



MOBILITY SPEED LIFESTYLE

MOTORWORLD, eine Marke der MOTORWORLD Trademark Management AG



6

Motorworld auf der
Retro Classics Stuttgart
im Rückblick

50

Cavallino Classic
Palm Beach

66

McLaren Artura Spider

78

I.C.E. St Moritz

88

Rückblick Rétromobile
in Paris

24

Porsche bei dem F.A.T. Ice
Race

INHALT / CONTENT

Flohmarkt trifft Urban Nights – MOTORWORLD Urban Night Market

Nach erfolgreicher Premiere Anfang Februar geht der Urban Night Market in der Legendenhalle der Motorworld Region Stuttgart in die nächste Runde. Klassischer Flohmarkt-Charme, lokale Kreativkultur und urbanes Nightlife verschmelzen zu einem entspannten After-Work-Erlebnis mit Second-Hand-Schätzen, handgemachten Designs sowie Streetfood und Drinks – vegetarisch, vegan oder herzhaft. DJs und Live-Acts begleiten den Abend.

Nächste Termine:
27.–28. März & 8.–9. Mai 2026 (17-24 Uhr)

Infos:
<https://motorworld.de/region-stuttgart/urban-night-market/>

Flea market meets urban nights – MOTORWORLD Urban Night Market

Following its successful premiere in early February, the Urban Night Market in the Hall of Legends at Motorworld Region Stuttgart is entering its next round. Classic flea market charm, local creative culture, and urban nightlife merge into a relaxed after-work experience with second-hand treasures, handmade designs, and street food and drinks – vegetarian, vegan, or hearty. DJs and live acts accompany the evening.

Next dates:
March 27–28 & May 8–9, 2026 (5 p.m.–midnight)

Info:
<https://motorworld.de/region-stuttgart/urban-night-market/>



IMPRESSUM

MOTORWORLD Bulletin
„Mobility Speed Lifestyle“

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

Motorworld – eine Marke der Motor-
world Trademark Management AG

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

Ressortleitung / Redaktion Motorworld
Sybille Bayer

Redaktion:
Adrian Duncan
Valery Reuter

Erscheinungsweise:
Dreiwöchentlich
Auflage: 35.000
ISSN 2198-3291

Alle Inhalte dieses digitalen E-Magazins
unterliegen dem Copyright der
MOTORWORLD Trademark Managment
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



FOTOS: Carvacan

Motorworld Group begeistert in Halle 1 auf 1.500 qm mit exklusiven Marken und Exponate-Line-up auf der Retro Classics

Motorworld Group impresses in Hall 1 with 1,500 square meters of exclusive brands and exhibits at Retro Classics

Die Motorworld Group blickt auf einen erfolgreichen Auftritt bei der 25. Retro Classics 2026 zurück. Das Jubiläum bot den idealen Rahmen, um die Marke Motorworld als Forum für automobile Kultur, Lifestyle und Handel zu präsentieren – mit einem Line-up, das in Vielfalt, Exklusivität und Markenstärke von außergewöhnlicher Qualität war.

Vier Tage lang wurde die Retro Classics in Stuttgart ihrem Ruf als feste Größe im internationalen Messekalender für klassische Mobilität eindrucksvoll gerecht. Zum 25-jährigen Jubiläum strömten rund 83.000 Besucher auf das Gelände der Messe Stuttgart.

The Motorworld Group can look back on a successful appearance at the 25th Retro Classics 2026. The anniversary was the perfect occasion for presenting the Motorworld brand as a forum for automotive culture, lifestyle and retail – with an exceptionally top quality line-up with regard to diversity, exclusivity and brand strength.

Over the four days, the Retro Classics in Stuttgart impressively lived up to its reputation as an established name in the international trade fair calendar for classic mobility. Around 83,000 visitors flocked to the Stuttgart exhibition centre for the 25th anniversary.



Bild v.l.n.r.:
Sarah Dünkel/Motorworld Group, Thilo Könicke/Retro Messen, Dr. Andrea Zagato/Automobildesigner, Andreas Dünkel/Motorworld Group, Henning Könicke/Retro Messen

„Die Retro Classics ist seit einem Vierteljahrhundert ein Fixpunkt für alle, die automobile Leidenschaft leben. Wir gratulieren herzlich zum 25. Jubiläum und sind stolz, seit vielen Jahren Teil dieser Erfolgsgeschichte zu sein. Der diesjährige Auftritt der Motorworld Group hat gezeigt, wie lebendig, vielfältig und innovativ die Szene ist. Besonders gefreut hat uns der Besuch von Dr. Andrea Zagato, der wie kaum ein anderer für Designkultur und automobile Exzellenz steht. Ein großes Dankeschön gilt unseren Partnern und Mitausstellern, die den Motorworld Messestand erneut zu einem der spannendsten Treffpunkte der Messe gemacht haben. Wir freuen uns darauf, diese Energie in unsere Motorworld Standorte mitzunehmen.“ Sarah Dünkel, CCO Motorworld Group.

“For a quarter of a century, the Retro Classics has been a fixture for everyone with a passion for automobiles. We would like to congratulate them on their 25th anniversary and are proud to have been part of this success story for many years. This year's Motorworld Group presence showed how vibrant, diverse and innovative the scene is. We were particularly pleased to welcome Dr Andrea Zagato, who stands for design culture and automotive excellence like no other. A huge thank you goes to our partners and co-exhibitors, who once again made the Motorworld booth one of the most enthralling meeting points at the fair. We look forward to bringing this energy to our Motorworld locations” said Sarah Dünkel, CCO Motorworld Group.



Wenger Gold-Run Sportwagenreisen, Stadel BMW und Edelmotors



Bild: Julian Reichl/Motorworld Region Stuttgart

Neues von den Motorworld Standorten

Bei der offiziellen Pressekonferenz stellte Julian Reichl, Event- und Veranstaltungsleiter der **Motorworld Region Stuttgart**, die besondere Bedeutung der Motorworld als Szenetreffpunkt heraus. Die **Legendenhalle** sei das pulsierende Herz der Motorworld in Böblingen. Ein Ort, an dem automobile Kultur, Begegnung und hochwertige Veranstaltungen aufeinandertreffen. Reichl betonte zudem die enge Verbindung zur regionalen wie internationalen Klassiker-Community und die Rolle der Motorworld als lebendigen Treffpunkt für Enthusiasten, Händler und Marken.

News from the Motorworld locations

*At the official press conference, Julian Reichl, Event Manager at **Motorworld Region Stuttgart**, highlighted the special significance of Motorworld as a venue for the scene. The **Hall of Legends** is the beating heart of Motorworld in Böblingen where automotive culture, encounters and top quality events come together. Reichl also emphasised the close connections to the regional and international classic car communities and the role Motorworld plays as a vibrant meeting place for enthusiasts, dealers and brands.*

Ein besonderes Highlight der Retro Classics war das **Motorworld Inn Restaurant**, das in Halle 1 als traditioneller Treffpunkt und kulinarischer Mittelpunkt fungierte. Die Motorworld Group kündigte an, das **Motorworld Inn Restaurant werde auch in Kürze am Standort Böblingen eröffnet** - als neues gastronomisches Highlight der Region. Das Restaurant wird im Stil einer alten Werkstatt gestaltet und mit originalen Erinnerungstücken aus der Welt historischer Fahrzeuge außergewöhnlich dekoriert. Das kulinarische Angebot vereint Klassiker aus Italien, den USA und Deutschland - inspiriert von den charaktervollen Stazioni Autostadale und den authentischen Truck Stops dieser Welt.

*A special highlight at the Retro Classics was the **Motorworld Inn Restaurant** as a traditional meeting place and culinary focal point in Hall 1. The Motorworld Group announced that the **Motorworld Inn Restaurant will also be opening shortly at the location in Böblingen** - as a new hospitality high spot in the region. The restaurant, designed in the style of an old workshop, is exceptionally decorated with original memorabilia from the world of historic vehicles. The culinary offering is a mix of classic dishes from Italy, the USA and Germany - inspired by the distinctive stazione autostradale and the authentic truck stops of this world.*

Bild: Motorworld Inn



Darüber hinaus richtet die Motorworld Group den Blick auf zwei weitere Neuigkeiten: Im **Motorworld Village Metzingen** eröffnet im März das neue **Motobene Restaurant**, das als Themen-Restaurant mit einer Ausstattung ganz im Stil der Mobilität den Standort um ein weiteres Highlight bereichert. Mit seinem einzigartigen Ambiente steigert das Restaurant die Attraktivität des gesamten Standorts. Das Motorworld Village Metzingen wiederum kann unter dem Motto „to rent for your event“ ganz oder teilweise für Veranstaltungen gebucht werden.

Und auch international setzt die Motorworld Akzente: In der **Motorworld Mallorca** wurde im Herbst die exklusive **Drivers Lounge** eröffnet – ein hochwertiger Coworking- und Meetingspace, das Business, Lifestyle und automobile Leidenschaft auf besondere Weise vereint. Die Motorworld Mallorca ist ganzjährig geöffnet und wie alle Standorte der Motorworld für Besucher kostenfrei zugänglich.

*The Motorworld Group is also focussing on two further new additions: the new **Motobene Restaurant** will be opening in March at **Motorworld Village Metzingen**, adding another highlight to the location as a themed restaurant with a mobility-styled décor. With its unique **ambience** the restaurant enhances the appeal of the entire location. Motorworld Village Metzingen can be booked as a full or partial venue under the motto “to rent for your event”.*

*Motorworld is also making its mark internationally: last autumn the exclusive **Drivers Lounge** opened at **Motorworld Mallorca** – a high-grade coworking and meeting space that combines business, lifestyle and automotive passion in an exceptional manner. Motorworld Mallorca is open all year round with, like all the other Motorworld locations, free admission for visitors.*



Bild: Allianz



Bild: Morgan / Dörr Group



Bild: Stand Powwow Tattoo Studio



Gohm Italia:
Fahrzeuge der Marken Bentley, Ferrari, Lamborghini und Maserati.

Gohm Italia:
Bentley, Ferrari, Lamborghini and Maserati brand cars.



Dörr Group:
Präsentation des neuen Morgan Supersport sowie Informationen zu Dörr Motorsport.

Dörr Group:
Presentation of the new Morgan Supersport and information about Dörr Motorsport.



HK-Engineering:
Seit 40 Jahren spezialisiert auf die Restaurierung und Revitalisierung des Mercedes-Benz 300 SL.

HK-Engineering:
Specialists in the restoration and revitalisation of the Mercedes-Benz 300 SL for 40 years.



Autohaus Weeber:
Verschiedene Lotus-Modelle, darunter der auf 60 Exemplare limitierte Lotus Emira Clark Edition, sowie der Genesis Electrified GV70.

Autohaus Weeber:
Various Lotus models, including the limited edition Lotus Emira Clark Edition of which only 60 were made, as well as the Genesis Electrified GV70.



Brunold Automobile:
Jeep-Kompetenz aus Süddeutschland
in der Motorworld Mallorca.

Brunold Automobile:
*Jeep expertise from southern Germany in the
Motorworld Mallorca.*



Estella Fahrzeugtechnik:
Der Tender 5.7, eine moderne
Neuinterpretation von Elvis Presleys
legendärem Roadster.

Estella Fahrzeugtechnik:
*The Tender 5.7, a modern
reinterpretation of Elvis Presley's
legendary roadster.*



Weck das Beast!

Egal ob Stahl-, Leichtmetall-, lackierte, verchromte, polierte oder matte Felgen – das Beast reinigt sie alle. Schonend zu Felgen, Radbolzen und geeignet für Räder mit RDKS (Reifendruck-Kontrollsystem). Mit Wirkindikator und exotischem Duft. Entdecke auch unsere Beast Felgenbürste und unser Reifenglanz BlackBeast auf sonax.de.

SONAX®
SONAX
SONAX
SONAX



JMS Fahrzeugteile:

Präsentation der Felgenmarken Barracuda Racing Wheels / Corspeed Sports Wheels sowie Promotion für die JMS Performance Messe im Motorworld Village Metzingen am 5. September 2026.

JMS Fahrzeugteile:

Presentation of the wheel brands Barracuda Racing Wheels / Corspeed Sports Wheels as well as promotion of the JMS Performance trade fair at Motorworld Village Metzingen on 5 September 2026.



Carrera Toys:

Große Carrera-Rennbahn für spannende Duelle.

Carrera Toys:

Large Carrera race track for thrilling duels.



Sonax:

Live-Demonstrationen zu Pflege, Reinigung und Versiegelung klassischer Fahrzeuge sowie Produktneuheiten für 2026.

Sonax:

Live demonstrations of the care, cleaning and sealing of classic vehicles and presentation of their new products for 2026.



VAICO:

Praxisnahe Werkstattlösungen, Getriebeservice-Demos, Gewinnspiel und Reifenwechsel-Challenge.

VAICO:

Practical workshop solutions, transmission service demonstrations, a competition and a tyre-changing challenge.



Weitere Aussteller: **Kontio Tyres, dreikommazwei, Blackline Folierungen, SJS Carstyling, Solitude Revival e.V., Künstler Christopher Reim (reimdesign), Christian Abt Classic, Schawe Car Design.**

Other exhibitors: Kontio Tyres, dreikommazwei, Blackline Folierungen, SJS Carstyling, Solitude Revival e.V., Künstler Christopher Reim (reimdesign), Christian Abt Classic, Schawe Car Design.

Save-the-Date:
Motorworld München:
So., 01.03.2026: Automobilia
Sa./So., 09./10.05.2026: Motortreff Saisonauftakt und 5 Jahre Motorworld München

Motorworld Region Stuttgart:
So., 26.04.2026: Motorworld Saisonauftakt powered by Autohaus Weeber

Motorworld Mallorca:
Ostern, So./Mo., 05./06.04.2026: Saisonstart

Motorworld Köln-Rheinland:
Sa., 25.04.2026: Saisonauftakt - Motortreff am Butz powered by Allianz

Save the date:
Motorworld München:
Sun, 01.03.2026: Automobilia
Sat/Sun, 09./10.05.2026: Motortreff season opener and 5 years of Motorworld München

Motorworld Region Stuttgart:
Sun, 26.04.2026: Motorworld season opener powered by Autohaus Weeber

Motorworld Mallorca:
Easter, Sun/Mon, 05./06.04.2026: Season opener

Motorworld Köln-Rheinland:
Sat, 25.04.2026: Season opener - Motortreff am Butz powered by Allianz

Car Guys & Girls können sich schon mal diese Veranstaltungen notieren. Viele weitere sind geplant und auf der Website in der Rubrik Termine hinterlegt:
<https://motorworld.de/events/>

*Car guys & girls can already save the dates of these events. Many more are planned and can be found on the website in the Dates section:
<https://motorworld.de/events/>*



F.A.T. ICE RACE 2026





Klirrende Kälte, gleißendes Alpenlicht, das scharfe Knirschen von Spikes auf blankem Eis – das FAT Ice Race 2026 war kein gewöhnliches Winter-Event. Es war ein Manifest auf Schnee. Ein Wochenende, das eindrucksvoll zeigte, wie sehr sich die automobile Welt im Wandel befindet – und wie stark sie dennoch in ihrer eigenen Geschichte verwurzelt bleibt. In Zell am See trafen sich Tradition und Zukunft nicht zufällig, sondern mit voller Absicht.

Vor der dramatischen Kulisse verschneiter Gipfel wurde einmal mehr deutlich, dass das FAT Ice Race weit mehr ist als Motorsport im klassischen Sinn. Es ist Bühne, Begegnungsraum und Statement zugleich. Zwischen historischen Rennfahrzeugen, legendären Rallye-Boliden, klassischen Porsche 356 und modernen High-Performance-Maschinen entstand ein Spannungsfeld, das elektrisierender kaum sein könnte. Hier geht es nicht um Rundenrekorde. Hier geht es um Haltung.

Besonders symbolträchtig: der Auftritt des neuen Cayenne Electric. Ein vollelektrisches SUV, das auf Eis nicht nur souverän, sondern spektakulär performte. Mit bis zu 850 kW Leistung und 1.500 Nm Systemdrehmoment demonstriert dieses Fahrzeug, dass Performance längst nicht mehr an Hubraum oder Zylinderzahl gebunden ist. Entscheidend ist das unmittelbare Erlebnis – die präzise Dosierbarkeit der Kraft, die spontane Beschleunigung, das kontrollierte Driften auf spiegelglattem Untergrund. Der Cayenne Electric steht für eine neue Generation von Performance: leise, brutal effizient und technologisch auf höchstem Niveau.

Dass er seine Runden nicht isoliert drehte, sondern im Dialog mit einem wiederbelebten 964-Buggy und begleitet von Rennfahrern wie Timo Bernhard und Jörg Bergmeister, verlieh dem Moment zusätzliche Tiefe. Zwei Epochen auf derselben Strecke. Zwei Philosophien, die sich nicht ausschließen, sondern gegenseitig bereichern. Der Kontrast zwischen luftgekühlter Vergangenheit und hochvoltbetriebener Gegenwart wirkte nicht wie ein Bruch – sondern wie eine konsequente Weiterentwicklung.

Bitter cold, glistening Alpine light, the sharp crunch of spikes on bare ice – the FAT Ice Race 2026 was no ordinary winter event. It was a manifesto on snow. A weekend that impressively demonstrated how much the automotive world is changing – and yet how strongly it remains rooted in its own history. Tradition and the future came together in Zell am See not by chance, but by design.

