicht plakativ, sondern technisch absurd präzise: 415.800 mikroskopische Spiegel formen das Licht zu einer Signatur. Es ist ein Detail, das kaum jemand braucht, aber genau deshalb so vollkommen ist. Personalisierung nicht als Funktion, sondern als Geste.

Man spürt in solchen Momenten, dass Mulliner nicht einfach Individualisierung anbietet, sondern Intimität.

Color here is not paint, but identity

What immediately catches the eye is the exterior of the Batur Convertible #4—a tri-tone scheme that looks as if someone had translated haute couture into sheet metal. For the first time, Bentley is using the customer's own personally developed colors. Breslow Blue, Midnight Breslow Blue – shades that don't come from a catalog, but from an aesthetic cosmos that is more exclusive than any color chart.

A fine, six-millimeter-wide gloss silver line emphasizes the Batur's "endless bonnet" silhouette, that seemingly infinite hood that sounds more like grand touring than technical necessity.

And then there's the roof.

For the first time, the fabric roof has been color-matched to the bodywork – a Roof Canvas in Breslow Blue that doesn't just cover, it completes. When the roof is open, the Airbridge appears in the same exquisite color, like a secret second level that only becomes visible when you indulge in the luxury of revealing everything.

You could say that even the soft top is a detail of design discipline here.

Welcome to a new dimension of personality

At Bentley, luxury never starts with the leather. It starts the moment you arrive.

When you open the door, an animated welcome lamp projects the handwritten lettering of your name onto the ground – not simple, not striking, but technically absurdly precise: 415,800 microscopic mirrors shape the light into a signature. It's a detail that hardly anyone needs, but that's exactly why it's so perfect. Personalization not as a function, but as a gesture.

In moments like these, you sense that Mulliner doesn't just offer individualization, but intimacy.

Der Innenraum wirkt wie ein luxuriöser Herbstnachmittag, eingefangen in Leder, Licht und Linien.

Tans, Caramel-Hues, warme Farbwelten, kombiniert mit subtilen Light-Blue-Akzenten, die die Breslow Blue-Thematik der Airbridge ganz selbstverständlich ins Cockpit ziehen. Alles ist kohärent, nichts zufällig, kein Detail ohne Bedeutung.

Contrast Stitching zieht sich durch das Interieur wie eine feine Unterschrift – von der Tonneau-Abdeckung über Sitze, Headrests, Instrumententafel. Sogar der Umriss des „Batur Volcano“, jener Form, die dem Modell seinen Namen gab, ist in den deep-pile floor mats eingearbeitet. Fast unsichtbar. Fast poetisch.

Bentley versteht eben, dass wahrer Luxus nicht schreit. Er flüstert.

Metall, das nicht nur glänzt, sondern Geschichte erzählt

Ein Highlight im wahrsten Sinne des Wortes ist das sogenannte Engine Spin Finish auf der Armaturentafel – inspiriert von frühen Bentleys, ausgeführt in hellem Aluminium, als würde man die Geschichte der Marke einmal quer durch die Gegenwart polieren.

Doch der Batur Convertible #4 geht weiter.

Denn hier debütiert etwas, das man in einem Auto nicht erwartet, außer man heißt Bentley Mulliner: dreidimensional gedrucktes Platin. Zum ersten Mal kommt dieses Material in einem Bentley zum Einsatz – am Top-Dead-Centre Marker des Lenkrads und an den organ stop controls.

Es ist ein Moment, in dem klassische Handwerkskunst plötzlich futuristisch wirkt, als würde Luxus nicht nur aus Vergangenheit bestehen, sondern aus Innovation.

Platin, gedruckt. In einem Cabriolet.

Natürlich.

The interior feels like a luxurious autumn afternoon, captured in leather, light, and lines.

Tans, caramel hues, warm color schemes, combined with subtle light blue accents that naturally draw the Breslow Blue theme of the airbridge into the cockpit. Everything is coherent, nothing is random, no detail is without meaning.

Contrast stitching runs through the interior like a fine signature – from the tonneau cover to the seats, headrests, and instrument panel. Even the outline of the “Batur Volcano,” the shape that gave the model its name, is incorporated into the deep-pile floor mats. Almost invisible. Almost poetic.

Bentley understands that true luxury does not shout. It whispers.

Metal that not only shines, but tells a story

A highlight in the truest sense of the word is the so-called Engine Spin Finish on the dashboard – inspired by early Bentleys, executed in light aluminum, as if polishing the history of the brand right through the present.