Against the dramatic backdrop of snow-covered peaks, it became clear once again that the FAT Ice Race is much more than motorsport in the traditional sense. It is a stage, a meeting place, and a statement all at once. Between historic racing cars, legendary rally cars, classic Porsche 356s, and modern high-performance machines, an atmosphere of excitement was created that could hardly have been more electrifying. This is not about lap records. This is about attitude.

Particularly symbolic: the appearance of the new Cayenne Electric. A fully electric SUV that performed not only confidently but spectacularly on ice. With up to 850 kW of power and 1,500 Nm of system torque, this vehicle demonstrates that performance is no longer tied to displacement or number of cylinders. What matters is the immediate experience – the precise controllability of power, the spontaneous acceleration, the controlled drifting on a mirror-smooth surface. The Cayenne Electric represents a new generation of performance: quiet, brutally efficient, and technologically advanced.

The fact that it didn't do its laps in isolation, but in dialogue with a revived 964 Buggy and accompanied by racing drivers such as Timo Bernhard and Jörg Bergmeister, added extra depth to the moment. Two eras on the same track. Two philosophies that are not mutually exclusive, but rather enrich each other. The contrast between the air-cooled past and the high-voltage present did not seem like a break, but rather a logical further development.



Doch das FAT Ice Race lebt nicht allein von Technik und Performance. Es ist ein kulturelles Momentum. Ein Treffpunkt für eine neue Generation von Enthusiasten, für Social-Media-affine Car-Lover, für Kreative, Designer und Sammler. Designinstallationen, Musik, Kulinarik und ein urban geprägtes Publikum verschmelzen hier mit der rauen Ästhetik des Motorsports. Das Ergebnis ist eine Atmosphäre, die sich bewusst vom klassischen Rennwochenende absetzt. Weniger Wettbewerb, mehr Erlebnis. Weniger Ernst, mehr Emotion.

„Fun over Speed“ lautet das Motto – und es trifft den Zeitgeist. In einer Welt, in der Zahlen, Daten und Effizienz dominieren, erinnert das Ice Race daran, dass Faszination nicht messbar ist. Es geht um Geschichten, um Gemeinschaft, um das gemeinsame Staunen. Rund 8.500 Besucher waren 2026 vor Ort – nicht nur, um Autos zu sehen, sondern um Teil eines Moments zu sein.

Mit der Initiative „Porsche Youngsters“ wurde dieser Gedanke weitergedacht. Junge Enthusiasten erhielten Einblicke, Workshops und Zugang zu einer Community, die sonst oft als traditionsgebunden gilt. Hier wird klar: Die Zukunft der Marke entsteht nicht nur im Windkanal oder im Entwicklungszentrum, sondern im Dialog mit der nächsten Generation. Wer Relevanz bewahren will, muss Räume schaffen – für Austausch, für Begeisterung, für neue Perspektiven.

Das FAT Ice Race 2026 hat eindrucksvoll bewiesen, dass Transformation kein Widerspruch zur Tradition ist. Im Gegenteil: Gerade im bewussten Nebeneinander entfaltet sich die stärkste Wirkung. Der elektrische Cayenne auf der einen Seite, historische Ikonen auf der anderen – sie erzählen unterschiedliche Kapitel derselben Geschichte.

But the FAT Ice Race is not just about technology and performance. It is a cultural momentum. A meeting place for a new generation of enthusiasts, for social media-savvy car lovers, for creative minds, designers, and collectors. Design installations, music, cuisine, and an urban crowd merge here with the raw aesthetics of motorsports. The result is an atmosphere that deliberately sets itself apart from the classic race weekend. Less competition, more experience. Less seriousness, more emotion.

“Fun over speed” is the motto – and it captures the spirit of the times. In a world dominated by numbers, data, and efficiency, the Ice Race reminds us that fascination cannot be measured. It’s about stories, community, and shared wonder. Around 8,500 visitors attended in 2026 – not just to see cars, but to be part of a moment.

This idea was taken further with the “Porsche Youngsters” initiative. Young enthusiasts were given insights, workshops, and access to a community that is often considered to be bound by tradition. Here, it becomes clear that the future of the brand is not only created in the wind tunnel or in the development center, but in dialogue with the next generation. If you want to remain relevant, you have to create spaces – for exchange, for enthusiasm, for new perspectives.

The FAT Ice Race 2026 has impressively demonstrated that transformation is not a contradiction to tradition. On the contrary: it is precisely in their conscious coexistence that the strongest effect unfolds. The electric Cayenne on one side, historic icons on the other – they tell different chapters of the same story.





Das Automobil steht an einem Wendepunkt. Antriebskonzepte verändern sich, Technologien entwickeln sich rasant, gesellschaftliche Erwartungen verschieben sich. Doch die Leidenschaft bleibt. Sie passt sich an, sie sucht neue Ausdrucksformen, sie findet neue Bühnen. Auf dem Eis von Zell am See wurde genau das sichtbar: Die Zukunft ist elektrisch, digital und vernetzt. Aber sie trägt weiterhin das Herz der Tradition in sich.

Und vielleicht ist genau das die eigentliche Botschaft dieses Wochenendes. Dass Wandel nicht Verlust bedeutet. Sondern Evolution. Dass Motorsport nicht nur Geschwindigkeit ist, sondern Kultur. Und dass die Liebe zum Automobil auch im Zeitalter der Elektrifizierung nichts von ihrer Intensität verloren hat – sie klingt nur anders.

The automobile is at a turning point. Drive concepts are changing, technologies are developing rapidly, and social expectations are shifting. But the passion remains. It adapts, it seeks new forms of expression, it finds new stages. On the ice of Zell am See, this became clear: the future is electric, digital, and connected. But it still carries the heart of tradition within it.

And perhaps that is the real message of this weekend. That change does not mean loss. But evolution. That motorsport is not just about speed, but culture. And that even in the age of electrification, the love of the automobile has lost none of its intensity – it just sounds different.





Motorworld Köln Rheinland

Handball trifft Hangar

Handball meets hangar

Köln bekommt sein neues Sport-Highlight in der Motorworld

Wenn sportliche Leidenschaft auf industrielle Architektur trifft, entstehen besondere Momente. Genau das passiert beim Cologne Handball Day 2026: Am 30. April und 1. Mai verwandelt sich die Motorworld Köln in eine pulsierende Handball-Arena – mitten im historischen Flugzeughangar am Butzweilerhof. Gastgeber ist der Longericher SC Köln, der das Event als Höhepunkt seines 100-jährigen Jubiläumsjahres feiert. Statt eines klassischen Spieltags erwartet die Besucher ein echtes Handball-Festival: vom ersten Ballkontakt der Grundschulkinder bis zum Drittliga-Spiel vor rund 1.200 Fans.

Cologne is getting a new sporting highlight at Motorworld

When sporting passion meets industrial architecture, special moments are created. That is exactly what will be happening at Cologne Handball Day 2026. On 30 April and 1 May, Motorworld Köln will be transformed into a pulsating handball arena – in the midst of the historic aircraft hangar at Butzweilerhof. The event is being hosted by handball club Longericher SC Köln, which is celebrating it as the highlight of its 100th anniversary year. Instead of a regular match day, visitors can look forward to a real handball festival from the first touch of the ball by primary school children to the third division match before around 1,200 fans.



Bereits am 30. April gehört die Bühne dem Nachwuchs – mit der Kölner Grundschul-Handballliga als eigenem Eventtag. Am 1. Mai folgen Jugendturniere, Mitmachstationen für Familien, eine Kids-Area und schließlich das sportliche Highlight am Abend: das Drittligaspiel des LSC mit anschließender After-Game-Party.

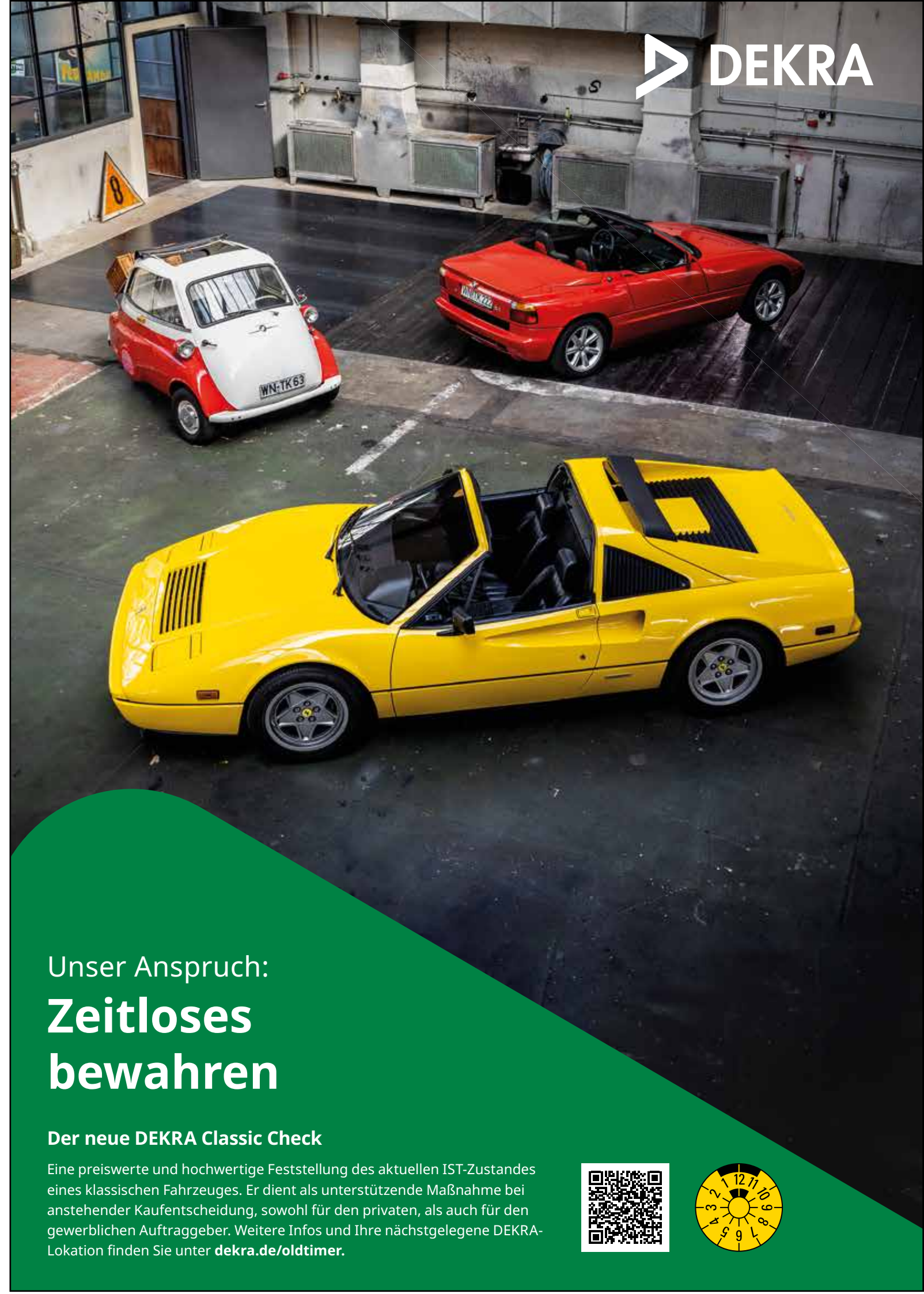
Ein neues Format für Köln. Zwei Tage voller Bewegung, Teamgeist und Gänsehaut-Momente in der Motorworld Köln – und ganz nebenbei lockt ein Besuch in der Michael Schumacher Private Collection, die kostenfrei zu besichtigen ist. Fürs kulinarische Wohl sorgen die gastronomischen Betriebe in der Motorworld Köln.

Infos:
<https://lsc-koeln.de/cologne-handball-day-2026-zwei-tage-handball-fuer-ganz-koeln>

On 30 April, the stage will belong to the next generation with the Cologne Primary School Handball League's own event day. On 1 May there will be youth tournaments, have-a-go activities for families, a kids' area, and finally the sporting highlight in the evening: the LSC's third division match followed by an after-game party.

A new format for Cologne. Two days bursting with action, team spirit and goosebump moments at Motorworld Köln – together with the chance to visit the Michael Schumacher Private Collection, which can be visited free of charge. Refreshments will be on offer at the catering establishments at Motorworld Köln.

Info:
<https://lsc-koeln.de/cologne-handball-day-2026-zwei-tage-handball-fuer-ganz-koeln>



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.





vitra.
Mathes



YOUR PRIVATE BUSINESS & COWORKING SPACE

WELCOME



MEMBERS



SEDE
OFICIAL
DE SU
EMPRESA

OFFICIAL
REGISTRATION
ADDRESS OF
YOUR COMPANY

OFFIZIELLER
FIRMENSITZ
IHRER
GESELLSCHAFT



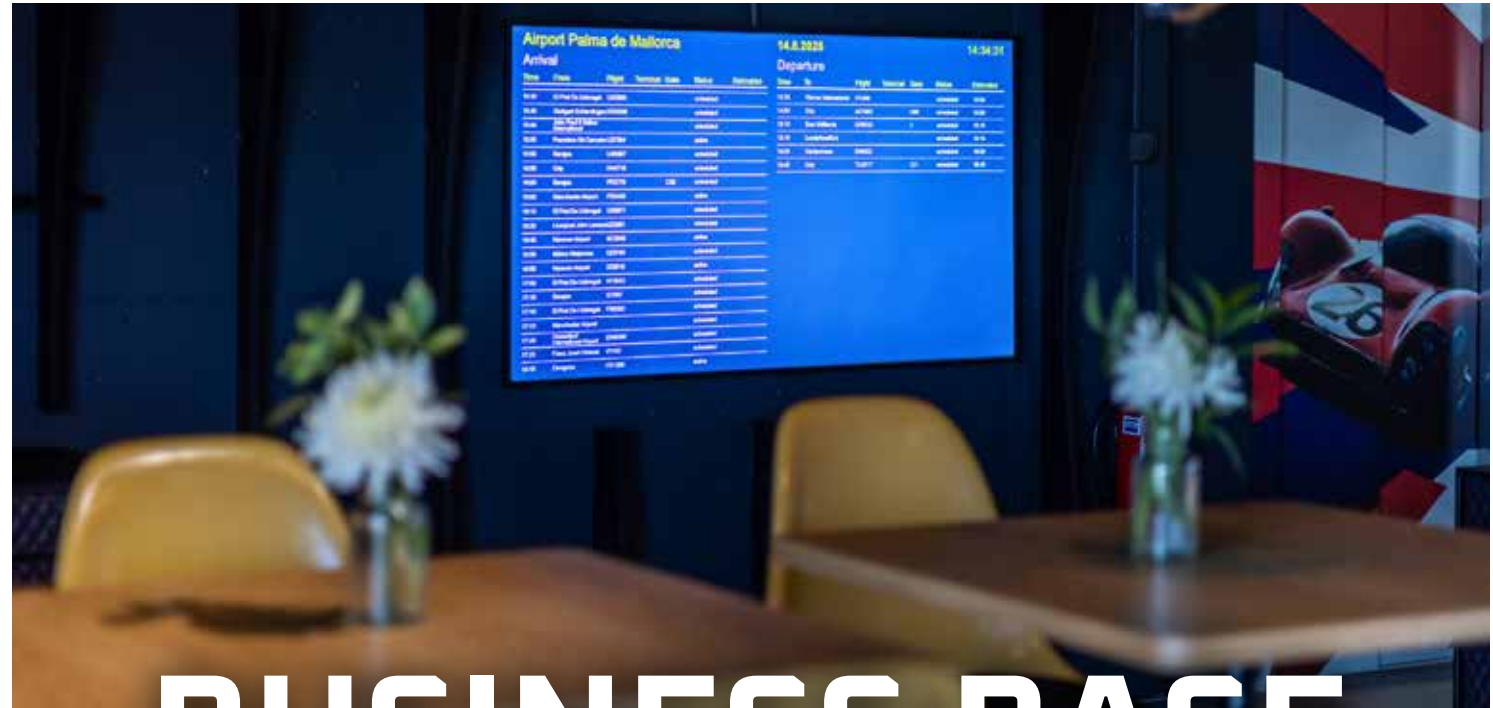
Direkt an der Flughafenautobahn MA 19, zwischen dem Airport und Palma ist die Motorworld Mallorca gestartet. In der exklusiven Drivers Lounge befinden sich moderne Business- und Coworking-Spaces – perfekt für alle, die in privater Atmosphäre konzentriert arbeiten, Meetings abhalten oder einfach produktiv 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>

Stand 9/2025



FORD GRAN TORINO





Der gezeigte 1974 Ford Gran Torino besitzt einen A460 Big Block mit einem Hubraum von 9455 ccm. Damir erreicht er etwa 500 PS /4500 U/min

Der 1974 Ford Gran Torino ist kein Auto, das man einfach fährt – er ist ein Auftritt auf vier Rädern. Er ist kein filigraner Sportler, kein europäisch inspirierter Kurvenkünstler. Er ist ein Statement aus Blech. Breit, selbstbewusst, kompromisslos amerikanisch. Ein rollendes Sinnbild jener Dekade, in der Schlaghosen weiter wurden, V8-Motoren noch selbstverständlich und Fernsehhelden cooler als jeder Influencer.

Wer „Gran Torino“ sagt, meint fast automatisch „Starsky & Hutch“. Genauer: den knallroten 1975er Ford Gran Torino mit dem ikonischen weißen Vektorstreifen, der sich wie ein Pfeil über die Flanken spannt. In der Serie wurde das Auto zur dritten Hauptrolle. Es war nicht nur Dienstwagen zweier Undercover-Cops, es war Charakterdarsteller. Wenn Paul Michael Glaser und David Soul quer durch Bay City drifteten, quietschten nicht nur Reifen – es quietschte die Moral einer ganzen Ära. Der Torino war laut, auffällig und alles andere als subtil. Genau das machte ihn unvergesslich.

Doch jenseits des Fernsehmythos lohnt sich der Blick auf das technische Fundament dieses amerikanischen Kolosses. Der 1974er Gran Torino basierte auf Fords intermediärer Plattform, intern als „Ford Torino“ geführt und seit 1972 in einer komplett neu gestalteten, „Coke-Bottle“-artigen Karosserieform erhältlich. Die Modellpflege 1974 brachte eine noch massivere Frontpartie mit breitem, fast horizontalem Kühlergrill und integrierten Stoßfängern gemäß den verschärften US-Sicherheitsvorschriften. 1974 präsentierte sich der Torino entsprechend bullig, mit wuchtigen 5-mph-Bumpers und einer Gesamtlänge von rund 5,40 Metern. Der Radstand betrug 2.870 Millimeter, das Leergewicht lag – je nach Ausstattung – zwischen 1.700 und über 1.900 Kilogramm.

The 1975 Ford Gran Torino isn't just a car you drive—it's a statement on four wheels. It's not a sleek sports car or a European-inspired cornering machine. It's a statement made of sheet metal. Wide, confident, unapologetically American. A rolling symbol of that decade when bell-bottoms got wider, V8 engines were still the norm, and TV heroes were cooler than any influencer.

When you say “Gran Torino,” you almost automatically mean “Starsky & Hutch.” More specifically, the bright red 1975 Ford Gran Torino with the iconic white vector stripe that stretches across the sides like an arrow. In the series, the car became the third leading role. It wasn't just the company car of two undercover cops, it was a character actor. When Paul Michael Glaser and David Soul drifted across Bay City, it wasn't just tires that squealed – it was the morals of an entire era. The Torino was loud, flashy, and anything but subtle. That's exactly what made it unforgettable.

But beyond the television myth, it's worth taking a look at the technical foundation of this American colossus. The 1975 Gran Torino was based on Ford's intermediate platform, internally known as the “Ford Torino,” and had been available since 1972 in a completely redesigned, “Coke bottle”-style body shape. The 1974 model update brought an even more massive front end with a wide, almost horizontal radiator grille and integrated bumpers in accordance with stricter US safety regulations. In 1975, the Torino presented itself as correspondingly beefy, with massive 5 mph bumpers and a total length of around 5.40 meters. The wheelbase was 2,870 millimeters, and the curb weight ranged from 1,700 to over 1,900 kilograms, depending on the equipment.



Unter der Haube arbeitete das, was Amerikaner damals unter „angemessener Motorisierung“ verstanden. Basistriebwerk war ein 4,1-Liter-Reihensechszylinder, doch wer einen Torino wirklich wollte, griff zum V8. Besonders populär war der 5,8-Liter-V8 (351 cubic inch) in zwei Ausführungen: als 351 Windsor oder 351 Cleveland. In der 1975er Spezifikation leistete der 351 V8 aufgrund verschärfter Emissionsvorschriften und der Umstellung auf SAE-Nettoangaben rund 152 bis 163 PS bei etwa 3.800 U/min. Das maximale Drehmoment lag bei etwa 353 Nm. Darüber rangierte der 6,6-Liter-V8 (400 cubic inch) mit rund 170 PS und satten 427 Nm Drehmoment. In früheren Jahren waren die Leistungswerte deutlich höher, doch Mitte der 70er hatte die Ölkrise ihre Spuren hinterlassen. Leistung wurde gedrosselt, Verdichtungsverhältnisse reduziert, Abgasrückführungen eingeführt.

Gekoppelt waren die V8-Motoren meist an eine dreistufige C6-Automatik, eine robuste, hydraulisch gesteuerte Wandlerautomatik, die für ihre Langlebigkeit bekannt war. Alternativ gab es vereinzelt eine Dreigang-Handschaltung, doch im urbanen Serienalltag dominierte die Automatik. Der Antrieb erfolgte klassisch über die Hinterräder, die Starrachse war an Blattfedern aufgehängt, vorne arbeitete eine Einzelradaufhängung mit Schraubenfedern und Querlenkern. Scheibenbremsen vorne waren serienmäßig, hinten kamen Trommelbremsen zum Einsatz. Servolenkung? Selbstverständlich. Klimaanlage? Optional, aber sehr gefragt.

Fahrdynamisch war der Gran Torino kein Leichtfuß. Die Lenkung agierte weich, fast schon schwammig, die Karosserie neigte sich in schnellen Kurven spürbar. Doch darum ging es nicht. Es ging um Präsenz. Um das Gefühl, auf einem Sofa aus Stahl durch die Stadt zu gleiten. Die Sitzbänke waren breit, die Polster tief, das Armaturenbrett eine horizontale Landschaft aus Kunststoff, Chrom und amerikanischem Optimismus. Der Verbrauch? Zweitrangig. Realistisch waren 18 bis 25 Liter pro 100 Kilometer – je nach Gasfuß und Motorisierung. In einer Zeit vor Effizienzdebatten war das kaum Anlass zur Selbstkritik.

Die für „Starsky & Hutch“ eingesetzten Fahrzeuge waren überwiegend Gran Torino Coupés in der Ausstattungsvariante „Torino“ oder „Gran Torino Sport“. Für die Serie wurden sie in „Bright Red“ lackiert und mit dem markanten weißen Streifen versehen. Insgesamt entstanden rund 1.000 Replikas im Rahmen einer limitierten „Starsky & Hutch“-Edition, die Ford 1976 offiziell anbot. Diese Sondermodelle verfügten über den 351 V8, sportlichere Fahrwerksabstimmungen, spezielle Außenspiegel und Alufelgen. Der weiße Streifen war nicht lackiert, sondern als Dekor aufgebracht – ein Detail, das Sammler heute genau prüfen.

Under the hood was what Americans at the time considered “adequate motorization.” The base engine was a 4.1-liter inline six-cylinder, but anyone who really wanted a Torino opted for the V8. The 5.8-liter V8 (351 cubic inches) was particularly popular in two versions: the 351 Windsor and the 351 Cleveland. In the 1975 specification, the 351 V8 produced around 152 to 163 hp at approximately 3,800 rpm due to stricter emissions regulations and the switch to SAE net figures. The maximum torque was around 353 Nm. Above that was the 6.6-liter V8 (400 cubic inches) with around 170 hp and a whopping 427 Nm of torque. In earlier years, performance figures were significantly higher, but by the mid-1970s, the oil crisis had left its mark. Power was throttled, compression ratios reduced, and exhaust gas recirculation introduced.

The V8 engines were usually coupled with a three-speed C6 automatic transmission, a robust, hydraulically controlled torque converter automatic transmission known for its durability. Alternatively, there were a few three-speed manual transmissions, but the automatic transmission dominated everyday urban driving. The drive was classic rear-wheel drive, the rigid axle was suspended on leaf springs, and the front featured independent suspension with coil springs and wishbones. Disc brakes were standard at the front, while drum brakes were used at the rear. Power steering? Of course. Air conditioning? Optional, but in high demand.

In terms of driving dynamics, the Gran Torino was no lightweight. The steering was soft, almost spongy, and the body tilted noticeably in fast corners. But that wasn't the point. It was about presence. About the feeling of gliding through the city on a steel sofa. The seats were wide, the upholstery deep, the dashboard a horizontal landscape of plastic, chrome, and American optimism. Fuel consumption? Secondary. Realistically, it was 18 to 25 liters per 100 kilometers – depending on how heavy your foot was and the engine size. In an era before efficiency debates, that was hardly a cause for self-criticism.

The vehicles used for “Starsky & Hutch” were predominantly Gran Torino coupes in the ‘Torino’ or ‘Gran Torino Sport’ trim levels. For the series, they were painted “Bright Red” and adorned with the distinctive white stripe. A total of around 1,000 replicas were produced as part of a limited “Starsky & Hutch” edition, which Ford officially offered in 1976. These special models featured the 351 V8, sportier suspension tuning, special exterior mirrors, and aluminum rims. The white stripe was not painted, but applied as a decoration – a detail that collectors today examine closely.





Und Sammler gibt es viele. Denn der 1975er Ford Gran Torino ist längst mehr als ein Serienfahrzeug der Ölkrisenära. Er ist ein Zeitzeuge. Ein Symbol für das Amerika zwischen Watergate und Disco. Für eine Ästhetik, die Größe nicht entschuldigt, sondern feiert. Für den Mut zur Farbe. Für das Pathos des V8-Blubbers im Leerlauf. Wenn ein gut erhaltener Torino heute auf einem Cars & Coffee auftaucht, bildet sich eine Menschengruppe. Nicht, weil er seltene Renntechnik bietet. Sondern weil er Erinnerungen triggert. An Fernsehabend. An quietschende Reifen in engen Gassen. An Handschellen, Schlagabtausch und Soul-Soundtracks.

Im Kontext moderner Automobile wirkt der Gran Torino archaisch. Kein ESP, kein Airbag, keine Assistenzsysteme. Dafür Hubraum, Chrom und Charakter. Seine Konstruktion ist mechanisch nachvollziehbar, sein Motorraum großzügig dimensioniert, seine Ersatzteilversorgung dank US-Aftermarket solide. Restaurierungen sind aufwendig, aber machbar. Rost ist das größte Thema, insbesondere an Radläufen, Rahmen und Unterboden. Technisch gelten die V8-Aggregate bei regelmäßiger Wartung als standfest.

Der 1975 Ford Grand Torino ist kein Auto für Puristen im Sinne europäischer Fahrkultur. Er ist ein rollender Lifestyle-Entwurf. Eine Ikone, die sich nicht über Rundenzeiten definiert, sondern über Attitüde. Wer ihn fährt, fährt nicht nur ein Fahrzeug. Er fährt eine Geschichte. Und manchmal reicht genau das.

And there are many collectors. Because the 1975 Ford Gran Torino has long been more than just a production vehicle from the oil crisis era. It is a witness to history. A symbol of America between Watergate and disco. Of an aesthetic that does not apologize for size, but celebrates it. Of the courage to use color. For the pathos of the V8 bubbling at idle. When a well-preserved Torino shows up at a Cars & Coffee event today, a crowd gathers around it. Not because it offers rare racing technology, but because it triggers memories. Of evenings spent watching TV. Of squealing tires in narrow streets. Of handcuffs, fistfights, and soul soundtracks.

In the context of modern automobiles, the Gran Torino seems archaic. No ESP, no airbags, no assistance systems. Instead, displacement, chrome, and character. Its construction is mechanically comprehensible, its engine compartment generously dimensioned, and its spare parts supply solid thanks to the US aftermarket. Restorations are costly but feasible. Rust is the biggest issue, especially on wheel arches, frames, and underbodies. Technically, the V8 engines are considered reliable with regular maintenance.

The 1975 Ford Grand Torino is not a car for purists in the sense of European driving culture. It is a rolling lifestyle concept. An icon that is defined not by lap times, but by attitude. Those who drive it are not just driving a vehicle. They are driving a piece of history. And sometimes that's enough.





Motorworld Manufaktur Region Zürich stellt aus bei der **SWISS CLASSIC WORLD** 29. bis 31. Mai 2026

Motorworld bei der Swiss Classic World 2026 mitten im Zentrum der Schweizer Oldtimerszene

Vom 29. bis 31. Mai 2026 trifft sich in Luzern erneut die Schweizer Classic-Car-Community zur Swiss Classic World, der größten Oldtimermesse des Landes. Seit Jahren gilt sie als fester Treffpunkt für Liebhaber klassischer Mobilität und überzeugt mit einem klaren Qualitätsanspruch. Über 200 Aussteller sowie mehrere hundert präsentierte Fahrzeuge bieten einen umfassenden Überblick über Restaurierung, Handel, Pflege, Zubehör und Szenekultur. Sorgfältig kuratierte Präsentationen schaffen Raum für Fachwissen, Austausch und Begegnungen.

Auch 2026 ist Motorworld Zürich wieder mit dabei und präsentiert sich am Stand 145 mitten im Messengeschehen. Gemeinsam mit Partnern wie MAD Motors, Schmohl Exclusive Classic Cars, SONAX sowie dem beliebten Coffeebike entsteht ein authentischer Einblick in die Vielfalt der Community. Handwerkliche Präzision, fundierte Expertise und automobiler Leidenschaft kommen hier zusammen und machen erlebbar, wofür Motorworld Manufaktur Region Zürich steht.

Motorworld at the Swiss Classic World 2026 in the centre of the Swiss classic car scene

On 29–31 May 2026, the Swiss classic car community will once again meet up in Lucerne for the Swiss Classic World, the country's biggest classic car fair. For years it has been an established meeting place for lovers of classic mobility and impresses with its unequivocal quality standards. Over 200 exhibitors and the several hundred vehicles on display offer a comprehensive overview of the areas restoration, trade, care, accessories and scene culture. Carefully curated presentations create scope for expertise, exchanges and encounters.

Motorworld Zürich will be there again this year at booth 145 in the midst of the trade fair action. Together with partners such as MAD Motors, Schmohl Exclusive Classic Cars, SONAX and the popular Coffeebike, an authentic insight into the diversity of the community is created. Precision craftsmanship, profound expertise and automotive passion come together here, allowing visitors to experience what Motorworld Manufaktur Region Zürich stands for.



Die Swiss Classic World (swissclassicworld.ch/) zeichnet sich durch eine besondere Vielfalt an Formaten aus, die das Messegesehen lebendig und dynamisch erweitern. Mit der SCW Rallye gehen historische Fahrzeuge auf eine stilvolle Ausfahrt und machen klassische Mobilität nicht nur sichtbar, sondern unmittelbar erlebbar. Die Sonderschau Harder than Steel stellt robuste, charakterstarke Fahrzeuge vergangener Jahrzehnte in den Mittelpunkt und würdigt ihre technische Substanz und ihren unverwechselbaren Auftritt. Im Bereich Forever Young stehen Youngtimer im Fokus, die zunehmend an Relevanz gewinnen und neue Generationen für das automobile Kulturgut begeistern.

Ein besonderes Highlight für Motorworld Zürich ist, dass die Formationen dieser Programmpunkte direkt am eigenen Stand vorbeifahren. So entsteht eine lebendige Atmosphäre zwischen Messehalle und Außenbereich, in der Besucher Klassiker nicht nur aus nächster Nähe betrachten, sondern auch in Bewegung erleben können.

Interesse auf dem Messestand der Motorworld Co-Aussteller zu werden? Mail an: friesch@motorworld.ch

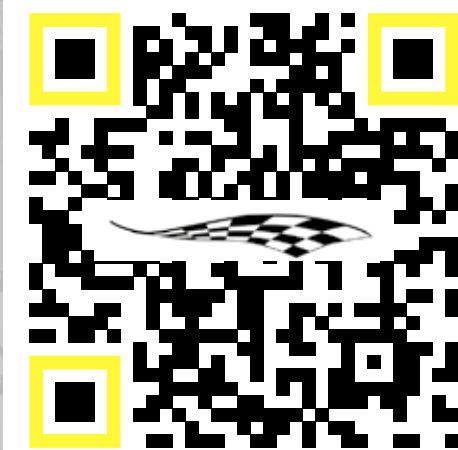
The Swiss Classic World (swissclassicworld.ch/) is characterised by a special variety of formats that add a vibrant and dynamic dimension to the trade fair. The SCW Rallye takes historic vehicles on a stylish outing and makes classic mobility not only visible but a hands-on experience. The Harder than Steel special show focuses on robust vehicles with a strong character from past decades and honours their technical essence and inimitable appearance. The Forever Young area focuses on classics-to-be, which are becoming increasingly relevant and filling new generations with enthusiasm for automotive cultural assets.

A special highlight for Motorworld Zürich is that the formations of these programme events drive directly past its own booth. This creates a vibrant atmosphere between the exhibition hall and the outdoor area where visitors can not only take a close look at classic cars but also experience them in motion.