But the Batur Convertible #4 goes further.

Because here, something makes its debut that you wouldn't expect to find in a car, unless it's called Bentley Mulliner: three-dimensionally printed platinum. This material is being used in a Bentley for the first time – on the top dead center marker of the steering wheel and on the organ stop controls.

It's a moment when classic craftsmanship suddenly seems futuristic, as if luxury consists not only of the past, but also of innovation.

Platinum, printed. In a convertible.

Of course.





Leistung bleibt Bentley, selbst wenn alles Kunst ist

So sehr dieser Batur ein Kunstwerk ist, so sehr bleibt er ein Bentley.

Unter der langen Motorhaube sitzt die stärkste Iteration des ikonischen W12: handmontiert, 6.0 Liter, Twin-Turbo, 740 bhp. Ein Antrieb, der nicht nur Zahlen produziert, sondern dieses mühelose Gefühl von souveräner Kraft, das Bentley zur letzten großen Grand Touring-Instanz macht.

Denn auch wenn alles bespoke ist, bleibt das Versprechen: Macht. Eleganz. Mühelosigkeit.

Der Batur Convertible #4 ist kein Auto. Er ist Kuratierung in Reinform.

Bentley Mulliner zeigt mit diesem Fahrzeug, wie weit Luxus heute gehen kann, wenn er nicht in Optionslisten gedacht wird, sondern in Visionen.

Der Batur Convertible #4 ist die vielleicht luxuriöseste Commission der Coachbuilt-Ära – nicht, weil er protzig wäre, sondern weil er persönlich ist. Er trägt die Handschrift seiner Besitzerin so konsequent, dass man fast vergisst, dass es sich um ein Serienmodell handelt, das irgendwann einmal irgendwo begann.

Hier endet Konfiguration. Hier beginnt Kunst.

Und vielleicht ist genau das die wahre Zukunft des Automobils in den höchsten Sphären: nicht schneller, nicht lauter, nicht digitaler – sondern individueller, emotionaler, kuratierter.

The Art of Curation ist kein Trend.

Performance remains Bentley, even when everything is art

As much as this Batur is a work of art, it remains a Bentley.

Under the long hood sits the most powerful iteration of the iconic W12: hand-assembled, 6.0 liters, twin-turbo, 740 bhp. A powertrain that not only produces numbers, but also that effortless feeling of supreme power that makes Bentley the last great grand touring authority.

Because even if everything is bespoke, the promise remains: power. Elegance. Effortlessness.

The Batur Convertible #4 is not a car. It is curation in its purest form.

With this vehicle, Bentley Mulliner shows how far luxury can go today when it is conceived not in option lists, but in visions.

The Batur Convertible #4 is perhaps the most luxurious commission of the coachbuilt era – not because it is ostentatious, but because it is personal. It bears the signature of its owner so consistently that one almost forgets that it is a production model that began somewhere, sometime.

This is where configuration ends. This is where art begins.

And perhaps that is precisely the true future of the automobile in the highest echelons: not faster, not louder, not more digital – but more individual, more emotional, more curated.

The Art of Curation is not a trend.

TO RENT FOR YOUR EVENT

MOTORWORLD

Inn

★
EVENTGARAGE KÖLN



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 Mitarbeitererevents, Business und private Feiern, Kongresse, Präsentationen, Meetings, Galas, Parties - Indoor und Outdoor.

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



STUTTGART

KÖLN

MÜNCHEN

BERLIN

RÜSSELSHEIM

HERTEN

METZINGEN

ZÜRICH

MALLORCA

BULGARIA

MEMBER ME

<https://membercard.motorworld.de>

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

MOTORWORLD
MEMBERCARD



ME AND MY CARD

Anzeige



SCHÖNE AUTOS UND GUTER WEIN GEHÖREN ZUSAMMEN. DAS OLDTIMER-BEGEISTERTE WEINGUT KLEIN AUS DEM SÜDPFÄLZISCHEN HAINFELD WIRD PARTNER DES DEUVET BUNDESVERBAND OLDTIMER-YOUNGTIMER E.V.

Der DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. wird in diesem Jahr 50 Jahre alt. Da lag es nahe, für Feierlichkeiten auf Messen und Veranstaltungen einen kompetenten Partner zu suchen. Die Freunde der historischen Mobilität sind sehr überwiegend weltlichen Genüssen zugetan und freuen sich über einen guten Tropfen zur rechten Zeit.