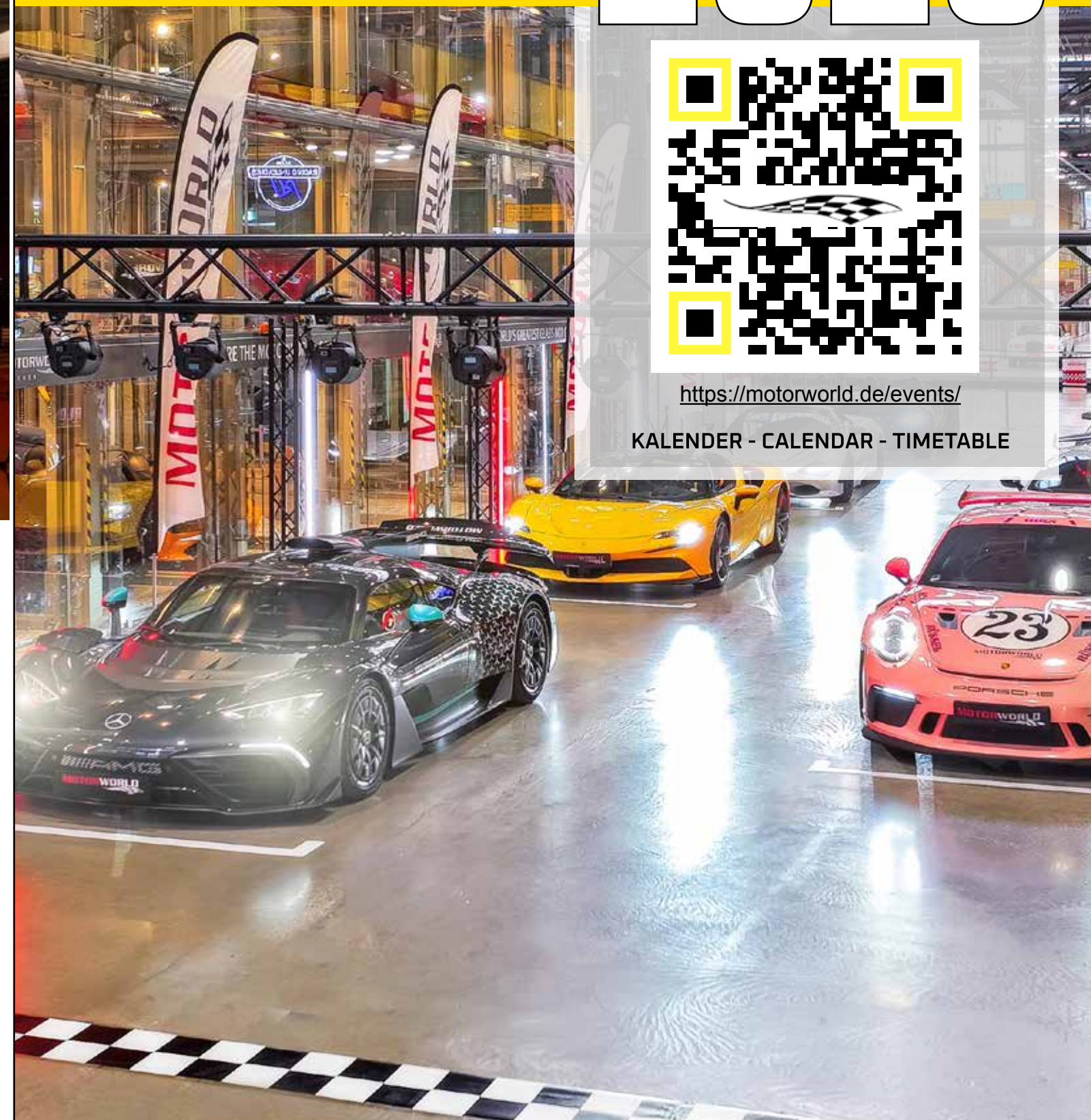
Are you interested in becoming a co-exhibitor at the Motorworld booth? Send a mail to: friesch@motorworld.ch

EVENTS+ VERANSTALTUNGEN

2026


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

KALENDER - CALENDAR - TIMETABLE



STUTTGART

KÖLN

MÜNCHEN

BERLIN

RÜSSELSHEIM

HERTEN

METZINGEN

ZÜRICH

MALLORCA

BULGARIA

CAVALLINO CLASSIC

Wenn sich beim Palm Beach Cavallino Classic mehr als 360 Automobile unter Palmen versammeln, dann ist das keine bloße Veranstaltung – es ist ein Lebensgefühl. Ein Ferrari-Fiebertraum in Pastell und Chrom. Die 35. Ausgabe dieses wohl ikonischsten Ferrari-Concours war mehr als ein Jubiläum. Sie war eine Machtdemonstration. Über 300 Ferrari allein im Concorso d'Eleganza, dazu Tour d'Eleganza, Classic & Sports Sunday, Auktion, Gala, Party Under the Stars – Palm Beach wurde für drei Tage zur roten Zone. Nicht politisch. Emotional.

When more than 360 cars gather under palm trees at the Palm Beach Cavallino Classic, it's not just an event—it's a way of life. A Ferrari fever dream in pastel and chrome. The 35th edition of this most iconic Ferrari concours was more than an anniversary. It was a show of strength. Over 300 Ferraris in the Concorso d'Eleganza alone, plus the Tour d'Eleganza, Classic & Sports Sunday, auction, gala, Party Under the Stars – Palm Beach became a red zone for three days. Not politically. Emotionally.





Im Zentrum: Ferrari als Gesamtkunstwerk. Nicht nur als Marke, nicht nur als Investment, sondern als Mythos auf Rädern. Vom frühen 166 MM, der Ferraris erste US-Schritte markierte, bis zu den V12-Ikonen der 60er, den Testarossa-Jahren der 80er und den modernen Hypercars – hier stand nicht einfach Blech auf Rasen. Hier stand Geschichte. Und sie funkelte in der Sonne Floridas.

Best of Show Gran Turismo ging an eine 1956er 410 Superamerica. Ein Auto wie ein Maßanzug von Brioni – handgefertigt, souverän, zeitlos. Best of Show Competizione holte sich eine 1948er 166 MM Berlinetta. Puristischer Rennsport in Reinform, ein Relikt aus jener Zeit, als Geschwindigkeit noch Mut bedeutete und Sicherheit ein nachrangiger Gedanke war. Zwei Autos, zwei Epochen – ein gemeinsamer Nenner: Präsenz.

Überhaupt war die Bandbreite atemberaubend. Eine 275 GTB Competizione Speciale mit Chairman's Award. Eine 250 California mit Elegance Award – natürlich. Eine 250 GTO, die allein durch ihre Existenz jede Diskussion beendet. Dazwischen F40, Enzo, Monza SP2. V8-Turbos, V12-Saugmotoren, frühe Barchettas und moderne Tracktools. Mehr Ferrari geht nicht.

Und doch ist das Cavallino Classic mehr als eine Parade der PS-Elite. Es ist ein gesellschaftlicher Mikrokosmos. Sammler aus Europa, Amerika, dem Nahen Osten. Maßgeschneiderte Leinenanzüge, Sonnenbrillen in limitierter Auflage, Gespräche über Chassisnummern wie andere über Aktienkurse sprechen. Wer hier ist, gehört dazu – oder will dazugehören.

At the center: Ferrari as a total work of art. Not just as a brand, not just as an investment, but as a myth on wheels. From the early 166 MM, which marked Ferrari's first steps in the US, to the V12 icons of the 60s, the Testarossa years of the 80s, and the modern hypercars – this was not just metal on grass. This was history. And it sparkled in the Florida sun.

Best of Show Gran Turismo went to a 1956 410 Superamerica. A car like a tailor-made suit from Brioni – handmade, confident, timeless. Best of Show Competizione went to a 1948 166 MM Berlinetta. Purist racing in its purest form, a relic from a time when speed still meant courage and safety was a secondary consideration. Two cars, two eras – one common denominator: presence.

The range was breathtaking. A 275 GTB Competizione Speciale with the Chairman's Award. A 250 California with the Elegance Award – naturally. A 250 GTO, whose mere existence puts an end to any discussion. In between, an F40, an Enzo, a Monza SP2. V8 turbos, V12 naturally aspirated engines, early barchettas, and modern track tools. You can't get more Ferrari than this.

And yet the Cavallino Classic is more than just a parade of the horsepower elite. It is a social microcosm. Collectors from Europe, America, the Middle East. Tailor-made linen suits, limited edition sunglasses, conversations about chassis numbers like others talk about stock prices. Those who are here belong – or want to belong.





Neu war in diesem Jahr die „Legacy Class“ – eine Art Hall of Fame auf dem Rasen. Frühere Best-of-Show-Gewinner bildeten eine lebendige Zeitlinie durch 35 Jahre Ferrari-Leidenschaft. Es war, als würde man durch ein rollendes Archiv spazieren. Kein Museum, sondern eine Ansammlung von Ikonen, die immer noch bewegt werden. Genau das ist der Punkt: Diese Autos sind nicht totkonserviert. Sie fahren. Und sie sollen fahren.

Freitag ging es bei der Tour d'Eleganza raus auf die Straßen Südfloridas. Kein Stau, kein Alltag, nur Ferrari im Konvoi. Der Soundteppich aus zwölf Zylindern mischte sich mit Meeresbrise. Ein fahrendes Statement. Spätestens hier versteht man, warum Ferrari mehr ist als eine Marke. Es ist ein soziales Bindemittel. Wer einmal gemeinsam eine 250 GT Berlinetta über eine Küstenstraße bewegt hat, spricht dieselbe Sprache.

Am Abend dann „Party Under the Stars“. Premiere eines neuen Ferrari-Modells, Champagner, Gespräche unter Lichterketten. Später Cavallino Night: Gala-Dinner, Charity-Auktion, After-Party. Palm Beach kann mondän, aber es kann auch Motoröl im Smoking tragen. Diese Mischung aus Hochkultur und Hochdrehzahl macht den Reiz aus.

Apropos Auktion: Die neu eingeführte Cavallino Auction von RM Sotheby's brachte nicht nur zusätzliche Spannung, sondern auch handfeste Zahlen. Eine LaFerrari wechselte für über fünf Millionen Dollar den Besitzer. Das ist der Moment, in dem klar wird: Leidenschaft und Marktwert schließen sich hier nicht aus. Sie befeuern sich gegenseitig. Das neue Zuhause des Events, The Boca Raton, erwies sich als perfekte Kulisse. 200 Acres Waterfront, Yachten im Hintergrund, makellose Rasenflächen, die wie gemacht sind für Rosso Corsa. Der Ort strahlt diese klassische amerikanische Grandezza aus, ohne kitschig zu wirken. Eine Bühne, die Ferrari würdig ist.

New this year was the “Legacy Class” – a kind of Hall of Fame on the lawn. Previous Best of Show winners formed a living timeline through 35 years of Ferrari passion. It was like walking through a rolling archive. Not a museum, but a collection of icons that are still being driven. That's exactly the point: these cars are not preserved in a museum. They drive. And they are meant to drive.

On Friday, the Tour d'Eleganza took to the roads of South Florida. No traffic jams, no everyday life, just a convoy of Ferraris. The soundscape of twelve cylinders mingled with the sea breeze. A driving statement. Here, at the latest, you understand why Ferrari is more than just a brand. It is a social glue. Anyone who has ever driven a 250 GT Berlinetta along a coastal road speaks the same language.

In the evening, it was time for “Party Under the Stars.” The premiere of a new Ferrari model, champagne, conversations under fairy lights. Later, Cavallino Night: gala dinner, charity auction, after-party. Palm Beach can be sophisticated, but it can also wear motor oil with a tuxedo. This mixture of high culture and high revs is what makes it so appealing.

Speaking of auctions: RM Sotheby's newly introduced Cavallino Auction not only added excitement, but also tangible figures. A LaFerrari changed hands for over five million dollars. That's when it becomes clear: passion and market value are not mutually exclusive here. They fuel each other. The event's new home, The Boca Raton, proved to be the perfect backdrop. 200 acres of waterfront, yachts in the background, immaculate lawns that are made for Rosso Corsa. The place exudes classic American grandeur without being kitschy. A stage worthy of Ferrari.





Und doch bleibt am Ende nicht der Preis, nicht die Trophäe, nicht einmal die Zahl der anwesenden Fahrzeuge im Gedächtnis. Es ist das Gefühl. Dieses leise Kribbeln, wenn ein 458 GT3 gestartet wird und der Sound durch die Palmen schneidet. Der Geruch von Benzin in warmer Luft. Das Staunen vor einer perfekt restaurierten 250 GT Competizione. Die Erkenntnis, dass Technik hier Emotion ist.

Seit 35 Jahren steht Cavallino für genau diese Haltung: Ferrari nicht nur als Auto, sondern als Ausdruck von Kunst, Ingenieurskunst und menschlicher Emotion zu feiern. Das klingt groß – ist es auch. Und dennoch wirkt es in Palm Beach erstaunlich leicht. Vielleicht, weil hier niemand erklären muss, warum ein V12 besser klingt als jede Playlist. Man weiß es einfach.

In einer Welt, die zunehmend elektrisch, digital, algorithmisch wird, wirkt ein Wochenende wie dieses fast subversiv. Es zelebriert das Analoge. Das Mechanische. Den Moment, in dem Mensch und Maschine eine Einheit bilden. Nicht per Software-Update, sondern per Lenkrad und Gasfuß.

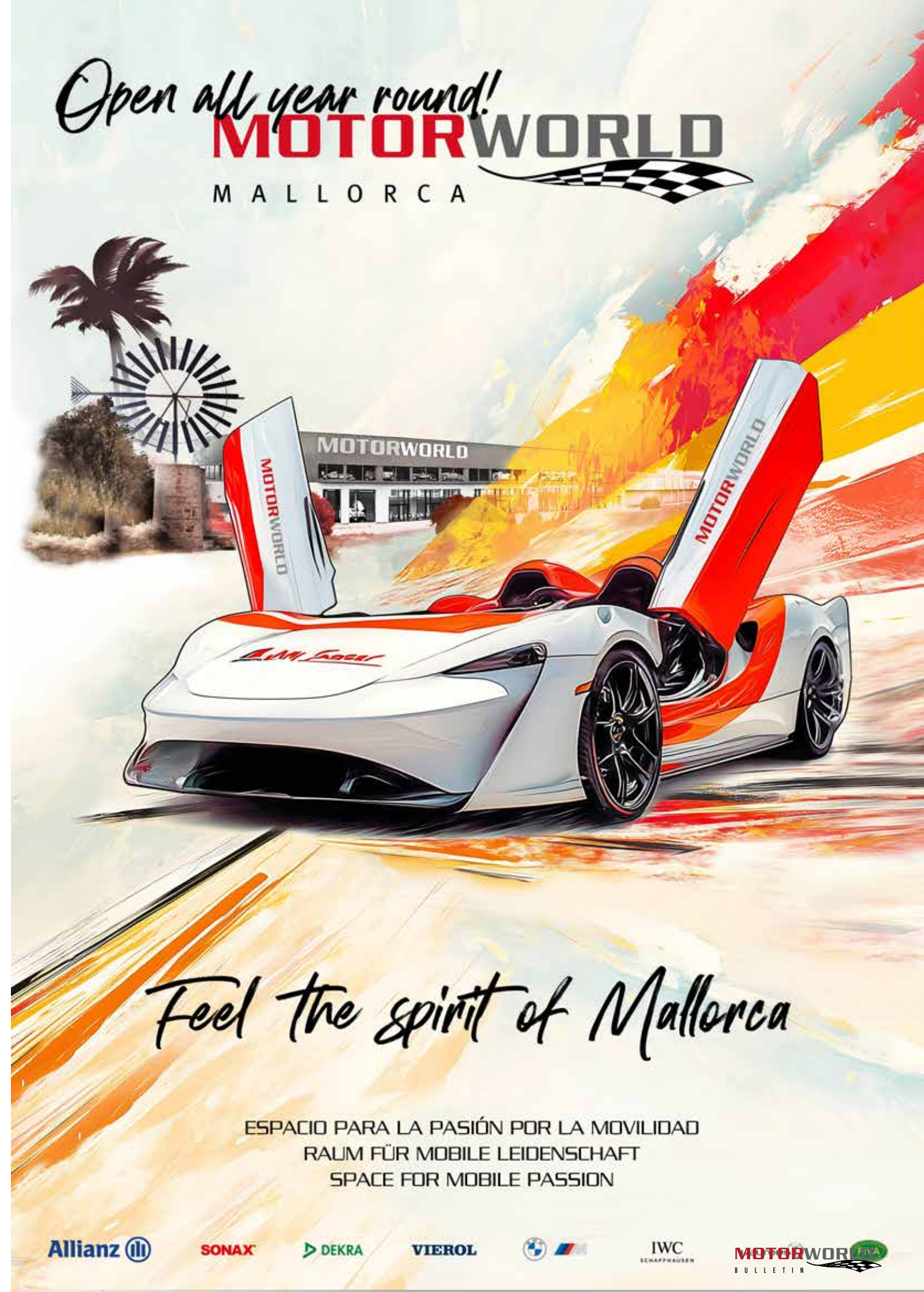
Das Cavallino Classic 2026 war deshalb mehr als ein Jubiläum. Es war eine Erinnerung daran, warum wir Autos lieben. Nicht wegen 0-100-Werten. Sondern wegen der Geschichten, die sie erzählen. Wegen der Menschen, die sie bewegen. Und wegen der Emotionen, die sie auslösen.

And yet, in the end, it is not the prize, not the trophy, not even the number of cars present that remains in the memory. It is the feeling. That quiet tingle when a 458 GT3 is started and the sound cuts through the palm trees. The smell of gasoline in the warm air. The amazement at a perfectly restored 250 GT Competizione. The realization that technology here is emotion.

For 35 years, Cavallino has stood for precisely this attitude: celebrating Ferrari not just as a car, but as an expression of art, engineering, and human emotion. That sounds grand – and it is. And yet, in Palm Beach, it seems astonishingly easy. Perhaps because here, no one has to explain why a V12 sounds better than any playlist. You just know.

In a world that is becoming increasingly electric, digital, and algorithmic, a weekend like this seems almost subversive. It celebrates the analog. The mechanical. The moment when man and machine become one. Not through a software update, but through the steering wheel and the accelerator pedal.

That's why Cavallino Classic 2026 was more than just an anniversary. It was a reminder of why we love cars. Not because of 0-100 values. But because of the stories they tell. Because of the people they move. And because of the emotions they trigger.



Open all year round!
MOTORWORLD
MALLORCA

Feel the spirit of Mallorca

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

Allianz

SONAX

DEKRA

VIEROL

BMW

IWC
SCHAFFHAUSEN

MOTORWORLD
BULLETIN



32,90 €
PRO PERSON



BREAKFAST CLUB

JEDEN SONNTAG
10.00 BIS 14.00 UHR

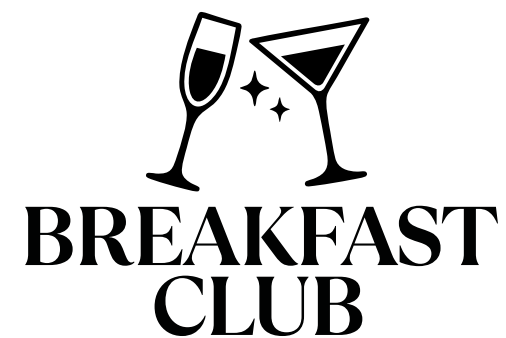
JETZT
RESERVIEREN!



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.



KLASSIKER MESSEN IM AUFSCHWUNG

Autor: Kay MacKnenneth

Die Klassiker-Messe ist Seismograf einer Autokultur, die sich neu sortiert – zwischen Elektrozukunft, digitaler Entfremdung und der wachsenden Sehnsucht nach mechanischer Wahrheit.

Maastricht, Paris, Stuttgart: Drei Städte, drei Messen, ein deutliches Signal. Volle Hallen, steigende Besucherzahlen, internationale Sammler. Die Rétromobile in Paris verzeichnet 2026 über 181.500 Besucher – ein Plus von 24 Prozent und damit Rekordniveau. Auch InterClassics Maastricht und die Retro Classics Stuttgart profitieren spürbar von diesem Momentum. Mehr Aussteller, stärkere Internationalisierung, eine jüngere Audience.

Das ist kein bloßes Post-Corona-Revival. Das ist ein kultureller Shift.

Die klassische Automesse alter Prägung ist faktisch Geschichte. Frankfurt, Genf, Paris – ihre Strahlkraft ist verblasst. Zu hoch die Kosten, zu austauschbar die Präsentationen, zu digital die Inszenierung. Gleichzeitig hat das Automobil als Statussymbol an Eindeutigkeit verloren.

The Classic Car fair is a seismograph of a car culture that is reordering itself – between an electric future, digital alienation, and a growing longing for mechanical truth.

Maastricht, Paris, Stuttgart: three cities, three trade fairs, one clear signal. Full halls, rising visitor numbers, international collectors.

Rétromobile in Paris recorded over 181,500 visitors in 2026 – an increase of 24 percent and a record level. InterClassics Maastricht and Retro Classics Stuttgart are also benefiting noticeably from this momentum. More exhibitors, greater internationalization, a younger audience.

This is not merely a post-corona revival. It is a cultural shift. The classic car show of old is effectively history. Frankfurt, Geneva, Paris – their appeal has faded. The costs are too high, the presentations too interchangeable, the staging too digital. At the same time, the automobile has lost its status as a status symbol.



Und genau in dieser Leerstelle wachsen die Klassikermessen.

Während sich die moderne Industrie in Plattformstrategien, Software-Updates und Elektromobilität verstrickt, liefern Oldtimer etwas, das selten geworden ist: Identität. Greifbar, mechanisch, ehrlich. Auf der Rétromobile steht ein klassischer Renault 5 neben seinem elektrischen Pendant. Vergangenheit und Zukunft im direkten Dialog. Das ist keine Nostalgie. Das ist Kontext.

Der vielleicht stärkste Treiber dieser Entwicklung ist emotional – und zugleich ökonomisch. Oldtimer bleiben so lange relevant, wie es eine Generation gibt, die biografisch mit ihnen verbunden ist. Und diese Generation befindet sich gerade auf dem Höhepunkt ihrer Kaufkraft. Der Austausch mit Gleichgesinnten, die womöglich Zeit und Geld haben sich Jugendträume zu erfüllen.

Babyboomer und frühe Gen-Xer erfüllen sich die automobilen Träume ihrer Jugend: Porsche 911, BMW M-Modelle, Ferrari-V12. Gleichzeitig rücken Millennials nach und entdecken ihre eigenen Ikonen – 90er-Jahre-JDM, frühe AMG, analoge Supersportwagen ohne Assistenzsysteme.

Der Markt verbreitert sich dadurch in beide Richtungen. Neben Multi-Millionen-Euro-Ferraris stehen in Paris plötzlich Peugeot 106 oder Fiat 126 – Fahrzeuge, die lange als Alltagsautos galten und nun Sammlerstatus erreichen. Klassik wird demokratischer. Und genau das zieht Publikum.

Ein weiterer fundamentaler Unterschied zu den klassischen Autosalons: Hier wird tatsächlich gehandelt. Auktionshäuser wie RM Sotheby's, Bonhams oder Gooding machen Veranstaltungen wie die Rétromobile zu globalen Handelsplätzen. Rekordpreise – etwa über neun Millionen Euro für einen Ferrari 288 GTO – sind längst keine Ausnahme mehr. Die Messe wird zur Börse. Zum physischen Gegenentwurf von Crypto und NFTs. Ein Ort, an dem Wert nicht nur digital existiert, sondern spürbar ist. Metall, Leder, Geschichte.

And it is precisely in this void that classic car shows are growing.

While modern industry is entangled in platform strategies, software updates, and electromobility, classic cars deliver something that has become rare: identity. Tangible, mechanical, honest. At Rétromobile, a classic Renault 5 stands next to its electric counterpart. Past and future in direct dialogue. This is not nostalgia. This is context.

Perhaps the strongest driver of this development is emotional – and at the same time economic. Classic cars will remain relevant as long as there is a generation that is biographically connected to them. And this generation is currently at the peak of its purchasing power. Exchanging ideas with like-minded people who may have the time and money to fulfill their childhood dreams.

Baby boomers and early Gen Xers are fulfilling the automotive dreams of their youth: Porsche 911, BMW M models, Ferrari V12. At the same time, millennials are moving up and discovering their own icons – 90s JDM, early AMG, analog supercars without assistance systems.

As a result, the market is broadening in both directions. Alongside multi-million-euro Ferraris, Peugeot 106s and Fiat 126s are suddenly appearing in Paris – vehicles that were long considered everyday cars and are now achieving collector status. Classic cars are becoming more democratic. And that is precisely what attracts audiences.

Another fundamental difference to classic car shows: here, people are actually trading. Auction houses such as RM Sotheby's, Bonhams, and Gooding are turning events like Rétromobile into global trading venues. Record prices – such as over nine million euros for a Ferrari 288 GTO – are no longer an exception.

The trade fair is becoming a stock exchange. The physical counterpart to crypto and NFTs. A place where value not only exists digitally, but can also be felt. Metal, leather, history.

DTM
VIEROL
OFFIZIELLER PARTNER

VAICO®
MAXIMALE GETRIEBE PERFORMANCE
MADE IN GERMANY

**RUCKELT'S BEIM FAHREN?
GETRIEBESCHADEN VERMEIDEN!**

JETZT VAICO GETRIEBEÖL-WECHSEL!

Erhältlich im Fachhandel oder in den VAICO Partner-Werkstätten.

ALLIANCE AUTOMOTIVE GROUP
HEIL Kfz-Teile
Autoteilevertrieb
KRAFT AUTOTEILE
Wacker-Döbler
LKA STAHLGRUBER PV AUTOMOTIVE
Lorch
MATTHIES
PROF PARTS FAHRZEUGTEILE
SPRINGER
WM
WÜTSCHNER

Powered by **VIEROL**

www.vierol-shop.de



Und dennoch geht es nicht allein um Transaktionen.

Warum strömen über 180.000 Menschen in Messehallen, obwohl sie jedes Fahrzeug online betrachten könnten? Weil sie mehr suchen als Information. Sie suchen Atmosphäre. Den Geruch von Öl und Leder. Das Geräusch eines Kaltstarts. Die Patina eines Lebens, das sich in Lack und Aluminium eingeschrieben hat.

Klassikermessen sind heute Erlebnisräume. Kuratiert wie Museen, aber mit dem Puls eines Marktes. Die InterClassics Maastricht mit über 800 Fahrzeugen von der Vorkriegsära bis zum Youngtimer ist kein Katalog – sie ist ein begebares Archiv.

Paradoxerweise verstärkt ausgerechnet die Elektromobilität diesen Boom. Je leiser, digitaler und autonomer das Auto wird, desto lauter wird die Sehnsucht nach dem Gegenteil. Der Verbrenner verschwindet aus der Neuwagenstrategie – und steigt gleichzeitig zum Kultobjekt auf.

Hersteller haben das verstanden. Sie nutzen ihre Historie, um ihre Zukunft zu legitimieren. Retro-Designs, Restomods, Heritage-Kampagnen – Vergangenheit wird zum strategischen Kapital. Ohne Geschichte verkauft sich Zukunft schlechter.

Hinzu kommt eine neue Sichtbarkeit durch Social Media. Klassiker funktionieren visuell. Sie sind ikonisch, selbsterklärend, emotional aufgeladen. Ein Lamborghini Countach braucht keine Gebrauchsanweisung. Ein modernes Elektro-SUV oft schon.

And yet it's not just about transactions.

Why do over 180,000 people flock to exhibition halls when they could view every vehicle online? Because they are looking for more than just information. They are looking for atmosphere.

The smell of oil and leather. The sound of a cold start. The patina of a life inscribed in paint and aluminum.

Classic car shows today are experiential spaces. Curated like museums, but with the pulse of a market. With over 800 vehicles from the pre-war era to modern classics, InterClassics Maastricht is not a catalog – it is a walk-in archive.

Paradoxically, it is electric mobility that is fueling this boom. The quieter, more digital, and more autonomous the car becomes, the louder the longing for the opposite. The combustion engine is disappearing from the new car strategy – and at the same time rising to cult status.

Manufacturers have understood this. They are using their history to legitimize their future. Retro designs, restomods, heritage campaigns – the past is becoming strategic capital. Without history, the future sells less well.

Added to this is a new visibility through social media. Classics work visually. They are iconic, self-explanatory, emotionally charged. A Lamborghini Countach doesn't need an instruction manual. A modern electric SUV often does.

Instagram, YouTube und TikTok haben die Ästhetik der Vergangenheit in Echtzeit zurück ins Bewusstsein gebracht. Jüngere Zielgruppen entdecken automobile Ikonen nicht mehr über Magazine, sondern über Feeds. Und irgendwann stehen sie selbst in den Messehallen. Dabei hat sich auch die Szene verändert. Was früher elitär und stark hierarchisch wirkte, ist heute fragmentiert, aber offener. Restomod-Bauer, JDM-Enthusiasten, Youngtimer-Sammler und Concours-Puristen begegnen sich auf denselben Events. Die Messe ist keine geschlossene Gesellschaft mehr, sondern Plattform. Und genau das macht sie resilient.

Im Kern aber geht es um etwas Tieferes.

In einer Welt aus Screens, Updates und Over-the-Air-Features wird das Analoge zum Luxus. Ein mechanisches Uhrwerk. Eine Vinylplatte. Ein luftgekühlter Sechszylinder. Klassiker sind längst keine Transportmittel mehr. Sie sind Bedeutungsträger.

Die großen europäischen Klassikermessen funktionieren deshalb heute, weil sie drei Rollen gleichzeitig erfüllen: Marktplatz, Museum und Festival. Und weil sie etwas bieten, das der modernen Automobilindustrie zunehmend fehlt – Emotion mit Substanz. Die Zukunft fährt elektrisch. Aber sie träumt analog.

Instagram, YouTube, and TikTok have brought the aesthetics of the past back into consciousness in real time. Younger target groups no longer discover automotive icons through magazines, but through feeds. And at some point, they find themselves in the exhibition halls.

The scene has also changed. What used to be elitist and highly hierarchical is now fragmented but more open. Restomod builders, JDM enthusiasts, youngtimer collectors, and concours purists meet at the same events. The trade show is no longer a closed society, but a platform. And that is precisely what makes it resilient.

At its core, however, it is about something deeper.

In a world of screens, updates, and over-the-air features, the analog becomes a luxury. A mechanical clockwork. A vinyl record. An air-cooled six-cylinder engine. Classic cars are no longer just a means of transportation. They are carriers of meaning.

The major European classic car shows work today because they fulfill three roles at once: marketplace, museum, and festival. And because they offer something that the modern automotive industry increasingly lacks—emotion with substance. The future is electric. But it dreams analog.

McLAREN ARTURA SPIDER MCL39



Nicht elf, nicht zwölf. Zehn. Der Artura Spider MCL39 Championship Edition ist weniger Sondermodell als rollende Trophäe. Eine Hommage an den zehnten Formel-1-Konstrukteurstitel der Marke – und an eine Saison, die McLaren wieder ganz nach oben katapultiert hat.

Man muss sich das auf der Zunge zergehen lassen: zehnter Constructors' Championship. Back-to-back. Ein MCL39, der nicht nur Siege sammelte, sondern einen neuen Kapitelanfang markierte. Und während auf der Strecke Pokale aus Metall überreicht werden, liefert McLaren Automotive die passende Interpretation für die Straße. Offen. Hybrid. Radikal britisch.

Not eleven, not twelve. Ten. The Artura Spider MCL39 Championship Edition is less of a special edition and more of a rolling trophy. A tribute to the brand's tenth Formula 1 Constructors' Championship title – and to a season that catapulted McLaren back to the top.

Let that sink in: tenth Constructors' Championship. Back-to-back. An MCL39 that not only racked up victories, but also marked the beginning of a new chapter. And while metal trophies are handed out on the track, McLaren Automotive delivers the perfect interpretation for the road. Open. Hybrid. Radically British.



Der Artura Spider ist ohnehin ein Statement. Ein High-Performance-Hybrid, der mit V6-Biturbo und Elektromotor eine neue Definition von McLaren-DNA formuliert: leichter, schärfer, präziser. Kein nostalgischer V12-Fetisch, sondern Zukunft mit Rennsport-Referenz. In der Championship Edition wird daraus ein emotionales Sammlerstück.

MSO – McLaren Special Operations – hat sich des Themas angenommen. Das Ergebnis: eine handlackierte Livery in Myan Orange und Onyx Black. Farben, die sofort an die 2025er Weltmeistermaschine erinnern. Auf der Karosserie prangt die Zahl „10“, jede einzelne mit zehn Sternen versehen – ein dezentes, aber unmissverständliches Zeichen für die Titelsammlung. Dazu fein gezeichnete Silhouetten aller McLaren-F1-Autos, die jemals einen Konstrukteurstitel holten. Motorsportgeschichte als Grafikdesign.

Schwarzglänzende Dynamo-Forged-Felgen im Zehn-Speichen-Layout, Myan-Orange-Bremssättel, Stealth Badge Pack, schwarzes Sportabgassystem – das Ganze wirkt nicht plakativ, sondern konzentriert. Wie ein Rennwagen im Smoking. Selbstbewusst, aber nicht laut. Innen setzt sich das Spiel aus Referenz und Raffinesse fort. Carbon Black Alcantara, Jet Black Nappa, Vision Orange Kontrastnähte. In die Kopfstützen ist erneut die „10“ gestickt, das Lenkrad trägt eine orange 12-Uhr-Markierung – natürlich mit Championship-Detail. Und dann diese Extended Satin Carbon Sill Finisher, handsigniert von Lando Norris und Oscar Piastri. Formel-1-Unterschriften dort, wo sonst nur Carbon glänzt. Näher kommt man der Boxengasse kaum.

Im Gepäckraum versteckt sich eine weitere Pointe: eine individuelle Track-Record-Plakette, die Siege, Pole Positions und schnellste Runden der 2025er Saison auflistet. Das ist kein Dekor. Das ist ein Archiv. Wer dieses Auto besitzt, besitzt nicht nur ein Fahrzeug, sondern eine dokumentierte Saison.

The Artura Spider is a statement in itself. A high-performance hybrid that redefines McLaren DNA with a V6 biturbo and electric motor: lighter, sharper, more precise. No nostalgic V12 fetish, but a future with racing references. The Championship Edition turns it into an emotional collector's item.

MSO – McLaren Special Operations – has taken on the task. The result: a hand-painted livery in Myan Orange and Onyx Black. Colors that immediately bring to mind the 2025 world championship machine. The number "10" is emblazoned on the bodywork, each one adorned with ten stars – a subtle but unmistakable sign of the title collection. In addition, there are finely drawn silhouettes of all McLaren F1 cars that have ever won a constructors' title. Motorsport history as graphic design.

Glossy black Dynamo Forged rims in a ten-spoke layout, Myan Orange brake calipers, Stealth Badge Pack, black sports exhaust system – the whole thing does not appear flashy, but rather focused. Like a race car in a tuxedo. Confident, but not loud.

Inside, the interplay of references and sophistication continues. Carbon Black Alcantara, Jet Black Nappa, Vision Orange contrast stitching. The "10" is embroidered on the headrests again, and the steering wheel has an orange 12 o'clock mark – with championship details, of course. And then there are the Extended Satin Carbon Sill Finishers, autographed by Lando Norris and Oscar Piastri. Formula 1 signatures where otherwise only carbon shines. You can't get much closer to the pit lane than this.

There's another highlight hidden in the luggage compartment: a personalized track record plaque listing the victories, pole positions, and fastest laps of the 2025 season. This isn't just decoration. It's an archive. Whoever owns this car doesn't just own a vehicle, but a documented season.