Das Familienweingut Klein aus Hainfeld in der schönen Südpfalz ist der perfekte Partner für den DEUVET. Eine große Auswahl wohlschmeckender Weine und Sekte für diverse Geschmacksrichtungen werden seit 1659 heute in der 15. Generation auf 26 Hektar Rebfläche kultiviert. In der Kombination mit einer großen Freude an Old- und Youngtimern empfiehlt sich Klein Wein für Liebhaber der gesamten Szene des alten Blechs.

Mit eigenen Fahrzeugen, unter anderem einem Volvo Amazon Kombi, einem Fiat Topolino Pick-up, einem Triumph TR 4 oder einem Saab Cabriolet nehmen die Mitglieder der Winzerfamilie an Ausfahrten und Rallyes teil. Das Weingut betreibt in Hainfeld ihre liebevoll KleinOd genannte Vinothek. Diverse Oldtimerveranstaltungen haben in der Vergangenheit gerne dort Station gemacht und Clubs aus der Region wurden häufig unterstützt.

www.kleinwein.com Weinstraße 41, 76835 Hainfeld

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

MOTORWORLD
BULLETIN



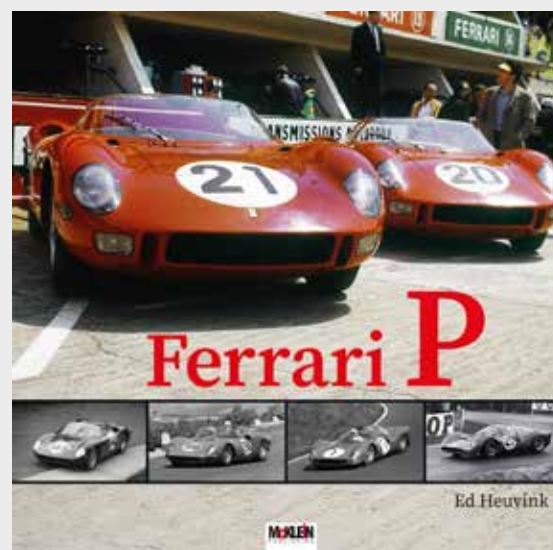
JÜRGEN LEWANDOWSKI's BÜCHERECKE

ENDLICH: DAS BUCH ZUR
IKONE FERRARI P

Natürlich liegt die Schönheit im Auge des Betrachters – ich finde beispielsweise den Alfa Romeo R.Z. toll, was viele Freunde nicht so richtig verstehen. Aber ich glaube wir können uns alle darauf einigen, dass die legendären Ferrari P-Modelle umwerfend gut aussehen, vor allem in der letzten Evolutionsstufe P4. Die P-Modelle waren zwar nicht die ersten Mittelmotor-Rennwagen aus Maranello – Ferrari begann im Februar 1961 mit der Präsentation des 246 SP mit einem V6-Triebwerk mit dem Thema Mittelmotor –, doch nur ein Jahr später tauchte mit der 250 P Barchetta dann der bewährte 3-Liter-V12-Motor erstmals bei einem Sportwagen hinter dem Fahrer auf.

Das war der Beginn der legendären P-Modelle, die in der letzten Evolutionsstufe als 330 P4 in der Saison 1967 antraten – natürlich ist die Geschichte der Modelle nicht stringent verlaufen, Rennwagen werden entwickelt, eingesetzt, verbessert, umgebaut, neu aufgebaut – das ist ein laufender Prozess. Dementsprechend kompliziert ist die Geschichte der P-Modelle und es ist Ed Heuvink zu verdanken, dass nun erstmals die Evolution so präzise wie nur möglich nachvollziehbar ist. Heuvink hat sich in jahrelanger Arbeit jeder Fahrgestellnummer genähert, ihre Rennen (und Unfälle) dokumentiert und so die Geschichte dieser großartigen Fahrzeuge zusammengetragen und mit vielen Fotos – alleine die Arbeit, diese Fotos zu suchen und zu finden! – garniert.

Es wurde schon lange gemunkelt, dass sich Daniel Klein und sein rühriger McKlein Publ.-Verlag dieses Themas angenommen haben – kein Wunder, dass sich die Szene bei Erscheinen auf die auf 330 Exemplare limitierte Auflage geworfen hat. Deshalb sind auch nur noch wenige Exemplare verfügbar. Wer sich für diese phantastischen Ferrari-Modelle interessiert, kommt an dem Band nicht vorbei – also: Zuschlagen, so lange noch Bücher verfügbar sind. Oder später dafür deutlich höhere Preise bezahlen.