Doch so sehr sich alles um Exklusivität dreht – der Artura Spider bleibt ein Fahrerauto. Leichtbau-Monocoque, sofortiges Ansprechverhalten, ein elektrifizierter Punch, der sich nicht nach Kompromiss anfühlt, sondern nach Evolution. Die jüngsten Auszeichnungen als „Drivers' Car“ und „Performance Car of the Year“ sind kein Marketing-Flackern, sondern Bestätigung: Der Artura ist kein Symbol, er ist Substanz.

Und genau das macht die Championship Edition spannend. Sie ist nicht bloß ein Badge-Engineering-Manöver. Sie ist ein Bindeglied. Zwischen Woking und der Welt. Zwischen Grand Prix und Küstenstraße. Zwischen Trophäe und Tunnel.

McLaren spricht gerne davon, die emotionale Verbindung zur Marke „tangibel“ zu machen. Übersetzt: Man will Fans und Kunden nicht nur jubeln lassen, sondern teilhaben lassen. Mit zehn Autos wird diese Teilhabe extrem selektiv. Aber vielleicht liegt gerade darin die Faszination. In einer Zeit, in der alles jederzeit verfügbar scheint, wirkt echte Limitierung fast rebellisch.

Zehn Fahrzeuge für zehn Kunden, die nicht einfach ein Cabriolet kaufen, sondern einen Moment konservieren. Einen Titel. Eine Saison. Einen Namen auf einer Weltmeisterliste. Und das Ganze verpackt in einem Hybrid-Supercar, das die Zukunft nicht fürchtet, sondern formt.

Man könnte zynisch sein und sagen: Motorsport-Erfolg wird hier in Straßengold umgewandelt. Doch das greift zu kurz. McLaren war immer dann am stärksten, wenn Rennsport und Straße ineinandergriffen. F1, P1, Senna – jedes dieser Autos ist mehr als eine Modellbezeichnung. Es ist eine Übersetzung von Wettbewerb in Emotion.

But as much as everything revolves around exclusivity, the Artura Spider remains a driver's car. Lightweight monocoque, instant responsiveness, an electrified punch that feels like evolution, not compromise. The recent awards for "Drivers' Car" and "Performance Car of the Year" are not marketing hype, but confirmation: the Artura is not a symbol, it is substance.

And that's exactly what makes the Championship Edition so exciting.

It's not just a badge engineering maneuver. It's a link. Between Woking and the world. Between Grand Prix and coastal road. Between trophy and tunnel. McLaren likes to talk about making the emotional connection to the brand "tangible." Translated: they don't just want fans and customers to cheer, they want them to participate. With ten cars, this participation becomes extremely selective.

But perhaps that is precisely what makes it so fascinating. At a time when everything seems to be available at all times, genuine limitation seems almost rebellious.

Ten vehicles for ten customers who are not simply buying a convertible, but preserving a moment. A title. A season. A name on a world championship list. And all of this packaged in a hybrid supercar that does not fear the future, but shapes it. One could be cynical and say that motorsport success is being converted into street gold here. But that would be an oversimplification. McLaren has always been at its strongest when racing and road cars have intertwined. F1, P1, Senna – each of these cars is more than just a model name. It is a translation of competition into emotion.

Der Artura Spider MCL39 Championship Edition steht genau in dieser Tradition. Offen fahren, den Wind über dem Cockpit, während unter einem die Technik pulsiert, die aus 60 Jahren Rennsportdestillat gespeist wird. Vielleicht ist das die modernste Form von Luxus: nicht Überfluss, sondern Bedeutung.

Am Ende bleibt eine einfache Wahrheit: Titel vergehen. Saisons enden. Neue Reglements kommen. Doch zehn Sterne auf einer Karosserie erzählen dauerhaft von einem Jahr, in dem alles passte. Strategie, Talent, Technik, Timing. Und wer einen dieser zehn Artura Spider in der Garage stehen hat, besitzt nicht nur ein Auto. Sondern einen eingefrorenen Moment aus der Königsklasse. In Myan Orange. In Carbon. Und mit dem leisen Summen einer elektrifizierten Zukunft im Hintergrund.

The Artura Spider MCL39 Championship Edition follows precisely in this tradition. Driving with the top down, the wind rushing over the cockpit, while beneath you the technology pulsates, fueled by 60 years of racing expertise. Perhaps this is the most modern form of luxury: not excess, but meaning.

In the end, one simple truth remains: titles fade. Seasons end. New regulations come into force. But ten stars on a car body tell the lasting story of a year when everything came together. Strategy, talent, technology, timing. And anyone who has one of these ten Artura Spiders in their garage owns more than just a car. They own a frozen moment from the premier class. In Myan Orange. In carbon. And with the quiet hum of an electrified future in the background.



SONDER- AUSSTELLUNG HANS HERRMANN

TEXT / FOTOS: Tobias Aichele

Auf der Retro Classics in Stuttgart wurde in Kooperation des Veranstalters mit der Solitude GmbH in den letzten vier Tagen der Mythos Hans Herrmann wach geküsst - und mit Tausenden von Fans deutlich gemacht: Das Lebenswerk der 1928 geborenen Rennfahrerlegende ist unsterblich. Am 23. Januar 2026 wäre Hans Herrmann 98 Jahre alt geworden.

Unterstützt von Mercedes-Benz und Porsche sowie privaten Sammlern standen im Atrium, dem Filetstück der Messe, elf Rennwagen, welche die Rennfahrerkarriere des am 9. Januar 2026 verstorbenen „Swabian Pfeils“ eindrucksvoll darstellten. Auf acht Stellwänden war die Geschichte Herrmanns nachzulesen, von der Hessenfahrt 1952 im Porsche 1500 bis zu seinem legendären Sieg in Le Mans im Jahr 1970. Seine vierjährige Präsidentschaft für die Nachwuchsklasse Formel Vau sowie sein Engagement für die Gründung des Solitude Revival e.V. wurden ebenfalls in Wort und Bild gewürdigt.

At Retro Classics in Stuttgart, the organizer teamed up with Solitude GmbH over the last four days to bring the legend of Hans Herrmann back to life - and make it clear to thousands of fans that the life's work of the racing legend, born in 1928, is immortal. Hans Herrmann would have turned 98 on January 23, 2026.

Supported by Mercedes-Benz and Porsche as well as private collectors, eleven racing cars were on display in the atrium, the centerpiece of the exhibition, impressively showcasing the racing career of the "Swabian Arrow," who died on January 9, 2026. Eight display panels recounted Herrmann's story, from the 1952 Hessenfahrt in a Porsche 1500 to his legendary victory at Le Mans in 1970. His four-year presidency of the Formula Vau junior class and his commitment to founding Solitude Revival e.V. were also honored in words and pictures.





In enger Verbundenheit zu Hans Herrmann entwickelte sich der rund 700 Quadratmeter große HH 97-Stand vom 19. bis 22. Februar 2026 zum Treffpunkt zahlreicher Legenden und Weggefährten des Rennfahrers. „Wir konnten die besondere Aura und das Potentials des Atriums voll ausschöpfen“, erläutert Tobias Aichele. Der Kurator der Ausstellung führte weiter aus: „Mehrfach am Tag mussten wir den Stand schließen, als zu viele Besucher auf den Stand strömten. Das ausgelegte Kondolenzbuch war bereits am dritten Tag voll geschrieben.“

Der mittlere Bereich der Treppen zum Atrium war als Lounge-Bereich ausgelegt und bot bis zu 200 Personen Platz. Dort fand täglich ein Vortrag über das Leben Hans Herrmanns statt, sowie am Samstag eine rege Diskussion zur Zukunft des Automobils. Den ganzen Samstag konnten sich Interessenten über den Traumberuf Auto-Designer informieren. 14 Studenten des Studiengangs Design & Mobility in der Hochschule Hof zeichneten den ganzen Tag die ausgestellten Masterpieces und informierten über ihren Studiengang. Besonders spannend waren die Begegnungen mit Professoren und langjährigen Designern. An den zahlreichen Tischen herrschte ein reges Treiben, Besucher und auch einige Kinder gesellten sich dazu – und zeichneten mit.

Closely linked to Hans Herrmann, the approximately 700-square-meter HH 97 stand became a meeting place for numerous legends and companions of the racing driver from February 19 to 22, 2026. “We were able to fully exploit the special aura and potential of the atrium,” explains Tobias Aichele. The curator of the exhibition went on to say: “We had to close the stand several times a day when too many visitors flocked to it. The condolence book provided was already full by the third day.”

The central area of the stairs to the atrium was designed as a lounge area and could accommodate up to 200 people. A lecture on the life of Hans Herrmann was held there every day, as well as a lively discussion on the future of the automobile on Saturday. Throughout Saturday, interested visitors could find out about the dream job of car designer. Fourteen students from the Design & Mobility course at Hof University spent the whole day drawing the masterpieces on display and providing information about their course. The encounters with professors and long-standing designers were particularly exciting. There was a lively atmosphere at the numerous tables, with visitors and even some children joining in and drawing too.

„Wir machten die große Abschiedsgala durch zahlreiche Aktivitäten an allen vier Tagen zu einem Ort, an dem sich auch die junge Automobilszene begegnete. Hans Herrmann war die letzten Jahrzehnte Botschafter für das Automobil und den Motorsport im Speziellen, nicht nur bei Mercedes-Benz und Porsche, sondern markenunabhängig für Generationen“, resümierte Aichele.

Durch all diese Aktivitäten und die hochwertige Präsentation war sich die Jury schnell einig: HH 97 wurde als „Best of Show 2026“ prämiert.

Die Retro Classics war in ihrem 25. Jubiläumsjahr mit rund 82.000 Besuchern ein großer Erfolg. Vom 8. bis 12. April 2026 gastiert die Retro Classics auf dem Gelände der Messe Essen und bringt die Fahrkultur ins Ruhrgebiet. Die nächste Retro Classics in Stuttgart findet vom 29. April bis 2. Mai 2027 statt.

“We turned the big farewell gala into a place where the young automotive scene could meet through numerous activities on all four days. Hans Herrmann was an ambassador for the automobile and motorsport in particular for decades, not only at Mercedes-Benz and Porsche, but also for generations, regardless of brand,” summarized Aichele.

Thanks to all these activities and the high-quality presentation, the jury quickly agreed: HH 97 was awarded “Best of Show 2026.”

Retro Classics was a great success in its 25th anniversary year, attracting around 82,000 visitors. From April 8 to 12, 2026, Retro Classics will be held at the Messe Essen exhibition center, bringing driving culture to the Ruhr region. The next Retro Classics in Stuttgart will take place from April 29 to May 2, 2027.

I.C.E. ST. MORITZ





Wenn sich der Winter wie ein weißes Leinentuch über das Engadin legt, wenn die Luft so klar ist, dass jeder Atemzug wie Champagner perlt, dann verwandelt sich St. Moritz in eine Bühne. Nicht irgendeine Bühne. Sondern jene, auf der sich Kunst, Geschwindigkeit und Stil zu einem Schauspiel verdichten, das man eher fühlt als beschreibt. The I.C.E. St. Moritz ist kein klassischer Concours d'Elegance. Es ist ein Manifest. Ein Statement gegen Stillstand. Und ein Liebesbrief an das Automobil als bewegte Skulptur.

Der gefrorene See ist dabei mehr als nur Kulisse. Er ist Projektionsfläche, Laufsteg und Rennstrecke zugleich. Rund 50 automobile Ikonen standen 2026 auf dem Eis – ausgewählt, kuratiert, inszeniert wie Exponate einer temporären Galerie unter freiem Himmel. Klassiker, Barchettas, offene Rennwagen, frühe Hypercars – jede Kategorie eine eigene Erzählung, jede Silhouette ein Kapitel Automobilgeschichte. Was The I.C.E. von anderen Veranstaltungen unterscheidet, ist dieser radikale Perspektivwechsel: Hier werden Fahrzeuge nicht nur bewertet. Sie werden erlebt. In Bewegung. Im Gegenlicht der Wintersonne. Mit spiegelnden Reflexionen auf kristallinem Eis.

Bereits am Freitag wählte eine internationale Jury die „Best in Class“-Sieger in fünf Kategorien – vom Lancia Stratos in ikonischer Lackierung bis zum Talbot-Lago T150C SS „Teardrop“ von 1937. Namen, die in Sammlerkreisen ehrfürchtig geflüstert werden, rollten hier über gefrorenes Wasser. Der Samstag gehörte dann der Dynamik: Freifahrten auf dem See, begleitet vom Knirschen der Reifen auf Eis, vom sonoren Grollen historischer Motoren. Am Nachmittag folgte die Kür zum „Best in Show“ – ebenfalls für den Talbot-Lago „Teardrop“, dessen organische Linien auf dem weißen Untergrund wie eine Studie in Art Déco wirkten. Dass die Trophäe von Stararchitekt Lord Norman Foster entworfen wurde, unterstreicht den Anspruch: Hier begegnen sich Architektur, Design und Ingenieurskunst auf Augenhöhe.

When winter covers the Engadin like a white linen cloth, when the air is so clear that every breath sparkles like champagne, St. Moritz transforms into a stage. Not just any stage. But one on which art, speed, and style come together in a spectacle that is more felt than described. The I.C.E. St. Moritz is not a classic Concours d'Elegance. It is a manifesto. A statement against stagnation. And a love letter to the automobile as a moving sculpture.

The frozen lake is more than just a backdrop. It is a projection screen, a catwalk, and a race track all at once. Around 50 automotive icons stood on the ice in 2026—selected, curated, and staged like exhibits in a temporary open-air gallery. Classics, barchettas, open-top racing cars, early hypercars – each category tells its own story, each silhouette a chapter in automotive history. What sets The I.C.E. apart from other events is this radical change of perspective: here, vehicles are not just evaluated. They are experienced. In motion. Against the backlight of the winter sun. With mirror-like reflections on crystalline ice.

On Friday, an international jury selected the “Best in Class” winners in five categories – from the Lancia Stratos in its iconic paintwork to the 1937 Talbot-Lago T150C SS “Teardrop.” Names that are whispered reverently in collector circles rolled across the frozen water here. Saturday was all about dynamics: free rides on the lake, accompanied by the crunch of tires on ice and the sonorous rumbling of historic engines. In the afternoon, the “Best in Show” award was presented – also to the Talbot-Lago “Teardrop,” whose organic lines looked like an Art Deco study against the white background. The fact that the trophy was designed by star architect Lord Norman Foster underscores the claim: here, architecture, design, and engineering meet on equal footing.





Doch The I.C.E. ist mehr als eine Aneinanderreihung erlesener Fahrzeuge. Es ist ein gesellschaftliches Ereignis, das den gesamten Ort einbezieht. Zwischen See und Dorf entsteht eine Atmosphäre, die Motoren, Kunst, Design und Lifestyle miteinander verschmelzen lässt. Pelz trifft Performance. Maßanzug auf Motorsport. Champagnerflöte auf Chrom. Und über allem die Engadiner Berge, stoisch, zeitlos, majestätisch.

Dass selbst die Patrouille Suisse über den See hinweg ihre Kunstflugfiguren zog, war kein bloßes Rahmenprogramm, sondern Teil einer Choreografie aus Bewegung und Präzision. Die Jets schnitten Linien in den Himmel, während unten auf dem Eis Vorkriegsrennwagen und Supersportwagen ihre Spuren hinterließen. Zwei Ebenen, ein Gedanke: Performance als Kunstform.

Ein besonders schillerndes Kapitel schrieb 2026 Bugatti. Die Marke aus Molsheim nutzte die Bühne des gefrorenen Sees, um eine Symphonie aus Vergangenheit und Gegenwart zu inszenieren: Drei Veyron Grand Sport Vitesse-Sondermodelle – „Soleil de Nuit“, „Rembrandt Bugatti“ und „Meo Costantini“ – glitten über das Eis, flankiert von Eiskunstläufern, die zwischen den Fahrzeugen eine fast surreale Choreografie aufführten. Später demonstrierten mehrere Bolide-Exemplare ihre kompromisslose Performance unter Extrembedingungen. Es war eine Demonstration technischer Überlegenheit, aber auch eine Hommage an den Mythos Bugatti – ein Spiel aus Eis und Feuer, aus statischer Präsenz und dynamischer Kraft.

But The I.C.E. is more than just a collection of exquisite vehicles. It is a social event that involves the entire town. Between the lake and the village, an atmosphere emerges that blends engines, art, design, and lifestyle. Fur meets performance. Tailor-made suits meet motorsport. Champagne flutes meet chrome. And above it all, the Engadine mountains, stoic, timeless, majestic.

Even the Patrouille Suisse performing aerobatics over the lake was not merely part of the supporting program, but part of a choreography of movement and precision. The jets cut lines in the sky, while down on the ice, pre-war racing cars and super sports cars left their marks. Two levels, one idea: performance as an art form.

Bugatti wrote a particularly dazzling chapter in 2026. The Molsheim-based brand used the stage of the frozen lake to stage a symphony of past and present: Three special Veyron Grand Sport Vitesse models – „Soleil de Nuit“, „Rembrandt Bugatti“, and „Meo Costantini“ – glided across the ice, flanked by figure skaters who performed an almost surreal choreography between the vehicles. Later, several Bolide models demonstrated their uncompromising performance under extreme conditions. It was a demonstration of technical superiority, but also a tribute to the Bugatti legend – a play of ice and fire, of static presence and dynamic power.



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



Und doch: So spektakulär einzelne Markenauftritte auch sein mögen, sie sind Teil eines größeren Ganzen. The I.C.E. St. Moritz ist kein Marken-Event. Es ist eine kuratierte Vision von Automobilkultur. Seit seiner Gründung hat sich das Format bewusst zwischen Kunstinstallation und Motorsport-Meeting positioniert. Die Veranstalter verstehen das Automobil nicht als reines Fortbewegungsmittel, sondern als kulturelles Artefakt. Als Designobjekt, das Emotionen speichert. Als Zeitmaschine auf vier Rädern.

Bemerkenswert ist dabei auch der Respekt gegenüber dem Ort selbst. Der See ist nicht bloß Fläche, sondern empfindliches Naturerbe. Entsprechend sorgfältig werden Fahrzeuge ausgewählt und der Zugang für die Öffentlichkeit limitiert, um den ökologischen Wert zu schützen. Diese Balance zwischen Exklusivität und Verantwortung verleiht der Veranstaltung eine zusätzliche Dimension. Luxus bedeutet hier nicht Verschwendung, sondern Bewusstsein.

Vielleicht liegt genau darin die Faszination von The I.C.E.: Es ist ein Ereignis, das Extreme vereint. Kälte und Leidenschaft. Historie und Zukunft. Stille Berglandschaft und mechanische Ekstase. Während in vielen Metropolen der Welt das Automobil zunehmend rationalisiert wird – reduziert auf Effizienz, Emissionen, Algorithmen – zelebriert man in St. Moritz das Analoge. Das Haptische. Das Sinnliche.

And yet, as spectacular as individual brand appearances may be, they are part of a larger whole. The I.C.E. St. Moritz is not a brand event. It is a curated vision of automotive culture. Since its inception, the format has deliberately positioned itself between art installation and motorsport meeting. The organizers see the automobile not merely as a means of transportation, but as a cultural artifact. As a design object that stores emotions. As a time machine on four wheels.

The respect for the location itself is also remarkable. The lake is not just a surface, but a sensitive natural heritage site. Vehicles are selected with care and public access is limited in order to protect the ecological value. This balance between exclusivity and responsibility gives the event an additional dimension. Here, luxury does not mean waste, but awareness. Perhaps this is precisely what makes The I.C.E. so fascinating: it is an event that combines extremes. Cold and passion. History and future. Silent mountain landscape and mechanical ecstasy. While in many cities around the world the automobile is increasingly being rationalized—reduced to efficiency, emissions, algorithms—in St. Moritz, the analog is celebrated. The haptic. The sensual.



Wenn ein Ferrari 750 Monza von 1955 über das Eis rollt oder ein Jaguar XJ220 im diffusen Winterlicht auftaucht, dann ist das keine Nostalgie. Es ist Erinnerungskultur in Bewegung. Diese Fahrzeuge erzählen von Ingenieuren mit Visionen, von Designern mit Mut, von Rennfahrern mit Risikobereitschaft. Sie erinnern uns daran, dass Fortschritt nicht nur in Software-Updates gemessen wird, sondern auch im Klang eines frei atmenden Motors.

Gleichzeitig ist The I.C.E. ein Spiegel unserer Zeit. Die Gäste reisen im Privatjet an, logieren in den legendären Hotels des Ortes, diskutieren über Investitionen, Kunstmärkte und neue Hypercars. Doch auf dem Eis schwimmen Hierarchien. Dort zählt nicht das Portfolio, sondern die Passion. Sammler stehen neben Designstudenten. Influencer neben Historikern. Alle eint der Blick auf eine Karosserie, die im Sonnenlicht glitzert wie eine Skulptur von Brâncuși.

Das Besondere ist dieser Moment der Bewegung. Concours-Veranstaltungen sind traditionell statisch. Fahrzeuge stehen auf Rasenflächen, perfekt ausgerichtet, oft hinter Absperrungen. In St. Moritz dagegen fahren sie. Sie driften leicht, sie beschleunigen, sie hinterlassen Spuren im Schnee. Das Automobil wird wieder zu dem, was es immer sein sollte: ein Objekt in Aktion. Kunst, die lebt.

When a 1955 Ferrari 750 Monza rolls across the ice or a Jaguar XJ220 appears in the diffuse winter light, it is not nostalgia. It is a culture of remembrance in motion. These vehicles tell the story of engineers with vision, designers with courage, racing drivers with a willingness to take risks. They remind us that progress is not only measured in software updates, but also in the sound of a free-breathing engine.

At the same time, The I.C.E. is a mirror of our times. Guests arrive in private jets, stay in the legendary hotels of the resort, and discuss investments, art markets, and new hypercars. But on the ice, hierarchies blur. It's not the portfolio that counts, but the passion. Collectors stand next to design students. Influencers next to historians. They are all united by the sight of a car body that glitters in the sunlight like a sculpture by Brâncuși.

What makes it special is this moment of movement. Concours events are traditionally static. Vehicles stand on lawns, perfectly aligned, often behind barriers. In St. Moritz, on the other hand, they drive. They drift slightly, they accelerate, they leave tracks in the snow. The automobile becomes what it should always be: an object in action. Art that lives.

Man könnte argumentieren, dass ein solches Event ein Anachronismus ist – ein luxuriöses Relikt in einer Zeit globaler Umbrüche. Doch vielleicht brauchen wir genau solche Orte. Orte, an denen Schönheit nicht relativiert, sondern radikal gefeiert wird. Orte, an denen Technik als kulturelle Leistung gewürdigt wird. Orte, an denen Menschen zusammenkommen, um eine gemeinsame Leidenschaft zu teilen.

The I.C.E. St. Moritz 2026 hat gezeigt, dass Automobilkultur im 21. Jahrhundert nicht im Widerspruch zu Ästhetik und Verantwortung stehen muss. Es hat bewiesen, dass ein Concours d'Elegance mehr sein kann als ein Wettbewerb. Nämlich ein Erlebnisraum. Ein Dialog zwischen Generationen. Eine Bühne für Visionen.

Und wenn am Ende des Wochenendes die Motoren verstummen, der See wieder still daliegt und die Spuren im Eis langsam verwehen, bleibt mehr als nur Erinnerung. Es bleibt das Gefühl, Teil eines flüchtigen, intensiven Moments gewesen zu sein. Eines Moments, in dem sich Vergangenheit und Gegenwart auf gefrorenem Wasser trafen.

One could argue that such an event is an anachronism – a luxurious relic in a time of global upheaval. But perhaps we need places like this. Places where beauty is not relativized, but radically celebrated. Places where technology is honored as a cultural achievement. Places where people come together to share a common passion.

The I.C.E. St. Moritz 2026 has shown that automotive culture in the 21st century does not have to be at odds with aesthetics and responsibility. It has proven that a Concours d'Elegance can be more than just a competition. Namely, a space for experiences. A dialogue between generations. A stage for visions.

And when the engines fall silent at the end of the weekend, the lake lies still again, and the tracks in the ice slowly fade away, more than just memories remain. What remains is the feeling of having been part of a fleeting, intense moment. A moment in which the past and the present met on frozen water.

RÉTROMOBILE PARIS

Paris im Winter hat diesen besonderen Klang. Ein tiefes Murmeln aus Gesprächen, Absätzen auf Beton, Champagnerkorken – und irgendwo dazwischen das Echo von Motoren, die Geschichte geschrieben haben. Wenn sich Ende Januar die Tore der Porte de Versailles öffnen, ist klar: Rétromobile ist zurück. Und 2026 war kein gewöhnliches Jahr. Es war ein Jubiläum. 50 Jahre Leidenschaft. 50 Jahre Chrom, Öl, Visionen.

Paris in winter has a special sound. A deep murmur of conversations, heels on concrete, champagne corks—and somewhere in between, the echo of engines that have made history. When the gates of the Porte de Versailles open at the end of January, one thing is clear: Rétromobile is back. And 2026 was no ordinary year.



181.500 Besucher strömten durch die Hallen – ein Rekord. Plus 24 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Zahlen, die man sonst aus Wachstumspräsentationen kennt, nicht aus Oldtimerhallen. Rétromobile hat sich längst vom Sammlertreffen zur kulturellen Institution entwickelt. Erstmals unter der Schirmherrschaft des französischen Kulturministeriums, ausgezeichnet mit dem FIA Heritage Cup – das ist mehr als ein Ritterschlag. Es ist die offizielle Anerkennung dessen, was Enthusiasten schon immer wussten: Automobile sind rollendes Kulturgut.

Und Paris verstand es, diese Kultur zu feiern. Zwischen Art Cars und Art déco, zwischen Rallye-Legenden und Rennsport-Ikonen entstand eine Atmosphäre, die gleichermaßen museal und elektrisierend war. Ein Highlight: die BMW Art Car Ausstellung. Zum ersten Mal in Frankreich vereint, sieben Le-Mans-Art-Cars auf einem Fleck. Alexander Calder, Frank Stella, Roy Lichtenstein – Kunstgeschichte auf Rennrädern. Der Calder-BMW, vorab sogar frei zugänglich im Innenhof des Hôtel de la Marine an der Place de la Concorde, wirkte wie eine Brücke zwischen Boulevard und Boxengasse.

Doch Rétromobile wäre nicht Rétromobile, wenn es nur um Gemälde auf Karosserien ginge. Die Ausstellung rund um den legendären Bugatti-Triebwagen aus der Cité du Train zeigte, dass französische Ingenieurskunst weit über Vierräder hinausreicht. Industriegeschichte wurde hier zur Bühne – inszeniert mit der Grandezza, die Paris so selbstverständlich beherrscht. Besucher standen mit offenem Mund vor einem Stück Metall, das einst Schienen statt Asphalt kannte.



It was an anniversary. 50 years of passion. 50 years of chrome, oil, and visions. 181,500 visitors flocked through the halls—a record. That's a 24 percent increase over the previous year. These are numbers you'd expect to see in growth presentations, not in classic car halls. Rétromobile has long since evolved from a collectors' meeting to a cultural institution. For the first time under the patronage of the French Ministry of Culture, awarded the FIA Heritage Cup – that's more than just a knighthood. It is official recognition of what enthusiasts have always known: automobiles are rolling cultural assets.

And Paris knew how to celebrate this culture. Between art cars and art deco, between rally legends and racing icons, an atmosphere was created that was both museum-like and electrifying. One highlight: the BMW Art Car exhibition. Seven Le Mans art cars together in one place for the first time in France. Alexander Calder, Frank Stella, Roy Lichtenstein – art history on racing wheels. The Calder BMW, which was even freely accessible in advance in the courtyard of the Hôtel de la Marine on the Place de la Concorde, acted as a bridge between the boulevard and the pit lane.

But Rétromobile wouldn't be Rétromobile if it were only about paintings on car bodies. The exhibition around the legendary Bugatti railcar from the Cité du Train showed that French engineering extends far beyond four wheels. Industrial history became a stage here – staged with the grandeur that Paris so naturally masters. Visitors stood open-mouthed in front of a piece of metal that once knew rails instead of asphalt.

Parallel dazu: „The Golden Age of Rally“. Eine Hommage an jene Ära, in der Rallye noch nach Staub, Mut und improvisierten Serviceparks roch. Chatriot, Saby, Auriol, Vatanen – Namen wie Donnerschläge. Auf der Live-Bühne erzählten sie von Zeiten, in denen Allrad noch Experiment war und der rechte Fuß über Sieg oder Totalschaden entschied. Es war kein Rückblick. Es war eine Erinnerung daran, dass Motorsport immer auch Charakterprüfung ist. Auch die Hersteller verstanden das Jubiläum als Bühne. 32 Marken offiziell vertreten – von Ducati, die ihr 100-jähriges Bestehen feierten, bis zu Citroën, die den Bogen vom 2CV-Konzept von 1939 bis zum neuen ELO spannten. Renault ließ verlauten, Rétromobile symbolisiere die französische Liebe zum Automobil jenseits aller Debatten. Und genau das war spürbar: Hier ging es nicht um Verbote oder Verzicht, sondern um Wertschätzung.

Wertschätzung zeigte sich auch im Auktionssaal. Gooding Christie's feierte seine Europa-Premiere – und Paris antwortete mit geöffneten Portemonnaies. 80 Prozent der angebotenen Fahrzeuge wechselten den Besitzer, Gesamtumsatz über 50 Millionen Euro. Eine Ferrari 288 GTO von 1984 setzte mit über neun Millionen Euro einen neuen Weltrekord. Man kann das als Marktbewegung lesen. Oder als Beweis, dass echte Ikonen nie an Relevanz verlieren.

Doch 2026 war nicht nur Rückspiegel. Es war auch Fernlicht. Mit der Premiere der Ultimate Supercar Garage schlug Rétromobile ein neues Kapitel auf. 63.450 Besucher kamen allein für diese neue Plattform – eine Bühne für das Hier und Jetzt der Hochleistungskultur. Zwei Welten, ein Dach: Heritage und Hypersport.

Parallel to this: "The Golden Age of Rally." A tribute to an era when rallying still smelled of dust, courage, and improvised service parks. Chatriot, Saby, Auriol, Vatanen – names like thunderclaps. On the live stage, they talked about times when four-wheel drive was still an experiment and the right foot decided between victory and total loss. It was not a retrospective. It was a reminder that motorsport is always a test of character.

The manufacturers also saw the anniversary as a stage. Thirty-two brands were officially represented – from Ducati, celebrating its 100th anniversary, to Citroën, spanning the arc from the 2CV concept of 1939 to the new ELO. Renault announced that Rétromobile symbolized the French love of automobiles beyond all debate. And that was exactly what was palpable: this was not about bans or renunciation, but about appreciation.

Appreciation was also evident in the auction room. Gooding Christie's celebrated its European premiere – and Paris responded with open wallets. 80 percent of the vehicles on offer changed hands, with total sales exceeding €50 million. A 1984 Ferrari 288 GTO set a new world record at over €9 million. This can be interpreted as a market movement.

Or as proof that true icons never lose their relevance.

But 2026 wasn't just about looking back. It was also about looking ahead. With the premiere of the Ultimate Supercar Garage, Rétromobile opened a new chapter. 63,450 visitors came just for this new platform – a stage for the here and now of high-performance culture. Two worlds, one roof: heritage and hypersport.





In der Halle nebenan standen Alfa Romeo, Aston Martin, Bentley, Bugatti, Ferrari, Lamborghini, Pagani, Maserati – ein Line-up, das eher an ein digitales Wunschkonzert erinnert als an eine Messehalle. Bugatti enthüllte exklusiv das zweite Modell seines Solitaire-Programms. Bertone präsentierte die neue Runabout. Donkervoort zeigte den P24 RS als Weltpremiere. Bentley brachte die Continental GT Supersports erstmals nach Frankreich. Lotus stellte sein neuestes elektrisches Hypercar ins Rampenlicht. Die Live Stage war Herzschlag und Laufsteg zugleich. Hier wurde nicht nur enthüllt, sondern performt. Designer, Ingenieure, Visionäre diskutierten über Carbon, Software, Individualisierung. Alfa Romeo und Maserati präsentierten gemeinsam ihre Bottega Fuoriserie – Ultra-Customization als neues Statussymbol. Pagani sprach über Handwerkskunst wie andere über Haute Couture. Pirelli schloss mit Smart-Tyre-Technologie den Kreis zwischen Asphalt und Algorithmus. Was besonders auffiel: das Publikum. Jünger. Vernetzter. Social-Media-affin, aber nicht oberflächlich. Die Ultimate Supercar Garage traf einen Nerv. Der Markt wächst jährlich um 8,5 Prozent – und mit ihm eine Generation, die Performance nicht als Provokation versteht, sondern als Ausdruck von Freiheit. Hypercars als Manifest.

In the hall next door were Alfa Romeo, Aston Martin, Bentley, Bugatti, Ferrari, Lamborghini, Pagani, Maserati – a line-up more reminiscent of a digital request show than an exhibition hall. Bugatti exclusively unveiled the second model in its Solitaire program. Bertone presented the new Runabout. Donkervoort showed the P24 RS as a world premiere. Bentley brought the Continental GT Supersports to France for the first time. Lotus put its latest electric hypercar in the spotlight. The Live Stage was both the heartbeat and the catwalk. Here, it wasn't just about unveiling, but also about performing. Designers, engineers, and visionaries discussed carbon, software, and customization. Alfa Romeo and Maserati jointly presented their Bottega Fuoriserie – ultra-customization as a new status symbol. Pagani spoke about craftsmanship as others speak about haute couture. Pirelli closed the circle between asphalt and algorithm with smart tire technology. What was particularly striking was the audience. Younger. More connected. Social media savvy, but not superficial. The Ultimate Supercar Garage struck a chord. The market is growing by 8.5 percent annually – and with it a generation that sees performance not as provocation, but as an expression of freedom. Hypercars as a manifesto.

TO RENT FOR YOUR EVENT
MOTORWORLD



TO RENT FOR
YOUR EVENT

IN- & OUTDOOR
350 PERS.



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

KOELN@MOTORWORLD.DE

Und doch blieb die Balance gewahrt. Rétromobile und Ultimate Supercar Garage funktionierten nicht als Konkurrenz, sondern als Dialog. Vergangenheit und Zukunft standen sich nicht gegenüber – sie ergänzten sich. Der 250 GTO und der elektrische Hypercar-Prototyp erzählten unterschiedliche Geschichten, aber vom selben Kern: Fortschritt durch Leidenschaft.