Ed Heuvink, Ferrari P,
McKlein Publ.,
€ 350,--.
ISBN 978-3-947156-66-5.
Zu beziehen über McKlein Publishing,
Hauptstr. 172, 51143 Köln-Porz.
www.rallywebshop.com.

TARGA STEHT FÜR SCHILD

Es dauert seine Zeit die Umstände zu erklären, warum der erste offene Porsche 911 – nein, es handelt sich nicht um ein Cabriolet – den Namen „Targa“ erhielt. Damals bestanden Ängste, dass die USA aus Sicherheitsgründen Cabriolets verbieten würde und deshalb entwickelte Porsche den 911 mit einem Sicherheitsbügel, der die Insassen im Falle eines Überschlags schützen sollte. Die Idee selbst stammte vom Rennwagenbau, wo der Überrollbügel schon lange im Einsatz war. Am 12. Juni 1964 setzte man sich dann auch zusammen, um den Namen des bis dahin „offener 901“ zu finden.

Der damalige Vertriebschef Harald Wagner erinnerte sich: „Wir sind alle Rennstrecken der Erde durchgegangen – zuerst in den USA, weil die meisten Fahrzeuge ja dorthin gehen würden. Sebring, Daytona – dann kam Europa, aber da waren viele Strecken bereits belegt und so landeten wir bei der Targa Florio. Targa klang gut und bedeutete auch »Schild« - damit war der Name gefunden“. Derart präzise hat Nicole Hettesheimer die Geschichte der Porsche Targa-Modelle von den ersten Überlegungen, die bereits zur Entwicklung des Ur-901 gemacht wurden, recherchiert.

Dementsprechend hat sich Hettesheimer in ihrem Werk mit allen Targa-Modellen seit dem Ur-Modell, das im September 1966 auf den Markt kamen, beschäftigt – ergänzt. Es werden aber nicht nur die Modellreihen erläutert und gezeigt, dazu kommen auch die Techniker und Designer August Achleitner, Harm Lagaij und Grant Larson zu Wort, die sich zu dem Konzept „Targa“ und der Frage, wie dieses Modell zu einem Kultobjekt werden konnte, äußern. Und Hans-Peter Porsche erinnert sich: „Ich war von dem Design und meinem Bruder überzeugt. Allerdings haben wir anfangs beim Targa zu hören bekommen, wie schon davor beim 901, dem späteren 911: Das wird Nichts“. 60 Jahre später weiß man, dass die Auguren alle falsch lagen – der 911 ist genauso wie der Targa zur Ikone gereift.



Nicole Hettesheimer,
Porsche 911 Targa,
Delius Klasing Verlag, Bielefeld,
€ 49,90.
ISBN 978-3-667-13138-6

DER EISERNE GIGANT UND SEINE HELDEN

In Kärnten steht ein ganz besonderer Berg – der steirische Erzberg. Die genaue Lage: 47°31'42" N, 14°54'42" O. Ein riesiger Berg der mehr oder weniger nur aus Eisenerz besteht – und der nach seiner Entdeckung vor mehr als 400 Jahren die Basis für die österreichische Industrialisierung war – und der in seinen besten Tagen der Gemeinde Eisenstadt 12.000 Menschen Arbeit bot. Man muss die schiere Größe dieses Bergs, der seit Jahrhunderten abgetragen wird gesehen haben, um zu ermessen, wie wahnwitzig die Idee von ein paar Männern war, 1995 eine „Erzbergfahrt“ für Motorräder zu organisieren – wobei es bereits 1988 und 1989 ein Bergrennen gegeben hatte, dass in enger Anlehnung an das berühmte Pikes-Peak-Bergrennen in Colorado ebenfalls „Race to the Clouds“ genannt wurde. Nur der Ordnung halber: Das erste Rennen gewann der Schwede Ole Arnesson auf einem Audi Sport Quattro S1, im Jahr darauf siegte Herbert Breiteneder ebenfalls auf einem Sport Quattro S1.

Doch dann war Schweigen, bis 1995 die Motorräder antraten – davor musste auf dem riesigen Berg eine Strecke gefunden werden, eine Durchfahrt durch einen Tunnel war auch dabei, aber: Die Strecke war richtig schwierig, denn das Gelände des riesigen Eisenerz-Tagebaus bot und bietet eine einzigartige und extrem anspruchsvolle Kulisse, die den Fahrern (und es kommen nur wenige ins Ziel) alles abverlangt und für spektakuläre Bilder sorgt.