Vielleicht war es genau das, was diese 50. Ausgabe so besonders machte. Sie war keine nostalgische Rückschau, sondern ein selbstbewusster Blick nach vorn. Romain Grabowski, Direktor der beiden Shows, sprach von einer dreifachen Herausforderung: Jubiläum, neue Auktionspartnerschaft, Launch eines neuen Events. Die Rekordzahlen und Transaktionen bewiesen, dass diese Wette aufging.

Und Paris? Paris spielte seine Rolle perfekt. Die Stadt als Kulisse, als Mythos, als Bühne für Blech und Visionen. Zwischen Croissant und Carbon, zwischen Seine und Supercharger entstand eine Woche, in der das automobiler Ökosystem vibrierte.

2026 markiert nicht nur ein Jubiläum. Es markiert eine Zäsur. Rétromobile wird erstmals über den Atlantik exportiert – New York im November. Die automobiler Kultur kennt keine Grenzen mehr. Sie ist global, digital, aber tief verwurzelt.

Am Ende bleibt das Bild einer Messe, die erwachsen geworden ist. 50 Jahre alt – und doch hungrig wie ein Start-up. Rétromobile zeigt, dass Heritage kein Staubfänger ist, sondern Fundament. Und die Ultimate Supercar Garage beweist, dass die Zukunft nicht leise anklopft, sondern mit 800 PS und LED-Lichtbändern hereinfährt.

Paris hat geliefert. Die Szene hat gefeiert. Und das Automobil? Es lebt. Intensiver denn je.

And yet the balance was maintained. Rétromobile and Ultimate Supercar Garage did not function as competitors, but as a dialogue. The past and the future did not stand in opposition to each other – they complemented each other. The 250 GTO and the electric hypercar prototype told different stories, but with the same core message: progress through passion.

Perhaps that was exactly what made this 50th edition so special. It was not a nostalgic look back, but a confident look ahead. Romain Grabowski, director of both shows, spoke of a triple challenge: an anniversary, a new auction partnership, and the launch of a new event. The record numbers and transactions proved that this gamble paid off.

And Paris? Paris played its role perfectly. The city as a backdrop, as a myth, as a stage for metal and visions. Between croissants and carbon fiber, between the Seine and superchargers, a week emerged in which the automotive ecosystem vibrated.

2026 marks not only an anniversary. It marks a turning point. Rétromobile will be exported across the Atlantic for the first time – to New York in November. Automotive culture knows no boundaries anymore. It is global, digital, but deeply rooted.

In the end, what remains is the image of a trade fair that has come of age. 50 years old – and yet as hungry as a start-up. Rétromobile shows that heritage is not a dust collector, but a foundation. And the Ultimate Supercar Garage proves that the future does not knock quietly, but drives in with 800 hp and LED light strips.

Paris delivered. The scene celebrated. And the automobile? It lives on. More intensely than ever.



Be a part, become a #MEMBER

Jetzt Mitglied werden und Vorteile genießen!

<https://membercard.motorworld.de>

Explore history, speed and lifestyle

#BULLETIN

Kostenfreies E-Magazin für Sie!

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

Discover our merchandise

#SHOP

Online Shop für Freunde, Familie und für Sie!

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

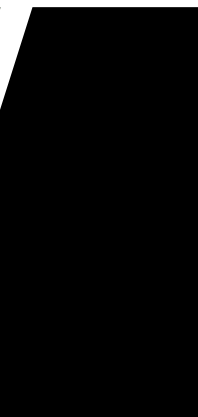
Welcome to
MOTORWORLD
GROUP

EVENT-LOCATIONS



VARIABLE FLÄCHEN FÜR:

- EVENTS
- CONFERENCE
- SEMINAR
- ROADSHOWS
- MESSEN



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



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

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



STUTTGART

KÖLN

MÜNCHEN

BERLIN

RÜSSELSHEIM

HERTEN

METZINGEN

ZÜRICH

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



ERFOLGREICHER AUFTRITT DES DEUVET BUNDESVERBAND OLDTIMER-YOUNGTIMER E.V. AUF DER SEHR GUT BESUCHTEN 25. RETRO CLASSICS IN STUTT GART

Im 50. Jahr seines Bestehens war der DEUVET Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. zum ersten Mal in der jüngeren Zeit mit einem eigenen Messestand auf der Retro Classics in Stuttgart vertreten. Mit rund 83.000 Besuchern zeigt die historische Mobilität erneut, welch großes Interesse besteht an Old- und Youngtimern und allem, was noch dazu gehört. Kulinarik, Reisen und Lifestyle sind mittlerweile untrennbar mit der reinen Beschäftigung mit den Fahrzeugen verbunden. Es ist einfach ausgedrückt ein sinnvolles Hobby für die gesamte Familie.

Der DEUVET Vorstand war an allen vier Messetagen nahezu pausenlos im Gespräch mit Mitgliedern und Interessenten an der politischen Arbeit, aber auch Politikern und Vertretern anderer Verbände und Fördermitgliedern. Viele Fragen zur politischen Situation der historischen Mobilität konnten direkt beantwortet werden oder führen zu Themen in der näheren Zukunft. Schon für diesen Gedankenaustausch sind Messeauftritte auf den wichtigsten Veranstaltungen unverzichtbar.

Einer der Höhepunkte war der Besuch des hessischen Ministerpräsidenten Boris Rhein am Donnerstag, der sich nicht nur sehr interessiert an der DEUVET Arbeit zeigte, sondern selbst Oldtimerfan und Fahrzeugeigner ist und trotz seiner sicher geringen Zeit selbst an seinem Wagen schraubt. Der hessische Minister für Bundes- und Europaangelegenheiten Manfred Pentz überzeugte sich ebenfalls persönlich von der Präsentation wichtiger Aspekte der wirtschaftlichen Bedeutung der historischen Mobilität. So wurde der zu gleicher Zeit auf dem Stuttgarter Messegelände stattfindende CDU-Parteitag sinnvoll verknüpft.

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

MOTORWORLD
BULLETIN



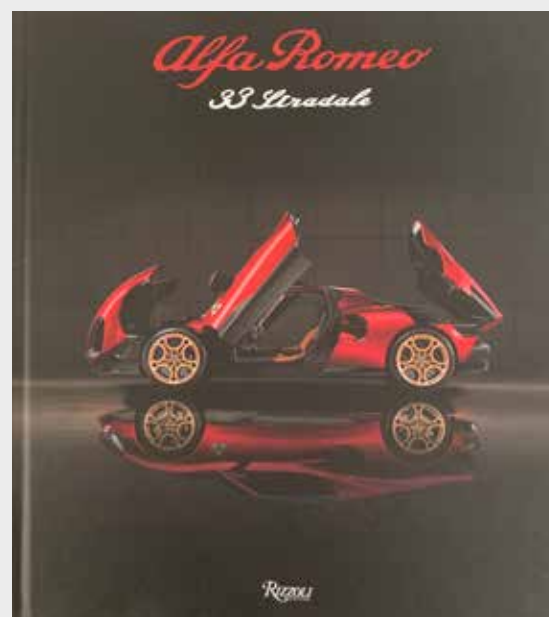
JÜRGEN LEWANDOWSKI's BÜCHERECKE

DAS SCHÖNSTE AUTO ALLER ZEITEN

Wenn man 100 Menschen nach dem schönsten Auto aller Zeiten fragt, wird es wahrscheinlich 100 Meinungen dazu geben – und dennoch: Es gibt einfach Automobile, die aus der Masse herausragen. Zum Beispiel den Alfa Romeo Tipo 33 Stradale – ein 1967 von Franco Scaglione gezeichnetes und in nur zwölf Exemplaren gebautes ästhetisches Wunder auf vier Rädern, angetrieben von einem 2-Liter-Achtzylinder mit 230 PS. Und der V8-Motor war direkt von den Tipo 33-Rennwagen abgeleitet. Kurz gesagt: Eines der schönsten Automobile aller Zeiten – heute wie damals leider unbezahlbar.

Kein Wunder, dass sich der Alfa Romeo-Vorstand am 5. Juli 2021 bei einem gemeinsamen Besuch im Alfa Romeo-Museum in Arese in den „Stradale“ verliebte und beschloss – um der Marke wieder etwas Glamour zu verleihen – einen neuen „Stradale“ zu entwickeln. Es entstand ein erster Prototyp, der die Magie des Vorgängers einfangen sollte und der am 11. September 2022 einer Handvoll ausgewählter potentieller Käufer beim GP von Italien in Monza gezeigt wurde. Bedingung für den Bau der 33 Fahrzeuge war, dass die 33 Exemplare vor Baubeginn verkauft waren – es klappte, die „Neue“ war rasch ausverkauft.

Wahlweise standen ein 456 kW (620 PS) starker 3-Liter-V6-Motor mit Biturbo und ein 551 kW (750 PS) leistender Elektroantrieb zur Verfügung – der praktisch nicht bestellt wurde. Das großformatige und mit vielen Fotos garnierte Buch zeigt die Evolution und den Bau des neuen Stradale und erklärt so – leider nur in englischer Sprache – die Geburt eines faszinierenden Fahrzeugs, dass die großartige Geschichte des Hauses Alfa Romeo adäquat fortsetzt. Für die Freunde des Hauses Alfa Romeo und des legendären Tipo 33 Stradale ein „Must“ – denn die Wahrscheinlichkeit, einmal diesen Wagen in Realitas zu sehen oder gar zu besitzen strebt wahrscheinlich gegen Null.



Alfa Romeo 33 Stradale,
Rizzoli Mondadori Libri S.p.A., Mailand,
€ 88,--.
ISBN 978-88-918427-3-2.
Zu beziehen über McKlein Publishing,
Hauptstr. 172, 51143 Köln-Porz,
www.rallywebshop.com

NUR WER GESCHICHTE KENNT...

Wie wird man Automobil-Historiker? Eine Frage, die – wie so oft – keine allgemeingültige Antwort kennt. Jeder Weg ist ein anderer und im Fall von Prof. Peter Kirchberg führte er über ein Studium der Geschichte und eine Mitarbeit bei Heinz Melkus, dem Schöpfer der interessantesten DDR-Sportwagen, zum Arbeitskreis „Geschichte des Kraftfahrzeugs“, bei dem er zu den neun Gründungsmitgliedern zählte. Letztlich wurde Peter Kirchberg aber DER Automobilhistoriker, der DDR – und nach der Zusammenarbeit von VW und Trabant konnte er sein nahezu enzyklopädisches Wissen um die Firmen der „Auto Union“ nach der Wende auch einem westdeutschen Publikum nahebringen. Wobei der VW-Konzern und vor allem Audi in Ingolstadt kräftig mithalfen.

Kirchberg war gewissermaßen der Hüter des Wissens um die vergessenen Schätze der Autoindustrie in Sachsen. Wer ihn kannte, schätzte seine Bereitschaft uns Unwissende an seinem immensen Wissen teilhaben zu lassen – zu seinem 90. Geburtstag war ein Band zu seinem Spezialgebiet „Auto Union“ geplant gewesen, sein Tod verhinderte das Projekt. Dankenswerterweise haben Ralph Mayer und Christian Suhr die Aufgabe übernommen, den Band fertigzustellen und einem der bedeutendsten deutschen Automobilhistoriker posthum als Gedenkschrift zu widmen.

Auf rund 200 Seiten haben ihm so ein Dutzend der renommiertesten Kollegen ein verdientes Denkmal gesetzt – ein sehr spezielles Buch, das dem Doyen der deutschen Automobilhistorie gewiss gefallen hätte. Sein Credo behält Gültigkeit: „Nur wer die Geschichte kennt, kann die Zukunft meistern“. Ein Satz, den sich etliche der heutigen Manager aneignen sollten.



Ralph Mayer / Christian Suhr,
Peter Kirchberg –
ein Leben für die Automobilgeschichte,
Verlag SammelSUHRium, Reichenbach,
€ 42,--.
ISBN CS2023-05-SHR

DIE WIEGE DES KAROSSERIEBAUS

Wir haben schon öfter auf die Bücher von Alexander Diego Fritz hingewiesen – der Jurist ist ein exzellenter Restaurator, der sich in seiner Freizeit immer wieder auf die Wiederbelebung von Unikaten und Kleinstserien-Fahrzeugen einlässt und diese Leidenszeit bis zur Vollendung der Restaurierung wunderbar beschreiben kann. Vor ein paar Monaten hat Fritz die Wiederauferstehung seines Denzel-Sportwagens samt Historie des Wiener Herstellers beschrieben – nun ist ein Buch auf dem Schreibtisch gelandet, dass zwar schon etwas älter, dafür aber nicht weniger spannend ist: „Meisterschule Kaiserslautern – Die Wiege des Deutschen Karosseriebaus und das Kaiserslautern-Coupé“.

Eigentlich besteht das Buch aus drei Geschichten: Der der bereits 1874 gegründeten Meisterschule als Ausbildungszentrum für Bau und Kunsthandwerk – zusammen mit einer in Hamburg angesiedelten Schule waren dies die Ursprünge für Generationen von Karosseriebauern die bis in die 50er und 60er Jahre des vergangenen Jahrhunderts den Nachwuchs ausbildeten. Die hier ausgebildeten Männer mussten – und das ist einzigartig – in Gruppen komplette Autos auf der Basis von gestellten Fahrgestellen zeichnen, konstruieren und bauen. Und die Kosten kalkulieren. Was im Laufe der Jahrzehnte eine erkleckliche Zahl von Unikat-Fahrzeugen ergab. Das Buch zeigt viele der Unikate – zumeist bauten die angehenden Meister Sportfahrzeuge – und die dazugehörigen Modellzeichnungen. Modelle, die heute in etlichen Sammlungen der Welt stehen – und in Teil 3 demonstriert Alexander Diego Fritz einmal mehr seine Restaurierungskünste. Denn er fand eines dieser Unikate bei seinem Erbauer und restaurierte das gelbe Coupé auf der Basis eines VW-Käfers zurück zur alten Schönheit. Alleine die Beschreibung der jahrelangen Mühen, die Suche nach Teilen, der Zusammenbau eines Unikats ohne Vorlagen ist das Lesen wert. Und dazu lernt man noch, warum die Meisterschule Kaiserslautern zu Recht als Wiege des deutschen Karosseriebaus gilt.

Alexander Diego Fritz

MEISTERSCHULE KAISERSLAUTERN

Die Wiege des deutschen
Karosseriebaus und das
Kaiserslautern-Coupé



Alexander Diego Fritz,
Meisterschule Kaiserslautern,
Verlag Brüder Hollinek, Wien,
€ 49,--.
ISBN 978-3-85119-392-3

WER HAT DIE FLÜGELTÜREN ERFUNDEN ? DER BUGATTI TYP64

Jean-Philippe Müller ist den Geschöpfen des Hauses Bugatti verfallen – sein Buch über den Bugatti „Bugatti 32 – Der Aero-Tank“ wurde an dieser Stelle 2023 gewürdigt, nun hat sich Müller mit einem sehr speziellen Bugatti-Modell, dem Typ 64 beschäftigt. Ein Modell, das als Nachfolger des Typ 57 geplant war und mit dessen ersten Überlegungen sich Jean Bugatti von 1937 an beschäftigte. 1938 wurde mit dem Bau von fünf Chassis begonnen – das Ergebnis sollte ein viersitziges Touring-Modell werden, das den Typ 57 zu beerben hatte.

Jean-Philippe Müller schreibt dazu: „Interessant ist, dass Bugatti zur selben Zeit mit dem Bau des Bugatti Flugzeuges P 100 beschäftigt war. Für dieses Projekt wurde der belgische Ingenieur De Monge engagiert – er verwendete natürlich dafür das leichte Aluminium – und der Typ 64 sollte ebenfalls zur Gewichtsreduktion aus Aluminium (Dural) gebaut werden. Und da auch die Vernietung an den Flugzeugbau erinnert, kann davon ausgegangen werden, dass De Monge auch in diesem Punkt „Bugatti beratend zur Seite stand“. Der Typ 64 war aber nicht nur in diesem Punkt interessant, er verfügte auch als erstes Fahrzeug – 14 Jahre vor dem Mercedes-Benz 300 SL – über riesige Flügeltüren, die den vier Insassen bequem den Einstieg in den Wagen ermöglichten. Eine Technik auf die 1939 der verstorbene Jean Bugatti 1940 posthum das Patent erteilt wurde.

Der Tod von Jean Bugatti und der Beginn des Kriegs beendeten den Traum vom Typ 64 – die Flügeltüren hatten übrigens rasch zwei „normalen“ Türen zu weichen, zu kompliziert war die Technik, zu schwer das Gewicht der Türen. Heute steht der einzige gebaute Typ 64 im Musée National de l'Automobile, auf zwei Chassis wurden später andere Karosserien aufgebaut, die zwei restlichen Chassis blieben ohne Karosserie erhalten. Müller hat die Geschichte des Unikats minutiös recherchiert und sie so nach 87 Jahren, soweit noch möglich, dokumentiert. Eine faszinierende Geschichte eines faszinierenden Unikats, das – heute vergessen – Design-Geschichte schrieb..



Jean-Philippe Müller, Bugatti
64, € 72,--.
Erschienen im Eigenverlag –
zu bestellen über
jpm@jpmc.ch

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

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



STUTTGART

KÖLN

MÜNCHEN

BERLIN

RÜSSELSHEIM

HERTEN

METZINGEN

ZÜRICH

MALLORCA

BULGARIA



SONAX



VIEROL



IWC
SCHAFFHAUSEN