Das Erzbergrodeo begann als kleines, lokales Event, entwickelte sich aber schnell zu einem internationalen Highlight im Offroad-Kalender. Heute kommen rund 1.500 Motorradfahrer in die Steiermark – wozu natürlich auch der Hauptsponsor Red Bull seinen Teil beiträgt, der nicht nur für eine gnadenlose Streckenführung, sondern auch für reichlich Abwechslung sorgt. Wo sonst kann man die Airshow der Red Bull-Flugzeuge am Rande des monumentalen Bergs auf Armlänge betrachten? Werner Jessner hat zum 30. Jahrestags des Erzbergrodeos ein tolles Buch gemacht – für Offroad-Fans ein absolutes Muss.



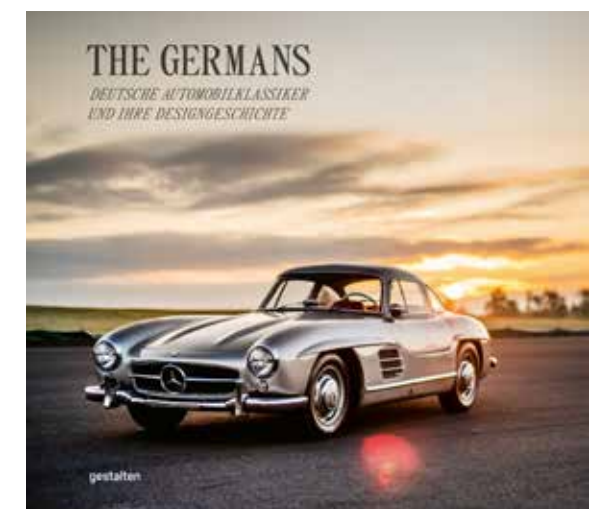
Werner Jessner,
Der eiserne Gigant und seine Helden,
Benevento Verlag, Salzburg,
€ 38,--.
ISBN 978-3-7109-0234-5

BEAUTIFUL GERMANS

2023 begann der Verlag gestalten in Berlin eine Buchreihe unter dem Titel „Beautiful Machines“ mit einem Buch über italienische Automobile, ein Jahr später folgte der Band The Americans über US-Gefährte und mit dem 320 Seiten umfassenden Werk The Germans ist nun der dritte Streich erschienen. Und wieder ist es ein opulentes Buch geworden, in dem die Modelle der Marken Horch, Maybach, Mercedes-Benz, BMW und die Silberpfeile der 30er Jahre die Einleitung bilden. Dann folgen rund 30 weitere Modelle, die mit zur Legende der deutschen Automobil-Industrie beigetragen haben – nur sind es dankenswerterweise nicht nur die üblichen Verdächtigen wie der 300 SL „Flügeltürer“, der BMW 507, der Porsche 911, der Opel GT oder der Audi Quattro vertreten, sondern auch der Glas 2600, der BMW 2002ti Garmisch oder der VW Golf GTI II.

Ergänzt werden die vielen Modelle mit weiteren Texten, die sich mit dem Thema Kleinwagen, den Auto-Modellen der DDR oder Rennwagen beschäftigen – das Ganze ergibt einen interessanten Rundumschlag zum Thema Deutsche Automobilindustrie, verlässt aber zuweilen das vorgegebene Thema: Beautiful Machines. Nicht alle der Modelle, die zweifellos ihre Berechtigung haben, sind Beautiful, sondern eher interessant, sei es als Design- oder als Technikobjekte. Die Autoren sagen dazu: „Deutsches Automobildesign und Fahrzeugtechnik haben die kulturelle und industrielle Landschaft des 20. und 21. Jahrhunderts nachhaltig geprägt. Deutsche Autos sind Synonyme für Innovation, Präzision und kulturellen Einfluss“.

So gesehen bietet die interessante Auswahl – wer kann schon aus den Hunderten zur Auswahl stehenden Modellen die absolut gültigen 35 Autos auswählen? – eine schöne Basis für ein lesenswertes Buch, das zudem noch gut layoutet und mit einer Menge sehr schöner Fotos ausgestattet ist und die Buchreihe würdig ergänzt. Bleibt die Frage: Was wird Band Vier? The French Cars – Beautiful Machines?



The Germans –
Beautiful Machines,
Die Gestalten Verlag, Berlin,
€ 60,--.
ISBN 978-3-96704-180-4

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

